

قسم: علوم تجارية.

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية

تخصص : مالية وتجارة دولية

بعنوان:

أهمية قطاع النقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية دراسة حالة الجزائر الفترة (2010-2018)

تحت إشراف:

د: عمر دهيني

من إعداد الطالبين:

➤ شعاب عيسى

➤ العمري الهجرسي

لجنة المناقشة:

الصفة	الجامعة	الرتبة	اسم ولقب الاستاذ
رئيسا	جامعة البويرة	أستاذ محاضر - أ-	د. مصباح بلقاسم
مشرفا	جامعة البويرة	أستاذ محاضر - أ-	د. دهيني عمر
مناقشا	جامعة البويرة	أستاذ محاضر - ب-	د. طحطاح أحمد



قسم: علوم تجارية.

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستري في العلوم التجارية
تخصص : مالية وتجارة دولية

بعنوان:

أهمية قطاع النقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية دراسة حالة الجزائر الفترة (2010-2018)

تحت إشراف :

د. عمر دهيني

من إعداد الطالبين:

➤ شعاب عيسى

➤ العمري هجرسي

لجنة المناقشة:

الصفة	الجامعة	الرتبة	اسم ولقب الاستاذ
رئيسا	جامعة البويرة	أستاذ محاضر - أ-	د. مصباح بلقاسم
مشرفا	جامعة البويرة	أستاذ محاضر - أ-	د. دهيني عمر
مناقشا	جامعة البويرة	أستاذ محاضر - ب-	د. طحطاح أحمد

شكر و عرفان

اللهم لك الشكر و لك الحمد حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه يليق بجلال وجهك و عظيم سلطانك أن وفقتنا لإنجاز هذا العمل، لك الحمد حتى ترضى و لك الحمد إذا رضيت و لك الحمد بعد الرضى ...

وبهذه المناسبة و عرفانا بالجميل نتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من:

- الدكتور "عمردهيبي" المشرف و الموجه لنا في هذا البحث، مشكور على المعلومات والتوجيهات الصائبة لنا ونصائحه و إرشاداته القيمة وتشجيعه المحفز
- السادة أعضاء "لجنة المناقشة" الذين خصوا جزءا من وقتهم لقراءة هذه المذكرة المتواضعة، و إعطائهم لملاحظات ستكون بلا شك مفيدة لنا في باقي مشوارنا العلمي.
- كذلك لا ننسى أن نشكر كل من قدم لنا يد المساعدة من أساتذة و أصدقاء.

إهداء

نهدي هذا العمل المتواضع إلى كل من الوالدين الكريمين إلى الأولاد و الإخوان
و إلى كل من ساعدنا في إنجازه من قريب أو بعيد.
دون أن ننسى الأساتذة الأفاضل و زملائنا طلبة ماستر تخصص مالية و تجارة دولية.
كما نهديه إلى كل الأحباب والأصحاب سدد الله خطاهم
وعوضهم الله عنا بأفضل من ذلك.

الملخص

ا. الملخص:

شهد العالم تطورا في التكنولوجيا و العولمة وشدة المنافسة في التجارة الخارجية، فاستحدثت أنظمة الإنتاج المتكاملة ، والتي تتطلب توافقا وتناغما بين أطراف السلسلة، فبرز النقل معززا بثورة المعلومات والاتصالات ونظام التحوية ونظام النقل متعدد الوسائط لتوصيل ، ولما كان النقل البحري يسعى لتغطية التجارة العالمية كانت له الأسبقية في ذلك، ظهر ذلك في النوعية والكمية التي شهدتها كل من وسائل النقل البحري والموانئ فتمخض عن هذا ولادة بيئة تنافسية عالمية ذات معالم جديدة، يستدعي تأطيرها بمجموعة من النظم والقوانين الدولية ومشاركة العديد من الهيئات والمنظمات العالمية لخدمة هذا النشاط والتأكيد على أهميته في تحقيق تطوير التجارة الخارجية .

والجزائر أحد بلدان العالم التي تحاول في إطار تنمية تجارتها الخارجية منذ استقلالها إلى تطوير قطاع النقل من خلال خلق مؤسسات اقتصادية متخصصة في ذلك، كما حاولت تطوير موانئها غير أنها لازالت تعاني ضعفا في التسيير و الاستغلال ، حيث مازالت موانئنا من الجيل الأول و لم يحدث لها تغيير رغم التطور التكنولوجي في هذا المجال ،و مازال على الحكومة الكثيرة من العمل من أجل تطوير أسطولها البحري و موانئها .

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، الموانئ، التجارة الخارجية.

II. Abstract:

The purpose of the study was to find out the impact of the empowerment contribution to

The world has witnessed a development in technology, globalization and intense competition in world trade. Integrated production systems, which require consensus and harmony between the parties to the chain, have highlighted transport, enhanced by the information and communications revolution, the transition system and the intermodal transport system to deliver. Since maritime transport has sought to cover world trade, this has taken precedence in the quality and quantity of both shipping and ports. This has resulted in the creation of a global competitive environment with new features, which calls for a set of international regulations and laws and the participation of many world bodies and organizations to serve this activity and to emphasize its importance in the development of foreign trade.

Algeria is one of the countries of the world that, as part of the development of its foreign trade since independence, has been trying to develop the transport sector through the creation of specialized economic institutions. It has also tried to develop its ports. However, it is still vulnerable to run and exploit. Our ports are still of the first generation and have not changed despite technological development in this area.

Keywords: shipping, ports, foreign trade.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

المحتوى	الصفحة
كلمة شكر	I
الإهداءات	II
الملخص	III
فهرس المحتويات	IV
فهرس الجداول	V
فهرس الأشكال	VI
مقدمة	أ...ث
الفصل الأول: عموميات حول النقل والنقل البحري. 1-16	
تمهيد .	02
المبحث الأول: ماهية النقل	03
المطلب الأول: تعريف النقل و مراحل تطوره	03
المطلب الثاني: أهمية النقل و العوامل المؤثرة فيه	04
المطلب الثالث: مكونات النقل و آثاره السلبية	05
المبحث الثاني: عموميات النقل البحري	07
المطلب الأول: مفهوم النقل البحري	07
المطلب الثاني: أهمية النقل البحري	07
المطلب الثالث: خصائص النقل البحري و مكوناته	09

12	المبحث الثالث: تكلفة و تسعير خدمات النقل البحري
12	المطلب الأول: تكلفة خدمات النقل البحري
13	المطلب الثاني: إيرادات خدمات النقل البحري
14	المطلب الثالث: تسعير خدمات النقل البحري
16	خلاصة
30-17	الفصل الثاني: الإطار النظري للتجارة الخارجية
18	تمهيد .
19	المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية
19	المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية
21	المطلب الثاني: أهمية التجارة الخارجية
22	المطلب الثالث: سياسات التجارة الخارجية
23	المبحث الثاني: نظريات التجارة الخارجية
23	المطلب الأول: النظريات الكلاسيكية في التجارة الخارجية
24	المطلب الثاني: النظرية النيو كلاسيكية في التجارة الخارجية
26	المطلب الثالث: النظريات الحديثة في التجارة الدولية
27	المبحث الثاني: أهمية النقل البحري في التجارة الخارجية
27	المطلب الأول: مشاكل التجارة الخارجية
29	المطلب الثاني: تأثير النقل البحري على التجارة الخارجية

فهرس المحتويات

30	خلاصة .
56 - 31	الفصل الثالث: واقع النقل البحري و مساهمته في تعزيز التجارة الخارجية في الجزائر (2010-2018)
32	تمهيد
33	مبحث الأول : تطور قطاع النقل البحري في الجزائر خلال فترة 2010 - 2018
33	المطلب الأول: التعريف بالموانئ التجارية الجزائرية
35	المطلب الثاني: دراسة تحليلية لقطاع النقل البحري في الجزائر (2010-2018)
40	المطلب الثالث : مشاكل الموانئ الجزائرية
41	المبحث الثاني: دور قطاع النقل في تطور التجارة الخارجية الجزائرية الفترة (2010 - 2018)
41	المطلب الأول : دراسة تحليلية لتطور التجارة الخارجية الجزائرية (2010 - 2018)
48	المطلب الثاني: حركة التجارة الخارجية عبر قطاع النقل البحري بالجزائر (2010 - 2018)
53	المطلب الثالث: تأثير النقل البحري على التجارة الخارجية
56	خلاصة
60-58	الخاتمة
64-62	قائمة المراجع

قوائم الجداول والأشكال

قائمة الجداول

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
01	الصادرات و الواردات السلع المنظورة	19
02	الصادرات و الواردات الخدمية غير منظورة	20
03	نظرية الميزة المطلقة	24
04	إنتاجية الهكتار بالطن في مصر و البرازيل	25
05	تطور حركة البضائع داخل الموانئ 2010-2018	35
06	حركة المسافرين عبر الموانئ الجزائرية	37
07	عدد السفن و الحمولة الإجمالية داخل الموانئ الجزائرية 2010 - 2016	38
08	المبادلات بالموانئ الجزائرية خلال سنة 2018	39
09	الهيكل السلعي للصادرات و الواردات الجزائرية للفترة (2010-2014)	41
10	الهيكل السلعي للصادرات و الواردات الجزائرية للفترة (2015-2018)	43
11	توزيع الصادرات حسب المناطق الجغرافية للفترة (2010-2014)	44
12	توزيع الصادرات حسب المناطق الجغرافي للفترة (2015-2018)	45
13	توزيع الواردات حسب المناطق الجغرافية للفترة 2010-2014	46
14	توزيع الواردات حسب المناطق الجغرافية للفترة 2015-2018	47
15	الميزان التجاري الجزائري للفترة 2010-2018	48
16	حركة البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية الجزائرية للفترة 2010-2016	50
17	حركة البضائع الواردة عبر الموانئ التجارية الجزائرية للفترة 2010-2016	51
18	حركة مجموع الصادرات و الواردات عبر الموانئ الجزائرية خلال 2016	52
19	كمية البضائع المنقولة عبر الموانئ الجزائرية مقارنة بقيمة الصادرات الواردات	53

قائمة الأشكال

الرقم	عنوان الشكل	الصفحة
01	تطور حركة البضائع 2010-2018	36
02	حركة مجموع الحمولة للسفن و الداخلة و الخارجة عبر الموانئ الجزائرية 2010-2016	38
03	تطور الصادرات الجزائرية لكل من مجموعة الاتحاد الأوربي ، المغرب العربي ، أمريكا اللاتينية و آسيا 2010-2018	45
04	تطور الصادرات الجزائرية لكل من مجموعة الاتحاد الأوربي ، أمريكا اللاتينية ، المغرب العربي و آسيا 2010-2018	47
05	الميزان التجاري الجزائري للفترة 2010-2018 الوحدة مليون دولار.	49
06	التمثيل البياني لحركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية للفترة (2010-2016)	50
07	التمثيل البياني لحركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية للفترة (2010-2016)	51
08	كمية البضائع المنقولة عبر الموانئ الجزائرية	54
09	قيمة الصادرات و الواردات الجزائرية عبر الموانئ الجزائرية	54

مقدمة

1. مقدمة:

يحاول الإنسان منذ القدم التنقل لقضاء حاجاته اليومية، لهذا احتاج إلى وسائل تساعد على ذلك فبدأ مشيا على قدميه ثم استعمل الحيوانات إلى حين اكتشاف وسائل النقل و بدأ في تطويرها مع مرور الزمن لازدياد حاجياته و تنوعها، فكان منها البري و الجوي والبحري .فساهم النقل في نشر الثقافات و السلع بين الشعوب و تسهيل حركة تنقل المسافرين .

و يعتبر النقل البحري أهم وسائل النقل و أحد ركائزها إذ يساهم ب 90% من حجم المبادلات التجارية الخارجية.

وبما أن الجزائر من الدول التي تملك موقعا استراتيجيا مطلا على البحر الأبيض المتوسط بشريط ساحلي 2148 كلم .فهي تسعى للاهتمام بهذا القطاع الهام (النقل البحري) ، من خلال تطوير موانئها و أسطولها البحري و تزويدهما بأحدث التكنولوجيا ، فقامت بضخ أموالا كبيرة لمواكبة زيادة حجم التجارة الكبيرة، كما أنشأت الشركة الوطنية للنقل البحري سنة 2004 التي تشرف على حوالي 13 ميناء ، واهتمت بالجانب القانوني و التقني المنظمين لنشاط النقل بغية تطوير حركة التطور الدولي و زيادة المنافسة في هذا المجال.

2. إشكالية البحث :

ومن خلال ما سبق تظهر مشكلة البحث في التساؤل الرئيسي التالي:

" ما مدى تأثير النقل البحري في الجزائر على التجارة الخارجية؟"

وعلى ضوء هذا التساؤل الرئيسي يمكن صياغة الأسئلة الفرعية التالية:

- (1) ما هو واقع النقل البحري بالجزائر؟
- (2) ما هو واقع التجارة الخارجية بالجزائر؟
- (3) ما مدى تأثير النقل البحري على التجارة الخارجية بالجزائر؟

3. فرضيات الدراسة:

للإجابة على التساؤلات المطروحة يمكن طرح الفرضيات التالية:

- (1) قطاع النقل البحري بالجزائر لا يساير التطورات التكنولوجية الحديثة .
- (2) تعاني التجارة الخارجية في الجزائر لارتباطها بالنفط.
- (3) لقطاع النقل البحري تأثير ايجابي على التجارة الخارجية.

