



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

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

ميدان العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

شعبة: العلوم التجارية

تخصص: مالية وتجارة دولية

واقع وتحديات النقل البحري في الدول العربية
دراسة حالة مجموعة من الدول العربية

تحت إشراف الأستاذ الدكتور:

حمزة بالي

إعداد الطلبة:

- باهي محمد العربي
- بروبة أيمن
- رزاق محسن حاتم

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة الوادي	أستاذ محاضر صنف أ	د. عدنان محيريق
مشرفا ومقررا	جامعة الوادي	أستاذ تعليم عالي	أ.د. حمزة بالي
ممتحننا	جامعة الوادي	أستاذ مساعد صنف أ	أ. علي ذهب

السنة الجامعية: 2022/2021

الإهداء

من كل أعماق وجداننا نخدي هذا العمل المتواضع إلى أغلى ما نملك،
 الوالدين الكريمين
 إلى كل أفراد عائلتنا
 إلى كل أساتذتنا
 إلى كافة الزملاء والأصدقاء
 إلى كل من نسيهم قلمنا وضمهم قلبنا
 إلى كل من ساعدنا من قريب أو من بعيد في إنجاز هذا العمل.

محمد العربي - أيمن - حاتم

شكر و تقدير

نحمدك ربي ونشكرك على عظيم نعمك وجلال قدرتك.

الحمد لله الذي أعاننا وساعدنا بعفوه وسلطانه وسخر لنا الأسباب ووفقنا في انجاز هذا العمل.

كما نتقدم بشكرنا واعترافنا بالجميل إلى الأستاذ المشرف الدكتور بالي حمزة على قبوله الإشراف على هذا العمل وعلى توجيهاته وإرشاداته القيمة التي رافقتنا خلال انجاز هذا العمل.

والشكر موصول كذلك إلى كل من ساعدنا من قريب أو من بعيد في انجاز هذا العمل.

محمد العربي - أيمن - حاتم

ملخص:

يكتسب قطاع النقل البحري أهمية خاصة في المنطقة العربية على ضوء موقع المنطقة وثرواتها الطبيعية وخاصة من النفط والغاز. إن تحفيز هذا القطاع وزيادة تنافسيته ينعكسان إيجاباً على العديد من القطاعات الأخرى، ومن الضروري الاستفادة من الموقع الجغرافي الاستراتيجي للدول العربية لزيادة تنافسية قطاع النقل، ولقياس تنافسية قطاع النقل، يتم استخدام عدة مقاييس ومؤشرات أداء لتقييم قطاعات فرعية ضمنه، من بينها مؤشر الأداء اللوجستي، إضافة إلى مؤشر ارتباط موانئ الدولة بموانئ العالم. تهدف هذه الدراسة إلى المساهمة في تحسين المعرفة بقطاع النقل البحري في الدول العربية، حيث قمنا بتحليل مؤشر الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية العربية وكذا مؤشر ارتباط موانئ هذه الدول بموانئ العالم خلال الفترة (2010-2018)، وهذا باستخدام الإحصائيات المختلفة الصادرة عن صندوق النقد العربي ومؤشرات التنمية العالمية الصادرة عن البنك الدولي.

وقد توصلت الدراسة إلى أن القطاع اللوجستي في كثير من الموانئ العربية وعلى الأخص الدول العربية غير النفطية منها بأنه لم يتطور بنفس التطور العالمي، وهذا بسبب عدم قدرته على التكيف مع التطورات التكنولوجية الحديثة والتي كان لها انعكاساتها الخطيرة على القدرة التنافسية، كما تتباين كفاءة النقل البحري تبايناً كبيراً في المنطقة فبعض الموانئ تتميز بإنتاجية عظيمة، في حين تفتقر إلى ذلك موانئ أخرى.

الكلمات المفتاح: نقل بحري؛ دول عربية؛ موانئ؛ خدمات لوجستية؛ مؤشر ارتباط موانئ.

Abstract:

The maritime transport sector is gaining special importance in the Arab region in light of the region's location and its natural resources, especially oil and gas. The stimulation of this sector and its increase in competitiveness are positively reflected in many other sectors, and it is necessary to take advantage of the strategic geographic location of the Arab countries to increase the competitiveness of the transport sector, and to measure the competitiveness of the transport sector, several measures and performance indicators are used to evaluate sub-sectors within it, including the Logistic Performance Index, In addition to the index of linking the country's ports to the world's ports. This study aims to contribute to improving knowledge of the maritime transport sector in the Arab countries, as we analyzed the logistics services index for Arab seaports, as well as the indicator of the connection of these countries' ports to world ports during the period (2010-2018), and this is using the various statistics issued by the Arab Monetary Fund and indicators Global development issued by the World Bank.

The study found that the logistics sector in many Arab ports, especially the non-oil Arab countries, has not developed with the same global development, and this is due to its inability to adapt to modern technological developments, which have had serious implications for competitiveness, and the efficiency of maritime transport varies. There is great variation in the region, as some ports are characterized by great productivity, while others do not.

Keywords: Maritime transport; Arab countries; Ports; Logistical services; Ports link indicator.



فهرس المحتويات

I	الإهداء
II	شكر وتقدير
III	الملخص
IV	فهرس المحتويات
VI	قائمة الجداول
ب	المقدمة العامة
الفصل الأول: اقتصاديات النقل البحري والتجارة الخارجية	
02	تمهيد
03	المبحث الأول: مفاهيم حول التجارة الخارجية
03	المطلب الأول: مفهوم وأهمية التجارة الخارجية
06	المطلب الثاني: أسباب وعوامل قيام التجارة الخارجية
09	المطلب الثالث: البعد الجغرافي للتجارة الخارجية
14	المبحث الثاني: عموميات حول الموانئ البحرية
14	المطلب الأول: الموانئ البحرية وأهميتها
16	المطلب الثاني: أنواع الموانئ
18	المطلب الثالث: تطوير الموانئ البحرية ودورها في تنمية التجارة الخارجية
25	المبحث الثالث: أنشطة وتكاليف خدمات النقل البحري للبضائع
25	المطلب الأول: مفهوم السفينة وأنواعها
26	المطلب الثاني: تطور صناعة السفن وعلاقتها بالتجارة البحرية
28	المطلب الثالث: تكلفة النقل البحري في التجارة الخارجية
31	خلاصة الفصل
الفصل الثاني: النقل البحري في الدول العربية	
33	تمهيد
34	المبحث الأول: دور الموانئ البحرية والخدمات اللوجستية في التجارة الخارجية
34	المطلب الأول: مفهوم الخدمات اللوجستية وأهميتها
36	المطلب الثاني: دور الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية في التجارة الخارجية
37	المطلب الثالث: النماذج الاقتصادية لتنافسية الموانئ البحرية
39	المبحث الثاني: التطورات في التجارة البحرية العربية
39	المطلب الأول: لمحة عامة عن التجارة البحرية الدولية
46	المطلب الثاني: تحليل لواقع النقل البحري في الدول العربية
50	المطلب الثالث: المعايير الدولية لقياس مؤشر الأداء اللوجستي
53	المبحث الثالث: مؤشرات أداء الموانئ البحرية العربية
53	المطلب الأول: مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية العربية
55	المطلب الثاني: مؤشر ارتباط موانئ الدول العربية بموانئ العالم
59	المطلب الثالث: التحديات التي تواجه صناعة النقل التجاري البحري العربي
62	خلاصة الفصل
64	الخاتمة العامة
68	قائمة المراجع

قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
39	نمو التجارة البحرية الدولية خلال الفترة (2010 - 2018)	1.2
40	التجارة البحرية العالمية حسب المجموعات الاقتصادية، والمناطق ونوع البضاعة (2016 - 2017)	2.2
41	حجم التجارة العالمية المنقولة بحرا طبقا لأنواع البضائع (2010 - 2018)	3.2
43	سوق وأسعار الشحن بالحاويات (2010 - 2016)	4.2
45	متوسط الوقت في الميناء لجميع السفن في عام 2017	5.2
46	الأسطول التجاري مصنّف من خلال إعلام التسجيل وأنواع السفن خلال الفترة (2010 - 2018)	6.2
47	حركة نقل البضائع في ميناء الحاويات (2010 - 2018)	7.2
52	ترتيب الدول العربية في مؤشر الخدمات اللوجستية خلال عام 2017	8.2
54	مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية العربية لسنة 2018	9.2
56	مؤشر ارتباط موانئ الدول العربية بموانئ العالم في الفترة 2010-2018	10.2



المقدمة عامة

أولاً: طبيعة المشكلة

يعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان خاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية، ويعد كذلك أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم. يعتبر النقل البحري الذي يتحمل مسؤولية نقل 90 بالمائة من إجمالي حجم التجارة العالمية هو بحق شريان الاقتصاد العالمي، ولنا أن نتخيل أنه بدون النقل البحري سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم.

وتلعب الموانئ العالمية والأسطول التجاري البحري دوراً رئيسياً في تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل وفي دفع حركة التطور الاقتصادي، يعتبر النقل البحري والموانئ أحد أهم الركائز لتسهيل عملية التجارة الدولية حيث يريد المصدرون والمستوردون استلام بضائعهم في الوقت والمكان وللشخص المناسب، كما يعتبران من عناصر لوجستيات التجارة.

تعد الموانئ البحرية في الدول العربية نقطة مهمة في حركية النشاط البحري ومختلف المبادلات لدعم الاقتصاديات الوطنية، وقد باتت المبادلات التجارية البحرية اليوم من بين المحركات الفاعلة في الاقتصاد، وتشارك الموانئ العربية في إنجاح معادلة التجارة الخارجية من خلال فتح الباب واسعاً لكل أنواع التعاملات التجارية البينية، وهو ما يعطي فرصاً لاستقطاب التجار والمتعاملين.

تعتبر الموانئ البحرية العربية عاملاً حيوياً وضرورياً للتجارة المنقولة بحراً وهذا ما يؤدي إلى جعل الموانئ العربية دائماً واقعة تحت ضغط متزايد وخصوصاً بالنسبة لتطوير كفاءتها وإدارتها وتحسين خدماتها اللوجستية وتطويرها مما يؤدي ذلك إلى زيادة حجم التجارة المنقولة بحراً، وذلك بهدف تقليل فترة بقاء السفن بالموانئ وبالتالي تقليل التكلفة الكلية لعملية النقل البحري وخفض سعر المنتجات والمواد الخام.

تبعاً لما سبق تبرز معالم المشكلة التي نعمل على معالجتها من خلال الإجابة على التساؤل التالي:

ما مستوى خدمات الموانئ البحرية العربية وما مدى ارتباط موانئ هذه الدول بموانئ العالم؟.

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

- ما دور وأهمية النقل البحري الدولي والخدمات اللوجستية للموانئ في التجارة الخارجية؟
- ما هو واقع النقل البحري العربي والخدمات اللوجستية في موانئ هذه الدول؟
- ما مدى جودة ارتباط موانئ الدول العربية بموانئ العالم؟

ثانيا: فرضيات الدراسة

على ضوء العرض السابق لمشكلة الدراسة يمكن صياغة الفرضيات التالية:

- يعتبر النقل البحري الدولي من أهم عوامل تنمية التجارة الخارجية، وتكمن أهميته في كونه محمدا لحجم التبادل التجاري الدولي حيث تؤثر تكلفة النقل في تكلفة السلعة، كما أن وجود أسطول نقل بحري وخدمات لوجستية في الموانئ من شأنه أن يعزز من قدرة الدولة وله دور مهم من خلال كافة العمليات اللوجستية الخاصة بعمليات الشحن، التفريغ، النقل، التخزين والتوزيع وهو ما يعطي ميزة تنافسية من شأنها الإسهام في تفعيل تجارتها الخارجية.

- بحكم موقعها الجغرافي والاستراتيجي المهم، فتستحق أن تكون الدول العربية أفضل الدول في مستويات الأداء اللوجستي والنقل البحري، حيث يمكن أن تلعب الموانئ البحرية العربية دورين أساسيين هما نقل البضائع خاصة النفط والغاز والمواد الأخرى إلى الأسواق العالمية من جهة، ونقل البضائع المستوردة القادمة من مختلف الدول إلى الأسواق المحلية من جانب آخر.

- يسجل مؤشر ارتباط موانئ الدولة بموانئ العالم مدى جودة ربط البلاد بشبكات الملاحة العالمية، ويعتبر الموقع الجغرافي للمناطق اللوجستية العربية على خطوط الملاحة العالمية وقرنها من الموانئ المحورية من أهم علامات النجاح الخاصة بمؤشرات ارتباط الموانئ العربية بموانئ العالم.

ثالثا: أهداف الدراسة

تهدف من هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تحديد مفاهيم اقتصاديات النقل البحري وإبراز دورها في التجارة الخارجية.
- معرفة واقع النقل البحري العربي.
- تحديد أهم المشاكل والتحديات التي يواجهها النقل البحري العربي.

رابعا: أهمية الدراسة: تبرز أهمية هذه الدراسة في تحقيق أهدافها من خلال التأكيد على أهمية ودور الموانئ البحرية العربية في حركة السلع والخدمات بما يخدم اقتصاديات الحجم والتكلفة المنخفضة مما يعزز ويدعم الميزة التنافسية للشركات وكذا تفعيل التجارة الخارجية خاصة في ظل ظروف الانفتاح الاقتصادي والتحول نحو اقتصاد السوق والشراكة الدولية، كذلك تتجلى أهمية الدراسة في كونها تتطرق إلى وسيلة مهمة من بين ثلاثة وسائل نقل ضرورية لقيام التجارة الخارجية (البري، البحري والجوي).

خامسا: حدود الدراسة

من الناحية المكانية ركزت هذه الدراسة على الموانئ البحرية العربية، أما زمنيا فكانت من سنة 2010 إلى سنة 2018.

سادسا: مبررات و دوافع اختيار الموضوع

تتمثل مبررات ودوافع اختيار الموضوع في:

- الأهمية التي يكتسبها هذا الموضوع من خلال اهتمامات الدول في تنشيط وتفعيل التبادلات التجارية الدولية.
- محاولة دراسة واقع الموانئ البحرية العربية وإبراز التحديات التي تواجهها.
- اهتمامنا بمواضيع التجارة الدولية نظرا لكونه تخصصنا في دراسات الطور الثاني (ماستر).
- الحصول على قيمة مضافة في مواضيع التجارة الدولية، وتنمية قدراتنا المعرفية في مجال النقل البحري والموانئ.

سابعا: منهج البحث

اتبعنا في تحليل الإشكالية المطروحة وإثبات صحة الفرضيات المتبناة المنهج الوصفي التحليلي، وذلك لوصف واقع النقل البحري العربي وتحديد أهم المشاكل والتحديات التي تواجهه.

ثامنا: الدراسات السابقة

- دراسة بعنوان: الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر الواقع والآفاق المستقبلية) - دراسة حالة، للدكتور هشام صلاح محسن، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد الثالث والسبعون، الجامعة المستنصرية، 2012.

يهدف البحث إلى الكشف عن أهمية دور الميناء التجاري في تفعيل وتنشيط حركة الملاحة البحرية متخذاً من ميناء ام قصر العراقي حالة خاصة تبين أهمية ذلك الأثر على حركة النقل البحري ومردوده الاقتصادي، وناقش البحث الأصول التاريخية لمفهوم الميناء وتصنيفاته وفق الأنشطة الاقتصادية وتطورها الزمني، وتوضيح أهم الأطر الأساسية لتنميته والتي تستند في ذلك على ما يناسب التغيرات الخارجية للتجارة العالمية وأنماط وسائل نقلها المختلفة. كذلك ركز البحث على وضع الموانئ العراقية بصفة عامة وميناء ام قصر بصورة خاصة والآفاق المستقبلية لهذا الميناء لما له من دور وأهمية بين الموانئ العراقية، كذلك الوقوف على أهم المشكلات التي يتعرض لها الميناء وسبل تذليلها لتحقيق نقل بحري تجاري منظم.

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

تناولت هذه الدراسة أساسيات حول النقل والموانئ البحرية، بالإضافة إلى العولمة الاقتصادية والتطورات في التجارة الدولية، وكذلك ملامح تطور النقل البحري العالمي في ظل المتغيرات الراهنة، كما تناول الباحث الإطار العام للمنافسة في الموانئ البحرية ومحطات الحاويات. أما الجانب التطبيقي من هذه الدراسة فيخص عرض تفصيلي لكل الموانئ العربية وذلك بالتطرق للطاقت والتسهيلات في الموانئ البحرية العربية.

الفصل الأول:

اقتصاديات النقل البحري
والتجارة الخارجية

تمهيد:

تعتبر التجارة الخارجية من بين أحد أهم الوسائل التي تساهم في تحقيق الاستقرار الاقتصادي وتطويره ودفع عجلة التنمية وذلك باستخدام شقيها المتمثلين في الاستيراد والتصدير، فهي تعكس واقع السياسات والهياكل الاقتصادية والإنتاجية للدول لذلك لطالما كان السعي إلى تحريرها وتطويرها.

يعد النقل البحري من هذا المجال أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان خاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية، ويعد كذلك أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم. يعتبر النقل البحري الذي يتحمل مسؤولية نقل 90 بالمائة من إجمالي حجم التجارة العالمية هو بحق شريان الاقتصاد العالمي، ولنا أن نتخيل أنه بدون النقل البحري سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم. وتلعب الموانئ العالمية والأساطيل التجارية البحرية دورا رئيسيا في تسهيل حركة التجارة ونقل البضائع وفي دفع حركة التطور الاقتصادي، يعتبر النقل البحري والموانئ أحد أهم الركائز لتسهيل عملية التجارة الدولية حيث يريد المصدرون والمستوردون استلام بضائعهم في الوقت والمكان وللشخص المناسب، كما يعتبران من عناصر لوجستيات التجارة.

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

المبحث الأول: مفاهيم حول التجارة الخارجية

المبحث الثاني: عموميات حول الموانئ البحرية

المبحث الثالث: أنشطة وتكاليف خدمات النقل البحري

المبحث الأول: مفاهيم حول التجارة الخارجية

تعتبر التجارة الخارجية من الدعائم الأساسية لاقتصاد أي بلد، حيث تتفاعل مع مختلف القطاعات الأخرى، كما تمثل الحلقة الرابطة بين البلدان، من خلال عمليات التصدير والاستيراد، وبالتالي فلها أهمية بالغة تبرز في كونها تمكن كل دولة من أن تستفيد من مزايا الدول الأخرى.

المطلب الأول: مفهوم وأهمية التجارة الخارجية

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

أولاً: مفهوم التجارة الخارجية

وفقا لهذا هناك عدة تعاريف للتجارة الخارجية منها ما يلي:

- تعرف التجارة الخارجية بأنها أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية، المتمثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة¹، وعلى الرغم من أن كل من التجارة الداخلية والتجارة الخارجية تقوم على أساس الاعتماد المتبادل بين الأطراف التي يتم بينها التبادل، إلا أن التجارة الخارجية تتعلق بالاعتماد المتبادل بين أطراف منفصلين جغرافيا، أين يتم التبادل بين أطراف تقع في دول مختلفة بينما التجارة الداخلية تتم بين أطراف داخل حدود الدولة الواحدة.

- المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والخدمات وحركة رؤوس الأموال تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات و منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة، ولقد أثبتت التجارب انه ما كان للدول أن تحقق نجاحا بدون الاستفادة من الانفتاح وما يتيح من فرص تسهم في زيادة الإنتاجية والاختراع والرشادة في استغلال الموارد، كما لعبت التجارة دورا هاما في تحقيق ذلك، وما كان الانفتاح هدفا لذاته وإنما وسيلة لتحسين التنافسية وذلك من خلال الفرص التي يتيحها سوى للأفراد أو الشركات عبر الولوج إلى الأسواق الدولية².

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

² - World Economic Forum, The case for Trade and Competitiveness, on line (www.wef.org), 2015, P 6.

- عملية التبادل التجاري في السلع و الخدمات و غيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول، بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل، كذلك هي صورة من صور العلاقات الاقتصادية مع الخارج، إذ يتم بواسطتها تبادل كل الحاجيات بين الأعوان الاقتصاديين في مختلف بلدان العالم، مهما كانت المسافة التي تفصل بينهم¹.

- كذلك هي عملية تبادل السلع ماديا عبر الحدود السياسية للدولة، إما داخلة إليها وتسمى الواردات أو خارجة منها وتسمى الصادرات، كما تأخذ أيضا شكل خدمات تؤدي من رعايا دولة إلى رعايا دولة أخرى، وتسمى الخدمات التي تؤدي للغير بالصادرات غير المنظورة، وتسمى الخدمات التي يتم تلقيها من الغير بالواردات غير المنظورة².

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

من خلال التعاريف السابقة يمكن تقديم تعريف شامل للتجارة الخارجية:

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

ثانيا: أهمية التجارة الخارجية

تعد التجارة الخارجية من القطاعات المهمة في أي مجتمع من المجتمعات، فالتجارة الخارجية تربط الدول والمجتمعات مع بعضها البعض، بالنسبة للتجارة الخارجية، فالدول لا تستطيع العيش دون أن تنشأ علاقات حاجة فيما بينها، إضافة إلى أنها تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدولة، كذلك تعتبر منفذا لتصريف فائض الإنتاج عن حاجة السوق المحلية وكذلك موردا لتعزيز الميزانية من الصرف الأجنبي³.

¹ - مراد عبيدات، التبادل الدولي بين أطروحات نظريات التجارة الدولية وواقع المتغيرات الاقتصادية العالمية، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، العدد 21، جامعة الجزائر، 2012، ص 40.

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

³ - قرين ربيع، عقون شراف، إستراتيجية ترقية الصادرات الجزائرية بين اتجاهات التفاؤل وعوامل الحذر، مجلة ميلاف للبحوث والدراسات، العدد الخامس، جوان 2017، ص 446.

بالإضافة إلى ذلك تأتي أهمية التجارة الخارجية من خلال اعتبارها مؤشرا جوهريا على قدرة الدول الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولي وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانات الإنتاجية المتاحة وقدرة الدولة على التصدير ومستويات الدخل فيها وقدرتها كذلك على الاستيراد¹، وانعكاس ذلك كله على رصيد الدولة من العملات الأجنبية و ماله من آثار على الميزان التجاري.

كما أن هناك علاقة وثيقة بين التجارة الخارجية و التنمية الاقتصادية فالتنمية الاقتصادية وما ينتج عنها من ارتفاع مستوى الدخل القومي يؤثر في حجم ونمط التجارة الدولية. كما أن التغييرات التي تحدث في ظروف التجارة الدولية تؤثر بصورة مباشرة في تركيب الدخل القومي و في مستواه، والاتجاه الطبيعي هو أن يرتفع مستوى الدخل القومي وتزدهر التجارة الخارجية في نفس الوقت. فالتنمية الاقتصادية تستهدف ضمن ما تستهدف زيادة إنتاج السلع و إذا تحقق هذا الهدف عندئذ تزيد قدرة الدولة على التصدير إلى الخارج².

وفي الأخير يمكن تلخيص ما تتجلى به التجارة الخارجية من أهمية فيما يلي³:

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

مما سبق يمكن القول أن للتجارة الخارجية أهمية بالغة في تقدم العديد من الدول، كالدول الصناعية التي تطورت بفضل حجم صادراتها نحو الدول الأخرى، ومما ساعدها في ذلك تحرير التجارة الدولية والإقليمية على مدى

¹ - BOUMBALI Bachir, **Les échanges commerciaux en valeur Ajoutée : une nouvelle norme pour les statistiques du commerce international**, Revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques, N° 04 – 2013 . P 46.

² - نوال عبد الكريم الأشهب، التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار أحمد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015، ص 10.

³ - أنظر:

- طالب محمد عوض، التجارة الدولية نظريات وسياسات، دار وائل للنشر، الأردن، 2011، ص 14.

- مختار علائي، الصادرات النفطية ودورها في ترقية التجارة الخارجية الجزائرية، مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارية، العدد الثامن – ديسمبر 2017، ص 363.

العقود الأخيرة، وهذا ما أدى إلى زيادة درجة الترابط بين دول العالم و إلى تعاضم حجم التدفقات السلعية والنقدية بين الدول مما ضاعف من تأثير التجارة على اقتصاديات مختلف دول العالم، حيث من الملاحظ أنه كلما تطورت هذه التجارة ارتفعت مداخيل الدول من العملة الصعبة ومن وسائل الإنتاج الأخرى مما ينعكس إيجاباً على اقتصادياتها الداخلية.

المطلب الثاني: أسباب وعوامل قيام التجارة الخارجية

أولاً: أسباب قيام التجارة الخارجية

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

يمكن تلخيص أهم أسباب قيام التجارة الخارجية فيما يلي¹:

- عدم وجود توزيع متكافئ لعوامل الإنتاج بين دول العالم، مما ينتج عنه عدم قدرة الدول على تحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع المنتجة محلياً.
- تفاوت التكاليف وأسعار عوامل الإنتاج والأسعار المحلية لكل دولة، مما يؤدي إلى انخفاض تكاليف الإنتاج للسلعة في دولة ما، وذلك من خلال تحقيق وفورات الحجم مقارنة بارتفاع هذه التكاليف لإنتاج نفس السلعة في دولة أخرى.
- اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج من دولة لأخرى، مما ينتج عنه تفاوت استخدام الأمثل للموارد الاقتصادية، حيث تتصف الظروف الإنتاجية بالكفاءة العالية في ظل ارتفاع مستوى التكنولوجيا.
- الفائض في الإنتاج المحلي، الذي يتطلب البحث عن أسواق خارجية لتسويق هذا الفائض بشرط توفير كافة الظروف الملائمة للطلب على الإنتاج العالمي.
- السعي إلى زيادة الدخل القومي، اعتماداً على الدخل المحقق من التجارة الخارجية بهدف رفع مستوى المعيشة محلياً وتحقيق الرفاهية الاقتصادية.

¹ - أنظر:

- Ali Boukhalfa, Soheir Benlakhlef, *INTERNATIONAL TRADE, IS IT A NATURAL EXTENSION OF A DOMESTIC TRADE?*, Journal of Industrial Economics, Vol 11, December 2016, P 53.

- جمال جويدان الحمل، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان، الأردن، 2013، ص 16.

- اختلاف الميول والأذواق الناتجة عن التفضيل النوعي للسلع ذات المواصفات الإنتاجية المتميزة، حيث أن المستهلكين في كل دولة يسعون للحصول على سلعة ذات جودة عالية لتحقيق أقصى منفعة ممكنة.

ثانياً: العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية

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

1. عوامل اقتصادية

- التكاليف والأسعار: بمعنى مدى ما يتكلفه كل عنصر من هذه العناصر الداخلة في التجارة وفي ضوءها تتحدد الأسعار الخاصة بالتبادل على مستوى العالم، حيث أن ارتفاع تكاليف السلع المنتجة يؤدي إلى زيادة أسعارها، فالسلع التي تنتج بتكاليف منخفضة وتباع بأسعار منخفضة تكون أكثر طلباً من الأخرى ذات التكاليف و الأسعار المرتفعة، أي أن قدرتها على المنافسة تتحدد في النهاية بالسعر كأحد العوامل المؤثرة على الطلب.

- الجودة: يرتبط هذا العامل بالمنافسة في الأسواق العالمية التي تتأثر بصفة دائمة بالتطورات التكنولوجية الحديثة التي تجعل هناك فروقاً في الجودة لذات السلعة المنتجة في أماكن مختلفة من العالم.

- التخزين: كلما كانت السلعة قابلة للتخزين بحيث تحقق المنفعة الزمنية، كلما زاد حجم التبادل التجاري في هذا النوع من السلع، نظراً للوقت الذي يستغرقه نقل السلع وما يترتب عليه من تلفها إذا كانت خواصها لا تسمح بالبقاء فترة أطول.

- التمويل: إن أي تبادل بين الدول وبعضها يعتمد على التمويل، فإذا وجدت المؤسسات المالية و البنوك على مستوى العالم، فإن هذا يؤدي إلى زيادة حجم التجارة الخارجية في السلع و الخدمات، أما إذا لم توجد بنوك أو معاملات مصرفية بين الدول فإن هذا يقلل من حجم التبادل التجاري.

- الندرة النسبية: بمعنى عدم وجود حجم معين من السلع و الخدمات لدى الدول يتناسب مع احتياجاتها الخاصة، فالتفاوت بين المعروض و المطلوب من مختلف السلع و الخدمات يولد حاجة الدولة لاستيراد حاجاتها أو تصدير ما يزيد عن حاجتها¹.

- الرواج والكساد الاقتصادي: فالرواج الاقتصادي يؤدي إلى انتعاش الطلب على مختلف منتجات الدول، وبالتالي زيادة حجم التجارة الخارجية، بينما يحدث العكس في حالة وجود كساد اقتصادي.

¹ - 04/04/2022 https://ar.wikipedia.org/wiki/الندرة_النسبية

- نفقات النقل: تؤثر نفقات النقل في حجم التجارة الخارجية، حيث أن التقدم العلمي في قطاع النقل وانخفاض نفقاته بالنسبة لنفقات الإنتاج الإجمالية يمكن أن يؤدي إلى اتساع نطاق التجارة الخارجية بإدخال سلع جديدة في التبادل الدولي كانت نفقات النقل المرتفعة تحول دون تداولها تداولاً مربحاً¹.
- مستوى التنمية الاقتصادية: حيث أن هذا العامل يلعب دوراً هاماً في مجال التجارة الخارجية إذ أن الجمود والتأخر الاقتصادي لدولة ما يجعلها أكثر حرصاً على وضع سياسة تقييدية للتجارة الخارجية عكس ما هو الحال عليه في اقتصاد متطور ومتقدم وذو قاعدة اقتصادية قوية، حيث أنه يتسم بمرونة في سياسة التجارة الخارجية .
- أوضاع الاقتصاد المحلي و العالمي: فهذه الأوضاع تؤثر في الاقتصاد المحلي و العالمي، فالاقتصاد المحلي و لكي ترتقي صناعته الداخلية فهو بحاجة إلى مواد خام أو وسيطية لذا تلجأ الدولة إلى التجارة الخارجية لاستيراد ما تحتاجه هذه الصناعات، كما أن للطلب الاستهلاكي دوراً في تحديد سياسة التجارة الخارجية للدولة من حيث استيراد كميات من سلع ما ذات استهلاك واسع².

2. عوامل طبيعية

- سوء توزيع الموارد الطبيعية بين الدول وتركز مصادر الثروة في بعضها والذي يؤدي إلى تركيز شديد مناظر للتجارة الخارجية، بحيث تتلخص صادرات عدد كبير من دول العالم في شكل سلعة واحدة أو سلعتين، فالدول التي أخذ فيها هذا التركيز في مصادر الثروة شكل مواد أولية صناعية، أدخلت كثيراً من التنوع على صادراتها، بينما الدول التي أخذ فيها هذا التركيز شكل مواد أولية زراعية وإنتاج غذائي، لم تستطع أن تسلك نفس السبيل خاصة وأنها كانت في مرحلة مبكرة من تاريخها خاضعة للاستعمار الأجنبي.
- حجم الدولة أو المساحة الجغرافية التي تشغلها، والذي يؤثر في التجارة الخارجية لها عن طريق تأثيرها على درجة تكامل الموارد الطبيعية والبشرية بالنسبة للدولة بالإضافة إلى ما يوفره ذلك الحجم من مزايا الإنتاج الكبير.
- المناخ له أثر في تكاليف الإنتاج بصفة عامة ونفقات الإنتاج الزراعي بصفة خاصة، من حيث التباين في درجات الحرارة ومتوسط كمية الأمطار والرطوبة من دولة إلى أخرى، إلا أن هذا العامل بدأ يضعف تدريجياً بسبب التقدم العلمي، فقد أصبح من الممكن إحداث تغيير مصطنع في الظروف المناخية لتلائم الظروف الإنتاجية المطلوبة، إضافة إلى إحلال بعض المنتجات الصناعية محل المنتجات الزراعية³.

¹ - خالد حسين علي المرزوك، الاتجاهات الحديثة في تفسير التبادل الدولي، كلية الإدارة والاقتصاد، شبكة جامعة بابل، موقع الكلية، نظام التعليم الإلكتروني.

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

² - عبد الرؤوف رهبان، عوامل قيام التجارة الدولية وتطورها (تباين الظروف الطبيعية والموارد)، المرجع الإلكتروني للمعلوماتية

<http://almerja.net/reading.php?i=4&ida=1862&id=1845&idm=07/05/2022>

³ - رضا عبد السلام، العلاقات الاقتصادية الدولية بين النظرية والتطبيق، الطبعة الثانية، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، مصر، 2010، ص 29.

3. عوامل تتعلق بالبيئة الداخلية للبلد

- الظروف السياسية: حيث يلعب هذا العامل دورا كبيرا في تحديد الأفق المفتوح أمام الدول المتعاملة في التجارة الخارجية، فعادة ما يكون الميل للتعامل مع الدول المستقرة سياسيا وتجنب مناطق الاضطراب السياسي والحروب التي تهدد فيها مصالح المتعاملين.

- الإجراءات الإدارية: ويقصد بذلك عدم وجود مشاكل أو معوقات جمركية أو بيروقراطية ترتبط بدخول وخروج السلعة وهي تعطل وصول السلعة إلى المستهلك، وكلما كانت الإجراءات سهلة وميسرة كلما شجعت الصادرات والتبادل التجاري بصفة عامة.

- القوانين والتشريعات: يخضع نشاط التجارة الخارجية في مختلف دول العالم إلى قوانين وتشريعات اقتصادية وضرائبية واجتماعية وغيرها تختلف وتباين من دولة لأخرى، وهذه اللوائح ترسمها أجهزة الدولة، تعمل على تقييده بدرجة أو بأخرى أو تحريره من العقبات المختلفة التي تواجهه على المستوى العالمي، مثلا الرسوم الجمركية، نظام الحصص والرقابة على النقد الأجنبي وغير ذلك¹.

المطلب الثالث: البعد الجغرافي للتجارة الخارجية

ميزة التجارة الخارجية أنها تمكن كل دولة من أن تستفيد من مزايا الدول الأخرى، فما تتمتع به دولة ما تضعه التجارة الخارجية تحت تصرف الدول جميعا. فقطاع التجارة يعتبر عموما جزءا عضويا من هيكل الاقتصاد الوطني، لأنه يشكل إحدى مراحل العملية الإنتاجية متمثلة في مرحلة التبادل.

لقد ظهر تعبير الجغرافية الاقتصادية Economic Geography لأول مرة عام 1882 عندما استخدمه العالم الألماني "جوتز" Gotz ليفصلها عن الجغرافية التجارية Geography Commercial التي كتبها أمثال "ريتر" و "تشيشولم" بدراسة إنتاج المحاصيل الرئيسة في العالم، وتجارتها الدولية، متبعين منهجا إحصائيا يعتمد على الوصف دون الاهتمام بالعوامل الجغرافية المؤثرة في الإنتاج والتسويق، أما الجغرافيا الاقتصادية التي وضع "جوتز" أسسها فقد اهتمت بالسببية لإظهار المؤثرات الإقليمية المباشرة على الإنتاج السلع، ثم تلي ذلك الربط بين الحرف المتعددة و البيئة الطبيعية بما تحتويه من ثروات مختلفة وإيجاد العلاقة المتبادلة بينهما². هناك مجموعة من المتغيرات المؤثرة في عملية التبادل التجاري وتنوع الصادرات، والتي تكون خاصة بكل بلد وهي:

¹ - شقيري نوري موسى، محمد عبد الرزاق الحنيطي، صالح طاهر الزرقان، عبد الله يوسف سعادة، التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية، الطبعة الثانية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2015، ص 20.

² - فاطمة الزهراء بن زيدان، دراسة تحليلية لحركة التجارة الخارجية في الجزائر من منظور الجغرافيا الاقتصادية، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص: مالية واقتصاد دولي، جامعة حسيبة بن بوعلي - الشلف، الجزائر، 2012، ص 48.

أولاً: حجم البلد واختلاف الموارد الطبيعية

يشكل حجم البلد واختلاف الموارد الطبيعية العامل الأهم في كل من الجغرافيا الديموغرافية والاقتصادية، ويقاس من حيث: - اختلاف الموارد الطبيعية؛ - حجم السكان؛ - الناتج المحلي الإجمالي.

1. اختلاف الموارد الطبيعية:

إن الموارد الطبيعية تختلف من مكان إلى آخر على سطح الأرض، فهي لا توجد في جميع أنحاء العالم بكميات متساوية وبأنواع متشابهة. فالموارد الطبيعية لا تتوزع على الكرة الأرضية توزيعاً متساوياً، فباختلاف التوزيع سبب رئيسي في قيام التجارة الدولية¹. كذلك تختلف الموارد من حيث وفرتها وندرتها، ولعامل الوفرة أو الندرة أهمية كبرى في عمليات الإنتاج الاقتصادي وفي عمليات التجارة الخارجية حيث يؤثر نضوب الموارد وفنائها وكمية احتياطاتها².

واختلاف الموارد الطبيعية بين إقليم وآخر يؤدي إلى تباين منتجاتها ويحدد بالتالي ما يمكن أن تساهم فيه في التجارة الخارجية، وعلى هذا الأساس نجد الأقاليم المدارية ودون المدارية هي من الأقاليم العالم في تصدير المطاط والزيوت النباتية وسكر القصب... الخ، بينما تصدر الأقاليم المعتدلة القمح والأخشاب، بينما المناطق الغنية بالوقود والخامات المعدنية والتي لم تتطور صناعاتها التحويلية بحيث تقوم بتصديرها إلى بقية العالم³.

2. حجم السكان:

على الرغم مما تضعه البيئة الطبيعية من قيود وحدود للنشاط البشري وخاصة للإنتاج الاقتصادي وبالتالي للتجارة الدولية، فإن الإنسان هو الأمل الأول والهام في هذا المضمار، فهو عامل هام من عوامل الإنتاج، كما أنه عامل الاستهلاك الرئيسي. ونظراً لحركة الإنسان وهجرته الدائمة من مكان إلى آخر فقد أصبح في الوقت الحاضر يشغل أغلب مناطق العالم. وهو يستغل موارد الطبيعة بقدر ما تتيح له قدراته وخبراته، ولما كانت عمليات الإنتاج والاستهلاك، وبالتالي التجارة الدولية تعتمد على السكان، كان عدد السكان وتوزيعهم في جهات العالم المختلفة على جانب كبير من الأهمية، إلا أن عدد السكان ليس بمفرده هو العامل الرئيسي الذي يؤثر في نوعية الإنتاج وكميته وطبيعته، بل يدخل في الاعتبار مجموعة من العوامل البشرية المتعلقة بكثافة هؤلاء السكان ومستواهم الصحي، وقوم ومهارتهم التكنولوجية وعاداتهم وتقاليدهم وفي الأخير قوتهم الشرائية⁴.

¹ - أشرف محمد دوابه، عمليات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار السلام للطباعة والنشر والتوزيع والترجمة، القاهرة، 2016، ص 18.

² - فاطمة الزهراء بن زيدان، مرجع سبق ذكره، ص 42.

³ - عبد الرؤوف رهبان، الأهمية الاقتصادية للتجارة الخارجية السورية والعوامل المؤثرة فيها، مجلة جامعة دمشق، المجلد 29، العدد الرابع، 2013، ص 516.

⁴ - فاطمة الزهراء بن زيدان، مرجع سبق ذكره، ص 42.

3. الناتج المحلي الإجمالي:

هو مؤشر اقتصادي يقيس القيمة النقدية لإجمالي السلع والخدمات التي أنتجت داخل حدود منطقة جغرافية ما (بلد مثلاً) خلال مدة زمنية محددة (سنة أو نصف سنة مثلاً)، والناتج المحلي الإجمالي ليس مؤشراً على الرفاهية الاجتماعية ولا على الثروة الإجمالية. ويقيس الناتج المحلي الإجمالي مجموع السلع والخدمات السوقية، أي الموجهة للبيع، بالإضافة إلى بعض المنتجات الخدمية غير السوقية التي توفرها الحكومات مجاناً مثل التعليم والصحة والأمن والدفاع، والتي أنتجت داخل حدود منطقة جغرافية معينة خلال مدة زمنية محددة.

يعد الناتج المحلي الإجمالي مؤشراً مهماً من مؤشرات الحسابات القومية لأنه يعبر عن كفاءة الأداء الاقتصادي للبلد خلال فترة زمنية معينة، حيث أن تطور الناتج ينعكس على تطور الدخل القومي وتطور الدخل سيؤدي إلى تحسين مستوى الرفاهية الاقتصادية للفرد¹، والذي سيؤدي بدوره إلى تطور التبادل التجاري والإسهام في تطور العلاقات التجارية بين الدول.

ثانياً: موقع الجوار الجغرافي

يطلق عليه أحياناً الموقع النسبي وهو الموقع الذي يخص الدول المجاورة، ويعني كذلك الأثر الذي يتركه الموقع الجغرافي في العلاقات بين الدول المتجاورة.

ويعبر عن موقع الجوار جغرافياً من خلال عدد الوحدات السياسية المحيطة بالدولة ويعد هذا الموقع ذو أهمية بالغة في التطور السياسي بما ينعكس عنه من تفاعلات لتحقيق مصالح هذه الدولة ورغباتها، فيكون الموقع ذو آثار إيجابية وسلبية تبعاً لإيجابية وسلبية العلاقة الدولية بين هذه الدولة.

التجاور الجغرافي بين الدول له أثر كبير في تطور التبادل التجاري بينهم وإعطائه أهمية كبيرة، حيث التجاور وامتداد الدول على حدود مشتركة أسهم في تطور العلاقات التجارية بينهم، وفي أن تكون كل دولة سوق لتصرف منتجات الدولة الأخرى.

يمتاز موقع الدولة بثبوته من وجهة النظر الجغرافية، ولكن قيمته السياسية والإستراتيجية متغيرة بصفة مستمرة نتيجة التطورات التقنية ولاسيما فيما يتعلق بوسائل النقل والحركة، لذا فإن دراسة الثبات والتغير في أهمية الموقع الجغرافي يعد من الأسس المهمة في الدراسات الجغرافية السياسية والاقتصادية².

¹ - مرفت سيف الدين جمعه، المحددات الجغرافية للتجارة الخارجية السورية مع دول الجوار وفق نموذج الجاذبية، مجلة جامعة البعث، المجلد 39، العدد 49، دمشق،

2017، ص 19.

² - نفسه، ص 25.

إن زيادة حجم التجارة مع الجوار، ومع هبوط تكاليف النقل المحلي، لا بد أن ينتشر الإنتاج الاقتصادي بمزيد من التساوي داخل البلدان ومع هبوط تكاليف النقل والاتصالات على الصعيد الدولي، من المفترض أن البلدان أخذت في القيام بالتجارة مع شركاء على مسافات أكثر بعداً ولكن ما حصل كان العكس من ذلك لماذا؟.

يكمن الجواب في تزامن هبوط تكاليف النقل مع ازدياد التركيز الاقتصادي داخل البلدان، وكذلك تزايد أهمية وفورات الحجم في الإنتاج والنقل. فهبوط تكاليف النقل سهل ازدياد التخصص وغير جذرياً مواقع الشركات وطبيعة التجارة، حيث عندما كانت تكاليف النقل عالية، كان على الشركات أن تكون قريبة من المستهلكين. ولكن مع هبوط تكاليف النقل، يمكنها الاستفادة من وفورات الحجم الداخلية ووفورات الحجم في المناطق الحضرية والقيام بنقل المنتجات إلى المستهلكين. وحدث الشيء نفسه على الصعيد الدولي، وأحسن مثال على ذلك هو صادرات بريطانيا في 1910 كانت صادرتها منتشرة بالتساوي تقريبا في أوروبا وآسيا ومناطق أخرى و لكن بحلول عام 2000 كان 60% من الصادرات البريطانية يذهب إلى أوروبا و 11% لآسيا¹.

وقد أتاح تراجع تكاليف التجارة والنقل والاتصالات للشركات توزيع خطوط إنتاجها جغرافيا. ولا يقتصر الأمر على أن كل مرحلة من مراحل الإنتاج تحدث في مرفق مختلف، بل إن كل مرفق غالبا ما يكون في بلد مختلف. وهذا النوع من الإنتاج، الذي يسفر عن حركة السلع والخدمات من بلد إلى بلد من خلال سلسلة العرض، سبب رئيسي وراء السرعة التي نمت بها التجارة العالمية في السلع والخدمات. فمنذ عام 1950، زاد حجم التجارة العالمية في السلع والخدمات 27 ضعفا، ليصل إلى نحو 20 تريليون دولار أمريكي، بوتيرة أسرع ثلاث مرات من إجمالي الناتج المحلي العالمي².

ثالثا: اختلاف تكاليف النقل

إن تكاليف النقل سلعة ما تؤثر على مدى اتساع سوق هذه السلعة لأنها تضاف إلى التكلفة الإنتاج ومن ثم إلى سعر السلعة وتكون سلعة ما قابلة للتبادل التجاري، حيث تكون سلعة قابلة للتصدير إذا كان سعرها المحلي زائد تكاليف النقل للخارج أقل من سعرها المحلي، في حين تكون السلعة قابلة للاستيراد إذا كان سعرها الدولي زائد تكاليف النقل للداخل أقل من سعرها المحلي وهذا يعني أن السلعة تعد تجارية إذا كانت قابلة للتبادل دوليا³، لذا فإن الدول تعمل على إقامة بعض صناعاتها بالقرب من السواحل والموانئ حتى تتوفر لها إمكانية

¹ - أوي ديتشمان، اندرميت جيل، الجغرافيا الاقتصادية للتكامل الإقليمي، التمويل والتنمية، مجلة فصلية يصدرها صندوق النقد الدولي، المجلد 45، العدد 4، ديسمبر 2008، ص 45.

² - برنارد هوكمان، إضافة القيمة، التمويل والتنمية، مجلة فصلية يصدرها صندوق النقد الدولي، المجلد 50، العدد 4، ديسمبر 2013، ص 22.

³ - فاطمة الزهراء بن زيدان، مرجع سبق ذكره، ص 43.

توسيع حجم تجارتها الخارجية بالمقارنة بدولة أخرى تماثل معها في كل الظروف فيما عدا ميزة توطن الصناعة بالقرب من الموانئ والسواحل، وعليه تحقق الدولة أفضلية في إنتاج وتبادل هذه السلع في الأسواق الدولية لذا يتجه المنتجون إلى التخصص في إنتاج السلع التي يسهل نقلها لمسافات طويلة وتخفض تكاليف نقلها إلى الأسواق الدولية¹.

رابعاً: القرب من الأسواق العالمية وغيرها من الخصائص الجغرافية

تشير نماذج الجغرافيا الاقتصادية الجديدة إلى انه من بين العوامل المهمة التي تؤثر في هيكل الاقتصاد لبلد مجموعة المتغيرات الجغرافية.