4. دواعي اختيار موضوع البحث:

- الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري.
- أثر قطاع النقل البحري على نمو التجارة الخارجية.
- كما أن الموضوع له علاقة بالتخصص " تجارة دولية " .

5. أهمية البحث:

تتجلى أهمية البحث مما يكتسبه الموضوع من أهمية كبيرة في الاقتصاد الوطني، كما يعتبر النقل البحري أهم قطاع نقل إذ يساهم بأكثر من 90 % من حجم المبادلات الخارجية.

6. أهداف الدراسة:

- إبراز مختلف المفاهيم لقطاع النقل البحري .
- إبراز مختلف المفاهيم الخاصة بالتجارة الخارجية.
- إبراز أهمية النقل البحري المتطور في تنمية التجارة الخارجية .

7. حدود البحث:

تتمثل الحدود التي أجريت في إطارها هذه الدراسة فيما يلي:

- الحدود المكانية: تم التركيز عن النقل البحري الجزائري.
- الحدود الزمانية: تم حصر المجال الزمني في السنوات الممتدة بين 2010-2018

8. منهج المتبع:

تم في هذا البحث إتباع المنهج الوصفي في الدراسة لقطاع النقل و النقل البحري بإضافة إلى تباين دوره في تعزيز التجارة الخارجية الجزائرية .

9. صعوبات الدراسة:

- من بين العراقيل التي تم مواجهتها أثناء إعداد هذه الدراسة ما يلي:
- قلة المراجع من كتب وغيرها خاصة باللغة الأجنبية التي تتحدث عن النقل البحري الجزائري.
- صعوبة الحصول على الإحصائيات و التناقض فيما بينها.

10. الدراسات السابقة:

- دراسة ولد لغواطي سعيدة : دور النقل البحري في تحقيق التنمية الاقتصادية- دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري، مذكرة تخرج الماجستير في العلوم الاقتصادية. جامعة الجزائر ، هدف الدراسة

هو مدى تأثير نشاط النقل البحري للبضائع على بعض المؤشرات الاقتصادية؛ من أجل النهوض بالاقتصاد الوطني .

■ دراسة محمد سعد الفقي قنطازي أمينة شكيرو وسيلة : أداء النقل البحري و التجارة الخارجية في الجزائر . مقال في مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا 2023 هدف الدراسة هو إبراز أهمية النقل البحري المتطور ، الذي ينعكس تطوره من خلال أداء مؤشراتته باعتباره من أهم الأساليب التي تعتمد عليها التجارة الخارجية.و قد خلصت هذه الدراسة للنهوض بقطاعي النقل البحري و التجارة الخارجية .

11. هيكل الدراسة:

قمنا تقسيم البحث إلى ثلاث فصول:

- الفصل الأول: تم التطرق فيه إلى عموميات حول النقل و النقل البحري.
- الفصل الثاني: تناول الإطار النظري التجارة الخارجية.
- الفصل الثالث: خصص للدراسة تحليلية لواقع النقل البحري في الجزائر و مساهمته في تعزيز التجارة الخارجية الجزائرية 2010-2018.

الفصل الأول: عموميات حول النقل والنقل البحري

الفصل الأول: عموميات حول النقل و النقل البحري.

تمهيد:

إن التطور الذي شهده قطاع النقل عبر الزمن نتيجة التطور التكنولوجي الكبير أدى إلى تغيير في وسائله و هياكله. حيث يعد النقل عموما و النقل البحري خصوصا من أهم المؤشرات التي يتم الحكم بها على تقدم الدول من تخلفها. لما يؤمنه من حركة و فعالية للاقتصاد و المجتمع. لهذا يقول كيبلينغ "إن النقل هو الحضارة".

وانطلاقا من ذلك، تم تقسيم هذا الفصل وفقا لما يلي :

المبحث الأول: ماهية النقل.

المبحث الثاني: أساسيات النقل البحري.

المبحث الثالث: تكلفة و تسعير خدمات النقل البحري.

المبحث الأول: ماهية النقل

منذ القدم يحاول الإنسان تطوير و سائل تنقله لقضاء مختلف حاجاته ورغباته، فكان من بين ركائز اهتماماته. و في هذا المبحث نحاول التطرق لمفهوم النقل و تطوره ،أنواعه ومكوناته.

المطلب الأول: تعريف النقل و مراحل تطوره.

سننظر من خلاله إلى تعريف النقل و أهم المراحل التي أدت إلى تطوره.

1- تعريف النقل : تعددت تعاريف النقل والذي ببساطة يعني الانتقال من مكان إلى آخر .

و قد عرفه شيري على انه : " وسائط مهمتها نقل الأشخاص و البضائع على شبكة الطرقات "¹ و عرفه روينسون على أنه " وسيلة مادية حوى مجموعة من التقنيات المسطرة من أجل نقل الأشخاص أو البضائع "²

فمن خلال التعريفين السالفي الذكر يمكن القول أن النقل عبارة عن منفعة يمكن من خلاله تحويل للبضاعة أو الأشخاص، باستعمال مركبة أي كان نوعها تتم كل ذلك بواسطة شخص طبيعي أو معنوي

2- مرحل تطور النقل:

منذ وجود الإنسان على سطح الأرض كان ينتقل من مكان إلى آخر على قدميه و استخدم الحيوانات التي ما تزال وسيلة نقل في بعض مناطق العالم، وبدا يطور أدوات التنقل مع ازدياد حاجاته فاكتشف القارب و استفاد من قوة الطبيعة ليطوعها مكتشفا الشراع، إلا أن اكتشاف العجلة أحدث ثورة في مجال النقل، غير أن الإنسان بقي يبذل جهدا كبيرا في تحريك هذه الوسائل (الشراع و العجلة).

ومع بداية القرن 19 ميلادي و ظهور الثورة الصناعية، قامت السفن البخارية و القاطرات البخارية بمهمة النقل، و نظرا للتطور المتسارع صنعت آلات الاحتراق الداخلي بفضل بريطانيا أم الثورة الصناعية ، ثم تلاه تحسين الطرق و اختراع السيارات ، ثم استخدمت الإطارات الهوائية عام 1888 و في سنة 1954 تم اختراع أول غواصة تستخدم الطاقة النووية.³

كما أن أول النقل محاولة للتطبيق بالبالون كللت بالنجاح كان في 18 أوت 1709 قام بها مارتوميدي، و بقي التطور في المجال النقل الجوي حتى تم اختراع نموذج طائرة من طرف الأخوان رايت سنة 1903 ، لتستخدم الطائرة النفاثة عام 1931.

ثم تمكن من الوصول إلى القمر وكان أول إرسال لمركبة فضائية لتدور حول الأرض سنة 1957، و بعده تم إرسال أول سفينة تهبط على سطح القمر سنة 1964 " ranger " .

¹ محمود جواد عباس شبع، واقع النقل في مدينة النجف الأشرف، بحث منشور في مجلة " آداب الكوفة " العممية المحكمة، العدد السادس،

العراق، 2010 ص1

² Ziv Jean Claude et Napoléon Charles. **Le transport urbain. France**, Dunod, 1981. P1

³ ردينة عثمان يوسف ، إدارة خدمات النقل الجوي ، دار المناهج للنشر و التوزيع ، عمان ، الأردن ، 2009 ص 198

الفصل الأول: عموميات حول النقل و النقل البحري.

المطلب الثاني: أهمية النقل و العوامل المؤثرة فيه.

هناك عدة عوامل تؤثر على النقل، سواء بالإيجاب أو السلب، كما لا يخفى انه للنقل فوائد عدة و هي:

1- العوامل المؤثرة على النقل: هناك عاملين أساسيين لهما تأثير مباشر على النقل .

1. العوامل الطبيعية : و تشمل

➤ الموقع الجغرافي :

تختلف دول العالم من حيث أهمية الموقع الجغرافي، فبعضها متميز سهل عليها الاتصال بالعالم الخارجي، حيث نجد دولا عبارة عن جزر بحرية كبريطانيا مما جعلها قوة بحرية، و تملك بعض الدول الأخرى جبهات بحرية مختلفة كفرنسا ما وسع دائرة النشاط التجاري و الاستقلال الاقتصادي.

في حين نجد دولا أخرى معزولة صعب عليها الاتصال بالعالم الخارجي لهذا سميت هذه الدول بالدول الحبيسة كالنمسا وتشاد و البارغواي.

فالموقع الجغرافي للإقليم له تأثير واضح على طرق النقل المختلفة التي تربطه بالعالم الخارجي.

➤ التركيبة الجيولوجية :

يظهر تأثيره جليا في شق الطرق و السكك الحديدية ، فنجد التربة الصلبة ييسر فيها إنشاء الطرق و هي لا تحتاج الصيانة شكل دوري ، والطرق التي تنشأ فوق الأراضي الصخرية أكثر الطرق تكليفا لكن لا تحتاج صيانة دورية .

➤ المناخ :

تتأثر شبكة الطرق بعدة عوامل مناخية كتساقط الثلوج و الضباب الكثيف، مما يؤثر على حركة الملاحة

العوامل البشرية:

لعل أهم تأثير للعنصر البشري هو في جغرافيا النقل:

➤ توزيع السكان :

إن حجم السكان له علاقة بكثافة شبكات النقل، فنجد في أوروبا تكون الكثافة السكانية مرتفعة غربا بشكل ظاهر، فنجد كثافة عالية لشبكات نقل مختلفة لتتناقص كلما اتجهنا نحو الشمال و الشرق ، وهذا ينطبق على بقية دول العالم . فالكثافة السكانية المرتفعة يتبعه كثافة في شبكات النقل .

➤ التطور التكنولوجي :إن التطور التكنولوجي المتسارع أثر على تطور النقل و شبكاته، ففي مجال

النقل البري على الطرق نجد حدوث تطورا كبيرا في صناعة السيارات و تم إدخال الطاقة البديلة للحد من التلوث البيئي. أما في مجال النقل بالسكك الحديدية ارتفعت كفاءات القطارات .

2- أهمية النقل :

- يعتبر النقل حلقة وصل بين مختلف النشاطات الاقتصادية (زراعية، صناعية، تجارية....) و تطوير أي منظومة اقتصادية وتنميتها يجب سبقة بتطوير و رفع كفاءة النقل. و إن للنقل دور مهم في التنمية الاقتصادية لأي منطقة جغرافية سواء كانت دولة أو إقليم أو مدينة لدفع التنمية الاقتصادية تعمل على الاستثمار في تطوير و تحسين النقل لان مثل هذه الاستثمارات مهمة في التنمية الاقتصادية
- يسهل النقل في تسير حركة السلع خاصة الأجنبية مما يساهم في رفع مستوى الرفاهية.¹
- يساهم النقل في رفع المستوى المعيشي.
- إيصال المواد الأولية من مكان إنتاجها إلى المصانع و أماكن تحويلها.
- يساهم النقل في توفير مناصب شغل في مختلف الوظائف (سائقين، مضيفين للطائرات...)
- يساعد النقل على تقريب الشعوب من بعضها البعض من خلال التعرف على مختلف الثقافات والمنتجات.

المطلب الثالث :مكونات النقل و آثاره السلبية.

1- مكونات النقل

هناك عدة عناصر تعد عملا أساسيا في عملية النقل حيث يتكون من :

1. **وسيلة النقل:** هي كل ما يستعمل في عملية النقل و شهدت تطورا كبيرا نتيجة التطور التكنولوجي²
2. **قوة الدفع:** و هي أنواع تطورت بمرور الزمن إلا أنها مازالت تستعمل كلها
- 1-2 **قوة الدفع البيولوجية:** حيث يستعمل فيها القوة الذاتية للإنسان و الحيوان
- 2-2 **قوة الدفع الطبيعية:** و يتم فيها استخدام قوى الطبيعة من رياح و مياه لتحريك السفن .
- 2-3 **قوة الدفع الميكانيكية:** بدايتها كان باستخدام الطاقة البخارية لتطور إلى غاية استعمال مختلف مصادر الطاقة .

3. **الطريق:** و هو المسار الذي تتوقف عليه حركة وسيلة النقل، وهو نوعان طريق طبيعي وطريق صناعي. فالطريق الطبيعي هو الذي يكون مجهزا طبيعيا دون أية استثمارات لإنشائه، ولا يحتاج إلى نفقات صيانة مما يجعله أرخص الطرق، ويتمثل هذا النوع من الطرق بنسبة قليلة من شبكة الطرقات في الوسط البري مقارنة بما يشكله بينما يتمثل الطريق الصناعي في كل الطرق التي وضعتها يد الإنسان على سطح الأرض، بحيث تتطلب هذه الطرق في إنشائها استثمارات ضخمة.