في مجموعة المتغيرات الجغرافية التفسيرية والتي تصف الموقع الجغرافي الاستراتيجي الذي يعطي البلد القرار لتحديد وسيلة لكثافة التصدير (وبتكلفة أقل) لمجموعة كبيرة ومتنوعة من المنتجات. وتؤثر الخصائص مثل المسافة والبعد عن الأسواق الرئيسية، وطبيعة المناخ، ووجود المناطق المدارية، أو سهولة التجارة البحرية، في القدرة على العمل بشكل مكثف في السوق الدولي².

أيضاً بالإضافة إلى عاملي المسافة وحجم الاقتصاد، فقد سعت الأدبيات التطبيقية إلى توسيع محددات التدفقات التجارية. فعلى سبيل المثال تبين أن ارتفاع متوسط الدخل الفرد في البلد الشريك تجارياً له أثر إيجابي في الصادرات، لأنه يعكس القدرة الشرائية للمستهلكين، فعندما ترتفع القدرة الشرائية للعملة الوطنية يدل على ازدهار ذلك البلد، والعكس صحيح. كما تظهر الدراسات أن المتغيرات التي تعبر عن القرب مثل السكان والحدود واللغة والتاريخ المشترك تؤثر بشكل إيجابي على التدفقات التجارية³.

كما وإن نوعية البيئة المؤسسية المتعلقة بحرية التجارة وقيام الأعمال والفساد، تؤثر إيجاباً على التدفقات التجارية إذا ما عكست مؤسسات راقية، وسلبا إذا عكست بيئة مؤسسية رديئة تقف عقبة في وجه تعزيز التدفقات التجارية.

¹ - محمد إبراهيم عبد الرحيم، العولمة و التجارة الدولية، مؤسسة شباب الجامعة، الأردن، 2013، ص 56.

² - مرفت سيف الدين جمعه، مرجع سبق ذكره، ص 28.

³ - وليد عبد مولا، نماذج الجاذبية لتفسير تدفقات التجارة، مجلة جسر التنمية، سلسلة دورية تعنى بقضايا التنمية في الدول العربية، المعهد العربي للتخطيط بالكويت، العدد السابع والتسعون، نوفمبر/تشرين الثاني، 2010، ص 4.

المبحث الثاني: عموميات حول الموانئ البحرية

تعتبر الموانئ الركيزة الأساسية للتجارة الدولية المنقولة بحرا، وان العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية علاقة طردية وان كل منهما يدعم الآخر، فكلما زادت التجارة وانتعشت زادت معها حركة السفن وتطورت استجابة لحركة التجارة الدولية.

المطلب الأول: الموانئ البحرية وأهميتها

أولا: تطور النقل البحري

تعتبر قصة الملاحة البحرية عن مدى توافق بين تصاعد الخبرة بركوب البحر وعمليات النقل البحري، وزيادة حجم التجارة الدولية، ولقد كانت الأوضاع الحضارية والاقتصادية والجغرافية تهيئ الفرصة لهذا التوافق في منطقة الملاحة العظيمة الذي يمتد من الهند شرقا إلى البحر المتوسط غربا، ولقد كان الفينيقيون أكثر الشعوب إقبالا على المغامرة البحرية في البحر المتوسط بصفة خاصة، وهناك تأكيد على أن عناصر غير مصرية قد عاشت مع المصريين جنبا إلى جنب في ممارسة التحرك الملاحي وخدمة النقل البحري¹، ويرجع السبب في ازدهار الحركة الملاحية في البحر الأحمر الرغبة في الوصول للمحيط الهندي. ولقد كان العرب من سكان الجزيرة العربية حصة في الملاحة البحرية وخدمة عملية النقل البحري في البحر الأحمر، وقد انطلق الملاحون العرب منه خروجا إلى المحيط الهندي من بعد أن تجمعت لهم الخبرة والمهارة في عملية ركوب البحر وصناعة السفن وتشغيلها².

يعتبر النقل البحري من أنواع النقل القديمة هو والنقل النهري ورغم وجود منافسة للنقل البحري من قبل وسائل النقل الحديثة كالتائرات وذلك بالنسبة لنقل السلع والبضائع التي تحتاج إلى عناية كبيرة وكذلك بالنسبة للسلع المرتفعة الثمن فقد تزايدت أهميته مع تطور الاقتصاد العالمي سواء في ميدان الإنتاج الصناعي أو الزراعي³.

يمكن القول أن كلا من البحر الأحمر والمحيط الهندي والبحر المتوسط كانتا بمثابة منطقة الملاحة العظيمة التي لقنت الإنسان الخبرة المبكرة في ركوب البحر وصناعة السفن وعمليات النقل البحري والتي تبين تداخل اليابس والماء وتحدد مواطن الحضارة على الأرض في ظهورها المباشر حيث يمكن أن ندرك عدة حقائق:

• القيمة الحقيقية لامتداد البحر المتوسط على محور عام من الغرب إلى الشرق بين أوروبا الجنوبية وإفريقيا

الشمالية وآسيا الغربية.

¹ - بن عبد السلام أشرف، LE TRANSPORT MARITIME: QUELLE EFFICACITE DU CADRE LEGAL FACE AUX MENACES ENVIRONNEMENTALES، المجلة المغربية للإدارة المحلية والتنمية، العدد 137، المغرب، 2017، ص 142.

² - ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، تاريخ النقل

تاريخ_النقل/https://ar.wikipedia.org/wiki/

³ - عمر محمد علي محمد وآخرون، جغرافية النقل والتجارة بين المنهجية والمعاصرة، الطبعة الأولى، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، مصر، 2019، ص 215.

- القيمة الحقيقية لامتداد البحر الأحمر والخليج العربي على محور عام من الجنوبي إلى الشمال لكي تقترب رأسيتها من حوض البحر المتوسط.

ثانياً: مفهوم الموانئ

– يعرف الميناء على أنه المكان الذي تفرغ وتحمّل فيه البواخر بالبضائع والشحن، وهو مجهز بمعدات وآليات تستخدم في عمليات تفرغ وتحميل البضائع¹. وهو كذلك المكان الذي يقع على حافة المحيطات أو الأنهار أو البحيرات، تذهب إليه السفن للشحن أو لتفريغ حمولتها وهو المكان الذي ينتقل منه واليه المسافرون.

– كذلك هو عبارة على مكان ساحلي مخصص من طرف السلطات الإدارية المسؤولة لخدمة العمليات التجارية البحرية.

– من خلال التعريفين السابقين يمكن تحديد تعريف شامل للميناء: وهو عبارة على منشأة ساحلية تتكون من مرفأ أو أكثر، تقام على سواحل أو شواطئ البحار، المحيطات، الأنهار أو البحيرات، يتم فيها عمليات تفرغ وتحميل السفن بالبضائع والركاب وتحتوي الموانئ على الرافعات والأرصفة والمخازن والسفن².

ثالثاً: أهمية الموانئ

تكمن أهمية الموانئ في عملية التبادل التجاري الدولي ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم³.

فكلما تطورت وتحسنت وسائط النقل البحري و موانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم.

يعد النقل البحري احد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري.

¹ – باسل إبراهيم ونوس، أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات – دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حاويات حوض البحر الأبيض المتوسط، أطروحة دكتوراه في إدارة الأعمال، جامعة تشرين، سورية، 2015، ص 30.

² – ممدوح زايد، النقل البحري مشكلات وقضايا، بيت الباحثين للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2017، ص.ص 25-26.

³ – Spyros Niavis, Theodora Papatheochari, Theofilos Kyratsoulis, **Revealing the potential of maritime transport for 'Blue Economy' in the Adriatic-Ionian Region**, Case Studies on Transport Policy, Contents lists available at Science Direct, 2016, P 07.

كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن، ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالمواني والأرصفة البحرية كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري أو النهري بالإضافة إلى أنه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالشلالات أو الجنادل¹.

المطلب الثاني: أنواع الموانئ

تتنوع الموانئ من حيث طبيعة موقعها، ومن حيث الغرض التي أنشأت من أجله كالتالي:

أولاً: من حيث طبيعة موقعها

- أ. موانئ طبيعية: وهي الموانئ التي تتوفر فيها الحماية الطبيعية، ولا تحتاج إلا لبعض الإصلاحات والتحسينات المحدودة لتعتبر صالحة، وتنشأ هذه الموانئ كماوى طبيعي مثل خليج أو مصب أو خلف الجزر.
- ب. موانئ نصف طبيعية: وهي الموانئ التي تحتاج إلى منشأة صناعية لحمايتها كحواجز الأمواج.
- ج. موانئ صناعية: وهي عبارة عن مسطحات بحرية محمية من الأمواج والعواصف البحرية بصورة صناعية عن طريق إنشاءات هندسية تتمثل في حواجز تبدأ من خط الساحل، وتتوغل داخل البحر في اتجاهات تتباين حسب طبيعة وخصائص الميناء المقرر تشغيله².

ثانياً: من حيث الغرض

تصنف الموانئ من حيث الغاية التي أنشأت من أجلها إلى:

- أ. الموانئ التجارية: تعتبر الموانئ تجارية وتصنف ضمن هذه الفئة الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات إركاب وإنزال الأشخاص والبضائع والحيوانات الحية المتنقلة من وسائط النقل البحري إلى وسائط النقل الجوي والعكس، وكافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية، وذلك في أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية³.
- ب. موانئ الصيد البحري: تصنف ضمن فئة الموانئ الموجهة لاستقبال سفن الصيد المجهزة للصيد البحري وتلبية حاجيات هذا النشاط وتطويره.
- ج. موانئ النزهة: تصنف ضمن هذه الفئة الموانئ المهيأة لتلبية حاجات ملاحية النزهة وتطوير هذا النشاط.

¹ - مهدي درويش جبار، أهمية النقل البحري والتجارة الخارجية، الزمان: عربية يومية دولية مستقلة، فيفري 2014.

أهمية-النقل-البحري-والتجارة-الخارجية/https://www.azzaman.com

² - حسين قاسم محمد الياسري. المجال الأرضي البحري وتأثيره على النشاط التجاري - دراسة في جغرافيا النقل، مجلة آداب البصرة، العدد 78، العراق، 2016، ص 340.

³ - أمال قلابزة، يوسف رشيد، لوجستك النقل البحري للبضائع - حالة الجزائر، مجلة دفاتر بوداكس، العدد الرابع، سبتمبر 2015، ص 180.

د. موانئ التعدين: هي موانئ تنشأ على الساحل في مناطق استخراج المعادن كالفوسفات وخام الحديد والفحم، وتزود تلك الموانئ بالرافعات والسيور الحديثة المغطاة لسرعة وسهولة شحن المواد الخام من المحاجر والمناجم مباشرة وبطرق ميكانيكية.

هـ. موانئ البترول: هي موانئ تنشأ وتتطور باستمرار لتساير التطور في تكنولوجيا وحجم ناقلات البترول، وليس من الضروري أن تتراكم ناقلات البترول بكامل طولها على الأرصفة¹، وإنَّها قد تنشأ بالموانئ أرصفة بحرية ممتدة داخل البحر حيث تتلاقى ناقلات البترول بمخاطيفها للتراكم بجانبها لشحن الزيت الخام من خلال خرطوم تتراوح ما بين 12 و 16 بوصة، مثبتة بمواسير متصلة بصهاريج ضخمة على الشاطئ يخزن بها الخام بعد إنتاجه من الآبار المنتشرة داخل البحر، وبعد معالجته ليكون جاهزا لكي يشحن على الناقلات سواء للتصدير أو إلى معامل التكرير.

و. موانئ الصيد: تختص فيه بعمليات الصيد، ويتركز نشاطها الأساسي في استغلال الثروات البحرية، ويشترط في هذه الموانئ أن تكون قريبة من المناطق التي يكثر فيها الصيد، ومحتري مهنة الصيد²، وأن تتوفر لها سهولة وسبل الاتصالات في أي وقت وفي أي جَوِّ، وتنشأ بها أرصفة صالحة لتفريغ وفرز وتصنيع الأسماك وصيانة المراكب وإمكانية التزود بالوقود والتلج والملح ومعدات الصيد، إضافة إلى وجوب وجود مساحات واسعة كافية لنشر الشباك وتجفيفها وصيانتها.

ز. موانئ الحاويات: هي موانئ تستقبل سفنا خاصة تحمل الحاويات، وتتميز بأساليب خاصة في الشحن والتفريغ³.

ح. موانئ الترانزيت: هي موانئ تتميز بموقع ممتاز مما يؤهلها للقيام باستقبال بضائع دول أخرى، ثم إعادة شحنها براً إلى الدول المجاورة سواء كانت دولا بحرية أو مغلقة⁴.

ط. الموانئ العسكرية: وهي موانئ تكون معدة فقط لخدمة البوارج والأساطيل الحربية، ولهذا يشترط أن تقع في منطقة هامة تكون صالحة ومجهزة بالكيفية التكنولوجية لمراقبة تحركات العدو لإمكان الدفاع عن المنطقة الإستراتيجية المحيطة.

¹ - هشام صلاح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري - دراسة حالة ميناء أم القصر الواقع والآفاق المستقبلية، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد الثالث والسبعون، الجامعة المستنصرية، 2012، ص 348.

² - أمال قلابزة، يوسف رشيد، لوجستك النقل البحري للبضائع - حالة الجزائر، مرجع سبق ذكره، ص 180.

³ - أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية العربية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص 25.

⁴ - نفسه، ص 25.

بي. الميناء الجاف: وهي لا تقع على السواحل لكنها تقوم بالعديد من مهام الموانئ البحرية، لاسيما الإدارية منها والإجراءات الجمركية وعمليات فحص البضائع، وذلك لتخفيف الضغط عليها منعا لحدوث حالات التكدس والاحتفاظ¹.

هو نقطة جديدة فرضتها التحولات الطارئة على النقل البحري، وهو عبارة عن منشأة مجهزة تقام في عمق البلاد بعيدا عن البحر لإتمام وظائف متعددة على حسب موقعها، والغرض من إنشائها²:

✚ إتمام النقل متعدد الوسائط.

✚ تحقيق المفاهيم اللوجستية لإنتاج سلع بأسعار تنافسية.

✚ منع التكدس في الموانئ البحرية.

مع ضرورة أن يتوفر في هذه الموانئ بنية أساسية متميزة وأن يكون مسيطرا عليها جمركيا.

المطلب الثالث: تطوير الموانئ البحرية ودورها في تنمية التجارة الخارجية

تعتبر الموانئ البحرية المنفذ الرئيسي والأساسي لدعم قطاع التجارة الخارجية، فهي البوابات الرئيسية على العالم الخارجي، والعمود الفقري لصناعة النقل البحري.

أولا: تطوير الموانئ البحرية

يعتبر النقل البحري الحلقة الفعالة في سلسلة النقل المتعدد الوسائط لما له من دور فعال وحيوي في عجلة النمو الاقتصادي والمساهمة في دعم وتنشيط حركة التجارة الخارجية، كما تعد الموانئ من أهم مصادر الدخل القومي للدول والسبب الرئيسي في قيام أنشطة تخدم النقل البحري كالتوكيلات الملاحية، إصلاح السفن، عمليات التفريغ والشحن والتراخيص، مما يساهم في حل مشكلة البطالة وتنمية التجارة الدولية وتطويرها، وهذا ما يستدعي وجوب الاهتمام بالموانئ والتفكير بأفضل الطرق لحمايتها وتطويرها كي تقوم بالعمل المنوط بها على أحسن وأكمل وجه.

ولكي تستطيع الدول مواكبة التطورات الحديثة والسريعة في حجم التجارة الخارجية عليها النهوض بموانئها وتطوير بنيتها التحتية وقطاعاتها الأساسية والخدماتية على وجه الخصوص.

كما تسعى الشركات الملاحية بان يكون الوقت الذي تقضيه سفنها بالموانئ البحرية اقل ما يمكن وبأقل التكاليف ممكن لان السفينة عند دخولها الميناء تتكبد مصاريف باهظة تتمثل في رسوم دخول الميناء ورسوم

¹ - هاشم مرزوك الشمري، عبد الحسين محمد العنبي، جعفر عبد الأمير الحسيني، استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاقتصاديات الحديثة، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، 2014، ص 33.

² - ممدوح زايد، النقل البحري ومشكلات وقضاياها، بيت الياصمين للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2017، ص.ص 25-26.

إرشاد ورسوم الرسو ومصاريف الشحن والتفريغ. وبالتالي فإذا لم يكن الاراد الناتج من التعامل مع الميناء مبرر التردد عليه فالأفضل إلغاء التعامل معه لهذا فالسفن تقوم باختيار موانئ رئيسية للتردد عليها وهي تلك التي يطلق عليها بالموانئ المحورية. فلكي تجتذب الموانئ كبريات شركات الملاحة البحرية عليها إعادة النظر في هيكلتها وتهيئتها والسير وفقا للتغيرات التكنولوجية المتطورة، فكلما كان تطور الميناء مواكبا للمواصفات العالمية كلما زاد الإقبال عليها خاصة السفن العملاقة ذات الأجيال المتطورة كسفن الحاويات، فقد واجهت الموانئ العديد من التغيرات التكنولوجية.

وفي الوقت الراهن يتعرض نشاط النقل البحري إلى ضغوطات كبيرة لتوفير متطلبات واحتياجات السوق العالمية التجارية، ولذلك يجب الاهتمام والتفكير بأفضل الطرق التي يكون بها شحن وتوصيل البضائع إلى الأسواق العالمية المطلوبة وحمايتها وصيانتها والقضاء على كل المشاكل والمعوقات التي يمكن أن تقف أمام تطوير الموانئ والنهوض بها.

ثانيا: دور الموانئ البحرية في التجارة الخارجية

وطوال العقود الماضية، تطورت حركة النقل البحري بصورة كبيرة مغطية حوالي 90% من سوق الشحن القارية البينية¹. ولا تكمن ميزة النقل البحري في السرعة ولكن في قدرته ومدى تغطيته لمناطق واسعة من العالم، حيث لا يستطيع النقل بالسكك الحديدية أن يتناول الحركة التجارية بمثل هذه الأبعاد والأحجام الجغرافية. ولهذا السبب، تتركز الصناعات الثقيلة عادة على ضواحي الموانئ².

يكمن دور النقل البحري في عملية التبادل التجاري الدولي وذلك من خلال العلاقة الوثيقة بحركة التجارة الدولية حيث يعتبر النقل البحري الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم فكلما تطورت وتحسنت خدمات النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية وتهيأت لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق تجارية جديدة³، كما يؤثر النقل البحري في تقسيم العمل الدولي كونه أساس التخصص الإقليمي بين دول العالم المختلفة فمن هذه الدول ما يفوق في إنتاج سلع معينة ومنها ما يتخصص في إنتاج سلع أخرى

¹ - Satefy and Shipping Review 2018 [en ligne], An Annual Review of Trends and Developments in Shipping Losses and Safety, sur: WWW.UNCTAD.COM, (consulté le 05 juin 2018), p4.

² - أنظر:

- مركز الدراسات والبحوث، النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، غرفة الشرقية، المملكة العربية السعودية، أكتوبر 2009، ص 03.

- محمد خالد الحريزي، محمد معن ديوب، النقل البحري وأهميته بالنسبة للاقتصاد السوري، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية - سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 30، العدد 3، 2008، ص 202.

³ - Spyros Niavis, Theodora Papatheochari, Theofilos Kyratsoulis, **Revealing the potential of maritime transport for 'Blue Economy' in the Adriatic-Ionian Region**, Case Studies on Transport Policy, Contents lists available at Science Direct, 2016, P 02.

ومعنى ذلك أن كل دولة ليست إلا سوقاً لمنتجات الدول الأخرى وقد ساعد النقل البحري على قيام التخصص الإقليمي والدولي بتوسيعه دائرة السوق أمام منتجات الدول الأخرى ومعنى ذلك أن التطور الذي حدث في وسائل النقل البحري أدى إلى انتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج يعتمد على تخصص الأقاليم المختلفة ويؤدي التخصص في الإنتاج بين الدول العالم المختلفة إلى تخفيض تكاليف السلع المختلفة نتيجة المزايا الإنتاجية والبشرية والمادية¹. كما يدعم النقل البحري التجارة الدولية لحساب الاقتصاد العالمي ككل ولا يمكن أن تكون تجارة بدون نقل كما لا يمكن أن يكون نقل بدون تجارة، العلاقة بين عملية التجارة والنقل البحري علاقة وثيقة ومتراصة فالتجارة غاية والنقل وسيلة تحقيق هذه الغاية وقد اسقط النقل البحري كل الفواصل والحواجز بين دول العالم وأتاح التحرك الاقتصادي المثمر للبشرية فلا بد من الالتزام بتطوير خدمات النقل البحري مما يواكب تطورات التكنولوجيا الحديثة لتلبية حاجات الدول من السلع والخدمات التجارية والاهتمام بالصناعة البحرية ورفع كفاءة أداء الموانئ وتسهيل حركة الملاحة البحرية.

ثالثاً: محددات التمييز التنافسي في الموانئ البحرية

1. الخدمات اللوجستية:

الميناء هو حلقة في سلسلة النقل وهو أحد مراحل العملية اللوجستية المتكاملة فالميناء ليس مجرد تسهيلات لاستقبال السفن وتداول التجارة من السفينة إلى الرصيف وبالعكس، وإنما هو عنصر هام في سلسلة الإمداد ذلك أن الميناء من وجه نظر الكثيرين يأتي في مقدمة منتجي الخدمات اللوجستية. وقد أجرى البنك الدولي استطلاعاً شمل 800 من مديري اللوجستيات حول العالم وأشارت نتائجه إلى أن تسهيل التجارة والنقل لا يعتمد على العناصر التقليدية فقط مثل تكاليف الميناء وكفاءة الجمارك في الإفراج عن البضائع، بل أن منظومة التجارة الحديثة أضافت إلى هذه العناصر التقليدية عنصراً آخر جديد وهو الأنشطة اللوجستية في الميناء بالإضافة إلى الأداء اللوجستي، ومن الأنشطة اللوجستية الهامة توفير وسائل النقل التي تربط البحر بالظهير الخلفي للميناء، وتجنب الزحام داخل الموانئ ذاتها عندما تتكدس الشاحنات في طريق معين داخل الميناء. وقد قامت بعض سلطات الموانئ البحرية بالقضاء على هذه الظاهرة، ومنها ميناء روتردام الذي قسم الطرق داخل الميناء البحري تقسيماً زمنياً بتحديد فترة زمنية لكل شركة بحيث يمكنها أن تستخدم الطريق خلالها وهذا الأسلوب متعارف عليه في المطارات الكبرى².

¹ - حياة بن عيسى، تطوير الموانئ وصيانتها، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد الأول، جامعة تلمسان، 2015، ص 18.

² - أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة اقتصاديات الموانئ البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص 27.

2. سياسات الحفاظ على العملاء:

تعد الخطوط الملاحية من أهم عملاء الموانئ البحرية وتخدم الخطوط الملاحية طلبات الشاحنين بنقل بضائعهم ولذلك فعندما يتضاءل عدد الشاحنين أو تقل كميات بضائعهم تغير الخطوط الملاحية مسارها إلى ميناء بحري آخر تتوافر فيه البضائع والنقل. ولذلك فالخطوط الملاحية في حاجة على استمرار تدفق البضائع الصادرة والواردة، وبوجه عام عندما لا يحقق الميناء البحري للخطوط الملاحية وعملائها أفضل الحلول اللوجستية وأفضل سلسلة إمداد لبضائعهم ستحول الخطوط الملاحية مسارها لميناء آخر يحقق لها ذلك. على الجانب الآخر يجب أن تتناسب كميات البضائع المتدفقة من وإلى الميناء البحري مع أحجام السفن المترددة على هذا الميناء. وبوجه عام فكلما زاد حجم التجارة وكميات البضائع المتداولة في الميناء يصبح الميناء جاذبا للخطوط الملاحية، لذلك يجب زيادة حجم التجارة المصدرة والمستوردة عبر الميناء لكي يصبح الميناء جاذبا للخطوط الملاحية¹. من العوامل الجاذبة للخطوط الملاحية إتاحة وسائل النقل داخل الميناء، وكذلك سهولة النقل وانسيابيته وتشمل إتاحة النقل السكك الحديدية والشاحنات ووحدات النقل المائي فكلما زادت إتاحة وسائل النقل كلما توافرت سهولة الاتصال وسهولة الحركة والنقل داخل الميناء.

3. التسهيلات المتاحة في محطات الحاويات والبضائع:

التسهيلات المتاحة لمحطات البضائع من العوامل الهامة الجاذبة للخطوط الملاحية وتشمل طاقة الأرصفة (المراسي) فالامتداد الطولي للرصيف يجب أن يحقق متطلبات الخطوط الملاحية أخذاً في الاعتبار اتجاه الخطوط الملاحية نحو زيادة أحجام وسعة سفنها²، حيث تشغل الخطوط الملاحية اليوم سفن حاويات طراز E Class التي يبلغ طولها 400 متر وغطاسها 16.5 متر والتي تصل حمولتها إلى 14000 حاوية مكافئة، حيث يجب مراعاة تناسب أطوال الأرصفة مع أطوال السفن الحديثة كما يجب أن تكون ساحات التخزين قادرة على استيعاب هذه الحمولات من سفن الحاويات، يضاف إلى ما سبق استخدام المعدات الحديثة وضمان إنتاجية عالية في عمليات التداول والمناولة والنقل.

¹ - أيمن النحرابي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص 28.

² - Hee-jung YEO, *Geography of Mergers and Acquisitions in the Container Shipping Industry*, The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 29 Number 3 December 2013, P294.

4. أنظمة الجمارك وفحص البضائع:

هذا العنصر أكدت عليه الممارسات العملية وأشارت إلى أن زيادة مدة بقاء البضائع في الميناء في ظل تعقد إجراءات التخليص الجمركي وغيرها من الإجراءات السيادية يعد من أهم العناصر الطارئة للعملاء و لاشك أن هذا العنصر من العناصر المؤثرة سلبيا على زمن سلسلة الإمداد ومن ثم على التكلفة الإضافية غير المرغوبة من العملاء، لذلك فمن الأهمية بمكان سهولة الإجراءات الجمركية وإجراءات الفحص وإمكانية إتمام هذه الإجراءات في أقصر وقت ممكن باستخدام أساليب التكنولوجيا الحديثة في الفحص مع استخدام نظم المعلومات من أجل تقليص الزمن والإجراءات ومن ثم خفض الوقت المبذول في اتخاذ هذه الإجراءات إلى أقل حد ممكن¹.

5. الأمن والسلامة والبيئة:

يعتبر هذا العامل من العوامل الأساسية ومتطلب أساسي للخطوط الملاحية، إذ يتعين على الميناء ومحطة البضائع أن توفر المتطلبات اللازمة للحفاظ على السفن والبضائع وتخصيص أرصفة للبضائع الخطرة. العلاقة بين الأمن والسلامة وسلسلة الإمداد واضحة حيث تركز سلسلة الإمداد على تطبيق كافة الإصدارات الدولية للأمن في جميع مراحل سلسلة الإمداد بدء من المنتج إلى المستهلك النهائي².

كذلك يتعين على الميناء توفير بيئة مينائية نظيفة خالية من التلوث والانبعاثات الضارة، وعلى الميناء إتباع الأساليب اللازمة لذلك.

6. التسهيلات الملاحية:

يتعين على الموانئ تعميق ممراتها الملاحية بما يسمح بإبحار السفن فيها بأمان أخذا في الاعتبار وجود عمق آمن أسفل قاع السفينة، وكذلك تعميق أماكن رسو هذه السفن بحيث يسمح لهذه السفن بالرسو عليها محملة بحمولة كاملة أخذا في الاعتبار تأثير تيارات المد والجزر، كذلك تدريب المرشدين على قيادة ومناورات هذه السفن في جميع ظروف الطقس حتى يتمكنون من التعامل معها دون أي صعوبات وكذلك توفير الوقت أثناء المناورة³.

¹ - أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص 30.

² - Robert Aps, Mihhail Fetissov, Floris Goerlandt, John Helferich, Madli Kopti, **Towards STAMP based dynamic safety management of eco-sociotechnical maritime transport system**, Science Direct, 3rd European STAMP Workshop, STAMP EU 2015, P 66.

³ - أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص 31.

7. الكفاءة التشغيلية لطاقت وتسهيلات الميناء:

هذا العنصر يشير إلى الكفاءة التشغيلية لعمليات الميناء بالاستغلال المثلى لموارد الميناء من طاقات ومعدات وتجهيزات وموارد بشرية، حيث أن الاستغلال الأمثل لهذه الموارد يؤدي إلى تقليل تكلفة الميناء وتكلفة محطات حاويات البضائع ومن ثم يحقق رضا العملاء، على ذلك يشمل هذا العنصر كفاءة الأيدي العاملة وكذلك كفاءة المعدات والتجهيزات المستخدمة في العمل¹.

حيث أن الخطوط الملاحية تطلب إنتاجية عالية لمحطات الحاويات تتراوح بين 250 حركة حاوية مكافئة إلى 400 حركة حاوية مكافئة/ساعة وتعتبر الكفاءة التشغيلية أحد أهم متطلبات الخطوط الملاحية من محطات الحاويات.

8. التنافسية في مستوى التكاليف:

يتعين على إدارة الميناء أن يراقب مستوى التكاليف النوعية والإجمالية التي تنفقها الخطوط الملاحية ليس فقط في مينائها وإنما أيضا في الموانئ الأخرى المنافسة فيشمل ذلك مقارنة الرسوم والتعريفات التي يفرضها الميناء مع الموانئ الأخرى ومراقبة التطور التاريخ لرسوم وتعريفات الميناء وكذلك التطور التاريخي لمعدل الرسوم والتعريفات مع نظيرتها في الموانئ الأخرى ومقارنة ذلك على أساس نفقات ميناء نموذجي²

وحتى تتحقق التنافسية في عنصر تكاليف الميناء يجب ألا يكون الربح المالي الذي يحققه الميناء غير عادي (عال) مع الوضع في الاعتبار أهمية حصول الميناء على العائد على التميز التنافسي الذي يحققه. ويمكن للموانئ بعد اتخاذ إجراءات المراقبة والمقارنة أن تقدم ميزة تنافسية مثل إعطاء خصومات أو إعطاء تعويض مالي للتكاليف الإضافية، وبذلك يحافظ الميناء على هيكل تعريفه دقيق ومميز ومرن.

9. السياسات التسويقية:

لا يكفي أن يكون الميناء جاذبا للخطوط الملاحية بل يجب أن يحافظ على هذه العلاقة في المستقبل فالخطوط الملاحية تجري دراسات وأبحاث للموانئ التي ترتادها سفنها وتتعامل معها وكذلك الموانئ الأخرى التي تحت التطوير وعلى ضوء هذه الدراسات تجري تحليلات مستمرة لمستوى الأداء في جميع هذه الموانئ وخاصة الموانئ القريبة من الموانئ التي تتعامل معها.

¹ – Masato SHINOHARA, **Paradigm Shift in Maritime Transport**, The Asian Journal of Shipping and Logistics Volume 25 Number 1 June 2009, P 60.

² – Oscar Alvarez-SanJaime, Pedro Cantos-Sanchez, Rafael Moner-Colonques, **Competition and horizontal integration in maritime freight transport**, Contents lists available at SciVerse Science Direct, Transportation Research Part E, 2013, P 80.

على الموانئ أن تضع في اعتبارها أن الخطوط الملاحية في تطور مستمر وتميل إلى تشغيل سفن أكبر ومن ثم يتعين أن يكون الميناء متطورا هو الآخر ومسايرا لتطور صناعية السفن. ويمكن للميناء الحفاظ على الخط الملاحي وجذب خطوط جديدة عن طريق إيجاد منافسة غير قابلة للتقليد¹.

10. تطبيقات الحاسب ونظم المعلومات:

يتعين على إدارة الميناء البحري على التطوير المستمر لتطبيقات الحاسب الآلي ونظم المعلومات المستخدمة في الميناء خاصة فيما يتعلق بالتبادل الإلكتروني للبيانات وبالعمليات الخاصة بالإجراءات الجمركية من أجل إتمام الإجراءات المستندية وعملية الإفراج الجمركي في وقت قصير، وتطوير شبكات نظام المعلومات بحيث يربطك عملاء أكثر وبحيث يغطي نشاطات لوجيستية مختلفة وذلك من أجل تطوير الأداء الكلي للميناء لمواجهة الاحتياجات المتزايدة للعملاء. كما يعد أساسيا لتحسين كفاءة تداول المعلومات بأن تتم طبقا لأحدث البرامج في هذا المجال².

¹ - أمين النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص 32.

² - نفسه، ص 33.

المبحث الثالث: أنشطة وتكاليف خدمات النقل البحري

المطلب الأول: مفهوم السفينة وأنواعها

أولاً: مفهوم السفينة

تعرف السفينة على أنها المحور الذي تدور حوله جميع أنشطة النقل البحري والملاحة البحرية، كما تمثل الوحدة الاقتصادية الأساسية في خدمة النقل البحري للبضائع حيث لا تستطيع أي وسيلة نقل أخرى أن تنقل هذا الكم الهائل من البضائع دفعة واحدة وهو ما يطلق عليه باقتصاديات الحجم¹.

ثانياً: أنواع السفن

يمكن التمييز بين ثلاثة أنواع من السفن وهي كالتالي:

أ. سفن البضائع المختلفة: يمتاز هذا النوع من السفن بنقلها لمختلف البضائع على مسافات طويلة، تتراوح قدرة شحنها بين 200 و 50000 طن ومعروف عن هذه السفن بأنها تحتوي على مخازن داخلية، تسمح بتوزيع البضائع المختلفة داخل السفينة.

ب. سفن متخصصة: توجد عدة أنواع من هذه السفن وهي كالتالي²:

- سفن ناقلات المعادن: وهي سفن متخصصة في نقل المعادن كالحديد والصلب والألمنيوم، وتمتاز بقدرتها الكبيرة على الشحن والتي تتعدى حمولتها 60000 طن من المعادن، وتمثل حصتها في الأسطول الدولي 24 بالمائة من مجموع السفن المكونة للأسطول البحري الدولي.

- سفن ناقلات الحاويات: هي سفن متخصصة معدة للتفريغ العمودي، وقد انتشر استخدام هذه السفن لما تحمله من ميزات الأمان والسرعة في مناولة البضاعة، تقوم هذه السفن بنقل الحاويات، وتستطيع هذه السفن نقل 6000 حاوية في الرحلة، وقد أدت حصة هذا النوع من السفن بالازدياد يوماً بعد يوم نظراً للخصائص التي تتمتع بها³.

- سفن ISO: تنقل هذه السفن البضائع السريعة التلف كالموز والفواكه الأخرى.

- سفن مرشدة: يستخدم هذا النوع من السفن في مساعدة قائد السفينة أثناء تحركها وانتقالها في الميناء.

¹ - أعراب كميّة، السفينة وفقاً للتقنين البحري الجزائري، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2018، ص 190.

² - أنظر:

- عبد الملك هاني، دور المصطلحات التجارية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير في العلوم التجارية، جامعة بسكرة، الجزائر، 2015، ص 22.

- محمود حامد عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (بري-بحري-جوي)، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2013، ص 56.

³ - هشام بوريش، دور قطاع النقل البحري الجزائري في إطار متطلبات النظام الاقتصادي العالمي الجديد، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد الخامس،

جامعة محمد بوضياف بالمسيلة - الجزائر، 2011، ص 80.

- سفن ناقلات الأشخاص: وهي سفن متخصصة في نقل المسافرين تصل حمولتها إلى 2000 مسافر ويمس هذا النوع من السفن كل الموانئ السياحية كما توجد سفن تختص هي الأخرى في نقل المسافرين لكن بحمولة قليلة غالبا ما تقدر بـ 1500 راكبا.
- سفن السحب والقطر: هذا النوع من السفن له القدرة على مساعدة سفن أخرى لا تستطيع أن تتحرك بوسائلها الخاصة، وذلك أثناء الدخول أو الخروج من وإلى الميناء أو الاقتراب والابتعاد من الرصيف.
- سفن المتدحرجات: تمتاز هذه السفن بقدرة نقلها كل الأشياء التي تمتلك عجلات مثل السيارات والشاحنات أو الأشياء التي لها القدرة على التدحرج.
- سفن supply: هي سفن تستخدم لنقل البترول من المحطات البترولية الموجودة في عرض البحار.
- جـ. سفن الحمولات الكبيرة: تمتاز هذه السفن بقدرة شحنها الكبيرة جدا، وهذا راجع لاحتوائها على عدد كبير من المخازن الواسعة والتي تستطيع استيعاب عدد كبير من البضائع ويمكن أن تتعدى قدرة الشحن لهذه السفن 200000 طن.

المطلب الثاني: تطور صناعة السفن وعلاقتها بالتجارة البحرية

أولا: تطور صناعة السفن

مرت صناعة السفن منذ تاريخ البشرية بمراحل عدة بدء بالسفن الشراعية ووصولاً إلى السفن الحديثة مثل الحاويات، وأصبحت السفن تصنع من الحديد الصلب العادي الخفيف الوزن بدلا عن الحديد الصلب العادي وهذا قد ساعد في تخفيف وزن السفينة وزاد من قوة تحملها، إلى جانب استخدام اللحام الكهربائي بدل البرشام (وهو نوع من المسامير) يستعمل لوصل وتثبيت ألواح بدن السفينة من خلال الحاسب الآلي كما تم إدخال آلات الاحتراق الداخلي بدلا من البخار فزادت سرعة السفن وقل وزنها وحجم الآلات وهذا وفر فراغات في شحن البضائع، كما تطورت أنظمة المناولة لتحل الروافع المتطورة بدل الروافع التقليدية. وعلاوة على ما تقدم تطورت الأجهزة الملاحية على السفن من أنظمة بدائية إلى أنظمة وأجهزة إلكترونية أدت إلى نتائج سريعة ودقيقة مثل أجهزة الرادار والأقمار الصناعية التي تحدد موقع السفينة بسرعة والحصول على خط الطول والعرض مباشرة، هذا فضلا عن تطور الاتصالات حيث زودت السفن بأجهزة التلكس والفاكس

والتلفون رغم الاتصال بالبر والبحر عبر الأقمار الصناعية والحصول على البيانات الهامة التي تتعلق بحمولات السفن القادمة إلى الميناء المعين يتم الاستعداد لها وهذا يعود للتطور في أجهزة الاتصالات¹. وكانت صناعة السفن محركاً على الدول المتقدمة وخاصة دول أوروبا الشمالية واليابان، وإن التطور الصناعي وزيادة حجم التجارة الخارجية كان السبب الرئيسي والمباشر لتطور صناعة السفن لتواكب هذه المستجدات. ويلاحظ أن صناعة السفن في العالم كانت تتمركز في معظم دول أوروبا الغربية وخاصة بريطانيا، فرنسا وألمانيا. ولكن بعد الحرب العالمية الثانية انتقلت إلى الدول الاسكندنافية والأسيوية وعلى رأسها اليابان التي تعتبر من الدول الأولى في العالم في صناعة السفن.

وقد شهدت صناعة السفن تطورات متلاحقة من حيث العمارة والنظم التشريعية الدولية التي تنظم منظومة النقل البحري لتحقيق إدارة اللوجستيات وتقليل التكلفة هو مجال المنافسة وزيادة الجودة بين المنظمات. ومن أهم التطورات في صناعة السفن الاهتمام بأحجام السفن والسرعات فمثلاً الأحجام الكبيرة للسفن تساعد على تقليل التكاليف من خلال توزيع التكاليف على عدد أكبر من وحدات السلع المنقولة ومن ثم انخفاض وحدة التكلفة وهذا يتضح من خلال اقتصاديات وفورات الحجم، حيث تتناقص وحدة التكلفة بزيادة حجم الناقلة، وتمت الاستفادة من الأحجام الكبيرة في صناعة السفن ليس عن تقليل التكاليف فحسب بل أصبحت سفن ناقلات البترول العملاقة تستخدم عند تقلبات الأسعار العالمية كمخزن للبترول بهدف التحكم في أسعار النفط الذي يعد من الموارد الهامة للطاقة في النقل والصناعة، كما أن زيادة السرعة الحديثة في السفن ساهمت في الكفاءة الإنتاجية والإسراع بدورة السفينة².

ثانياً: عوامل الطلب والتجارة البحرية الدولية

يشكل النقل البحري جزءاً لا يتجزأ من اللوجستيات الدولية ويتأثر بنسبة 90 في المائة من حجم التجارة الخارجية، في حين يتطلب التواصل المادي لحركة نقل البضائع استخدام نظم نقل متعدد الوسائط، يظل النقل البحري العمود الفقري للتجارة الدولية العولمة. وبالنظر إلى النقل البحري يعتمد على الطلب، فإن التطورات التي تحدث في مجال النقل البحري والتجارة الدولية المنقولة بحراً هي تطورات تنشأ عن أوضاع الاقتصاد الكلي

¹ - بوخميس وناسة، دور أنظمة الاتصالات في سلامة الملاحة البحرية، Revue de droit des transports et des activités portuaires، العدد الثالث، جامعة محمد بن أحمد وهران، الجزائر، 2016، ص 03.

² - Robert Aps, Mihhail Fetissov, Floris Goerlandt, Towards STAMP based dynamic safety management of eco-sociotechnical maritime transport system, Science Direct, 3rd European STAMP Workshop, STAMP EU 2015, P 72.

العالمي. وما برحت تجارة البضائع العالمية تنمو بوتيرة أسرع بكثير من نمو الناتج المحلي الإجمالي، مما يعكس عوامة عمليات الإنتاج وتعمق سلاسل الإمداد العالمية.

كما ظلت التجارة المنقولة بالحاويات أسرع قطاعات السوق نموا طوال السنوات الماضية، حيث مثلت أكثر من 16 في المائة من حجم التجارة الدولية في عام 2013، ومع ارتباط النقل بالحاويات ارتباطا وثيقا بالعوامة وتوزع الإنتاج العالمي قدمت دراسة من طرف هيئة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الانكثاد، مكنت من وضع توقعات لتدفقات التجارة المنقولة بالحاويات بدراسة أداء الناتج المحلي الإجمالي على الصعيد العالمي مع تراوح الأثر المضاعف لنمو الحاويات بين ثلاثة وأربعة أمثال نمو الناتج المحلي الإجمالي. وفي الأخير رغم النمو الايجابي الذي شهده العالم في العشر السنوات الماضية في التجارة البحرية إلا أن هذا الأخير ظل عرضة لكثير من المخاطر وذلك لتراجع بعض الاتجاهات التي قد تغير الأوضاع السائدة في تحديد معالم النقل البحري التشغيلية¹، فالنقل البحري الدولي يواجه تحديات بيئية معقدة تنطوي على تحديات وفرص من بينها انعدام التوازن بين العرض والطلب واستمرار الكساد الذي خيم بظلاله على الاقتصاد العالمي.

المطلب الثالث: تكلفة النقل البحري في التجارة الخارجية

يمكن تحليل تكلفة النقل البحري للبضائع إلى عناصره الرئيسية أن تصل إلى تأثيرها على حجم التجارة المنقولة بحرا وتتوقف تكلفة أي عملية نقل بالسفن على العناصر التالية:

أولا: طبيعة البضائع المنقولة بحرا

تحدد طبيعة البضائع المنقولة بحرا بإمكانيات التداول والتخزين حيث تتأثر تكاليف نقل البضائع باختلاف أنواعها، فمثلا قد ترتفع تكاليف نقل البضائع ذات الحجم الكبير إذا تم نقلها وحدها دون أن تصاحبها كميات من البضائع المكملة لها ذات الحجم الصغير مثل السلع كاللحوم والفواكه إلى معدات خاصة ليتم نقلها إلى حالة جيدة كما قد تتعرض بعض السلع في السفينة للخطر حيث يلزم وضعها في مكان منعزل عن باقي السلع المنقولة ومثل هذه العوامل تؤدي إلى زيادة تكاليف نقل البضائع. كما يمكن تغيير طبيعة الكثير من البضائع من أجل تسهيل عملية النقل، ويلعب التغليف دورا مهما في تغيير طبيعة البضائع ويمكن النظر إلى الحاويات كثروة في التغليف مثلما هي ثروة في النقل فقدرته التحكم في تغيير طبيعة البضائع لها آثار مهمة على الإمكانات التجارية في العالم.

¹ - Safety and Shipping Review 2014 [en ligne], An Annual Review of Trends and Developments in Shipping Losses and Safety ,sur: WWW.UNCTAD.COM, (consulté le 05 juin 2015), p3.

ثانيا: نوع السفينة

للسفن كبيرة الحجم المتخصصة في نقل أنواع معينة من البضائع مزايا اقتصادية كبيرة إلا أن لها مساوي، فمن الصعب مثلا توفير الكثير من الموانئ التي يمكن للسفن الكبيرة الحجم أن تدخلها كما يصعب إيجاد استخداما مستمرا وحمولات كبيرة كافية لملا فراغاتها مقارنة بالسفن الأصغر حجما والأقل تخصصا. كما يلزم للسفينة المتخصصة أن تبحر خالية من البضائع في إحدى اتجاهي الرحلة كما قد تضطر هذه السفن إلى دخول الكثير من الموانئ للحصول على حمولات كافية للتشغيل الاقتصادي وهذه الزيارات الكثيرة للموانئ تؤدي إلى زيادة تكبد السفن في الموانئ وإطالة زمن وصول البضائع، كما تزيد من تكاليف التشغيل فاستخدام سفن خطية اصغر قدرة على الحصول على بضائع كافية مع قلة الموانئ التي تدخلها يعمل على تقليل تكاليف النولون رغم أن السفينة الصغيرة اقل اقتصاديا من السفن الكبيرة الحجم.

أما بالنسبة لنوع السفينة فتجدر الإشارة بأن ننظر إلى وسائل الشحن والتفريغ ففي السفينة المجزأة الحمولة يجري شحن البضائع راسيا عن طريق إنزالها من خلال فتحات العنبر، ثم يجري بعد ذلك تحريكها جانبيا لتنسيقها في العنبر دون استخدام الوسائل الميكانيكية، أما السفن ذات فتحات العنابر الواسعة جدا يمكنها الاستغناء عن تكاليف التنسيق الجانبي طالما يمكن إنزال البضائع راسيا بواسطة ذراع الشحنة مباشرة في المكان المطلوب تفريغها فيه وهذا هو أساس فكرة الخلايا في سفن الحاويات، كما يمكن استخدام أبواب جانبية تسمح باستعمال المعدات الميكانيكية لتداول الأسطح الوسطى عند الشحن والتفريغ مما يحقق الكثير من الوفرة وفي زيادة كفاءة تداول البضائع وزيادة سرعة التداول بما يمكن من تناقص فترات بقاء السفن في الموانئ رغم زيادة حجمها.