¹ غلاب محمد، النقل الحضري، مذكرة تخرج لنيل ماستر تسيير مدن والتنمية المستدامة، معهد تسيير التقنيات الحضرية والتعمير، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، الجزائر، 2016 ص 7

² سليم بوقنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي "دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة"، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري بقسنطينة، الجزائر 2005 ص 69

الفصل الأول: عموميات حول النقل و النقل البحري.

مع بقائها في حاجة دائمة إلى صيانة ويتأثر انجازها وتصميمها بالطبيعة الجغرافية التي يقام عليها الطريق، وتنقسم شبكة الطرق البرية إلى قسمين هما:

3-1 طرق السيارات: تصنف طرق السيارات لعدة اعتبارات كحجم المرور ووظيفة الطريق وأهميته، ونميز في ذلك عدة أنواع للطرق أهمها (الطرق الدولية، الطرق الوطنية، الطرق الولائية، الطرق البلدية، المسالك الريفية، الطريق السيار).

3-2 السكك الحديدية: تعود التطورات التي طرأت على النقل السككي من سرعة وحمولة إلى تحسين الطريق الحديدي وسلمته، ففي بداية عصر السكك الحديدية كان وزن المتر الواحد من القضيب الحديدي المستخدم في الطريق الحديدي 20 كيلوغرام، وأصبح الآن 50 كيلوغرام وهو ما زاد الأمر كلفة. كما يوجد اختلاف في أنواع الخطوط الحديدي المستخدمة بالعالم من حيث المقاييس، أي المسافة الفاصلة بين زوج من سكة الحديد، والتي يتم حسابها عن طريق البعد بين الحواف الداخلية لرأس السكة، ونميز في ذلك وجود ثلاثة مقاييس في العالم وهي¹:

- السكة الضيقة : ويبلغ اتساع قضبانها 1.06 مترا.

- السكة العادية : ويبلغ اتساع قضبانها 1.43 مترا.

- السكة العريضة : ويبلغ اتساع قضبانها 1.6 مترا.

4. الموانئ: تعد الموانئ العامل الرئيسي في القيام بعملية النقل البحري والأداة الرئيسية التي تؤثر في العلاقات التبادلية للتجارة الخارجية بين الدول، وتعتبر عملية إنشاء الموانئ من المشاريع الضخمة التي تتطلب رؤوس أموال كبيرة ووسائل تقنية متطورة، ولا يمكن إنشاء ميناء إلا إذا كانت الظروف الطبيعية مهيأة لذلك.

5. المطارات: يعد المطار من المستلزمات الأساسية لسلامة الطيران ومن شأنه تيسير مهمة طاقم الطائرة ومستعمليها وتشبه حاجة الطائرة للمطار حاجة القطار للسكة الحديدية أو حاجة السفن للموانئ.

2- آثاره السلبية

- الضجيج المرتفع في المد الذي يتسبب في إرهاق الناس .
- ارتفاع درجات التلوث البيئي في جل مناطق العالم، فمعظم وسائل النقل تعتمد على المشتقات النفطية الذي يتسبب في انبعاث بعض الغازات السامة الضارة.
- الازدحام المروري الذي يعيق الناس للوصول في الأوقات المناسبة.
- حوادث المرور المتزايدة سبب في حالات وفيات و إعاقات كثيرة. نتيجة إهمال السائقين وعدم احترام إشارات المرور

¹ حميد الطفيلي، جغرافية المواصلات والاتصالات، دار المنهل اللبناني، لبنان، 2009، ص 80

الفصل الأول: عموميات حول النقل و النقل البحري.

➤ الاعتماد على وسائل النقل يقلل من حركة البشر مما يسبب في الموت المفاجئ

➤ ارتفاع تكلفة النقل نتيجة ارتفاع المشتقات النفطية .

المبحث الثاني: عموميات حول النقل البحري.

شهد قطاع النقل البحري تطوراً كبيراً في وسائله و هياكله و أحدث الوسائل التكنولوجية.

المطلب الأول: ماهية النقل البحري.

تعددت تعريفات النقل البحري، والتي سنتناولها بالتفصيل في مطلبنا هذا.

تعريف النقل البحري: يعرف موريي صناعة النقل البحري بأنها "الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة و تضم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثل ملاك السفن، الموانئ البحرية، البنوك البحرية سماسرة السفن، التوكيلات الملاحية و شركات الشحن و التفريغ والتخزين".¹

➤ عرف النقل البحري بأنه "صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى".²

➤ و قد تم تعريفه من المحاور الرئيسية التي تساهم في تقديم خدمات النقل البحري، وتضم كل من السفينة و ساحات بنائها و السماسرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، إضافة إلى الموانئ البحرية و شركات الشحن و التفريغ وكل ما يرتبط بنشاطها من نقل و تخزين بالإضافة إلى شركات التأمين البحري.³

و في السنوات الأخيرة تطور النقل البحري و ذلك نتيجة تطور التجارة الدولية حيث تعتمد هذه الأخيرة على 85 % من حركة النقل البحري.

المطلب الثاني: أهمية النقل البحري .

ما يقارب عن 85 % من مجمل التجارة العالمية في كل أنحاء العالم. و تظهر أهميته في تسهيل عملية التجارة الخارجية التي تحدثها الموانئ المزودة بأحدث الوسائل و الأدوات الفنية فهو أكفأ السبل و أقلها كلفة لنقل البضائع على الصعيد العالمي كونه يتيح خدمات يُعتمد منخفضة الكلفة . و يمكن اختصار جزء من أهمية النقل البحري في النقاط التالية:⁴

➤ نشاط النقل البحري يعد نشاطاً مكمل لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى (الصناعي والزراعي و السياحي) فهو الذي يمدّها بمدخلاتها اللازمة كما يساهم بنقل مخرجاتها إلى الأسواق العالمية.

¹ محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، مصر، 1998

² مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان ، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا ،السودان، 2008 ص 7

³ سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ،الدار الجامعية ، الإسكندرية ، مصر 2003 ص 39 .

⁴ سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل "دراسة تمهيدية"، الدار الجامعية، مصر، 2002-2003 ص 37

الفصل الأول: عموميات حول النقل و النقل البحري.

- هو وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل الدولي حيث نجد حوالي ثلاثة أرباع التجارة الدولية تنقل عبر البحر، ويلقى اهتمام العالم مثل ما تلقاه حركة التجارة العالمية فبدونه تتوقف التجارة العالمية
- هو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية و قد زاد من هذه المكانة للنقل البحري نجاح و انتشار النقل بالحاويات¹
- تعد صناعة النقل البحري من المحاور الأساسية لتوطين الصناعات الأخرى و تحديد مواقع الإنتاج و مراكز التوزيع، حيث تلعب دورا مباشرا في تحديد قيمة السلع و الخدمات، في جانبي العرض والطلب، فتأثيرها على الطلب لا يقتصر على خلق المنفعة المكانية فقط و إنما يتعداه إلى التأثير على حجم الطلب الكلي من خلال سعر السلعة، أما تأثير النقل البحري على جانب العرض فيتضح من خلال تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق وزيادة كمياتها عن نقلها بحرا و بأحجام كبيرة و تكاليف منخفضة إذا ما قورنت بوسائل النقل الأخرى.
- إن قياس مدى تحضر الأمم أصبح يقاس بمدى تطورها في وسائل الاتصال والنقل، حيث أصبح النقل هو المدخل الأساسي للولوج لبوابة القرن الحاد والعشرين في ظل العولمة "
- لا يتوقف على تقديم صادر جديد، وعلى سياسة تسويقية ناجحة و إنما يتوج هذا العمل بتوافر خدمات ملحية متقدمة تساهم في رفع معدلات الأداء المستهدف.
- إن وجود سفن وطنية تعمل في خطوط الملحة المعينة يعمل على تشجيع وتنمية الصادرات، إذ أن كفاءة نشاط الصادرات لا يتوقف على تقديم صادر جديد، وعلى سياسة تسويقية ناجحة و إنما يتوج هذا العمل بتوافر خدمات ملحية متقدمة تساهم في رفع معدلات الأداء المستهدف.
- إن تأمين الصادرات و الواردات خلال فترة الحروب يعتمد بصورة كبيرة على مدى توفر خدمات النقل البحري الوطني، و الدليل أن الدول المشاركة في الحرب العالمية الثانية استخدمت أساطيلها التجارية لعملية إمداد الجيوش و ترتب على ذلك انخفاض كمية السفن العاملة في مجال نقل التجارة، مما أثر سلبا على حجم التجارة الخارجية في بعض الدول.

¹ حمادة فريد منصور ،مقدمة في اقتصاديات النقل ، مركز الإسكندرية للكتاب ، الإسكندرية ،مصر، 1998 ص 411

المطلب الثالث: خصائص النقل البحري و مكوناته .

إن أنشطة قطاع النقل البحري ذات طبيعة خاصة تميزها عن غيرها في المشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى، و يرجع ذلك إلى الطبيعة الخاصة التي تميزه، حيث أنه يتأثر بدرجة كبيرة بعوامل الطبيعة (المناخ و البحر و غيره).

1- خصائص النقل البحري:

2- يمكن القول إن قطاع النقل البحري يتميز بما يلي :

➤ ارتفاع تكاليف صناعة النقل البحري:¹

توصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية ذات مستوى تكنولوجي رفيع وهذا يعتمد على كثافة رأسمالية عالية مقارنة بصناعة النقل الأخرى، إضافة إلى ضرورة توفير وسائل اتصال لبقاء السفينة بعيدة عن اليابسة لمدة زمنية طويلة، و كذلك أهمية توفر أماكن للإعاشة و التخزين. وهذا ما يؤدي إلى ارتفاع تكاليف صناعة السفن .

➤ صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين و تكلفتها غير قابلة للتجزئة:

تتميز صناعة النقل البحري بعدم قابليتها للتخزين شأنها في ذلك شأن سائر خدمات قطاع النقل الأخرى، حيث يتم تقديم الخدمة بصورة متتابعة و مستقلة من حيث الزمن و حيز النقل. و عند حساب تكاليف صناعة النقل البحري يجب النظر إليها كاملة، بصورة تمكن من حسابها لأنها تمثل تكاليف صناعة النقل البحري .

➤ أهمية الزمن وقيمة المعلومات:

إن اختصار الزمن ذو أهمية كبيرة في كفاءة خدمات النقل البحري، و زيادة إنتاجيتها نسبة لزيادة الطلب عليها، وهذا الأمر ينبغي أخذه بالحسبان عند دراسة و تقييم جدوى مشروعات تلك الصناعة و الفنون الإنتاجية المستخدمة فيها. كما أن هذه الدراسة و التقييم لابد أن يقوم على قاعدة بيانات و معلومات كافية و صحيحة تساعد على رسم الدراسة وتحديد القرار المتخذ بناء عليها، فمن خصائص ومميزات صناعة النقل البحري أهمية اختصار الزمن الذي يعد عنصرا أساسيا.

➤ النقل البحري صناعة دولية:

يتسم صناعة النقل البحري بأنها صناعة دولية غير خاضعة للمنافسة المتكافئة، حيث تمتلك الدول التي تطل على البحار سفنا لنقل البضائع و تستأجر ما يفيض عن حاجتها لمختلف دول العالم.

➤ استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري:

تعتمد صناعة النقل البحري على التقدم التكنولوجي، و قد انعكس على تطوير صناعة السفن و طرق عملها. فقد تطور النقل البحري بصورة متتابعة للتطور الذي يحدث في الفنون التكنولوجية المتعلقة بصناعة، فقد

¹ احمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل و المواصلات، دار الفكر العربي للطباعة و النشر، الإسكندرية، مصر، 2003 ص 115

الفصل الأول: عموميات حول النقل و النقل البحري.

تطور النقل البحري بصورة متتابعة للتطور الذي يحدث في الفنون التكنولوجية المتعلقة بصناعة النقل البحري.

1

➤ طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري:

من المعروف أن حياة السفينة تتراوح ما بين 25-30 سنة و كذلك العمر الإنتاجي للموانئ البحرية و الممرات الملحية الذي يصل إلى أكثر من مائة عام وهذا خلاف مشروعات النقل الأخرى مثل الجوي أو البري. وهذا ما فرض على القائمين على أمر النقل البحري بالالتزام و إتباع الطرق العلمية في مجال الاستثمار فيه، فالتخطيط السليم و دراسات الجدوى المتخصصة من أجل تجنب المجتمعات إهدار مواردها.

➤ ارتباط صناعة النقل البحري بالسياسة الخارجية للدول:

السياسة الخارجية للدولة و مواقفها من القضايا العالمية يلعب دورا كبيرا في عملية تنشيط القطاع، من خلال تبادل المصالح المشتركة، حيث تتمكن الدولة من التصدير و الاستيراد و التعامل مع كل دول العالم و ذلك بحكم علاقتها السياسية الجيدة، التي تجعل آخرين يطلبون خدماتها من استئجار للسفن أو الموانئ و غير ذلك من الخدمات البحرية. بالإضافة إلى ما سبق فإن حسن العلاقات الخارجية يمكن الدولة من الحصول على أهم مقومات صناعة النقل البحري وهي رأس المال و مدخلات الإنتاج التي تتطلبها هذه الصناعة والتي تحتكرها دول معينة.