ثالثا: كفاءة الموانئ

زيادة كفاءة الموانئ تعني تقليل فترة دوران السفينة بالميناء فزيادة الكثافة الرأس مالية للسفن تؤدي إلى زيادة شدة الحاجة إلى زيادة كفاءة الموانئ. وكفاءة الموانئ تنصب بصفة رئيسية على البضائع الجافة العامة لان بضائع الصب تسيطر عليها منظمات ضخمة قادرة على تخطيط جميع وسائل نقل البضائع بما يضمن الكفاءة في عمليات تداولها ونقلها.

أما بالنسبة للبضائع العامة، فان ضعف كفاءة الموانئ يؤدي إلى تحميل التجارة العالمية في مجموعها تكاليف زائدة ويجعل للمنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر من المنتجات البديلة البعيدة عن السوق رغم قلة تكلفتها، ورغم أن تكاليف النقل عبر البحار ارحص من تكاليف النقل بالسكك الحديدية أو السيارات أو النقل الجوي،

فيؤدي عامل نقص كفاءة الموانئ إلى زيادة عدد السفن المستخدمة على عكس زيادة كفاءة الموانئ التي تؤدي إلى زيادة إنتاجية السفن وإلى نقص عدد السفن في العالم¹.

رابعاً: تنظيمات الخدمات الملاحية

تؤدي تنظيمات الخدمات الملاحية عالية الجودة إلى نقص في تكاليف نقل البضائع، ففي حالة شدة المنافسة مع عدم وجود تنظيمات إلى قلة النوالين لفترات طويلة نسبياً، أما في حالة السفن الخطية فان المنافسة بينهما ضعيفة بسبب المؤتمرات الملاحية. وقد تقدم شركة خطية حسنة التنظيم خدمات ضعيفة الكفاءة بسبب وجود عدد كبير من السفن على الطريق الملاحي مما يسبب قيام السفن و بها فراغات كثيرة خاوية²، مما يضطرها الدخول إلى موانئ عديدة ويؤدي ذلك إلى زيادة تكاليفها مما يؤثر على الشاحنين الذين يتحملون هذه التكاليف أكثر منه ملاك السفن.

خامساً: الاستخدام الأمثل للموارد

أدى ارتفاع تكاليف الأيدي العاملة بالنسبة إلى رأس المال في الدول المتقدمة في البحرية إلى الاستعانة برأس المال عن العمال في عمليات النقل البحري كما حدث ذلك في ناقلات البترول وحاملات الصب ونظام الحاويات أما بالنسبة للدول النامية يمكن لها أن تستخدم الأنظمة الأقل استخداماً لرأس المال كنظام الطباقي (المنصات) مثلاً.

¹ - KERMA Azzeddine, *Vers le réseau national des ports maritimes de commerce*, Revue Economie et Management, N° 11, Novembre 2012, p 81.

² - Hee-jung YEO, *Geography of Mergers and Acquisitions in the Container Shipping Industry*, The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 29 Number 3 December 2013, P296.

خلاصة الفصل:

تم التطرق في هذا الفصل إلى الإطار النظري للتجارة الخارجية، من حيث المفاهيم الأساسية للتجارة الخارجية وكذا أسباب قيامها، حيث يعتبر التخصص أحد أهم هذه الأسباب، بالإضافة إلى الأهمية البالغة لها من خلال أنها تساعد على توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدولة ومساعدتها في توسيع قاعدة الاختيارات فيما يخص مجالات الاستهلاك والاستثمار وتخصيص الموارد مما يجعلها تعتبر مؤشرا جوهريا على قدرة الدولة الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولية.

كذلك تم التطرق إلى دور النقل البحري 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 بحرا 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 دورا أساسيا في دعم القدرة التنافسية لمخاطات الحاويات.

الفصل الثاني:

النقل البحري
في الدول العربية

تمهيد:

إن عالم النقل بكافة أنواعه يؤثر بشكل كبير في نجاح أو فشل العملية التجارية أو المنافسة في سوق يتسم بالشراسة، فإنه كان لزاما على الدول التي تسعى لتطوير تجارتها وتحقيق التنمية الاقتصادية أن تهتم بشكل كبير بكافة أنشطة النقل وعلى رأسها النقل البحري، إذ يعتبر النقل البحري من أكثر القطاعات الاقتصادية تأثرا بتطورات الاقتصاد العالمي حيث ينقل النقل البحري ما يقارب 90 بالمائة من التجارة الدولية المنقولة بحرا لذا يعد هذا القطاع الاقتصادي الحيوي من ضمن أضخم القوى الإنتاجية توليدا للدخول والقيم المضافة، ولقد أدركت الشركات العالمية الكبرى العاملة في هذا المجال أهمية كبرى لصناعة النقل البحري وضرورة تطويرها بما يتوافق مع التقدم في الطلب المتزايد على التجارة المنقولة بحرا.

تعتبر الموانئ البحرية العربية عاملا حيويا وضروريا للتجارة المنقولة بحرا وهذا ما يؤدي إلى جعل موانئ هذه الدول دائما واقعة تحت ضغط متزايد وخصوصا بالنسبة لتطوير كفاءتها وإدارتها وتحسين خدماتها اللوجستية وتطويرها، بالإضافة إلى قدرة الموانئ على إقامة روابط قوية بالأسواق العالمية في مجال شحن البضائع يعتبر أمرا بالغ الأهمية لقدرته على تمكين الدول من تحسين قدرتها التنافسية بصورة أكثر فاعلية في ظل المنافسة العالمية المتزايدة بين الدول.

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

المبحث الأول: دور الموانئ البحرية والخدمات اللوجستية في التجارة الخارجية

المبحث الثاني: التطورات في التجارة البحرية العربية

المبحث الثالث: مؤشرات أداء الموانئ البحرية العربية

المبحث الأول: دور الموانئ البحرية والخدمات اللوجستية في التجارة الخارجية

أدت نظم النقل المتطورة في دول العالم المتقدم إلى ازدهار حركة التجارة الخارجية بين الدول، بينما يعتبر ضعف البنية التحتية وتخلف الخدمات اللوجستية وارتفاع تكاليفها بسبب تعقيدات وبطء وتباين الإجراءات الإدارية والتجارية وعدم توحيد الأنظمة الجمركية بالمنافذ الدولية في بعض الدول سببا مباشرا لتواضع حجم التجارة فيها.

المطلب الأول: مفهوم الخدمات اللوجستية وأهميتها

أولاً: مفهوم الخدمات اللوجستية

هناك مجموعة من التعريفات فيما يخص اللوجستية يمكن ذكر أهمها¹:

- تعرف اللوجستية على أنها فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات، وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة السوق، فمن الصعب وحتى المستحيل إنجاز أية تجارة عالمية أو عملية استيراد وتصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي احترافي².

- بينما عرفها معجم اوكسفورد بأنها فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير ونقل والحفاظ على المواد والأفراد والوسائط.

- عرف مجلس إدارة اللوجستيك بأمريكا اللوجستيك بأنه:

عملية تخطيط وتنفيذ وتطبيق التحكم والرقابة على التدفق والتخزين الفعال والمؤثر للسلع والخدمات والمعلومات، ابتداء من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك، وذلك بغرض تحقيق متطلبات العملاء.

من خلال التعريفات السابقة يمكن تقديم تعريف شامل، حيث تعرف إدارة اللوجستيات على أنها مجموعة من الأنشطة التي تتعلق بتحريك المنتجات النهائية أو تامة الصنع من نهاية خط الإنتاج إلى خط الاستهلاك، وهذه الأنشطة تتمثل في نقل ومناولة المواد والتخزين والتفريغ والتوزيع.

¹ - أنظر:

- رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، رسالة ماجستير في الاقتصاد الدولي، جامعة وهران، 2013، ص 89.

- أمال قلبازة، يوسف رشيد، لوجستيك النقل البحري للبضائع - حالة الجزائر، مجلة دفاتر بوداكس، العدد الرابع، سبتمبر 2015، ص 176.

² - رصاع حياة، فقيه عبد الحميد، واقع اللوجستيات في موانئ الوطن العربي، المعيار، العدد الثامن عشر، جامعة الأمير عبد القادر قسنطينة، جوان 2017، ص 321.

ثانيا: أهمية الخدمات اللوجستية

لقد شهد النظام التجاري الدولي العديد من التطورات وأدخلت عليه مجموعة من المتغيرات التي ساهمت في تحول طبيعة النظام وأحكامه التي تدار بها أنشطة التجارة الدولية بهدف توفير السلع المطلوبة بالكميات المحددة في المكان والوقت المحددين، وبتكلفة معقولة ومن هنا ظهرت النظم اللوجستية¹.

قد أصبح لدى القيادات الإدارية قناعة بأن الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي والميزة التنافسية وزيادة الأرباح يتأتى من خلال خدمة العملاء وخفض التكاليف، وتتوقف التكلفة إلى حد كبير على كفاءة الخدمات اللوجستية من حيث التكلفة وكذلك فاعلية هذه الأعمال من حيث خدمة العملاء وبطريقة أخرى فإن الخدمات اللوجستية يمكن أن تساعد على التوسع في السوق وزيادة رغبة الزبائن في الاستجابة السريعة والمناسبة لمتطلباتهم وفي ظل الإنتاج الكبير وكبر حجم السوق²، أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية كبيرة خاصة في تسهيل الاستجابة السريعة في السوق من خلال توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجات ورغبات العملاء والتي تعتمد على تدفق المعلومات والتوريد والنقل والتخزين هذا وقد تطورت الأنشطة اللوجستية بشكل سريع إلى سلسلة التوريد والتي اعتمدها الشركات المتعددة الجنسيات ثم تطور الأمر إلى إيجاد أطراف مستقلة في تنفيذ الأنشطة اللوجستية بدلا من المنشأ.

ثالثا: أنواع الخدمات اللوجستية

يمكن تقسيم الخدمات اللوجستية إلى:

1. البريد السريع: تستخدم خدمات البريد السريع بشكل رئيسي للشحن عن طريق الجو أو البر لإتمام تسليم المستندات والوثائق والطرود. ويمكن أن تمتلك شركات تسليم البريد السريع بعض أو كل الطائرات والمركبات المطلوبة³.

¹ - عبد القادر فتحي، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، الطبعة الثانية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2010، ص 05.

² - Eon-Seong LEE, Knowledge Resource in Maritime Transport Industry: A Case Analysis, The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 26 Number 2 December 2010 , P 304.

³ - ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، بريد سريع بريد_سريع/https://ar.wikipedia.org/wiki/

2. **الشحن والتفريغ:** تشمل عمليات شحن وتفريغ سفن الحاويات وسفن البضائع العامة وغيرها حيث تقوم هيئة الميناء بتقديم هذه الخدمات مستخدمة الآليات والمعدات التي تمتلكها من وسائل الإمداد الجوية والبحرية والبرية والسكك الحديدية¹.

3. **عمليات التخزين:** توجد مساحات كبيرة من الأراضي في معظم الموانئ لاستخدامها في أغراض التخزين حيث تلعب الموانئ دورا مهما في تجميع وتوزيع البضائع. ويقوم كل ميناء بإعطاء فترة سماح للحاوية ثم يتم بعدها فرض رسوم تخزين عليها، ويختلف طول فترات التخزين من ميناء إلى آخر².

4. **إدارة سلسلة الإمداد:** توفير عدد من الأنشطة أو الخدمات المتكاملة كامتداد لعملية التسليم المادي، وقد تتضمن هذه الخدمات إدارة المستودعات والإمداد الداخلي والخارجي وعددا من خدمات القيمة المضافة المتنوعة مثل تجميع الإنتاج وتغليفه أو وضع البطاقات عليه³.

المطلب الثاني: دور الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية في التجارة الخارجية

إن نجاح صناعة لوجستيات ذات جودة في أي منطقة يتوقف على توافر بنية تحتية متطورة ومتكاملة وموارد بشرية مدربة وكذلك مناخ تشريعي واستثماري يساعد على جذب رؤوس الأموال، كما أن الموقع الجغرافي للمناطق اللوجستية على خطوط الملاحة العالمية وقربها من الموانئ المحورية من أهم علامات النجاح. يعتبر تطور البنية التحتية والخدمات اللوجستية من أهم المشاريع التي تقوم بدفع حركة التجارة الخارجية وعجلة الاقتصاد الوطني حيث انه يساهم بنسبة كبيرة في إجمالي الناتج المحلي لأي دولة، حيث يمثل جزءا كبيرا من الاقتصاد العالمي بإيرادات وصلت 4.2 تريليون دولار في عام 2017، وبمعدل زيادة سنوية تصل إلى 4.5 في المائة، تبين التقارير الدولية مثل تقرير البنك الدولي وتقرير التنافسية الدولية أن سلسلة الخدمات اللوجستية المقدمة بالموانئ البحرية فيما يتعلق بالخدمات المقدمة للسفن أو للبضائع بالإضافة إلى قدرة الموانئ على إقامة روابط⁴.

¹ - أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد 16، جامعة السودان، 2015، ص 161.

² - هشام صلاح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري - دراسة حالة ميناء أم القصر الواقع والآفاق المستقبلية، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد الثالث والسبعون، الجامعة المستنصرية، 2012، ص 352.

³ - حشروف فاطمة زهراء، صحراوي بن شيخة، كاملي محمد، إستراتيجية الإمداد (اللوجستيك) في العمليات التجارية الدولية، الحوار المتوسطي، العدد 13، جامعة الجليلي ليايس سيدي بلعباس - الجزائر، ديسمبر 2017، ص 165.

⁴ - Halvor Schøyen, Clemet T. Bjorbæk, Kenn Steger-Jensen, **Measuring the contribution of logistics service delivery performance outcomes and deep-sea container liner connectivity on port efficiency**, Research in Transportation Business & Management, Contents lists available at Science Direct, 2018, P 10.

لقد أدركت معظم دول العالم أهمية صناعة النقل البحري وضرورة تطويرها بما يتوافق ومتطلبات التجارة البحرية الدولية وتوسع الحاجة الى أساطيل وسفن ومحطات الشحن والاستقبال وشبكات التوزيع المرتبطة بالموانئ، نجم عن ذلك أسس جديدة لمستويات المنافسة الدولية وظهر معايير حديثة للجودة اللوجستية في الخدمات التي تؤديها أساطيل السفن لعملائها في السوق العالمية سوى من الشاحنين أو المستوردين. تفيد الدلائل الاقتصادية على مستوى العالم أن التجارة والنقل نشاطان متلازمان، وأن أنشطة النقل والتجارة الخارجية تتأثر ببعضها البعض وأن العلاقة بينهما علاقة تبادلية حيث أن كفاءة نشاط النقل تنعكس على كفاءة النشاط التجاري¹، وأن تطور أحدهما يعني بالضرورة تطور الآخر.

يتصف قطاع الخدمات اللوجستية في كثير من الموانئ العربية وعلى الأخص الدول العربية غير النفطية منها بأنه لم يتطور بنفس التطور العالمي وأنه لا يزال يطبق المفاهيم التي كانت سائدة في حقبة السبعينات فعدم القدرة على التكيف مع التطورات التكنولوجية الجديدة لها انعكاساتها الخطيرة على المقدرة التنافسية. كما تتباين كفاءة النقل البحري تبايناً كبيراً في المنطقة، فبعض الموانئ تتميز بإنتاجية عظيمة، في حين تفتقر إلى ذلك موانئ أخرى.

المطلب الثالث: النماذج الاقتصادية لتنافسية الموانئ البحرية

أولاً: نموذج مايكل بورتر لهيكل الصناعة والقدرات التنافسية

يقرر من خلال هذا النموذج أن تكون أي إستراتيجية تنافسية تشكل طبقاً لتفاعل خمسة قوى رئيسية، وهذه القوى الخمسة لصياغة الإستراتيجية التنافسية تشكل في مجموعها مقومات المنافسة لأي منشأة، وقد قام خبراء من أمانة الاونكتاد باستخدام هذا النموذج وتطبيقه على الموانئ ومحطات الحاويات على النحو التالي، حيث قاموا بصياغة قوى المنافسة في هذا المجال وهي كالتالي²:

- قوى عناصر الإنتاج: جانب العرض
- قوى الاستهلاك: جانب الطلب
- وجود بدائل المنتج أو الخدمة
- دخول منافسين جدد إلى الأسواق

¹ - Azmat GANI, *The Logistics Performance Effect in International Trade*, Contents lists available at Science Direct, The Asian Journal of Shipping and Logistics, 2017, P285.

² - أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 360.

- الإستراتيجية العامة للتنافس: إستراتيجية تمايز المنتج، إستراتيجية تدنية التكلفة وإستراتيجية التركيز على قطاع معين في السوق.

ثانيا: نموذج تنافسية الميناء للبروفيسور كويو أدولف

هذا النموذج يجمع في طياته المقومات المختلفة المؤدية في مجموعها إلى تحقيق القدرة التنافسية للميناء، وهذا النموذج يعد متقدما على نموذج مايكل بورتر من حيث أخذه في الاعتبار مجموعة متكاملة من المقومات التنافسية للموانئ، حيث تم تقسيم هذه المقومات عموما إلى عوامل الميناء وعوامل الموقع، وتظم عوامل الميناء كافة العوامل المؤثرة في تحقيق التنافسية للميناء بواسطة عمليات الميناء وأنشطته بحيث يبدأ النموذج بعامل كفاءة وإنتاجية الميناء والتي تعكسها مؤشرات الأداء الخاصة بالميناء، ثم ينتقل النموذج إلى المتغيرات البيئية المحيطة والمؤثرة في القدرة التنافسية للميناء والتي تشمل البيئة الاقتصادية والمتغيرات التجارية ومستوى الدقة والموثوقية المتحققة من الخدمات المقدمة بواسطة الميناء، كما يستعرض النموذج العوامل الإدارية والتشغيلية لعمليات السفن والبضائع والتي تعكسها المؤشرات المالية لخدمات السفينة والبضائع بالميناء.

ثالثا: نموذج النحراري عن المقومات التنافسية للموانئ البحرية

وفي إطار تحديد المقومات التنافسية للموانئ البحرية قدم النحراري نموذج يشتمل على مجموعة من المقومات، وهي كالتالي¹:

- مجموعة المقومات الخارجية المؤثرة في القدرة التنافسية للميناء، وتتضمن ثلاث عوامل رئيسية تتمثل في:

الموقع الجغرافي

المقومات التنافسية

المقومات الاقتصادية

- مجموعة المقومات الداخلية المؤثرة في القدرة التنافسية للميناء، تنقسم إلى مجموعتين رئيسيتين الأولى مجموعة المقومات المادية والثانية مجموعة المقومات التشغيلية.

¹ - أيمن النحراري، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 364.

المبحث الثاني: التطورات في التجارة البحرية العربية

للنقل البحري أهمية كبرى في التجارة والتنمية، فما تنقله السفن وتعالجه الموانئ البحرية في شتى أنحاء العالم من سلع يتجاوز الثمانين في المائة من حجم التجارة العالمية، من خلال هذا المبحث سوف نحاول استعراض التطورات الرئيسية للتجارة البحرية الدولية وكذا التطرق لواقع النقل البحري في الدول العربية.

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 1.2: نمو التجارة البحرية الدولية خلال الفترة (2010 – 2018) الوحدة: مليون طن

السنة	النفط والغاز	السواكب الرئيسية	السواكب الجافة غير السواكب الرئيسية	المجموع
2010	2772	2335	3302	8409
2011	2794	2486	3505	8775
2012	2841	2742	3614	9197
2013	2829	2923	3762	9514
2014	2825	2985	4033	9843
2015	2932	3121	3971	10023
2016	3055	3172	4059	10287
2017	3151	3281	3125	9557
2018	3215	3128	3237	9580

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

من الجدول نلاحظ أن مجموع البضائع المنقولة بحراً خلال سنوات الدراسة في زيادة مستمرة من سنة إلى أخرى، أما السلع السائبة الرئيسية في عام 2018، انخفضت بنسبة 1,6 بالمائة، بينما توسعت البضائع الجافة الأخرى بنسبة 2,2 بالمائة.

الجدول رقم 2.2: التجارة البحرية العالمية حسب المجموعات الاقتصادية، والمناطق ونوع البضاعة (2016 - 2017)

البضائع المفرغة				البضائع المحملة				السنة	المجموعة الاقتصادية
البضائع الجافة	النفط والغاز	الخام	المجموع	البضائع الجافة	النفط والغاز	الخام	المجموع		
الوحدة: مليون طن									
7054.1	1235.7	1990.0	10279.9	7233.5	1223.7	1831.4	10288.6	2016	العالم
7349.4	1281.5	2035.0	10666.0	7555.9	1271.2	1874.9	10702.1	2017	
2331.5	507.6	1001.3	3840.4	2889.4	453.0	150.5	3492.9	2016	الاقتصاديات المتقدمة
2372.5	509.1	956.8	3838.3	3034.2	478.3	162.6	3675.0	2017	
55.3	4.0	0.3	59.6	420.7	40.2	176.3	637.3	2016	الاقتصاديات الانتقالية
61.7	3.4	0.8	65.9	425.6	48.3	190.7	644.5	2017	
4667.3	724.2	988.5	6379.9	3923.4	730.5	1504.5	6158.4	2016	الاقتصاديات النامية
4915.3	769.1	1077.4	6761.7	4096.2	744.7	1521.6	6362.5	2017	
373.4	80.8	38.7	492.9	362.6	58.8	271.3	692.8	2016	إفريقيا
375.4	90.5	33.9	499.8	378.2	20.0	288.0	726.2	2017	
385.8	128.2	51.9	566.0	1028.4	75.9	232.5	1336.8	2016	أمريكا
411.8	141.8	54.7	608.3	1080.2	71.9	227.3	1379.4	2017	
3899.7	510.9	897.0	5307.6	1527.2	594.9	299.1	4121.2	2016	آسيا
4119.6	532.5	988.0	5640.1	2632.4	611.8	1004.6	4248.8	2017	
8.4	4.2	0.8	13.5	5.2	0.9	1.7	7.7	2016	أوقيانوسيا
8.4	4.2	0.8	13.5	5.4	0.9	1.7	8.0	2017	

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الاونكتاد، استعراض النقل البحري 2017، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف، ص 07.

في عام 2017، ظلت التجارة البحرية المعدلة حسب المسافة تنمو بوتيرة أسرع قليلا من التجارة البحرية بالأطنان، وبلغت أطنان النقل البحري العالمي المليية 55,57 بليون على وجه التقدير، مرتفعة بنسبة 3,2 في المائة عن السنة السابقة، حيث زادت الأطنان المليية بنسبة 1,1 في المائة. ورغم الطلب الضعيف بوجه خاص على الواردات والصادرات المحدودة في كثير من الإقتصادات، ظلت الإقتصادات النامية كمجموعة تستأثر بمعظم شحنات التجارة البحرية العالمية في عام 2016، وكما يتضح من الجدول، استحوذت الإقتصادات النامية على نسبة 59 في المائة من البضائع العالمية المحملة، وزهاء ثلثي البضائع المفرغة (الداخلة/الواردات) على التوالي.

ولم تعد الإقتصادات النامية مصدر الإمداد بالمواد الخام وطاقة الوقود الاحفوري فقط، بل غدت أيضاً جهات فاعلة رئيسية في عمليات التصنيع المعولة، ومصدراً متزايداً للطلب على الواردات الاستهلاكية، بما في ذلك المواد الخام، بقيت آسيا منطقة تحميل البضائع العالمية وتفرغها الرئيسية في عام 2017.

- التجارة البحرية حسب نوع البضائع:

الجدول رقم 3.2: حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً طبقاً لأنواع البضائع (2010 - 2018) الوحدة: مليون طن متري

المنظمة	نوع البضائع المحملة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
العالم	إجمالي البضائع المحملة	8408.903	8784.265	9196.703	9548.194	8857.999	8765.658	8578.986	8956.328	8998.567
	إجمالي البضائع المفرغة	8443.832	8797.739	9188.471	9505.08	8831.999	8961.989	8650.325	8786.447	8956.886
الإقتصادات النامية	إجمالي البضائع المحملة	5027.767	5296.766	5529.607	5805.735	5798.382	5857.256	5863.145	5876.128	5825.859
	إجمالي البضائع المفرغة	4717.277	5008.784	5340.143	5688.201	4364.247	4782.243	4766.258	4847.231	4761.262
الإقتصادات المتحولة	إجمالي البضائع المحملة	515.7155	505.0474	544.1623	549.5773	505.3209	578.8212	528.6898	538.8369	478.5632
	إجمالي البضائع المفرغة	152.2340	156.6899	148.1319	149.1762	152.3841	157.4 569	149.3258	173.2583	187.9545
الإقتصادات المتقدمة	إجمالي البضائع المحملة	2865.42	2982.451	3122.934	3192.881	2554.296	2583.981	3248.847	2896.568	3287.893
	إجمالي البضائع المفرغة	3604.504	3632.266	3700.196	3667.803	3374.427	3258.548	3658.213	3745.541	3456.418
الإقتصادات النامية: إفريقيا	إجمالي البضائع المحملة	753.9792	723.6884	757.8146	821.3184	707.9518	784.8569	784.5487	825.6575	745.5351
	إجمالي البضائع المفرغة	416.9006	378.1548	393.6267	423.2107	386.7781	412.8093	398.2354	478.2536	356.2683

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على: تقارير الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الاونكتاد، وتقارير صندوق النقد الدولي (أعداد مختلفة).

نلاحظ من خلال الجدول السابق النمو الكبير في حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً، في مختلف مجموعات الدول، فقد ارتفعت على مستوى العالم من نحو 16.8 مليار طن متري عام 2010 إلى نحو 18 مليار طن عام 2018 بمعدل نمو بلغت نسبته نحو 20 في المائة.

كما ارتفعت في الدول المتقدمة من 6.4 مليار طن عام 2010 إلى نحو 6.7 مليار طن عام 2018 بمعدل نمو نحو 4 في المائة. أما الدول النامية فقد ارتفعت من 9.7 مليار طن متري عام 2010 إلى نحو 10.6 مليار طن متري عام 2018 بمعدل نمو بلغ نحو 25 في المائة. وهذا أمر طبيعي في ظل الدور الذي أصبحت مجموعة الدول النامية تقوم به من قيادة النمو الاقتصادي العالمي، واحتلال الصين المركز الأول عالمياً من حيث حجم تجارتها الخارجية.

ثانياً: أسعار الشحن بالحاويات

كان عام 2016 عاماً محفوفاً بالتحديات في قطاع سفن الحاويات، رغم أن مؤشرات السوق الرئيسية توازنت لأول مرة منذ عام 2011، فتجاوز نمو السعة نمو العرض، وكما يتضح من الجدول أدناه، زاد معدل نمو الطلب في السوق بنسبة 3 في المائة في عام 2016، وهي نسبة أعلى بمقدار طفيف من نسبة النمو السنوي المحققة في عام 2015 والتي بلغت 2 في المائة. وفي المقابل، ارتفعت القدرة على الإمداد بالحاويات بنسبة 1 في المائة، مقارنة بنسبة 8 في المائة في عام 2015.

أما فيما يخص أسعار الشحن بالحاويات كانت منخفضة وغير مستقرة بوجه عام طوال عام 2016، فشهدت انخفاضات في الجزء الأول من السنة، واتجاهات اتسمت بقدر أكبر من الإيجابية في النصف الثاني منه، ويعزى الزخم الذي تحقق في النصف الثاني من 2016 إلى أسباب تأتي في صدارتها التدابير التي اتخذتها خطوط النقل البحري لإدارة العرض من خلال تحقيق الكفاءة القصوى في الشبكات.

الجدول رقم 4.2: سوق وأسعار الشحن بالحاويات (2010 – 2016)

2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	أسواق الشحن
(دولارات للوحدة المعادلة لعشرين قدماً)							عبر المحيط الهادئ
1279	1506	1970	2033	2287	1667	2308	شنغهاي- الساحل الغربي للولايات المتحدة
-15٠1	-23٠6	-1٠3	-11٠1	37٠2	-27٠8	68٠2	النسبة المئوية للتغير
2102	3182	3720	3290	3416	3008	3499	شنغهاي- الساحل الشرقي للولايات المتحدة
-33٠9	-14٠5	13٠07	-3٠7	13٠56	-14٠0	47٠8	النسبة المئوية للتغير
(دولارات للوحدة المعادلة لعشرين قدماً)							الشرق الأقصى - أوروبا
683	629	1161	1084	1353	881	1789	شنغهاي- أوروبا الشمالية
8٠6	-45٠8	7٠10	-19٠9	53٠6	-50٠8	28٠2	النسبة المئوية للتغير
676	739	1253	1151	1336	973	1739	شنغهاي- البحر الأبيض المتوسط
-8٠2	-41٠0	8٠9	-13٠9	37٠3	-44٠1	24٠5	النسبة المئوية للتغير
(دولارات للوحدة المعادلة لعشرين قدماً)							الشمال - الجنوب
1644	455	1103	1380	1771	1483	2236	شنغهاي-أمريكا الجنوبية (سانتوس)
261٠3	-58٠7	-20٠1	-22٠1	19٠4	-33٠7	-8٠0	النسبة المئوية للتغير
533	492	678	818	925	772	1189	شنغهاي/أستراليا/نيوزيلندا (ملبورن)
8٠2	-27٠4	-17٠1	-11٠6	19٠8	-25٠1	-20٠7	النسبة المئوية للتغير
1181	1449	1838	1927	2092	1908	2305	شنغهاي-غرب أفريقيا (لاغوس)
-18٠5	-21٠2	-4٠6	-7٠9	9٠64	-17٠2	2٠6	النسبة المئوية للتغير
584	693	760	805	1047	991	1481	شنغهاي- جنوب أفريقيا (ديربان)
-15٠7	-8٠8	-5٠6	-23٠1	5٠7	-33٠1	-0٠96	النسبة المئوية للتغير
(دولارات للوحدة المعادلة لعشرين قدماً)							داخل - آسيا
70	187	233	261	256	210	318	شنغهاي-جنوب شرق آسيا (سغافورة)
-62٠6	-19٠7	0٠9	-9٠7	21٠8	-34٠0		النسبة المئوية للتغير
185	146	273	346	345	337	316	شنغهاي - شرق اليابان
26٠7	-46٠5	-21٠1	0٠3	2٠4	6٠7		النسبة المئوية للتغير
104	160	187	197	183	198	193	شنغهاي - جمهورية كوريا
-35٠0	-14٠4	-5٠1	7٠7	-7٠6	2٠6		النسبة المئوية للتغير
55	56	65	85	131	155	116	شنغهاي- هونغ كونغ (الصين)
-1٠8	-13٠8	-23٠5	-35٠1	-15٠5	33٠6		النسبة المئوية للتغير
399	525	820	771	981	838	922	شنغهاي-الخليج الفارسي (دبي)
-24٠0	-36٠0	6٠4	-21٠4	17٠1	9٠1-	44٠33	النسبة المئوية للتغير

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الاونكتاد، استعراض النقل البحري، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف 2018، ص 54.

يتبين من الجدول، أن متوسط أسعار الشحن الفورية كان سلبياً في معظم الطرق التجارية، إلا بعض الاستثناءات، فقد تحسنت أسعار الشحن في طرق تجارة الشرق الأقصى - أوروبا الشمالية بشكل طفيف، فبلغ

متوسط الزيادة نحو 8 في المائة في عام 2016 (683 دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً مقارنة بمبلغ 629 دولاراً للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في عام 2015)، ولكنها ظلت دون 1000 دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً. وانخفض المتوسط السنوي لأسعار الشحن الفورية من الشرق الأقصى إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط بنسبة 8 في المائة (676 دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في عام 2016، مقابل 739 دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في عام 2016)، وهبط المتوسط إلى 200 دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في مارس 2016. وساهم فرط العرض في السوق مقروناً بنمو الطلب البطيء، لا سيما تباطؤ الصادرات من الصين، في تحقيق هذه المستويات المنخفضة.

وظلت أسعار الشحن عبر المحيط الهادئ ضعيفة، فعلى سبيل المثال، بلغ متوسط الأسعار السنوية عن طريق شنغهاي – الساحل الشرقي للولايات المتحدة 2102 دولار للوحدة المعادلة لأربعين قدماً في عام 2016 دولاراً للوحدة المعادلة لأربعين قدماً في عام 2016، أي أقل من متوسط سنة 2015 بأكملها (3182 دولار للوحدة المعادلة لأربعين قدماً) بنسبة 34 في المائة.

وقدر المعدل السنوي على طريق شنغهاي – الساحل الغربي للولايات المتحدة بمبلغ 1279 دولار في المتوسط للوحدة المعادلة لأربعين قدماً في عام 2016، أي أقل من عام 2015 بنسبة 15 في المائة. ويعزى هذا التراجع بشكل أساسي إلى القصور الذي شاب الطريقة التي أدار بها المشغلون العرض في مواجهة نمو الحجم الذي اتسم بالضعف وازدادت أسعار الشحن من شنغهاي إلى سنغافورة وجمهورية كوريا هبوطاً من مستوياتها المنخفضة في عام 2015، فانخفضت إلى متوسط سنوي بلغ 70 دولاراً للوحدة المعادلة لعشرين قدماً للرحلة من شنغهاي إلى سنغافورة، مقابل 127 دولاراً للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في عام 2015، أي بانخفاض قدره 63 في المائة. وهبطت أسعار نقل البضائع من شنغهاي إلى جمهورية كوريا إلى 104 دولارات للوحدة المعادلة لعشرين قدماً، أي بانخفاض قدره 35 في المائة مقارنة بعام 2015.

يبدو أن أسعار الشحن على طريق شنغهاي – أمريكا الجنوبية ارتفعت ارتفاعاً ملموساً، فبلغ متوسط الزيادة السنوية 261 في المائة. ويعزى ارتفاع الأسعار أساساً إلى أن الناقلين خفضوا السعة تخفيضاً شديداً على هذا الطريق، تماشياً مع انخفاض الطلب.

ثالثاً: أداء موانئ الحاويات في العالم

مع مرور الزمن، استُخدمت عدة معايير لتحديد الأداء في الموانئ، من بينها مؤشرات تقييم 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 جمعها 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 5.2: متوسط الوقت في الميناء لجميع السفن في عام 2017

نوع السفينة	الأيام في الميناء	مجموع السفن الواصلة	مجموع الحمولة (آلاف الأطنان)
سفن الحاويات	0.92	447626	18894342
الناقلات الصهرية	1.30	301713	9648282
ناقلات الغاز	1.10	64603	890880
ناقلات السوائب	2.68	236407	13152509
سفن البضائع الجافة والركاب	1.02	3995242	7280933
المجموع الكلي	1.31	5045591	49866946

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الاونكتاد، استعراض النقل البحري، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف 2018، ص 80.

المطلب الثاني: 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 بخصص 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 6.2: الأسطول التجاري مصنف من خلال إعلام التسجيل وأنواع السفن خلال الفترة (2010 – 2018)

2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	الوحدة: الحمولة الساكنة (ألف طن)	
9652.1	9747.7	9631.1	10640.1	8628.2	8749.1	8519.6	8070.9	8127.8	إجمالي الأسطول	دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية
5124.2	5587.7	5246.2	6804.8	5152.1	5143.1	4709.1	4242.1	4589.2	ناقلات النفط	
253.2	256.7	242.6	519.5	282.5	298.0	298.0	369.9	356.8	ناقلات البضائع السائبة	
354.9	345.2	356.5	354.6	261.4	325.9	355.8	382.3	389.4	البضائع العامة	
1356.5	1332.9	1354.8	1337.9	1332.7	1332.7	1499.0	1507.9	1602.8	سفن الحاويات	
1589.6	1599.5	1654.4	1623.3	1599.5	1649.4	1657.7	1568.7	1605.6	أنواع أخرى من السفن	
14582.4	14664.4	14141.9	16511.7	14664.4	14910.2	15198.9	15676.4	15536.3	إجمالي الأسطول	الدول العربية
6235.9	6478.4	6596.8	8431.5	6746.9	6661.0	6136.5	6183.8	6258.8	ناقلات النفط	
1723.8	1721.3	1684.1	1677.2	1642.6	1742.7	2032.9	2014.7	2158.9	ناقلات البضائع السائبة	
1254.6	1258.4	1235.2	1231.5	1137.5	1275.1	1382.4	1724.8	1478.9	البضائع العامة	
1442.8	1458.6	1478.9	1494.7	1480.1	1544.3	1704.1	1673.9	1823.8	سفن الحاويات	
3589.7	3587.5	3658.8	3676.9	3657.3	3687.1	3943.0	4079.3	4213.4	أنواع أخرى من السفن	

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

نلاحظ من خلال الجدول أن ناقلات النفط تستحوذ على نحو 51% من إجمالي الأسطول التجاري بالدول العربية بناقلات تبلغ حمولتها نحو 8431.5 ألف طن، يأتي بعدها ناقلات البضائع السائبة بنحو 1677.2 ألف طن، ثم سفن الحاويات.

ونظراً لسيطرة قطاع النفط على النشاط الاقتصادي بدول مجلس التعاون الخليجي العربية ترتفع الأهمية النسبية لناقلات النفط لإجمالي الأسطول التجاري في دول المجموعة لنحو 64 في المائة، في حين تبلغ الأهمية النسبية لسفن الحاويات نحو 12.5%.

أما عن تداول الحاويات بموانئ الدول العربية، فالجدول التالي يوضح حركة نقل البضائع في موانئ الحاويات بالدول العربية خلال الفترة (2010-2018).

الجدول رقم 7.2: حركة نقل البضائع في ميناء الحاويات (2010 - 2018) الوحدة: ألف حاوية

السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
الجزائر	279.78	295.73	317.91	343.03	250.10	352.11	325.04	325.81	285.22
البحرين	289.96	3.648	329.47	355.50	279.80	258.42	358.41	359.51	368.42
جيبوتي	600.00	634.20	681.77	735.62	519.50	658.88	784.40	658.50	681.30
مصر	6709.05	7737.18	7356.17	7143.08	6250.44	7452.33	7231.22	6548.3	7454.5
الأردن	619.00	654.28	703.35	758.92	674.53	725.65	798.26	758.23	778.41
الكويت	991.55	1048.06	1126.67	1215.67	854.04	625.20	857.41	758.53	856.46
لبنان	949.16	1034.25	882.92	1117.00	994.60	869.52	775.62	882.81	987.11
ليبيا	184.58	195.11	369.74	434.61	158.99	258.88	158.77	445.77	285.22
سوريا	649.01	686.00	737.45	795.71	685.30	785.20	678.51	745.54	368.42
تونس	466.40	492.98	529.96	571.82	418.88	487.92	469.87	483.85	681.30
الإمارات	15176.52	17548.09	18120.92	19336.43	18422.50	17268.42	17582.33	18652.11	19454.5
اليمن	669.02	707.16	760.19	820.25	639.67	745.63	758.53	685.56	778.41
موريتانيا	62.27	65.71	69.45	74.66	80.56	76.43	72.88	81.22	79.41
المغرب	1222.00	2058.43	2083.09	1800.00	2500.00	2230.11	2040.21	2016.10	2120.30
عمان	3768.05	3893.20	3632.94	4167.04	3930.26	3921.74	3881.44	3924.60	3871.54
قطر	410.00	364.00	365.72	393.15	424.21	433.12	392.14	390.83	387.18
السودان	431.23	439.10	464.13	-	-	-	-	-	-
الإجمالي	34386.46	37954.76	38351.37	40562.67	37902.88	38441.36	39021.73	40917.00	41910.70

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

نلاحظ من خلال الجدول ارتفاع عدد الحاويات بالدول العربية من 34 مليون حاوية سعة 20 قدم عام 2010 إلى نحو 42 مليون حاوية عام 2018 بمعدل نمو بلغت نسبته نحو 25% ومن المؤكد أن هذا الرقم كان سيرتفع بشكل ملحوظ حيال توفر بيانات السعودية. تأتي الإمارات كأكبر دولة عربية من حيث حركة الحاويات، حيث ارتفعت من 15.1 مليون حاوية سنة 2010 إلى نحو 19 مليون حاوية سنة 2018.

ثانيا: 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، و التي 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 نظرا لوجود بعض التحديات والتي منها على سبيل المثال لا الحصر التشريعات الوطنية الطارئة للاستثمارات والتي تؤدي إلى توجه ملاك السفن لتسجيل سفنهم في دول التسجيل المفتوح (دول الموائمة) 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 نظرا لتصنيف الاستثمارات في هذا القطاع على أنها استثمارات طويلة الأجل وعالية المخاطر مما يؤدي إلى زيادة إحجام 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 سلبا 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 عموما 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 جزء لا يتجزأ من نظامها القانوني

¹ - صندوق النقد العربي، التقرير السنوي 2016، الإمارات العربية المتحدة، 2017، ص 319.

² - صندوق النقد العربي، التقرير السنوي 2016، الإمارات العربية المتحدة، 2017، ص 320.

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 المجال¹.

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 و الإدارية 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.
- تفشي 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 تتراد هذه الموانئ.
- سوء التخزين للبضائع مما يتسبب في تلفها، الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع فواتير التعويضات لكل من شركات الشحن وشركات التأمين.

بمسبب -عدم- تطوير- التشريعات- والقوانين- وتعميش- القطاع- الخاص- الدول- العربية- تواجه- تحديات- ومعوقات- في- النقل - <https://www.addustour.com/articles/310895> -¹
البحري-

- 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 الحديث 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 الثالث: المعايير الدولية لقياس مؤشر الأداء اللوجستي

يعد مؤشر الخدمات اللوجستية الذي وضعه البنك الدولي أداة هامة لقياس مستوى الأداء والخدمات اللوجستية المقدمة من الدول بما يساعد الدول على تحديد التحديات والفرص وتحسين الخدمات اللوجستية الخاصة بها. ويوفر هذا المؤشر معلومات ترتبط بعمليات ومراحل الاستيراد والتصدير والوقت والتكلفة وتقييم جودة البنية التحتية وخدمات الشحن وشبكة الخدمات اللوجستية.

كشف تقرير مؤشر الأداء الصادر من مجموعة البنك الدولي أن الفجوة بين البلدان صاحبة أفضل وأسوأ أداء في مجال الخدمات اللوجستية للتجارة لا تزال واسعة جدا رغم التقارب البطيء الذي شهدته منذ عام 2007. ولا

تزال هذه الفجوة قائمة نظرا لتعقد الإصلاحات المتعلقة بالخدمات اللوجستية والاستثمار في البلدان النامية، رغم الإدراك العالمي تقريبا بأن ضعف مستوى كفاءة سلسلة التوريد هو العائق الرئيسي أمام تحقيق التكامل التجاري في العالم الحديث. ويصنف التقرير الصادر بعنوان "إقامة روابط من أجل التنافس" في عام 2014: الخدمات اللوجستية للتجارة في الاقتصاد العالمي، ترتيب 160 بلدا على أساس عدد من أبعاد الخدمات اللوجستية¹. يتم استخدام 6 أبعاد أساسية لمعرفة أداء البلدان المرجعية من خلال إعطاء كل من تلك الأبعاد تقييم من أدنى درجة إلى أعلى درجة (من 1 إلى 5)²، تمكن تلك الأبعاد من عقد مقارنات بين أداء دول العالم مع عرض أفضل أداء بين الدول.

كما تساهم في معرفة العلاقة بين دخل الدول وأدائها اللوجستي، فعلى سبيل المثال أظهر تقرير مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لعام 2017 بأن ألمانيا قد حققت أفضل أداء في مجال الخدمات اللوجستية الشاملة في العالم والسويد في المرتبة الثانية³.

وفيما يلي الستة أبعاد الرئيسية لقياس أداء الخدمات اللوجستية لأغلب بلدان العالم⁴:

- كفاءة عملية التخليص الجمركي وهي تعني السرعة والبساطة والقدرة من قبل وكالات مراقبة الحدود.
- جودة البنية التحتية المرتبطة بمجال التجارة والنقل
- سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.
- الكفاءة وجودة الخدمات اللوجستية.
- القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع مسارها.
- معدلات وصول الشحنات إلي أصحاب الشحنات في الوقت المحدد لها.

¹ - البنك الدولي، تقرير مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: الفجوة لا تزال قائمة

<http://www.albankaldawli.org/ar/news/press-release/2014/03/20/logistics-performance-index-gap-persists>

² - البنك الدولي، مؤشر أداء الخدمات اللوجستية.

<https://data.albankaldawli.org/indicator/lp.lpi.ovr1.xq?view=chart>

³ - الهيئة الاتحادية للتنافسية والإحصاء، تقرير الأداء اللوجستي الصادر عن البنك الدولي.

<http://fcsa.gov.ae/ar-ae/Pages/Competitiveness/Reports/Logistics-Performance-Index-by-the-World-Bank.aspx>

⁴ - البنك الدولي، مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: كلي (1 = منخفض إلى 5 = مرتفع).

<https://data.albankaldawli.org/indicator/lp.lpi.ovr1.xq?view=chart>

يبين الجدول التالي مقياس الأداء اللوجستي طبقاً لتقرير مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لعام 2017 في الدول العربية.

الجدول رقم 8.2: ترتيب الدول العربية في مؤشر الخدمات اللوجستية خلال عام 2017

الترتيب العالمي	توقيت الوصول		تتبع الشحنات		الجودة اللوجستية		الشحنات العالمية		البنية التحتية		التخليص الجمركي		أداء الخدمات اللوجستية		الدولة
	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	
27	3.98	24	3.64	22	3.58	25	3.37	30	3.76	19	3.49	22	3.63	24	الإمارات
29	3.92	27	3.41	34	3.3	36	3.25	33	3.24	35	3	40	3.63	34	قطر
49	3.65	43	3.18	45	3.09	42	2.96	60	3.27	33	2.84	51	3.16	43	السعودية
52	3.12	85	3.35	36	3.04	47	3.01	53	3.12	40	3.1	36	3.12	44	البحرين
56	3.38	61	3.16	47	2.91	59	2.77	81	3.07	43	2.74	57	3	60	الكويت
59	3.39	59	2.66	86	2.74	71	3.04	52	2.93	52	2.86	49	2.94	61	عمان
64	3.38	63	2.81	71	2.73	73	2.96	61	2.98	48	2.55	73	2.9	62	المغرب
62	3.13	82	3	62	2.92	58	2.83	77	2.77	61	2.63	64	2.88	63	مصر
68	3.29	69	2.6	96	2.68	78	2.97	58	2.58	73	2.47	81	2.77	73	الأردن
110	3.35	64	2.69	82	2.6	88	2.96	62	2.52	81	2.42	94	2.77	74	تونس
85	3.08	90	2.99	63	2.83	64	2.62	106	2.54	78	2.39	98	2.74	77	لبنان
96	2.95	112	2.46	122	2.35	125	2.56	112	2.29	113	2.42	95	2.51	111	الجزائر
151	3.01	98	2.51	112	2.38	121	2.54	115	2.15	139	1.95	160	2.43	126	اليمن
118	2.79	132	2.57	100	2.28	136	2.38	137	2.13	144	2.27	122	2.41	132	ليبيا
148	2.78	136	2.36	138	2.25	141	2.29	151	2.34	105	2.13	146	2.35	145	موريتانيا
155	2.85	127	2.13	157	2.1	159	2.36	140	2.24	122	2.19	138	2.31	148	سوريا
141	2.76	139	2.12	158	2.15	157	2.31	148	2.02	154	1.94	161	2.22	156	العراق
153	2.48	160	2.26	150	2.26	140	2.17	157	1.94	159	1.99	158	2.19	157	السودان

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على تقرير صندوق النقد العربي وتقرير البنك الدولي.