➤ العمل على زيادة العرض السلعي:

إن النقل البحري له قدرة كبيرة على نقل آلاف الأطنان من البضائع و السلع مصدرة كانت أم مستوردة و ذلك خلال رحلة واحدة و بتكاليف أقل إذا ما قورنت مع وسائل نقل أخرى مما ينجر عن ذلك زيادة الكميات المعروضة من السلع والخدمات بالأسواق و الأماكن التي تنقل إليها مع انخفاض في مستوى سعرها لوهرتها و تكاليف نقلها المنخفضة مما يؤدي إلى زيادة الطلب عليها.

3- مكونات النقل البحري:

تعد السفن الركيزة الأساسية لعملية النقل البحري، غير انه لا يعني أن البلدان التي لا تملك السفن لا تشارك في صناعة النقل. و هناك العديد من المؤسسات و الهيئات يرتبط نشاطها بخدمات النقل البحري بحيث تتشابه مصالحها في صناعة النقل البحري. و من بين هاته الهيئات:

➤ شركات الملاحة البحرية:

تعتبر مكونا أساسيا في صناعة النقل البحري، تقوم بنقل الحمولات من صادرات و واردات على خطوط الملاحة المختلفة يتنوع نشاطها على نقل ما يلي: البترول و مشتقاته، البضائع، خدمات نقل الركاب و تشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة². الغرض من إنشاء هذه الشركات هو امتلاك أسطول يساهم في نقل التجارة

¹ بلال شاكور ياسين، مفاهيم النقل البحري، مطبعة الهلال، الكويت، 2001، ص 56.

² مصطفى أحمد حمد، مرجع سبق ذكره، ص 35.

الفصل الأول: عموميات حول النقل و النقل البحري.

الخارجية للدول، يمكن الاعتماد عليه و التغلب على حالات الحصار الاقتصادي أثناء الحرب أو حتى في الظروف العادية حيث يخلص الدول من الهيمنة و السيطرة و التحكم بواسطة دول أخرى، و تختلف شركات الملاحة البحرية من حيث النشاط الذي تمارسه و الذي يتوقف على نوعية السفن التي تمتلكها الشركة. و تبعا لذلك يكون نشاط شركات الملاحة، و يقوم الأسطول البحري بربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك علما بان ثلاثة أرباع التجارة الدولية يتم نقلها بحرا مع مراعاة أن تكلفة النقل البحري ما زالت أرخص من غيرها. و بذلك تسعى حكومات الدول المتطورة و النامية للتوسع في امتلاك الأساطيل التجارية، حيث تضع القوانين و التشريعات التي بموجبها يمكن للشاحنين الوطنيين من استخدام جزء من حمولتها، أو تقديم منح مالية للأساطيل التي تعمل تحت حماية الصناعات الناشئة . إن وجود هذا النوع من الشركات يعتبر ذو أهمية قصوى لاقتصاديات الدول عامة و البلدان النامية خاصة لأن الاعتماد على النقل البحري الوطني يعتبر أحد مطالب تحقيق الاستقلال الاقتصادي و السياسي.

➤ الموانئ البحرية:

تعد دعامة تقوم عليها صناعة النقل البحري و يعود هذا لدورها في تقديم التسهيلات اللازمة للسفن فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل أو النقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط، حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحرا و المنقولة برا¹. و النقل المخترق يهدف إلى تقليل تكلفة النقل الفعلية و التي تشمل كلفة النقل بالسفن من خلل إيجارها و أثناء مكوئها بالموانئ إضافة إلى النقل البري و ذلك على أساس أن تكون فترة مكوث السفن بالموانئ، أقل ما يكون لما له من آثار على ميزان المدفوعات من حيث غرامة التأخير التي يدفعها الميناء للسفن الأجنبية و كذلك سرعة تداول البضائع بالميناء، و يؤثر ذلك على خطط التنمية الاقتصادية، و هذا ما يعني أن الموانئ البحرية تؤثر على معدلات النمو الاقتصادي و على القيمة المضافة و على ميزان المدفوعات، كما تؤثر على العمالة و تتعدد و تتنوع التسهيلات التي تقدمها الموانئ البحرية حسب نوعية وطبيعة الموانئ و الوظائف التي تؤديها اتجاه النقل البحري.

➤ شركات الشحن والتفريغ: لها نشاطات متنوعة كالشحن والتفريغ و النقل و التخزين، وأهم مهامها:²

- شحن و تفريغ البضائع من صادرات و واردات .
- تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن و التفريغ مثل تأجير الوحدات البحرية للغير و تأجير معدات الشحن والتفريغ.

➤ ترسانة بناء وإصلاح السفن:

يتخصص نشاطها في الطاقة الإنتاجية و ضمان استمرار أداء السفن لمهامها في نقل الحمولات المختلفة، حيث يتنوع نشاطها بين بناء و إصلاح السفن بنوعها الخدمية و التجارية، لتضيف الترسانة البحرية سفنا جديدا للأسطول

¹ محسن جابر عبود، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، دار وجيدة للنشر، عمان 2002، ص 110.

² د . سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 44

الفصل الأول: عموميات حول النقل و النقل البحري.

البحري ، كما لها إسهامات كبيرة في إصلاح السفن و بناء السفن الحربية و سفن الصيد ... الخ . و كذلك إعداد دراسات و تصميمات تنفيذية وإجراء التجارب الأولية للتشغيل.

➤ مشروعات التوكيلات الملاحية:

- القيام بدور الوكيل عن أصحاب السفن الأجنبية و تجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول.

- تولي مهمة تنفيذ كافة الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية و ذلك لدى السلطات المحلية باعتبار تلك الشركات ممثلة للسفن الأجنبية فتقوم بتنفيذ كافة التعليمات الخاصة بالسفن.

المبحث الثالث : تكلفة وتسعير خدمات النقل البحري.

يختلف الباحثون و الاقتصاديون على تصنيف التكاليف، ويرجع هذا الخلاف إلى الأغراض التي تنفق فيها هذه التكاليف.

المطلب الأول : تكلفة خدمات النقل البحري

نعني بتكاليف النقل مجموع النفقات التي تتحملها الوحدة الإنتاجية سواء كانت تكاليف ثابتة (عناصر رؤوس الأموال)، أو تكاليف متغيرة (مرتبطة بالعمليات التشغيلية). حيث تتباين وفق حجم و طبيعة الإنتاج ، و تتميز هذه التكاليف بمجموعة من الخصائص¹:

- 1-ارتفاع التكاليف الثابتة ، و ذلك نتيجة الإنشاءات الكبيرة التي تمدد لعشرات السنين كبناء الموانئ، السفن.
- 2-تواصل ارتفاع التكاليف الثابتة ، حيث يجب تدعيم السفن و الموانئ بالتطورات التكنولوجية اللازمة.
- 3-صعوبة تجزئة التكلفة وعدم قابليتها للتخزين، و ذلك لطبيعة الخدمة المقدمة عبر وسائط النقل البحري وارتباطها بالأبعاد الزمنية والمكانية للرحلة البحرية وظروفها ومحدداتها لذلك يصعب تخزين تكلفتها ويتم استهلاك الخدمة بمجرد توفيرها وتكلفة خدمة النقل البحري بذلك تعتبر تكلفة غير قابلة للتخزين.
- 4- تأثير الظروف البيئية على تكاليف النقل البحري ، مثل تكاليف الموانئ و بفترة مكوث السفن بالموانئ.

- أنواع التكلفة في النقل البحري: وهي

➤ التكاليف المباشرة: و هي ترتبط مباشرة بالرحلة البحرية ولها صلة أساسية بالتشغيل

كنفقات الوقود و التأمين و الاستئجار... الخ حتى تتمكن السفينة من أداء وظيفتها.²

➤ التكاليف غير المباشرة: تتمثل في النفقات التي تدفع بصفة غير مباشرة عند سير الرحلة البحرية للسفينة،

ويصعب تحديد نصيب الوحدة المنتجة منها، وتتضمن عادة عناصر تكاليف الشحن والتفريغ وتكاليف التغليف ومعدات المناولة ونفقات التدريب وغيرها.³

¹ ناصر نور الدين عبد اللطيف، محاسبة التكاليف في قطاع النقل البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2008 ص 138 .

² حمد سلمان المشوخي، مرجع سبق ذكره، ص 568.

³ ربعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مذكره مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع التخطيط، جامعة الجزائر، الجزائر، 1999، ص 275

الفصل الأول: عموميات حول النقل و النقل البحري.

التكاليف البيئية الإضافية: وهي مرتبطة بالمتغيرات البيئية، ومن أهم عناصرها :

➤ **التكاليف الثابتة:** هي تكاليف لا تتأثر بالمسافة أو حجم البضائع المنقولة، أي تكاليف لا تتغير بحجم نشاط المشروع ، أهم عناصرها :¹

- رأس المال.
 - تكلفة الطرق والموانئ.
 - أقساط الإهلاك.
 - أجور الأطقم والإداريين.
- **التكاليف المتغيرة :** وهي تكاليف تكون مرتبطة بتشغيل الرحلة البحرية كتكلفة الوقود والزيوت...الخ، أي تكاليف تتغير مع التغير في حجم النشاط.

➤ **التكاليف المختلطة:** هي تكاليف جزء منها يتغير بتغير حجم النشاط و جزء آخر ثابت.

- **عناصر التكاليف في قطاع النقل البحري :**

- تكاليف التزود بالوقود.
- تكاليف الشحن والتفريغ.
- تكلفة مرتبات و أجور أطقم السفينة .
- تكاليف الصيانة والإصلاح.
- تكاليف أقساط التأمين .
- تكاليف الإهلاك.

المطلب الثاني: إيرادات خدمات النقل البحري.

هي مجموع الرسوم المفروضة على السفن البحرية و البضائع المنقولة عبر السفن و هي العوائد الرئيسية و المصدر الأساسي للدخل، و تحقق الإيرادات بالنسبة للموانئ البحرية، و تتعدد أنواع الرسوم التي يتم فرضها في جميع الموانئ حسب نوعية الخدمات المقدمة و كذلك حسب موقع الميناء و وأهميته التجارية و الاقتصادية ، ومنه يمكن تقسيم أصناف الرسوم التي تفرضها هيئات الموانئ حسب الخدمات إلى صنفين :

➤ **الرسوم المفروضة على السفن البحرية:**

هي رسوم الميناء ورسوم الرصيف ورسوم القطر والإنارة ورسوم الرباط، هي من أنواع الرسوم التي تقوم بتحصيلها الموانئ من ملاك السفن البحرية، وهذه الرسوم تعتبر إجبارية تتحملها كافة السفن التي تستعمل الميناء مع مراعاة أمور أهمها:²

¹ محمد محمود يوسف، الإدارة الإستراتيجية لتكاليف النقل ودورها في تنمية حركة التجارة العربية البيئية، بحوث و دراسات المنظمة العربية للتنمية

الإدارية، مصر، 2004 ص 24

² ناصر نور الدين عبد اللطيف، محاسبة التكاليف في قطاع النقل البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2008 ص 368

الفصل الأول: عموميات حول النقل و النقل البحري.

- اختلاف أسعار ونسب هذه الرسوم من ميناء لآخر وفقا للموقع.
- قد يتم منح بعض الامتيازات أو الإعفاءات الخاصة للسفن الساحلية أو سفن دول مجاورة أو التزود بالوقود وغيرها.
- قد يتحمل ملاك السفن بالإضافة إلى الرسوم السابقة رسوم جمركية.
- قد يتحمل ملاك السفن رسوم أخرى رسوم إزالة القمامة والفضلات ورسوم الأحواض الجافة.
- يتحمل ملاك السفن تكاليف عمال الشحن والتفريغ الذين يعملون في سطح السفينة أو دخل عنابرها، أما تكاليف عمال الشحن والتفريغ الذين يباشرون أعمالهم على الرصيف فيتحمل تكاليفهم المصدر أو المستورد.

➤ الرسوم المفروضة على البضائع:

يتم فرض الرسوم على البضائع، استنادا إلى قوائم أسعار أو تعريفات الرسوم التي تفرضها هيئة الميناء بكل دولة على البضائع المتداولة، وفقا لبيانات تفصيلية عن أسعار الرسوم الواجب تطبيقها على كل نوع من أنواع البضائع، أي أن تلك القوائم تشمل رسوم محددة تفرض على بضائع محددة وفقا لنوع تلك البضائع، كما قد تختلف أسعار الرسوم المقررة على البضائع الواردة عن تلك الرسوم المقررة على البضائع الصادرة، كما يتحمل المستوردون والمصدرون أيضا الرسوم المقررة نظير استخدام المخازن المملوكة لهيئة الميناء.

المطلب الثالث: تسعير خدمات النقل البحري.

تسعير خدمات النقل هي تحويل الخدمات المقدمة إلى نقود، فسر الخدمة يعبر عنها بقيم مقابل المنفعة المستمدة من الخدمات ليدفعه المستفيد سواء كان الراكب أو الشاحن أو الناقل¹ وتتجلى أهمية التسعير في الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والأمنية و هو ما يؤثر على الاستمرار و البقاء، ويعكس التسعير مستويات الإنتاج وبالتالي المستويات المعيشية، ويهتم بالتسعير كل فئات المجتمع من مسؤولين ومخططين ورجال أعمال ومستثمرين، والتجار والمستوردين والمصدرين، ومخططي التنمية ومتخذي القرارات، لما للتسعير من أثر في فعاليات الإنتاج، والاستهلاك والتوزيع والتسويق والرفاهية الاقتصادية وتكمن أهمية التسعير في:²

- أنه محور الإيرادات وبالتالي تحديد الربحية الاقتصادية بعد تغطية التكاليف.
- في منح الأجور والمرتبات للعاملين في هذا القطاع.
- تتدخل الدولة في سياسات التسعير من خلال التشريعات والقوانين والأحكام المطبقة، فتؤثر بشكل مباشر في السياسات الاقتصادية والمالية والنقدية والمصرفية للوحدة الإنتاجية.

¹ حمد سلمان المشوخي، مرجع سبق ذكره، ص 580

² حمد سلمان المشوخي، مرجع سبق ذكره، ص ص 580-581

الفصل الأول: عموميات حول النقل و النقل البحري.

- يعكس التسعير معدلات الأشغال للطاقت المتاحة وأمثليه، استغلالها لضمان تكرارية واستغلالية الطلب.
- تعكس فعاليات الطلب والعرض في السوق الحر حقيقة الأسعار الفعلية في ظل وجود البدائل والمنافسة لوسائط النقل.
- **العوامل المؤثرة في أسعار خدمات النقل خدمات:** تتمثل هذه العوامل في
 - **الطلب و العرض:** نلاحظ انه هناك عكسية بين عدد السفن وأسعار الخدمات، فكلما كان عدد السفن كبير فانه يؤثر على الأسعار بالانخفاض و العكس صحيح.
 - **طبيعة البضاعة المنقولة:** تختلف طبيعة حماية البضاعة حسب أهميتها و قيمتها، فقد تحتاج إلى احتياطات حمائية خاصة كالمواد السامة أو بضائع سريعة الالتهاب، مما يفرض على الناقل اتخاذ إجراءات معينة هذا ما يؤدي إلى ارتفاع أسعار الخدمات.
 - **قيمة البضاعة:** تلعب دورا مهما فكلما كانت قيمة السلع مرتفعة كانت أسعار الخدمات مرتفعة و العكس

خلاصة:

إن الخصائص والمميزات التي يتميز بها النقل البحري جعلت منه سر نجاح التجارة الخارجية، إذ نجد أن أكبر حجم المبادلات الدولية تمر عبر القطاع البحري بنسبة تفوق 90%. كما أن الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن تتعدد بين نشاط الشحن و التفريغ و نشاط التخزين، نشاط تموين السفن، نشاط إصلاح السفن، ونشاط الوكالات الملحقة، و في السنوات الأخيرة شهد قطاع النقل البحري تطوراً كبيراً نتيجة التطور التكنولوجي، وقد أدركت جميع الدول أهمية القطاع فصبت جل اهتمامها بالموانئ و تحديثها.

الفصل الثاني:

الإطار النظري للتجارة الخارجية

الفصل الثاني: الإطار النظري للتجارة

تمهيد:

لا تزال التجارة الخارجية تشغل الباحثين والمفكرين و أصحاب القرار إلى يومنا هذا، لما لها من مكانة كبيرة في اقتصاديات الدول لما توفره من سلع و خدمات لإشباع رغبات المجتمع وقد عرفت مجموعة من التطورات والنظريات المتطورة لها.

وتساهم التجارة الخارجية في جذب رؤوس الأموال من خلال عمليتي الاستيراد و التصدير.

و سنتطرق في هذا الفصل إلى ثلاث مباحث :

المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية

المبحث الثاني: نظريات التجارة الخارجية

المبحث الثالث: أهمية قطاع النقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

الفصل الثاني: الإطار النظري للتجارة

المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية.

تعد التجارة الخارجية من القطاعات الحيوية لكل البلدان سواء المتقدمة أو النامية، كما تربط بين الدول و المجتمعات ببعضها البعض، ومن أجل توضيح ذلك عمدنا إلى تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب.

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية.

تعد التجارة الدولية من المظاهر الأساسية في تحديد الأسباب التاريخية للتخلف الاقتصادي في دول العالم، حيث أن الهيكل الحالي للسلع المصدرة من طرف هاته الدول، مرتبطة بالتبادلات الاقتصادية التي كانت تقوم بها الدول المتقدمة.

1- تعريف التجارة الخارجية

هي عمليات التبادل التجاري للسلع و الخدمات، و عناصر الإنتاج المختلفة بين الدول، قصد تحقيق منافع متبادلة للأطراف. وتتحقق التجارة الخارجية بالقواعد المنظمة لحركة السلع و الخدمات و تبادلها بين الدول، و يشمل مصطلح التجارة الخارجية اليوم على:

■ الصادرات و الواردات السلع المنظورة: تحوي كل المعاملات التي لها صلة بالسلع سواء الصادرات أو الواردات و يمكن التعبير عنها في الجدول رقم (01):

واردات	صادرات
الزراعة و منتجاتها.	الزراعة و منتجاتها.
المواد الخام و التعدين.	المواد الخام و التعدين.
المنتجات الصناعية المصنعة أو نصف مصنعة.	المنتجات الصناعية المصنعة أو نصف مصنعة
- المعدات و الآلات الرأسمالية.	المعدات و الآلات الرأسمالية.
المواد الغذائية و غيرها من السلع و المواد.	- المواد الغذائية و غيرها من السلع و المواد.
إجمالي قيم الواردات المنظورة	إجمالي قيم الصادرات المنظورة

المصدر: أيمن النحراوي اقتصاديات النقل البحري ، ط1، دار الفكر الجامعي ،الإسكندرية ، 2014 ، ص 105.

الفصل الثاني: الإطار النظري للتجارة

- الصادرات و الواردات غير منظورة : وتشمل جميع المعاملات المتعلقة بالخدمات المصدرة والمستوردة ويمكن التعبير عنها في الجدول رقم (02) :

واردات غير منظورة	صادرات غير منظورة
مدفوعات الدولة لأستخدام سفن أجنبية لنقل تجارتها الوطنية و التأمين عليها لدى شركات تأمين أجنبية. مدفوعات السفن الوطنية في الخارج الخاصة بالتصليح التموين علاج المواطنين بالخارج و ما يدفعه السياح بالخارج ، مصاريف الطلبة و الهيئات السياسية بالخارج . أرباح الاستثمارات الجانبية المحولة للخارج. فوائض القروض الأجنبية المحولة للخارج. التحويلات الخاصة و الحكومية للخارج.	الخدمات الملاحية و التأمين رسوم عبور الممرات البحرية . نوالين حصلت عليها السفن الوطنية مدفوعات السفن الأجنبية بالموانئ الوطنية إيرادات الاستثمارات الوطنية في الخارج فوائد قروض وطنية ممنوحة للخارج . مدفوعات السائح الأجنبي داخل الدولة التحويلات الخاصة و الحكومية للداخل
إجمالي الواردات غير المنظورة	إجمالي الصادرات غير المنظورة

المصدر : أيمن النحراوي اقتصاديات و سياسات النقل البحري ، ط1، دار الفكر الجامعي ،الإسكندرية مصر ، 2014 ، ص، 107.

- انتقالات الأفراد بين دول العالم .²⁴

➤ التجارة الخارجية :هي أحد فروع علم الاقتصاد التي تهتم بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية، حيث تدرس حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول، إضافة إلى سياسات التجارة الدولية التي تطبقها الدول النامية للتأثير في حركة السلع والخدمات و رؤوس الأموال بين الدول .
ومما سبق يمكن أن نقول أن المفهوم العام للتجارة الخارجية، هو تلك المعاملات التجارية الدولية بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات أو منظمات اقتصادية تقطن في وحدات سياسية مختلفة .

25

²⁴ - حمدي عبد العظيم ،اقتصاديات التجارة الدولية ،مكتبة زهراء الشرق ،الطبعة الأولى ، مصر 1996 ،ص 13.

²⁵ - نعيمة زيرمي ، التجارة الخارجية الجزائرية من الاقتصاد المخطط الى اقتصاد السوق ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الدولي

للمؤسسات ، فرع مالية دولية ،مدرسة الدكتوراه ، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان ،الجزائر، 2011، ص 65.

الفصل الثاني: الإطار النظري للتجارة

➤ كما تعرف التجارة الخارجية على أنها فرع من الفروع علم الاقتصاد الذي يهتم بدراسة الصفقات الاقتصادية و التبادل التجاري الذي يتم بين الدولة و العالم الخارجي في صورته الثلاث المتمثل في انتقال السلع و الخدمات و الأفراد ورؤوس الأموال .²⁶

المطلب الثاني: أهمية التجارة الخارجية وأهدافها.

للتجارة أهمية بالغة في الاقتصاديات المخلفة لما لها من تأثير، كما تسعى إلى تحقيق مجموعة من الأهداف.

1-أهمية التجارة الخارجية

تظهر أهمية التجارة الخارجية في دورها الهام في كل الاقتصاديات الدولية فتوفر للاقتصاد ما يحتاج إليه من سلع و خدمات نادرة محليا أو توجد بنسبة قليلة لا تلبي حاجيات السوق من خلال نشاط الاستيراد و في نفس الوقت تمكنه من التخلص مما لديه من فوائض من السلع و الخدمات المختلفة من خلال نشاط التصدير.²⁷ و أهمية التجارة الخارجية تتمثل فيما يلي :

➤ تعتبر التجارة الخارجية الوسيلة الوحيدة من الوسائل الأساسية التي تمكن الدول من تحقيق التنمية على المستويات المعيشة و ضمان التوظيف الكامل، و التوسيع في إنتاج السلع و الخدمات مع مراعاة الاحتياجات و المشاغل الذاتية للبلدان الأعضاء في الاتفاقية على اختلاف مستويات التنمية الاقتصادية لديها.²⁸

➤ تساعد في زيادة رفاهية البلد عن طريق توسيع مجالات الاستهلاك والاستثمار.

➤ تعد مؤشرا هاما على قدرة الدولة الإنتاجية و التنافسية في السوق الدولية وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانات الإنتاجية المتاحة و قدرة الدولة على التصدير و مستويات الدخل فيها و قدرتها كذلك على الاستيراد، و انعكس ذلك على الرصيد الدولة من العملات الأجنبية و مالها من آثار على الميزان التجاري هناك علاقة بين التجارة الخارجية و التنمية الاقتصادية الدولية، كما أن التغيرات التي تحدث في الظروف التجارة الدولية، تؤثر بصورة مباشرة في تركيب الدخل القومي و مستواه.

➤ تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدول، و تربطها مع بعضها البعض.²⁹

²⁶ - عبد الحميد حمشة ،دور تحرير التجارة الخارجية في ترقية الصادرات خارج المحروقات في ظل التطورات الدولية الراهنة ،دراسة حالة الجزائر ،مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية ،فرع علوم اقتصاد دولي ، جامعة بسكرة ،الجزائر، 2013، ص 10.

²⁷ عرض التجارة الدولية نظريات و سياسات ،دار وائل للنشر ،الأردن ،طبعة الثانية، 2004، ص 14 ، بتصرف

²⁹ - عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ،التبادل التجاري ،الأسس،العولمة و التجارة الالكترونية ،دار الحامد ،عمان ،الأردن ،طبعة الثانية ، 2004 ،

2- أهداف التجارة الخارجية³⁰

- الاستفادة الكبيرة من فوائض الإنتاج، حيث يؤدي التصدير إلى زيادة الناتج الوطني مما يؤدي إلى توفير السلع الأساسية و العكس، حيث يؤدي ضعف التصدير إلى ضعف المستوى المعيشي للأفراد كما يساهم في زيادة البطالة .
- استيراد سلع لا يمكن إنتاجها محليا ، مثل استيراد بعض الماكينات والآلات اللازمة لتشييد مصانع مختلفة، مما يساهم في توفير فرص للعمل، الذي يساهم في عملية التنمية.
- المساعدة على نقل التكنولوجيا لإعادة هيكلة للبنى التحتية.
- دراسة العلاقات الدولية من خلال صفاتها المميزة.
- دراسة السياسات التجارية المنتهجة من طرف الدول في التجارة الخارجية.
- الاستفادة من تكنولوجيا المعلومات، من أجل تضيق الفجوة الموجودة بين دول العالم المتقدم و الدول النامية.

المطلب الثالث: سياسات التجارة الخارجية

ويقصد بها تلك السياسات التي تتخذها الدولة في مجال التجارة بغرض التأثير على الصادرات و الواردات، و تنقسم إلى قسمين سياسة حرية التجارة و سياسة الحماية:

1- سياسة حرية التجارة :

تعني عدم فرض قيود على حركة التجارة الدولية مما يعود بالنفع على أطراف المبادلات، ولقد اتسعت رقعت الدول التي تبني هذا الاتجاه، مع تزايد نفوذ الدول الرأسمالية على ساحة الاقتصاد العالمي بعد انهيار دول النظام الاشتراكي، و ما يتبع ذلك من إنشاء منظمة التجارة العالمية التي تفرض اتفاقياتها مبدأ تحرير التجارة الدولية و النظر إلى سياسات الحماية .