من خلال الجدول السابق نلاحظ أن دولة الإمارات العربية المتحدة تحتل المرتبة 27 عالمياً والأولى عربياً، وأظهرت نتائج المؤشر تبوأ الإمارات المرتبة 24 من حيث أداء الخدمات اللوجستية والمرتبة 22 عالمياً في معيار الخدمات الجمركية.

وذلك بعد أن حصلت على نتيجة بلغت 3.49 نقطة، فيما حصدت المركز 19 عالميا في معيار البنية التحتية اللوجستية بحصولها على 3.76 نقطة، في حين جاءت في المرتبة 30 عالميا في الشحنات الدولية بحصولها على تقويم 3.37 نقطة، والمركز الـ 25 عالميا في معيار جودة الخدمات اللوجستية والاختصاص بحصولها على تقويم 3.58 نقطة.

وجاءت في المرتبة 22 عالميا في معيار التتبع بحصولها على 3.64 نقطة والمرتبة 24 عالميا في معيار الالتزام بالوقت في الخدمات اللوجستية، وذلك بعد أن حصلت على 3.98 نقطة ويتضح من ذلك أن الإمارات هي الدولة التي تقود النمو في قطاع الخدمات اللوجستية في منطقة الشرق الأوسط.

على مستوى الدول العربية صنف تقرير البنك الدولي قطر في المرتبة الثانية عربيا و الـ 29 عالميا حيث أنها احتلت المركز 34 من حيث معيار أداء الخدمات اللوجستية بنحو 3.35 نقطة تليها المملكة العربية السعودية في المرتبة الثالثة عربيا و 49 عالميا بتقويم أداء لوجستي 3.16 نقطة، ثم البحرين في المرتبة 52 عالميا حيث حصلت على 3.12 نقطة والكويت في المركز 56 عالميا بحصولها على 3.00، من ثم سلطنة عمان في المرتبة 59 عالميا، ثم مصر التي جاءت في المركز 62.

بينما احتلت الجزائر في منطقة المغرب العربي المرتبة 96 وليبيا في المرتبة 118 وموريتانيا المركز 148 مع غياب المغرب في هذا التصنيف.

بشكل عام، فإن التوجه الذي ظهر عبر تقارير سابقة أن البلدان ذات الأداء المنخفض تعمل على تحسين نتائجها الإجمالية بوتيرة أسرع من البلدان ذات الأداء المرتفع، وأثبت التقرير أن البلدان كافة بغض النظر عن مستوى دخلها بحاجة إلى تطبيق استراتيجيات مختلفة بتحسين ترتيبها من حيث أداء الخدمات اللوجستية.

المبحث الثالث: 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.

المطلب الأول: مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية العربية

يعتبر مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية العربية مؤشرا فرعيا لمؤشرات التنافسية العالمية والذي يصدر سنويا، 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 وفقا للمعايير الدولية.

وقد شمل مؤشر التنافسية العالمية لعام 2019 عددا من الدول قدرت بـ 140 دولة حول العالم منها 14 دولة عربية والجدول التالي يبين وضع الدول العربية من منظور هذا المؤشر. **الجدول رقم 9.2: مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية العربية لسنة 2018**

درجة وترتيب الدول حسب المؤشر			الدولة
الترتيب العالمي (140 دولة)	الترتيب العربي (14 دولة)	الدرجة 1-7	
13	01	5.4	الإمارات العربية المتحدة
18	02	5.3	عمان
19	03	5.3	قطر
28	04	4.9	المغرب
30	05	4.8	البحرين
39	06	4.6	مصر
44	07	4.6	السعودية
64	08	4.2	الأردن
82	09	3.7	الكويت
88	10	3.5	تونس
91	11	3.5	الجزائر
101	12	3.2	لبنان
128	13	2.3	موريتانيا
132	14	2.2	اليمن

Source: World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2019.

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ بخصوص مؤشر جودة خدمات الموانئ، تصدر دولة الإمارات العربية المتحدة المرتبة الأولى عربيا من أصل 14 دولة ومرتبة جد مشرفة على المستوى العالمي وهي المرتبة 13 عالميا من أصل 140 دولة، ويعود الفضل في هذا إلى موانئ دبي العالمية التي تضم محطة بحرية موزعة على القارات الست، وهو ما جعل من دول الإمارات قوة إقليمية ودولية في مجال تشغيل الموانئ، ومصدرا للخبرات في مختلف مجالات النقل البحري خاصة في جانب الموانئ التجارية والشحن واللوجستيات. أما بالنسبة لباقي الدول العربية فقد احتلت سلطنة عمان وقطر المراتب 18 و19 عالميا تباعا وهذا ما يدل على أن موانئ هاتين الدولتين تقدم خدمات بمستوى يرتقي للعالمية، وبعدها حلت كل من المغرب والسعودية في المرتبتين 28 و30 عالميا على التوالي، واستمر هذا التراجع في الترتيب لدى باقي الدول العربية الأخرى، لتحل اليمن في المرتبة 132 عالميا من أصل 140 دولة شملها هذا المؤشر.

على الصعيد العربي فقد أظهرت نتائج المؤشر تبوء الإمارات المرتبة الأولى عربياً بنتيجة بلغت 5.4 من 7 نقطة وهي تعكس مستوى عالٍ من الخدمات المينائية، وتتعرض هذه الصدارة إقليمياً بما يقدمه ميناء جبل علي من خدمات راقية، فهو يعتبر مرجعية عالمية في مجال الموانئ والخدمات اللوجيستية بتوفره على محطة حاويات تعتبر الأكبر والأكثر تطوراً في العالم تظم غاطس بعمق 18 متراً كما يمتلك الميناء قدرة مناولة كبيرة لسفن الحاويات العملاقة تصل إلى 10 سفن في وقت واحد (التقرير الاقتصادي العربي الموحد، 2015).

في حين عرف هذا المؤشر تنقيطاً مختلفاً من دولة لأخرى، حيث نجد في المرتبة الثانية عربياً سلطنة عمان بـ 5.3 نقطة ثم قطر 5.3، المغرب بـ 4.9 نقطة ثم تونس والجزائر بـ 3.5 نقطة لكل منهما وهكذا إلى آخر دولة عربية متمثلة في اليمن بـ 2.2 نقطة.

المطلب الثاني: مؤشر ارتباط موانئ الدول 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 10.2: مؤشر ارتباط موانئ الدول العربية بموانئ العالم في الفترة 2010-2018

السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
الجزائر	10.76	12.10	10.64	11.28	11.01	13.07	14.68	12.07	13.37
البحرين	17.65	17.22	17.39	21.64	24.08	19.03	20.01	28.50	30.31
السعودية	45.25	48.35	52.23	52.12	52.27	55.50	52.88	54.16	58.16
مصر	46.06	47.50	52.26	53.98	57.23	59.02	58.54	54.04	62.38
الأردن	22.48	22.66	21.75	21.19	20.65	21.86	26.55	26.14	32.31
الكويت	11.65	10.46	10.18	10.05	12.27	11.65	12.37	10.75	10.85
لبنان	25.69	30.34	37.14	36.00	36.82	37.61	38.89	39.13	40.46
ليبيا	9.30	7.45	6.98	14.9	15.46	18.85	9.81	11.61	14.42
سوريا	13.16	15.35	15.63	15.10	15.19	16.40	12.46	7.87	9.39
تونس	10.31	10.73	8.49	11.23	11.46	9.17	8.08	8.66	8.23
الإمارات	62.65	62.63	61.51	62.71	60.99	60.94	65.23	67.86	72.87
اليمن	13.62	13.03	13.24	17.70	18.23	16.37	17.21	9.89	6.85
موريتانيا	7.66	7.59	7.13	6.60	8.11	7.06	8.99	7.10	11.41
المغرب	48.81	47.65	50.25	51.08	57.52	57.82	61.74	63.68	65.04
عمان	33.96	36.39	43.39	44.88	45.85	41.89	44.87	53.85	53.78
قطر	7.53	9.86	9.12	7.19	9.09	9.39	8.60	26.59	34.95
السودان	-	-	11.87	9.78	12.00	12.88	17.47	18.84	13.14
العراق	5.42	5.96	5.77	6.55	9.23	8.32	11.85	22.89	21.74

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

من خلال الجدول أعلاه الذي يوضح مؤشر ارتباط موانئ الدول العربية بموانئ العالم، يمكن ملاحظة أن كل من دولة الإمارات، السعودية، مصر والمغرب تحتل دائما مكانا بين أفضل الدول ليس فقط على مستوى الدول العربية بل حتى على مستوى العالم (ضمن قائمة الـ 20 الأفضل). على الصعيد العربي تصدرت دولة الإمارات العربية الترتيب بحصولها على 72.87 نقطة، متبوعة في المرتبة الثانية بالمغرب بـ 65 نقطة. أن الإمارات نجحت في الحفاظ على مكانتها كواحدة من أفضل دول العالم في الملاحة البحرية والأولى في الدول العربية خلال سنوات الدراسة من حيث مؤشر ارتباط ميناء الدولة بموانئ العالم محققة 72.87 نقطة سنة 2018، فالإمارات التي تدير 20 ميناءً رئيسياً تعد من ضمن أفضل 10 موانئ في العالم، تأتي أيضا في المقدمة من حيث امتلاك أكبر عدد من أساطيل سفن الحاويات، حيث تقوم بمناولة ما لا يقل عن 15 مليون حاوية سنوياً. كذلك البنية التحتية الحديثة والموانئ مكنت الإمارات من تبوؤ المركز الـ 11 في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018، من حيث جودة البنية التحتية التي تدعم الأنشطة اللوجستية، ويعود تفوق الإمارات لأسباب عديدة منها موقعها الجغرافي في وسط الخليج، وهي أول دولة قامت ببناء ميناء وبنية تحتية وتقنية

متطورة مربوطة بمنطقة حرة وخطوط مواصلات جيدة متصلة بمطارات وطرق، وكذلك الطاقة الاستيعابية الكبيرة للحاويات.

أما بالنسبة للمغرب الذي صنّف في المركز الأول أفريقيًا والثاني عربيًا خلف الإمارات العربية المتحدة، حصل في هذا المؤشر الذي يقيس مستوى اندماج البلد في شبكة الخطوط الدولية للنقل البحري، على 65.04 نقطة، متقدما على مصر التي جاءت في المرتبة الثانية أفريقيًا بحصولها على 62.38 نقطة، وعرف ترتيب المغرب تحسنا متواصلا على مدى السنوات العشر الأخيرة بفضل انطلاق وتطوير ميناء طنجة المتوسط في مدخل مضيق جبل طارق، والذي يعد إحدى الحلقات الرئيسية لشبكة الملاحة التجارية الدولية، وانتقل تقييم المغرب ضمن هذا المؤشر من 48.81 نقطة في 2010 إلى 65.04 نقطة في 2018.

وتجدر الإشارة إلى أن مصر بدورها كذلك أحرزت تقدما ملموسا خلال نفس الفترة، إذ رفعت معدل تنقيطها من نحو 46.06 سنة 2010 إلى 62.38 نقطة سنة 2018 مستفيدة من ديناميكية قناة السويس وموقعها الاستراتيجي وهي بذلك الثالثة عربيًا في مؤشر الارتباط، وجاء كذلك في تقرير التنافسية الدولية لعام 2017 - 2018 في مجال الموانئ البحرية تحسن ترتيب البنية التحتية للموانئ المصرية واحتلت مصر المرتبة 41 بعد أن كانت في المرتبة 66 عام 2014 - 2015.

إن توسع مصر في مشروعات البنية التحتية والطرق خلال العامين الماضيين، والاهتمام بإجراءات تيسير التجارة وحركة الموانئ، خلال السنوات الأربع الماضية، كان له مردود إيجابي على تحسن مركز مصر في سوق تقديم الخدمات اللوجستية.

أما بالنسبة للمملكة العربية السعودية فقد صنفت في هذا المؤشر رابعة عربيًا، حيث ظلت موانئ المملكة لسنوات طويلة بعيدة عن المنافسة، وأداؤها لم يكن يتناسب مع حجم سوقها المحلية، التي تعتبر من أكبر أسواق المنطقة مقارنة مع أسواق دول الجوار، كما أنّ البنية التحتية غير متكاملة نسبيًا، وإجراءات التفتيش الجمركي طويلة نوعاً ما، إضافة إلى عدم وجود مناطق لوجيستية قريبة من الموانئ مرتبطة بخطوط مواصلات وطرق، ما جعل الطلب على موانئ السعودية أقل منه في الإمارات؛ حيث غالبية الشركات، تفضل ميناء جبل علي بدولة الإمارات بسبب الكفاءة العالية والتقنية المتطورة وتوفر كل الخدمات، لكن منذ سنة 2017 تبنت المؤسسة العامة للموانئ السعودية خطة إستراتيجية شاملة تتناغم مع أهداف "رؤية المملكة 2030" وبرنامج التحول الوطني 2020 في قطاع الموانئ، وهذا ما انعكس على مؤشر الارتباط حيث قدرت قيمته سنة 2018 بـ 58.16 نقطة.

والتحقت بالدول السابقة دولة عمان حيث صنفت خامسة عربية محققة مؤشر ارتباط بقيمة 53.78 نقطة وهذا بعد الاستثمار في ميناء صلالة بظفار، حيث تحتل سلطنة عمان موقعاً إستراتيجياً مميزاً على بحر العرب ومدخل الخليج العربي، ولديها شبكة من الموانئ ممتدة على طول شواطئ السلطنة، وهي سبعة موانئ، وترتبط الموانئ العمانية مع 86 تجارياً في أكثر من 40 دولة، ويسهم هذا الارتباط في تعزيز التصدير والاستيراد المباشر من مختلف دول العالم للسلع والبضائع، وتوفير أفضل الخيارات للتجار والمستوردين للاستيراد من بلد المنشأ، والاستفادة من خطوط الشحن الدولية المباشرة إلى السلطنة من مختلف الموانئ الخليجية والإقليمية والعالمية. في حين احتل لبنان المرتبة 40 بين 171 دولة عالمياً والمرتبة السادسة بين 18 دولة عربية على مؤشر الارتباط بشبكة النقل البحري لسنة 2018، تأخر لبنان فقط عن دولة الإمارات العربية المتحدة، ومصر، والمملكة العربية السعودية، والمغرب، وسلطنة عمان بين الدول العربية.

وسجل لبنان نتيجة 40.46 نقطة سنة 2018، وكانت نتيجة لبنان أعلى من المعدل العالمي البالغ 25,82 نقطة، والمعدل العربي البالغ 30,69 نقطة، ومعدل الدول ذات الدخل المتوسط إلى المرتفع البالغ 24,53 نقطة. وكانت هذه النسبة أقل من معدل الدول المنتمية إلى مجلس التعاون الخليجي البالغ 43,41 نقطة، ولكن أعلى من الدول العربية غير المنتمية إلى مجلس التعاون الخليجي البالغ 24,82 نقطة.

والغريب في الدول العربية هو أن ليبيا تقدمت 9 مراكز بين 2010 و 2014، إلى المرتبة الـ 104 عالمياً رغم الاضطراب السياسي محققة سنة 2015 مؤشر ارتباط بقيمة 18.85 نقطة، كما سجلت سوريا أعلى قيمة لها في مؤشر الارتباط خلال سنة 2015 بـ 16.40 نقطة، مستفيدة من أن الحرب لم تشد على شريطها الساحلي الضيق في اللاذقية وطرطوس. وكانت هناك علامات أيضاً على التحسن في مؤشر الارتباط في كل من العراق، الأردن وقطر خلال السنوات الأخيرة. أما بالنسبة لمؤشرات أداء الموانئ الجزائرية تبقى جد ضعيفة مقارنة بمؤشرات أداء الموانئ على المستوى الدولي وكذا العربي، إذ لم تتجاوز قيمة المؤشر 14.68 نقطة كأعلى قيمة في سنة 2016 والتي تعتبر الأفضل منذ سنة 2010، هذه القيمة نتيجة الشراكات التي قامت بها الحكومة مع مجموعة موانئ دبي العالمية، الأمر الذي حسن نوعاً ما تسيير الموانئ وسمح لها برفع مؤشر الأداء نسبياً بعد ما كان لا يتجاوز 10.76 نقطة سنة 2010. رغم ذلك تبقى هذه المؤشرات بعيدة عن تلك المحققة في دول أخرى فعلى سبيل المثال تجاوزت قيمة المؤشر 90 في بعض الدول في عام 2018 (151.29 نقطة في الصين، 90.67 في المملكة المتحدة، 93.53 في هونغ كونغ، 102.28 كوريا الجنوبية، 93.64 في ماليزيا، 110.83 في سنغافورة، و 90.68 في الولايات المتحدة).

المطلب الثالث: التحديات التي تواجه صناعة النقل التجاري البحري العربي

إضافة إلى ما ذكرناه سابقاً من مشكلات تواجه صناعة النقل التجاري البحري العربي، هناك تحديات علمية تواجه هذه الصناعة نذكر من أهمها:

– تغير التوجه العالمي فنياً وتكنولوجياً واقتصادياً نحو صناعة النقل البحري التجاري، نتيجة لتأثر هذه الصناعة بالتقدم العلمي والتكنولوجي والتغيرات الاقتصادية التي تتطلب سرعة نقل المعلومات وزيادة استخدام سندات الشحن الإلكترونية.

– ولادة قوى اقتصادية جديدة منافسة في صناعة النقل البحري ممثلة في قارة آسيا مثلاً (بالصين وكوريا الجنوبية وهونغ كونغ والهند) وما لحقها من ازدهار وتطور في صناعة السفن العملاقة وبخاصة سفن الحاويات الضخمة، وظهور ما يسمى بالموانئ المحورية التي تتمتع بالمعايير الإنشائية الحديثة التي تنطبق عليها الشروط والمواصفات المطلوبة من قبل شركات الشحن لخدمة السفن الضخمة ذات الغاطس العميق والسطح العريض.

– هذه الموانئ قادرة على سرعة تفريغ وتخزين وإعادة شحن البضائع بسرعة وكفاءة عاليين، بالرغم من أنه وللأسف أغلب الموانئ العربية تفتقد لهذه المعايير مما يؤثر سلباً على هذه الصناعة.

ومن بين سبل معالجة التحديات التي تواجه صناعة النقل التجاري البحري العربي حتى تنهض هذه الدول بصناعة النقل البحري لا بد من القيام بما يلي¹:

1. التعامل مع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

اليوم على أنها ليست نوعاً من الترف، واستثمارها بالشكل الأمثل في إدارة أنشطة الموانئ لا سيما فيما يتعلق بتبادل المعلومات بين شركات الشحن وإدارة الميناء، الأمر الذي يعكس إيجابياً على سهولة انسياب البضائع وارتفاع مستوى العمل.

ومن أجل الوصول إلى ذلك لا بد من الاعتماد على العناصر الآتية:

- أ- وجود نظام موحد للمعلومات يغطي كافة أنشطة الميناء ويكون مبنياً على الزمن الفعلي للعملية التي يغطيها من أجل التحكم ومراقبة ومتابعة حركة السفن والحاويات، والأرصدة والساحات.
- ب- تقديم خدمات كاملة للعملاء «الاستفسار، الحجز، السداد الإلكتروني، وتبادل الرسائل الإلكترونية مع وكلاء الشحن».

¹ - صندوق النقد العربي، التقرير السنوي 2018، الإمارات العربية المتحدة، 2019.

وهذا النظام يكتسب أهمية كونه يعكس أسلوب الإدارة الإلكترونية الحديثة الذي يعتمد على التخطيط والتنظيم والمتابعة والتصحيح المستمر، والتحكم بعمليات خروج البضاعة من الميناء مباشرة بعد الانتهاء من إجراءات تنظيمها في الميناء وتسديد الفواتير من خلال الشبكة العنكبوتية "الإنترنت" واستخدام خاصية الرسائل الإلكترونية القصيرة.

2. عناصر نظام الإدارة المتكاملة للميناء: هذه العناصر تشمل البنية التحتية والمعلوماتية، فالبنية التحتية لا بد أن تتضمن منشآت الميناء وتجهيزاته ويكون في أحد مبانيها ما يطلق عليه الإدارة الإلكترونية التي يتوافر فيها مركز للمعلومات، ومركز للتحكم والمراقبة وجميع الأجهزة المساعدة، وتتضمن مبنى للخدمات السوقية "اللوجستية" الذي بدوره يضم مركزاً للاستعلامات وخدمة العملاء، ومباني أجهزة بالكمبيوترات (الحاسبات الآلية) لمراقبة الصادرات، ومبنى لإدارة الجمارك والمستودعات الخاصة بالتخزين وحفظ البضائع ذات الطبيعة التخزينية، وأبراج اتصالات خاصة بالشبكة اللاسلكية لتداول البيانات الخاصة بالأرصفة والساحات من وإلى النظام الإلكتروني للميناء.

3. دور الموارد البشرية في الإدارة المتكاملة للميناء: التي تشكل عصب العملية في نجاح أي مشروع، فوجود العمالة المؤهلة والمتخصصة من العوامل الأساسية في العملية الإنتاجية، حيث يعتمد أي مشروع من أجل تطبيق برامج تكامل المعلومات على فريق متخصص لتحديد الوظائف اللازمة وتصميم هيكل المعلومات المراد الاحتفاظ بها وتبادلها لتحقيق الأهداف الواجب تحقيقها.

4. توافر المعدات المختلفة وأرضيات التحميل في الميناء لتداول البضائع: إن استخدام المعدات الثقيلة للتفريغ والتحميل في أرضية الميناء يتطلب معدلات تحميل عالية لأرضية الأرصفة والساحات، إضافة لتوفر طرق جيدة داخل الميناء مما يحقق قدرًا عاليًا من انسيابية حركة المعدات والشحنات، وتوافر هذه المعدات يلعب دورًا بارزًا في تحقيق أعلى معدلات التداول داخل الميناء.

5. توافر محطة للحاويات ومعداتهما: فمحطة الحاويات هي المكان الذي يتم تخصيصه داخل الميناء ويكون مجهزاً بأرصفة ذات غاطس عميق من أجل استقبال سفن الحاويات الضخمة، كما يكون مجهزاً بالروافع الخاصة بتحميل وتفريغ الحاويات، كالرافعات الجسرية ذات الإطارات المطاطية، والأخرى المتحركة على قضبان حديدية، وروافع الحاويات الفارغة وعربات المناولة للأعلى، والرافعات الشوكية، والجرارات والعربات المقطورة.