- حجج أصحاب حرية التجارة الخارجية :

لما كان هدف أية سياسة اقتصادية أو تجارية، هو تحقيق الرفاهية الاقتصادية فإن أتباع حرية التجارة من شأنه، تعظيم الدخل القومي للدول أطراف التبادل التجاري بما يكفله، و بالتالي تحقيق تلك الرفاهية لكل منها و يعتمد أنصار هذا المذهب على عدة حجج من أهمها :

- التخصص الدولي حيث كل دولة تخصص في إنتاج السلعة التي تملك فيها ميزة نسبية. و في هذا التخصص ما يزيد من حجم الكلي للسلع .

- منافع المنافسة فمناخ المنافسة الذي تكلفه حرية التجارة يساعد على الارتقاء بمستوى الإنتاجية فضلا على خفض في صالح المستهلكين فعلى مستوى الإنتاجية تؤدي إلى خلق تنافس المنتجين في استخدام وسائل الإنتاج تكنولوجية حديثة، سعيا وراء زيادة الناتج و خفض النفقة و من ناحية المستهلك تحويل المنافسة دون

³⁰ شقيري، نوري موسى و آخرون: التمويل الدولي و نظريات التجارة الخارجية ، ط2، دار الميسرة للنشر والتوزيع، عمان 2015، ص22

الفصل الثاني: الإطار النظري للتجارة

قيام الاحتكارات. و الواقع انه توجد أساليب أخرى و فعالة تغني عن اللجوء إلى حماية التجارة و الحد من الواردات وهي مختلف الأساليب الاقتصادية و المالية والنقدية المعروفة في الكساد.³¹

2- سياسات الحماية :

يقصد بسياسات الحماية تلك الإجراءات التي تستخدمها السلطات المختصة لحماية الإنتاج المحلي من المنافسة، كما يقصد بسياسة حماية التجارة الخارجية أن تقوم الدولة بسن مجموعة القوانين و اتخاذ بعض السياسات من أجل حماية سلعها من المنافسة الأجنبية، وكل ذلك يتم خلال فترة زمنية معينة مما يوفر الحماية للأنشطة المحلية من منافسة المنتجات الأجنبية، كما توجد مجموعة أخرى من الإجراءات غير الجمركية التي تحقق نفس الهدف.

- حجج أنصار حماية التجارة الخارجية

يعتمد أصحاب الحماية التجارية إلى عديد من الحجج:

- انتهاج سياسة حمائية يؤدي إلى فرض قيود على الواردات، مما يدفع إلى زيادة الطلب على السلع المحلية المثلثة فيظل عدم وجود منافس أجنبي لها مما يحقق لصالح منتج هذه السلع و ضمان استمرار انتاجها، وبالتالي عدم تأثير من العمالة التي تعمل في السلع .
- جلب رؤوس أموال للدولة تمكّنها من الصرف على النفقات العامة، التي تعتمد على حصيله الرسوم الجمركية كمورد أساسي للميزانية العامة .
- مكافحة سياسة الإغراق والتي بموجبها يتم بيع المنتجات الأجنبية في السوق المحلية بأسعار اقل من الأسعار التي تباع في سوق الدولة المنتجة.

المبحث الثاني : نظريات التجارة الخارجية

يعود قيام التجارة الخارجية إلى عدة عوامل نجد م بينها وفرة أو ندرة العوامل الطبيعية إلى غير ذلك من العوامل مما جعل عدة آراء و نظريات لتفسيرها .

المطلب الأول :النظريات الكلاسيكية في التجارة.

النظرية الكلاسيكية هي الأساس النظري لدراسة النظريات الحديثة في التجارة الخارجية ، حيث جاءت في أواخر القرن الثامن عشر و بداية القرن التاسع عشر، فحاولت النظرية الكلاسيكية إلى توضيح أسباب قيام التجارة الخارجية، و هي أساس في تحليل تطور نظرية التجارة الخارجية، فجاءت كرد فعل على مذهب التجاريين الذين نادوا بضرورة تقييد التجارة الخارجية، من أجل الحصول على اكبر قدر ممكن من المعادن الثمينة، كما دافعت النظريات الكلاسيكية على مبدأ التحرير التجاري.

أسست النظرية الكلاسيكية على مجموعة من الفرضيات وهي:

- أساس نظرية القيمة هي العمل أي أن العمل هو العنصر الإنتاجي المحدد لتكلفة الإنتاج .

³¹ - الدكتور زينب حسن عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، الدار الجامعية، مصر، ص 200.

الفصل الثاني: الإطار النظري للتجارة

- حيادية النقود و حرية حركة عوامل الإنتاج داخل الدول و ليس خارجها .

و أهم رواد هذه النظرية david hume, Adam smith, David Ricardo, jon Stuart Mill

1- نظرية دافيد هيوم: تعتبر هذه النظرية أن الرفاهية الاقتصادية في أي بلد سيعم بلدان أخرى، ويعود ذلك إلى تكامل هذه البلدان في ظل تقسيم العمل الدولي، فلما يتطور بلد ما سيأثره إيجابيا على البلدان الأخرى المجاورة له، و لقد اعتمد هيوم على مجموعة فرضيات التي تتضمن ما يلي:

- يرتبط التغير في المستوى العام للأسعار بالتغيرات في عرض النقود، ففي ظروف التوظيف الكامل و ثبات الناتج الوطني دائما عند مستوى إنتاج التوظيف الكامل، و بافتراض ثبات سرعة دوران النقود حيث لا تطلب النقود إلا لتمويل المعاملات فإن أي تغير في كمية النقود سيؤدي إلى تغيير المستوى العام للأسعار بنفس النسبة.

- قيم المعاملات مرتبطة ببعضها من خلال سيادة قاعدة الذهب، حيث تتحدد فيه كل عملة بناء على ما تحتويه من ذهب، حيث أن زيادة تدفق الذهب إلى داخل الدولة يعني زيادة عرض النقود داخل الدولة و العكس.

- بناءا على الافتراضات السابقة بين هيوم انه لا يمكن أن تحقق أي دولة فائضا أو عجزا في ميزانها التجاري بصورة دائمة.³²

2- نظرية الميزة المطلقة لأدم سميث :

قدم أدم سميث في كتابه ثروة الأمم تحليلا قويا للعديد من القضايا الاقتصادية، و قد تضمن ذلك تحليله لظاهرة التبادل الدولي و كيفية قيام التجارة الخارجية بين الدول، و هو في هذا المقام لم يفرق بين الأسس التي اعتمد عليها تفسير كل من التجارة الداخلية، لفهم كيف يمكن الاعتماد على قانون النفقات المطلقة في تفسير ظاهرة التبادل يمكن توضيح ذلك في الجدول التالي :

جدول رقم (03) بين نظرية الميزة المطلقة

الدولة	السلعة	
	القمح	السكر
فرنسا	100 سا/و	200 سا/و
إسبانيا	100 سا/و	90 سا/و

المصدر: سامي عفيف حاتم ،اقتصاديات التجارة الدولية،الدار المصرية اللبنانية الطبعة الأولى ،مصر 2003،ص 111.

³² - إيمان عطية ناصف ،هشام محمد عمارة : مبادئ الاقتصاد الدولي ،المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ،مصر،2008 ، ص. ص 23 -

الفصل الثاني: الإطار النظري للتجارة

يعتمد آدم سميث على تقسيم العمل في تفسير نظريته و على كل دولة أن تتخصص في إنتاج السلع التي تملك فيها ميزة مطلقة، و حسب الجدول السابق على فرنسا أن تتخصص في إنتاج القمح و اسبانيا في إنتاج السكر و على هذا الأساس تتبادل الدولتان السلعتين .

انقذت هذه النظرية فيما لو لم تمتلك دولة تفوق في إنتاج إحدى السلعتين في حين تتميز الدولة الأخرى بالتخصص في كلتا السلعتين و التصدير، فهل تبقى الدولة دون تخصص و بالتالي دون إنتاج³³.

3- نظرية النفقات النسبية :

قام دافيد ريكاردو بوضع هذه النظرية عام 1817 و أكملها من بعد جون ستيوارت ميل ثم آخرين ، ورغم أن هذه النظرية و ضعت منذ أكثر من 200 عام إلا أنها مازالت تحتل مكانا بارزا في تفسير قيام التجارة الدولية، حيث يرى انه ليس من الضروري توفر الميزة المطلقة لدولة في إنتاج إحدى السلع، لكي تحقق مكاسب من الدخول في التجارة الدولية.

لتبيين ذلك نجد كل من مصر و البرازيل ، حيث كل منهما يستطيع إنتاج سلعتين فقط للتبسيط هما القطن و البن، و بافتراض أن إنتاجية الهكتار الواحد في كل منهما كانت على النحو التالي :

جدول رقم (04) إنتاجية الهكتار بالطن في مصر و البرازيل

الدولة	السلعة	
	البن	القطن
مصر	2	6
البرازيل	5	3

المصدر: من إعداد الطالبين

من الجدول يتضح:

✓ لمصر ميزة مطلقة في إنتاج القطن، كون إنتاجية الهكتار فيها اكبر من البرازيل.

✓ في حين للبرازيل ميزة مطلقة في إنتاج البن، كون إنتاجية الهكتار فيها اكبر من مصر.

تقوم بين الدولتين تجارة خارجية، بسبب اختلاف المزايا المطلقة بينهما، فتتخصص مصر في إنتاج و تصدير القطن، في حين تتخصص البرازيل في إنتاج و تصدير البن.

³³ - سامي عفيف حاتم، اقتصاديات التجارة الدولية، الدار المصرية اللبنانية الطبعة الأولى ، مصر ، 2003، ص 111 .

المطلب الثاني: النظرية النيو كلاسيكية في التجارة الدولية

حيث جاءت تطويرا لإسهامات المدرسة الكلاسيكية و تشمل ما يلي:

1- نظرية هكشر و أولين:

جاءت كنظرية لتحديث الكلاسيكية، قامت على إرجاع اختلاف النفقات النسبية للسلع المتبادلة دوليا لمصادر طبيعية، أي درجة وفرة أو ندرة عناصر الإنتاج، و قامت هذه النظرية على الفرضيات التالية:³⁴

- اعتبار عامل الوفرة أو الندرة في كميات عنصر الإنتاج مصدر طبيعيا لاختلاف نفقات الأسعار و سببا لقيام التجارة الخارجية.

- تشابه دوال الإنتاج لكل سلعة في دول العالم المختلفة و يقصد بذلك أن الشروط الفنية لإنتاج السلع متشابهة في كافة دول العالم، الأمر الذي يترتب عليه استبعاد دور البحوث و التطوير .

- استبعاد دور الزمن لإبقاء دوال الإنتاج ثابتة .

- دوال الإنتاج متجانسة أي زيادة المدخلات لإنتاج سلعة بنسبة معينة تزداد المخرجات بنفس النسبة.

- سيادة المنافسة الكاملة في كل سوق من أسواق السلع و خدمات عناصر الإنتاج.

- عدم قدرته على تفسير ظاهرة الاستثمارات الأجنبية و دور الشركات وأثارها المباشرة على التجارة الخارجية و تنوعها.

- عدم قدرة عناصر الإنتاج دوليا.

2- نظرية لغز لونتيف :

قام بدراسة صادرات و واردات الولايات المتحدة الأمريكية لمعرفة على مدى اتفاقها مع نظرية وفرة عوامل الإنتاج على أساس أن الولايات المتحدة الأمريكية تتمتع بوفرة في رأس المال و كذلك العمل اللازم، ويرجع السبب إلى إنتاجية العامل الأمريكي التي تبلغ ثلاث أضعاف أي عامل غيره نتيجة للتعليم و التدريب و التنظيم.

المطلب الثالث: النظريات الحديثة في التجارة الدولية

حاولت النظرية الكلاسيكية بعدة محاولات لتفسير التجارة الدولية، ثم تلتها النظرية النيو كلاسيكية و كانت كل محاولة تحاول تقادي سلبيات سابقتها، والاقتراب من واقع التبادل التجاري، لكن الواقع كان يؤكد دائما خلاف ما قدمته تلك المحاولات، ألزم هذا الواقع الاقتصادي بضرورة التقصي و البحث من اجل محاولة تقديم تفسير للتجارة الدولية أكثر ملائمة و اتفاقا مع التطبيق السائد.

1- المدخل المرتكز على جانب الطلب:

الاقتصادي السويدي ليندر هو من أوائل الاقتصاديين الذين قدموا دور الطلب في نموذج تفسير التجارة الخارجية ففيما يخص المواد الخام فإن تفسير * ليندر * للتجارة هو نفس تفسير هكشر و أولين أي على أساس

³⁴ - سام عفيف حاتم، اقتصاديات التجارة الدولية، الدار المصرية، الطبعة الثانية، مصر، 1993، ص 104.

الفصل الثاني: الإطار النظري للتجارة

اختلاف النسب عناصر الإنتاج، أما فيما يخص السلع الصناعية يرى أن الأمر أكثر تعقيدا فهناك مجموعة من العوامل تحدد الصادرات المتوقعة و الواردات ، وهناك مجموعة أخرى من العوامل تحدد الصادرات المتوقعة و الواردات الفعلية مثل حجم الطلب المحلي، الذي يحدد الصادرات المتوقعة و الواردات الفعلية هي محصلة ما يسميه القوى الخالقة للتجارة و القوى المعوقة للتجارة.

2- المدخل المرتكز على جانب العرض: تعددت المداخل في جانب العرض المقدمة من قبل الاقتصاديين المهتمين بالموضوع و هي:

➤ نظرية الفجوة التكنولوجية:

يفسر نمط التجارة الخارجية بين الدول على إمكانية امتلاك إحدى الدول على طرق فنية متقدمة للإنتاج، تمكنها من إنتاج سلع جديدة أو منتجات ذات جودة أفضل أو منتجات بنفقات إنتاجية من الدول، و يعتمد على مصطلحين هما *فجوة الطلب* و *فجوة التقليد* حيث يقصد بفجوة الطلب بتلك الفترة الزمنية بين ظهور إنتاج سلعة خلال دورة المنتج.³⁵

➤ **نظرية دورة المنتج :** لقد استطاع فرنون على الإشكالية المتمثلة في أن بوزنر لم يبحث عن تفسير الكيفية التي ستحقق بها تجديد في هذه الدولة من خلال مقالة نشرت سنة 1966 و استرشد ذلك بسلع الاستهلاك التي طلبها ذو الدخول المرتفعة أو بالسلع التي تسمح بإحلال رأس المال محل العمل و بوضوح في نموذج عن الولايات المتحدة الأمريكية و الذي اسماه *دورة المنتج*³⁶

المبحث الثالث : أهمية قطاع النقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

المطلب الأول: مشاكل التجارة الخارجية

هناك عدة مشاكل تعاني منها التجارة الخارجية نعددها فيما يلي:

1- المشاكل داخل الدولة الواحدة.

تواجه التجارة الخارجية مجموعة من العقبات الداخلية الحادة التي ترتبط بطبيعة الهيكل الاقتصادي للدول المعنية، حيث تتصل هذه العقبات عادة بالإنتاج الوطني و التمويل و المدفوعات الدولية و النقل و سوف نتطرق لكل واحد على حدا.

➤ المشاكل المرتبطة بالإنتاج المحلي: نتلخص فيما يلي

- نقص فادح في مستلزمات الإنتاج .
- تدني مستوى جودة المنتجات.
- ارتفاع كبير في تكاليف الإنتاج.
- عدم القدرة على تحديد حجم الفائض الموجه للتصدير.

³⁵ - محمود يونس ، أساسيات التجارة الدولية ، الدار الجامعية ، مصر ، 1993 ، ص 81 .

³⁶ - مرجع نفسه ، ص 81.

الفصل الثاني: الإطار النظري للتجارة

■ اختلال هيكل الإنتاج التصديري .

➤ العوائق المرتبطة بعملية التمويل : تتمثل فيما يلي

■ مشكلة تمويل الناتج المحلي: إن من المشاكل الأساسية التي تصادف الإنتاج المحلي و من ثم تحديد الحجم الفائض الموجه للتصدير، هي مشكلة نقص رؤوس الموال اللازمة للتمويل، أو ما يسمى بمشكلة تراكم رأسمال، هذا النقص ناتج عن عدم الاستقرار السياسي و ضعف الثقة و الأمان .

➤ المشكلة المتعلقة بتمويل بالتجارة: تعتبر هذه مشكلة من احد عناصر الأساسية التي قيدت من قدرة الدولة النامية على توسيع نطاق تجارتها، فتدني كفاءة خدمات التمويل المرتبطة بالتجارة قد اثر سلبا على تجارة دول العالم الثالث.

2- العوائق المتعلقة بالمدفوعات الخارجية

هي العقوبات المرتبطة باختلال ميزان مدفوعات الدولة، و من الأهداف الأساسية الموجودة في أي خطة للتجارة الخارجية معالجة الاختلال الموجود في الميزان التجاري و وصول إلى تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات. حيث يعود العجز المستمر في الميزان التجاري إلى ما يلي :

➤ زيادة حجم الاستدانة من العالم الخارجي لسد هذا العجز، الذي يؤدي إلى ازدياد عبئ خدمة الدين الخارجي أقساط القروض و الفوائد الذي أدى إلى توسع حجم العجز مع العالم الخارجي .

➤ اللجوء إلى القروض قصيرة الأجل ذات الفائدة المرتفعة لتغطية جانب من العجز في الميزان التجاري و يعتبر هذا النوع من القروض مظهرا من مظاهر الاختلال في ميزان المدفوعات.

3- تنوع المشاكل بين الدول لتجارة الخارجية

تتعلق التجارة بمؤثرات و متغيرات دولية خارجية تؤدي بها إلى خطورة تتصل بطبيعة النظام الاقتصادي العالمي، و من ثم فإنها لا تقع تحت رقابة أو تأثير الاقتصاد الوطني .

ومن أهم المشاكل الخارجية تلك المتصلة بطبيعة الأسواق الخارجية و تقلبات أسعار الصرف، و القيود أو الحواجز الجمركية و عقبات النقل الخارجي و سوف نتطرق لكل واحد على حدة.

➤ المشاكل المرتبطة بطبيعة الأسواق الخارجية:

إن استبدال خطط التعبئة الاستعمارية بخطط التبعية الاقتصادية من الدول المتقدمة بنيت عليها تقسيم السوق العالمية إلى مركز و أطراف مركز تحتله الدول المتقدمة و أطراف تشغلها الدول النامية .

فالدول النامية تعتبر مستودعا رئيسيا للثروات الطبيعية و المواد الخام في العالم، و تعتبر سوقا للتصدير نحو ثلاث أرباع سكان العالم و بالتالي أصبح ينظر إليها على أنها مجرد حقول أو مناجم أو غابات للمواد الخام و سوقا رائجة لتصريف منتجاتها.

الفصل الثاني: الإطار النظري للتجارة

➤ اختلاف مشاكل تقلبات أسعار الصرف الأجنبي:

لسعر الصرف أهمية بالغة في مجال المعاملات الاقتصادية الدولية، حيث يعد انعكاسا للعلاقات المترابطة بين الاقتصاديات الوطنية

➤ اختلاف مشاكل القيود الجمركية :

يخص موضوع القيود الجمركية بنصيب كبير من اهتمام كتاب التجارة الدولية لماله من تأثير كبير و واضح على مدار حركة سلع التجارة الخارجية حيث أن هذه القيود تدور مع التجارة الخارجية و جودا ذلك أن وضع هذه القيود يفترض أن بداية قيام التجارة الخارجية فإذا ما انعدمت هذه التجارة لا تقوم لتلك الحواجز قائمة .

المطلب الثاني: تأثير النقل البحري على التجارة الخارجية

يعد قطاع النقل البحري أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة و يرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا قطاع من خصائص و مميزات، و التي تتمثل في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة و المستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة، و ينصرف ذلك إلى ناقلات البترول الضخمة التي تنقل مئات الآلاف من الأطنان في كل رحلة و لاشك أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا و التي بلغت حوالي 90% من إجمالي تجارة البضائع الدولي تؤكد الأهمية النسبية الكبيرة لقطاع النقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية .

خلاصة :

التجارة الخارجية هي شريان حيويًا لاقتصاد أي دولة، و هذا لم توفره من السلع و الخدمات و رؤوس الأموال بين المتعاملين سواء كانوا أفراداً أو دولاً داخل حدود الدولة و خارجها ، كما أتت عدة نظريات لمحاولة تفسيرها حيث أرجعت قيام التجارة الخارجية بين الدول إلى اختلاف التكاليف المطلقة في إنتاج السلع أو بسبب اختلاف التكاليف النسبية و هو ما أكدته نظرية الكلاسيكية، أو قد يعود إلى الميزة النسبية للتطور في المعاملات الاقتصادية أو بسبب تشابه الأذواق لدى المستهلكين أيضاً و هذا كان حسب نظرية النيو كلاسيكية.

في حين نظرية الحديثة تفسر أن سبب قيام التجارة الخارجية بين الدول هو أن هذه الأخيرة تعمل في ظل المنافسة احتكارية.

الفصل الثالث:

واقع النقل البحري و مساهمته في تعزيز
التجارة الخارجية الجزائرية.

تمهيد:

تزخر الموانئ الجزائرية بإمكانيات هامة وهذا لموقعها الجغرافي الاستراتيجي، حيث تملك شريط ساحلي بطول 2148 كلم و موانئ عديدة عنصرين بالغى الأهمية بالنسبة لحركة التجارة الخارجية. و نظرا لأهمية النقل البحري الذي يعتبر محورا رئيسيا في المبادلات التجارية الخارجية، لما له من علاقة مباشرة بالميزان التجاري، فحوالي 96 % من المبادلات التجارية الجزائرية تتم بحرا. و يتضمن هذا الفصل مبحثين:

المبحث الأول: تطور قطاع النقل البحري في الجزائر خلال فترة 2010 - 2018

المبحث الثاني: دور قطاع النقل في تطور التجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة (2010 - 2018)

المبحث الأول: تطور قطاع النقل البحري في الجزائر خلال فترة 2010-2018

سنقوم في هذا المبحث بالتعريف بالموانئ الجزائرية التجارية، كما سنقوم بدراسة حركة التجارة الخارجية (الواردات والصادرات) عبر هذه الموانئ.

المطلب الأول: التعريف بالموانئ التجارية الجزائرية

تمتلك الجزائر شريط ساحلي طوله حوالي 2148 كلم حسب الدراسة الأخيرة لوزارة الطاقة والمناجم به عدد مهم من الموانئ وهي ميناء : عنابة ، سكيكدة، جن جن (جيجل)، بجاية، دلس، الجزائر، تنس، مستغانم، وهران، ارزيو، الغزوات .

حيث تم تقسيم هذه الموانئ حسب نشاطها و حجمها إلى ثلاث أنواع وهي:

1- الموانئ الرئيسية : وهي ميناء عنابة، ميناء الجزائر، ميناء وهران.

➤ ميناء عنابة: تقدر مساحة الإجمالية للميناء حوالي 89 هكتار من 07 هكتار مغطاة كما يحتوي على 03 أحواض تقدر مساحتها بـ 104 هكتار و مجموع طول أرصفة 3445 م و يقدر عرض المدخل الأمامي بـ 245 م بعمق 13.5 م، أما مدخل الحوض الكبير فيقدر عرضه 250 م و عمقه 12.5 م ويقدر عرض الحوض الصغير بـ 183 م و صومعة للحبوب سعتها 6000 طن بالإضافة إلى المحطة البحرية لنقل المسافرين تقدر مساحتها حوالي 10 هكتار، ويتصل بمنجم الحديد و الصلب بالونزة عن طريق خط مكهرب للسكة الحديدية و يبعد عن مطار رابح بيطاط 11 كلم.

➤ ميناء الجزائر: تقدر مساحته الإجمالية بـ 28 هكتار كما يحتوي على 03 أحواض تقدر مساحتها بـ 184 هكتار وأرصفة مجموع طولها 8609 م، و يقدر عرض المدخل الشمالي بـ 176 م، بعمق 22 م و المدخل الجنوبي بـ 240 م، بعمق 16 م، و يحتوي على منشأة متخصصة تتمثل في محطة نقل المسافرين تقدر بـ 350.000 مسافر / السنة وصومعة للحبوب سعتها 30.000 طن بالإضافة إلى حوضين جافين، و محطة للحاويات فتمتد على حوالي 17 هكتار، ذات قدرة استيعاب بـ 6200 حاوية نمطية على ثلاث مستويات بجانب طريق السكك الحديدية.

➤ ميناء وهران: تقدر مساحة الجافة فيه بـ 160.000 م² و 15 مخزن ذات مساحة قدرها 26000 م² و محطة للحاويات تقدر مساحتها بـ 110.000 م² ذات قدرة استيعاب 4200 حاوية و حظيرة للجر مساحتها 23000 م² و حظيرة للمركبات الخفيفة مساحتها 5000 م² منها 3000 م² مغطاة، و صوامع للحبوب واحدة ذات سعة تقدر بـ 30000 طن و أخرى تقدر بـ 10000 طن و محطة للميناء للميناء ذات قدرة 4500 عملية / اليوم (عمليات التحميل و التفريغ متزامنة) و محطة للسكة الحديدية خاصة بنقل الحبوب و الطاقة .