6. تفعيل مبدأ التنافسية في الموانئ العربية: حيث يعدُّ تفعيل التنافسية في الموانئ العربية أمراً ضرورياً للخروج من المأزق الحالي الذي تجابهه معظم موانئنا العربية مقارنة بمثيلاتها من الموانئ العالمية، حيث يلعب ضغط السوق

الدور الرئيسي نحو ضرورة التنافس داخل الميناء الواحد لأن ذلك يخلق حوافزاً اقتصادية لبناء كيانات تشغيلية تعمل بكفاءة وتمنع تحديد أسعار احتكارية، كما أن التنافس داخل الميناء الواحد يؤدي إلى خفض التكاليف ورفع الانتاجية والسوقية "اللوجستية" للميناء ومن هنا تأتي أهمية التوجه لخصخصة الخدمات البحرية.

7. الأمن والسلامة البحرية والحفاظ على البيئة: حيث شهدت السياسات الأمنية وما يتبعها من إجراءات تطوراً وتشدداً ملحوظاً بعد أحداث الحادي عشر من أيلول /سبتمبر/ 2011 في معظم الموانئ العالمية، فقد خضعت أعمال النقل البحري إلى عمليات التحليل الدقيق من قبل المجتمع البحري الدولي، ممثلاً بالمنظمة البحرية الدولية، وعلى ضوء ذلك تم إصدار المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ التي أصبحت سارية المفعول اعتباراً من الأول من تموز /يوليو/ 2004 ، ومن أهم ما طالبت به هذه المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ العمل على توفير وسائل تشغيل أجهزة الإنذار عند حدوث أية تهديدات أمنية، وتقديم كافة المعلومات والبيانات الخاصة بتلك التهديدات للسلطات المختصة، وعدم السماح للأفراد بدخول الموانئ والسفن إلا بعد الحصول عليها العديد من المعايير التي يجب اتباعها من أجل توفير الأمن للسفن الزائرة للميناء، وضمنت تلك المعايير التأكد من اتباع السفن للإجراءات الأمنية وصحة المستندات الدالة على حمولتها، وتوافر المراقبة الأمنية في جميع مناطق الميناء، وضمان عدم وجود أشخاص غير مصرّح لهم بالدخول إليها لتجنب تعرض السفينة للخطر.

8. تفعيل النقل المتعدد الوسائط في الدول العربية: تأتي أهمية مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في أنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وتأمين انتقال الأفراد، ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، ويعدّ عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية، فصناعة النقل هي الدعامة الرئيسية التي تركز عليها البرامج التنموية للدولة. وقد أدى تطور النقل إلى انخفاض تكلفة المنتج النهائي، حيث تعتبر تكلفة النقل من أهم العناصر المؤثرة فيه، وقد أشارت بعض الدراسات الاقتصادية إلى أن تكاليف النقل تمثل في المتوسط 20% تقريباً من التكلفة النهائية لأي منتج، ومن هنا تأتي أهمية دراسة اقتصاديات النقل التي ترمي إلى تخفيض تكلفة عنصر النقل ومن ثم تكلفة المنتج النهائي، حيث إن تخفيض تكلفة النقل بنسبة 10% مثلاً يؤدي إلى انخفاض تكلفة المنتج النهائي بنسبة 2% تقريباً، وهذه النسبة تكون قابلة للزيادة مستقبلاً من خلال تحسين جودة الطرق ووسائل النقل¹.

¹ - صندوق النقد العربي، التقرير السنوي 2018، الإمارات العربية المتحدة، 2019.

خلاصة الفصل:

تناولنا في هذا الفصل بالدراسة 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 لمخاطات الحاويات.

لقد عرفت الموانئ البحرية عبر العالم توسعات وتطورات هامة من خلال التطورات المتسارعة في نمط صناعة السفن الحديثة والتغيرات الشاملة في تخطيط بناء وتطوير الموانئ وأساليب تسييرها، لقد عرفت الموانئ تطورات جديدة وكان ذلك نتيجة التطورات الحاصلة في الاقتصاديات العالمية وما تبعها من تعاظم دور النقل البحري وكذلك اللوجستيات وأهميتها نتيجة لعدد من المتغيرات يأتي في مقدمتها تطوير البنى التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية وهذا مما أدى إلى ضرورة الأخذ بمنظومة نقل بحري متكاملة تحقق وفراً في تكاليف الإنتاج والنقل والتوزيع وهو ما تحققه اللوجستيات بدرجة كبيرة بالإضافة إلى تحقيق عناصر السرعة والكفاءة والمرونة يظهر في النهاية في أعلى مستوى من جودة المنتج وبسعر تنافسي وهو ما تتطلبه الظروف الحالية من منافسة شرسة في الأسواق العالمية. أي أن الميناء لا يقتصر دوره على الوظائف التقليدية من تداول بضائع وتخزينها، بل تعدى ذلك على وظائف أوسع كالخدمات اللوجستية والتوزيع كالنقل والتخزين والتغليف والتعبئة والتسويق وخدمة العملاء... الخ.



ملخص الدراسة:

تحتوي الدراسة على فصلين، حيث تطرقنا في الفصل الأول إلى التجارة الخارجية والعوامل المؤثرة فيها من خلال التطرق إلى مفهوم التجارة الخارجية وأهميتها وكذا أسباب قيامها، كذلك تم التطرق إلى اقتصاديات النقل البحري والخدمات اللوجستية، من خلال التطرق إلى الموانئ البحرية وأهميتها وكذا أهم الأنشطة التي تقوم بها مع تحديد تكاليف خدمات النقل البحري للبضائع، كذلك تم التطرق إلى مفهوم الخدمات اللوجستية في الموانئ البحرية وأهميتها، وتحديد دورها في التجارة الخارجية.

أما في الفصل الثاني من الدراسة فقد تم التعرض فيه بالتفصيل إلى تحليل التجارة البحرية الدولية والتطرق إلى واقع النقل البحري في الدول العربية وكذا المعايير الدولية المعتمدة في قياس مؤشر الأداء اللوجستي، ومن ثم دراسة مؤشرات أداء الموانئ البحرية العربية.

اختبار الفرضيات:

- تمكنا من إثبات صحة الفرضية الأولى، حيث يعتبر النقل البحري الدولي من أهم عوامل تنمية التجارة الخارجية، 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 وكفاءة الموانئ، حيث تعتبر خدمات هذه الأخيرة بصفتها قاعدة لوجيستية ذات اهتمام ومشاركة نشيطة في عملية التجارة الخارجية، من خلال عمليات الشحن، التفريغ، النقل، التخزين والتوزيع وهو ما يعطي ميزة تنافسية من شأنها الإسهام في تفعيل التجارة الخارجية بين الدول.

- كذلك هناك تأثير لعناصر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية العربية في تفعيل التجارة الخارجية من خلال نقل البضائع خاصة النفط والغاز والمواد الأخرى إلى الأسواق العالمية من جهة، ونقل البضائع المستوردة القادمة من مختلف الدول إلى الأسواق المحلية من جانب آخر.

- لما تقوم به من دور في تعزيز التنافسية التجارية، ولتأثيرها الكبير على تكاليف التجارة، أصبحت الخدمات اللوجستية عصب الحياة للتجارة الحديثة وذات أهمية كبيرة وهذا بسبب تنامي دور سلاسل الإمداد التجارية واحتياجاتها المتزايدة للخدمات الفعالة.

- مؤشر أداء الخدمات اللوجستية من المحددات الهامة جداً لتكاليف التجارة الخارجية ويقيس مدى ربط ميناء الدول بالشبكات العالمية الأخرى.

- بالرغم من موقع الموانئ البحرية العربية على خارطة النقل الدولي، لكن معظم الدول العربية (ما عدا الإمارات العربية المتحدة وقطر) لم تحقق مستويات معتبرة في مؤشر الخدمات اللوجستية.

نتائج الدراسة:

- العلاقة بين عملية التجارة والنقل البحري علاقة وثيقة ومترابطة فالتجارة غاية والنقل وسيلة لتحقيق هذه الغاية وقد اسقط النقل البحري كل الفواصل والحواجز بين دول العالم وأتاح التحرك الاقتصادي المثمر للبشرية.
- تؤدي نقص كفاءة الموانئ إلى زيادة عدد السفن المستخدمة على عكس زيادة كفاءة الموانئ التي تؤدي إلى زيادة إنتاجية السفن وإلى نقص عدد السفن في العالم.
- إن نجاح صناعة لوجستيات ذات جودة في أي منطقة يتوقف على توافر بنية تحتية متطورة ومتكاملة وموارد بشرية مدربة وكذلك مناخ تشريعي واستثماري يساعد على جذب رؤوس الأموال، كما أن الموقع الجغرافي للمناطق اللوجستية على خطوط الملاحة العالمية وقربها من الموانئ المحورية من أهم علامات النجاح.
- هناك تفاوت كبير في كفاءة اللوجستيات التجارية (مؤشر الخدمات اللوجستية) بين الدول العربية، وبينما تصدر الإمارات الدول العربية بالأداء اللوجستي التجاري لتحل المرتبة 27 عالمياً من بين 160 دولة، نجد أن الجزائر تحل في المرتبة 96، وفقاً لتقرير حديث عن اللوجستيات التجارية الصادر عن البنك الدولي.
- بعد مراجعة وتحليل مؤشرات أداء الخدمات اللوجستية المقدمة تبين تراجع بعض الدول العربية بناءً على المؤشرات العالمية مثل مصر والتي أظهرت تراجعاً نتيجة تأثير الاضطرابات السياسية وغيرها من الدول العربية التي تأثرت بالتطورات الداخلية غير المواتية في الآونة الأخيرة مما ترتب عليه عدم الاستفادة الكاملة من الموانئ العربية في دعم وتنمية الأنشطة اللوجستية.
- ضعف قدرة نظام النقل بالحاويات في الموانئ العربية وعدم مواكبة تدفق حركة السلع، ينعكس سلباً على زيادة سرعة توصيل المنتجات بين الدول، وهذا ما ينعكس سلباً على كفاءة الموانئ العربية.
- إن تطبيق اللوجستيات يعمل على تحقيق الميزة التنافسية بالموانئ البحرية العربية حيث تواجه الموانئ تغيرات جوهرية في الدور الذي تلعبه ففي الماضي كانت تعتمد اعتماداً رئيسياً على موقعها الجغرافي ولكن الموانئ اليوم تتعرض لمنافسة متزايدة نتيجة التغيرات التكنولوجية ومحاوله كل ميناء جذب حركة السفن المارة بالمنطقة ليصبح ميناءً محورياً لذا أصبح تطور الميناء يرتبط ارتباطاً وثيقاً بمدى التطور في الفكر اللوجستي في العمل داخل الميناء لأن لوجستيات النقل تتماشى مع التغيرات المتعددة والمتلاحقة في الطلب العالمي.
- يتبين من الدراسة أن البلدان العربية الستة المتميزة بحجم الحاويات في موانئها تقع كلها ضمن أفضل أربعين بلداً وفق مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية، وتحتل الإمارات العربية المتحدة موقعا متقدما (ترتيب 14)، كما تقع أربعة بلدان عربية ضمن ترتيب أفضل عشرين بلداً وفق هذا المؤشر، وهي الإمارات العربية المتحدة والمغرب والمملكة العربية السعودية ومصر. أما بالنسبة لبقية البلدان العربية فالوضع يختلف، إذ لا يقع أي من موانئها ضمن ترتيب المائة الأوائل لموانئ الحاويات. وهذا يدل على مدى التباين ما بين البلدان العربية من ناحية حجم الحاويات، وينطبق ذلك بشكل مشابه على ترتيب البلدان العربية وفق مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة، حيث تتبوأ أربعة بلدان عربية مواقع متقدمة بين بلدان العالم العشرين الأعلى وفق هذا المؤشر، بينما تنخفض قيمة هذا المؤشر بالنسبة لبقية البلدان العربية وبالتالي ينخفض ترتيبها بين بلدان العالم تبعاً لذلك.

التوصيات:

- بناءً على النتائج المتوصل إليها، نحاول تقديم جملة من التوصيات نراها ضرورية وذات صلة بموضوعنا، وهي كالتالي:
- لغرض تطوير قطاع النقل البحري العربي فلا بد من الاهتمام بكل جوانب هذا القطاع سواء من خلال بناء أسطول تجاري بحري أو إنشاء موانئ أو شبكات طرق ووسائل نقل مختلفة.
 - العمل على تطوير الموانئ العربية لتكون قادرة على استيعاب الحركة التجارية ما بين هذه الدول وباقي الدول من خلال بناء موانئ متخصصة تحتوي على كل الإمكانيات والآلات والمخازن لخدمة الشحن والتفريغ والتخزين.
 - بذل كافة الجهود لإنجاح المراكز اللوجستية بالموانئ العربية وذلك من خلال تحديث الهيئات المتعاملة معها والإجراءات الجمركية وتحسين البنية الأساسية وشبكة الاتصالات والمعلومات.
 - وضع إستراتيجية بحرية عربية تعتمد التكامل كبديل للتنافس وخاصة بين المناطق الاقتصادية الخاصة والحرّة العربية، بحيث تتناغم هذه الإستراتيجية مع خطط التنمية الاقتصادية المستدامة والشاملة، لزيادة حجم التجارة العربية ورفع مساهمتها في نقل التجارة العالمية.
 - ضرورة تواجدها ببنية سياسية مستقرة تساعد على جذب المستثمرين لصناعة النقل البحري والخدمات اللوجستية وهو ما تفتقر إليه معظم الدول العربية الآن.
 - ضرورة تبني دول المنطقة، الدول العربية بصفة عامة، لسياسات واضحة بشأن النقل البحري، وخصوصاً الملاحة البحرية، تستهدف تنمية الأساطيل الوطنية وزيادة حصتها في نقل التجارة الخارجية العربية، وتوفير العملات الصعبة التي تهدف من جراء استخدام السفن الأجنبية لنقل التجارة العربية.
 - أهمية الاتفاق على ترتيبات أو اتفاقية ما بين الدول العربية، على نحو ما تم في العديد من المناطق الأخرى، تتعلق بتنسيق ومواءمة سياسات النقل البحري، بهدف إتباع سياسة مشتركة للنقل البحري في المنطقة، وتدعو على التعاون في مجالات عديدة منها تنمية الأساطيل الوطنية، والتنسيق في مجال الانضمام للاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري، وتسهيل حركة وخدمات النقل البحري، وتشجيع التجارة بين الدول العربية، والتعاون في مجال السلامة البحرية.
 - الاستفادة من التجربة الإماراتية الرائدة في مجال النقل البحري، وهذا من أجل تفعيل التجارة البينية وبعدها استهداف حصص من التجارة العالمية.



قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

1- الكتب:

- أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.
- أشرف محمد دوايه، عمليات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار السلام للطباعة والنشر والتوزيع والترجمة، القاهرة، 2016.
- حاسم محمد، التجارة الدولية، دار زهران للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2011.
- جمال جويدان الجمل، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان، الأردن، 2013.
- رضا عبد السلام، العلاقات الاقتصادية الدولية بين النظرية والتطبيق، الطبعة الثانية، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، مصر، 2010.
- زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، مصر، 2010.
- شريف علي الصوص، التجارة الدولية الأسس والتطبيقات، الطبعة الأولى، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
- شقيري نوري موسى، محمد عبد الرزاق الحنيطي، صالح طاهر الزرقان، عبد الله يوسف سعادة، التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية، الطبعة الثانية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2015.
- عبد القادر فتحي، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، الطبعة الثانية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2010.
- عمر محمد علي محمد، سعيد أحمد عبده عرفه، جغرافية النقل والتجارة بين المنهجية والمعاصرة، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، مصر، 2019.
- كاظم عبادي الجاسم، جغرافيا التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- مجدي محمود شهاب، الاقتصاد الدولي المعاصر، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016.
- محمد صفوت قابل، تحرير التجارة الخارجية بين التأييد و المعارضة، دار الحكمة للنشر، القاهرة، مصر، 2012.
- محمود حامد عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (بري-بحري-جوي)، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2013.
- ممدوح زايد، النقل البحري مشكلات وقضايا، بيت الياسمين للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2017.
- نوال عبد الكريم الأشهب، التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار أمجد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015.
- هشام بوريش، رجييم نصيب، إدارة الموانئ البحرية في ظل العولمة الاقتصادية، الطبعة العربية الأولى، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، 2018.
- يوسف مسعداوي، دراسات في التجارة الدولية، الطبعة الثانية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.

2- الرسائل العلمية:

- درقاوي فريدة، دور النقل البحري في الرفع من أداء الموانئ الجزائرية دراسة حالة ميناء مستغانم، رسالة ماجستير تخصص لوجستيك والنقل الدولي، جامعة مستغانم، الجزائر، 2018.
- رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، رسالة ماجستير في الاقتصاد الدولي، جامعة وهران، 2013.
- عبد الملك هاني، دور المصطلحات التجارية الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير تخصص تجارة دولية، جامعة بسكرة، الجزائر، 2015.
- عبيدلي عبد القادر، تنافسية اقتصاديات الدول العربية في ظل تحرير التجارة الدولية الفترة 2005-2014، أطروحة دكتوراه في علوم التسيير، تخصص تجارة دولية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، 2017.
- قادي فتيحة يسمينة، مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم النقل الدولي، رسالة ماجستير تخصص لوجستيك والنقل الدولي، جامعة مستغانم، الجزائر، 2018.

3- التقارير والنشريات:

- تقارير الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الاونكتاد، وتقارير صندوق النقد الدولي (أعداد مختلفة).
- صندوق النقد العربي، التقرير السنوي 2017، الإمارات العربية المتحدة، 2018.
- صندوق النقد العربي، التقرير السنوي 2018، الإمارات العربية المتحدة، 2019.
- مركز الدراسات والبحوث، النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، غرفة الشرقية، المملكة العربية السعودية، أكتوبر، 2009.
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الاونكتاد، استعراض النقل البحري 2017، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف 2018.

4- المجالات:

- أعراب كميلى، السفينة وفقا للتقنيين البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2018.
- أمال قلبازة، يوسف رشيد، لوجستيك النقل البحري للصناعات - حالة الجزائر، مجلة دفاتر بوداكس، العدد الرابع، سبتمبر 2015.
- أوي ديتشمان، اندرميت جيل، الجغرافيا الاقتصادية للتكامل الإقليمي، التمويل والتنمية، مجلة فصلية يصدرها صندوق النقد الدولي، المجلد 45، العدد 4، ديسمبر 2008.
- حسين قاسم محمد الياسري، المجال الأرضي البحري وتأثيره على النشاط التجاري - دراسة في جغرافيا النقل، مجلة آداب البصرة، العدد 78، العراق، 2016.
- حياة بن عيسى، تطوير الموانئ وصيانتها، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد الأول، جامعة تلمسان، 2015.
- رصاع حياة، فقيه عبد الحميد، واقع اللوجستيات في موانئ الوطن العربي، المعيار، العدد الثامن عشر، جامعة الأمير عبد القادر قسنطينة، جوان 2017.
- عبد الرزاق حمد حسين، التجارة العربية البينية ودورها في تعزيز التكامل الاقتصادي العربي، مجلة جامعة كركوك للعلوم الإدارية والاقتصادية، المجلد الأول، العدد الأول، 2011.
- هشام بوريش، دور قطاع النقل البحري الجزائري في إطار متطلبات النظام الاقتصادي العالمي الجديد، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد الخامس، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة - الجزائر، 2011.
- هشام صلاح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري - دراسة حالة ميناء أم القصر الواقع والآفاق المستقبلية، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد الثالث والسبعون، الجامعة المستنصرية، 2012.

5- المنشورات والمواقع الالكترونية:

- عبد الرؤوف رهبان، عوامل قيام التجارة الدولية وتطورها (تباين الظروف الطبيعية والموارد)، المرجع الالكتروني للمعلوماتية
<http://almerja.net/reading.php?i=4&ida=1862&id=1845&idm 07/06/2018>
- أهمية-النقل-البحري-والتجارة-الخارجية- <https://www.azzaman.com/>
- البنك الدولي، تقرير مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، الفجوة لا تزال قائمة
<http://www.albankaldawli.org/ar/news/press-release/2014/03/20/logistics-performance-index-gap-persists>
- البنك الدولي، مؤشر أداء الخدمات اللوجستية.
<https://data.albankaldawli.org/indicator/lp.lpi.ovr1.xq?view=chart>
- الهيئة الاتحادية للتنافسية والإحصاء، تقرير الأداء اللوجستي الصادر عن البنك الدولي.
<http://fcsa.gov.ae/ar-ae/Pages/Competitiveness/Reports/Logistics-Performance-Index-by-the-World-Bank.aspx>
- البنك الدولي، مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، كلي (1 = منخفض إلى 5 = مرتفع).
<https://data.albankaldawli.org/indicator/lp.lpi.ovr1.xq?view=chart>

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

- World Economic Forum, **The case for Trade and Competitiveness**, on line (www.wef.org), 2015.
- Robert Aps, Mihhail Fetissov, Floris Goerlandt, **Towards STAMP based dynamic safety management of eco-sociotechnical maritime transport system**, Science Direct, 3rd European STAMP Workshop, STAMP EU 2015.
- Ali Boukhalfa, Soheir Benlakhlef, **INTERNATIO NAL TRADE, IS IT A NATURAL EXTENSION OF A DOMESTIC TRADE?**, Journal of Industrial Economics, Vol 11, December 2016.
- Eon-Seong LEE, **Knowledge Resource in Maritime Transport Industry: A Case Analysis**, The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 26 Number 2 December 2010.
- Hee-jung YEO, **Geography of Mergers and Acquisitions in the Container Shipping Industry**, The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 29 Number 3 December 2013.
- KERMA Azzeddine, **Vers le réseau national des ports maritimes de commerce**, Revue Economie et Management, N° 11, Novembre 2012.
- Masato SHINOHARA, **Paradigm Shift in Maritime Transport**, The Asian Journal of Shipping and Logistics Volume 25 Number 1 June 2009.
- Oscar Alvarez-SanJaime, Pedro Cantos-Sanchez, Rafael Moner-Colonques, **Competition and horizontal integration in maritime freight transport**, Contents lists available at SciVerse Science Direct, Transportation Research Part E, 2013.
- Satefy and Shipping Review 2014 [en ligne], An Annual Review of Rrends and Developments in Shipping Losses and Safety ,sur: WWW.UNCTAD.COM, (consulté le 05 juin 2015).
- Spyros Niavis, Theodora Papatheochari, Theofilos Kyratsoulis, **Revealing the potential of maritime transport for 'Blue Economy' in the Adriatic-Ionian Region**, Case Studies on Transport Policy, Contents lists available at Science Direct, 2016.
- Satefy and Shipping Review 2018 [en ligne], An Annual Review of Rrends and Developments in Shipping Losses and Safety, sur: WWW.UNCTAD.COM, (consulté le 05 juin 2018).
- Elena Ramona TERZEA, **THE CONCEPT OF INTERNATIONAL TRADE AND MAIN CLASSIC THEORIES**, SEA-Practical Application of Science, Volume IV, Issue 2 (11), 2016.
- BOUMBALI Bachir, **Les échanges commerciaux en valeur Ajoutée : une nouvelle norme pour les statistiques du commerce international**, Revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques, N° 04 – 2013 .
- ¹- Halvor Schøyen, Clemet T. Bjorbæk, Kenn Steger-Jensen, **Measuring the contribution of logistics service delivery performance outcomes and deep-sea container liner connectivity on port efficiency**, Research in Transportation Business & Management, Contents lists available at Science Direct, 2018.
- ¹ - Azmat GANI, **The Logistics Performance Effect in International Trade**, Contents lists available at Science Direct, The Asian Journal of Shipping and Logistics, 2017.