2- الموانئ النفطية :

- **ميناء سكيكة:** تقدر مساحته حوالي 51 هكتار منها 17 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين تقدر مساحتهما بـ 43.3 هكتار وأرصفة مجموع طولها 2220م و يقدر عرض المدخل الميناء بـ 120 بعمق 15.5 م، و صومعة للحبوب سعتها 20000 طن ومساحة تخزين تقدر بـ 125150 م² للبضائع بمختلف أنواعها إضافة إلى ساحة تخزين للعدد 2400 حاوية.
- **ميناء بجاية:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء بجاية حوالي 44 هكتار منها 02 هكتار مغطاة كما يحتوي 03 أحواض تقدر مساحتها 156 هكتار و أرصفة مجموع طولها 2200 م و يقدر عرض المدخل الشمالي بـ 120م بعمق 13 م، أما المدخل الشرقي فيقدر عرضه بـ 330 م وعمق 15م و صومعة للحبوب سعتها 30.000 طن و صومعة أخرى سعتها 120.000 طن.
- **ميناء ارزيو:** تقدر المساحة الإجمالية بحوالي 24 هكتار منها 01 هكتار مغطاة، كما تحتوي على 03 أحواض تقدر مساحتها بـ 153 هكتار و أرصفة مجموع طولها 1730 م و يحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للإسمنت سعتها 1.800 طن.

3- الموانئ التجارية:

- **ميناء الغزوات:** تقدر المساحة الإجمالية للميناء 24 هكتار، كما يحتوي على ثلاث أحواض تقدر مساحتها بـ 153 هكتار، و أرصفة مجموع طولها 1730 م و يقدر عرض المدخل الوحيد للميناء 400 م بعمق 20م و يحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 1.800 طن و محطة لتفريغ النفايات.
- **ميناء تنس:** تقدر المساحة الإجمالية للميناء 75 هكتار، كما يحتوي على حوض و احد تقدر مساحته 17 هكتار و أرصفة مجموع طولها 4200 م. و يقدر عرض المدخل الغربي للميناء بـ 1.800 م بعمق 14 م أما المدخل الشرقي فيقدر عرضه بـ 130 م، و يحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 5.500 طن.
- **ميناء مستغانم :** تقدر المساحة الإجمالية بحوالي 68 هكتار منها 02 هكتار مغطاة، كما تحتوي على حوضين تقدر مساحة احدهما بـ 14 هكتار بعمق يتراوح 7م و 8م وتقدر مساحة الآخر بـ 16 هكتار و صومعة للحبوب سعتها 30.000 طن .
- **ميناء جن جن:** تقدر المساحة الإجمالية بحوالي 104 هكتار منها 01 هكتار مغطاة، كما تحتوي على حوض واحد تقدر مساحته بـ 180 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1.995 م و يقدر عرض المدخل الشمالي الغربي بـ 560 م بعمق 18 م، كما يحتوي على شبكة سكة حديدية طولها 23 كلم و محطة للحاويات بقدرة استيعاب 6200 حاوية.

المطلب الثاني: دراسة تحليلية لقطاع النقل البحري في الجزائر (2010- 2018)

كانت الجزائر تملك أكبر أسطول بحري في العالم الثالث خلال الثمانينات من القرن الماضي، تم تصنيفه من بين 50 عرضا عالميا لأول مرة. الأسطول تحت العلم الجزائري، وكان يتألف من أكثر من 80 سفينة جميع الأنواع (ناقلات البضائع، ناقلات المواد الكيميائية، ناقلات الغاز، ناقلات متعددة الأغراض، عبارات السيارات.... الخ) ، أما اليوم يتكون الأسطول الوطني من 16 وحدة.

1- حركة البضائع عبر الموانئ الجزائرية (شحن و تفريغ):

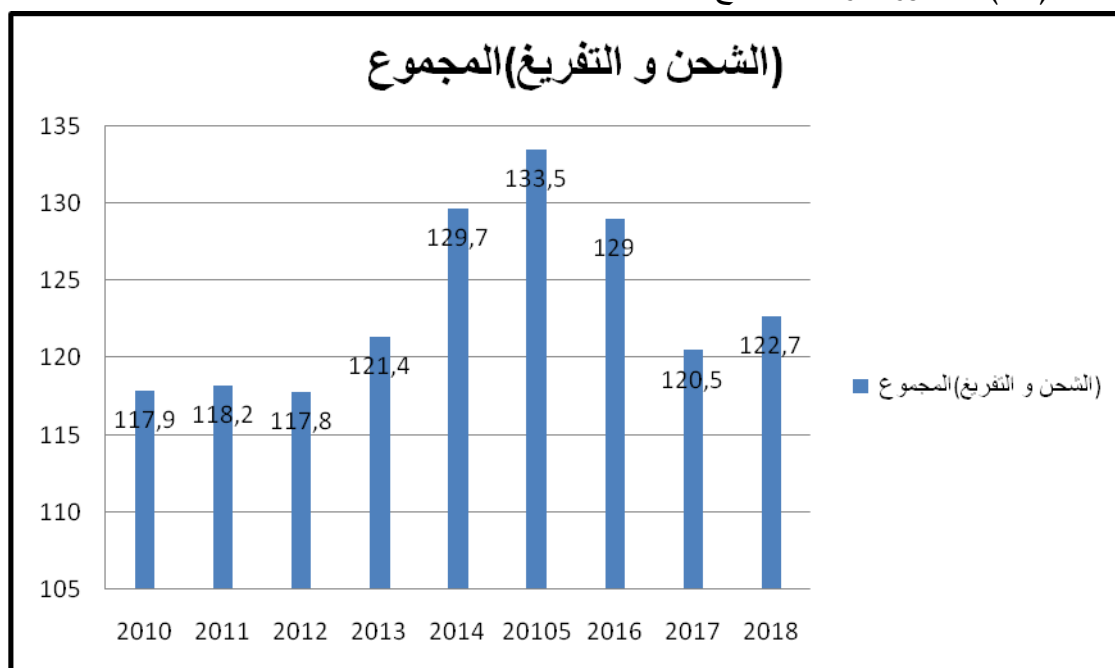
شهد النقل البحري الجزائري للبضائع تطورا ملحوظا في كميات و أطنان البضائع المشحونة و المفرغة في الموانئ، و هذا راجع إلى تطور التجارة الخارجية و تسجيل فائض في الميزان التجاري في الفترة 2010-2018 و الجدير بالذكر أن الشحن لتصدير البضائع و التفريغ لاستيراد للبضائع، و الجدول الموالي يبرز تطور حركة الشحن و تفريغ البضائع في الجزائر من 2010-2018.

الجدول رقم (05) تطور حركة البضائع داخل الموانئ 2010-2018

البضائع	الوحدة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
بضائع مفرغة	طن 0	34,2	37,7	42,3	49,0	52,6	56,1	52,0	45,9	47,4
بضائع مشحونة	طن 0	83 ,7	80,5	75,5	72,4	77,1	77,4	77,0	74,5	75,3
المحروقات	طن 0	73,5	77,4	72,3	68,7	72,4	71,9	70,9	69,1	69,8
المجموع (الشحن و و تفريغ)	طن 0	117,9	118,2	117,8	121,4	129,7	133,5	129,0	120,5	122,7

المصدر : من إعداد الطالبين بالاعتماد على الديوان الوطني للإحصاء الجزائر بالأرقام العدد 48/47/45

الشكل (01) : تطور حركة البضائع 2010-2018



المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على إحصائيات الجدول رقم 01

من خلال الجدول رقم (05) والشكل (01) يتبين أن حركة النقل البحري في الجزائر في الفترة 2010-2018 عرفت تطورا ملحوظا وهذا نتيجة زيادة الاهتمام به من طرف السلطات الجزائرية، و كذا متطلبات السوق تفرض التجارة الدولية عبر البحار، فخلال السنوات 2010-2018 ارتفعت كمية مجموع البضائع المشحونة والمفرغة في الموانئ الجزائرية سواء للاستيراد أو التصدير من 117,9 مليون طن إلى 133,5 مليون طن أي بزيادة 15,6 مليون طن.

أما في الفترة 2016-2018 انخفضت كمية البضائع المشحونة و المفرغة من 129,0 مليون طن إلى 122,7 في 2018 أي نقصان بقيمة 5,5 مليون طن، وهذا نتيجة تدهور و انخفاض أسعار البترول الذي يعتبر المادة الأساسية في الصادرات الجزائرية بنسبة 96 % من البضاعة المشحونة أي كلما انخفضت كمية المحروقات المصدرة انخفضت معها كمية البضائع المشحونة و نلاحظ من الجدول أن المحروقات تنخفض كنسبة من البضائع المشحونة حيث 2011 كانت نسبة المحروقات 96 % من كمية البضائع المشحونة و قد انخفضت كمية مع مرور السنوات إلى غاية 92 % في 2017 و يرجع عدم و جود سفن حاويات في الموانئ الوطنية، إلى انخفاض معدلات التحميل و التفريغ مما قد يؤدي إلى إطالة أمد بقاء هذه السفن في الموانئ.

2- النقل البحري للمسافرين من 2010 إلى 2018 :

الجدول رقم (06) حركة المسافرين عبر الموانئ الجزائرية

عدد المسافرين	السنوات							
	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
الدخول	378864	362424	319692	255449	252154	260536	280030	306938
الخروج	350049	329040	304961	250432	246319	256331	274452	290279
المجموع	728913	691464	624653	505881	498473	516867	554482	597217

المصدر: من إعداد الطالبين باعتماد على حوصلة إحصائيات لوزارة النقل 1962-2020

من خلال الجدول رقم (06) و الشكل رقم (02) أن عدد المسافرين في تطور ملحوظ رغم بعض الإجراءات التي قامت بها الدولة بمنع استيراد السيارات الأقل من 3 سنوات و الذي كان معمول به من قبل. إلا أنه شهد تذبذبا في بعض السنوات 2012-2013-2014 حيث شهد تراجعا طفيفا نوعا ما، ليعاود للارتفاع في باقي السنوات.

مع العلم أن عددا كبيرا من المسافرين باتجاه أوروبا يستعملون الطائرة ذهابا، والباخرة إيابا، مما يفسر ارتفاع عدد القادمين قياسا على عدد المغادرين بحرا. وتعتبر عملية النقل البحري للمسافرين والتي تعرف نشاطا مكثفا في فصل الصيف منافسا قويا للنقل الجوي، ويعود ذلك بالدرجة الأولى إلى تكاليف النقل المنخفضة، وقدرة الاستيعاب الكبيرة بالنسبة للباخرة، إذ يفضل المسافرين صيفا وتحديدًا المغتربون العائدون إلى الوطن الدخول بالسيارات والأمتعة، خاصة بعد غلق الحدود مع المغرب، في حين نجد أن ميناء الجزائر لوحده يمتلك نسبة 70% من عدد الركاب و ذلك راجع لعدد الرحلات التي يؤمنها يوميا (رحلتين في اليوم).

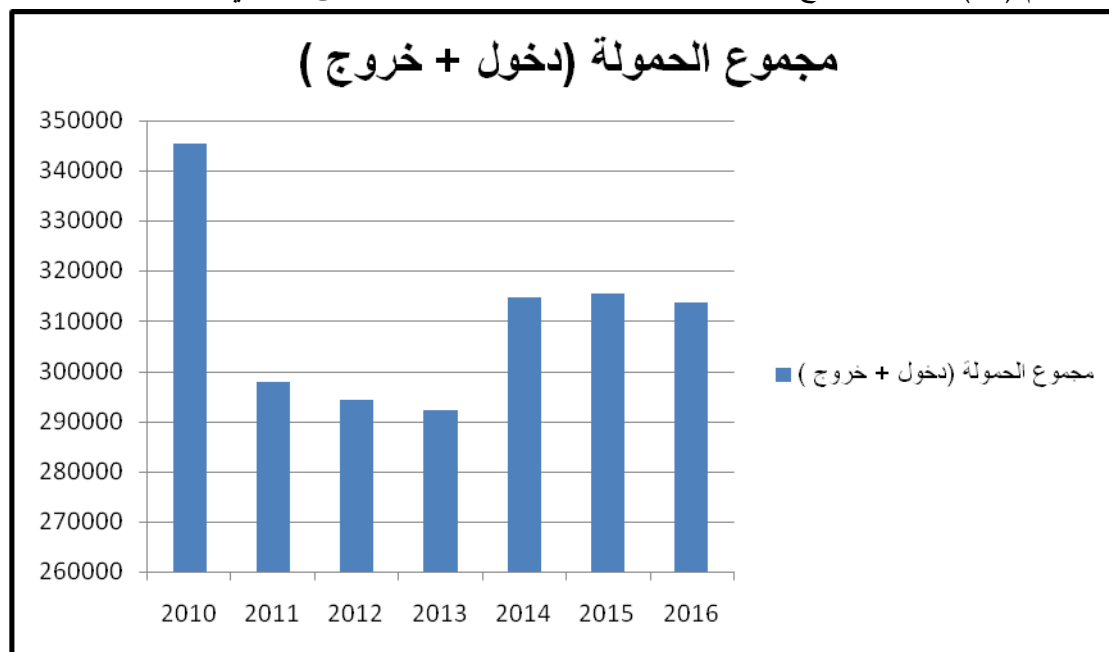
3- عدد السفن و الحمولة الإجمالية

الجدول رقم (07) عدد السفن و الحمولة الإجمالية داخل الموانئ الجزائرية 2010-2016

2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	الوحدة		
10292	11109	11149	10560	10300	10229	10490	وحدة	السفن الداخلية	دخول
156820	157768	157303	146247	147329	149229	150407	ألف طن	الحمولة الإجمالية	
10314	11111	11153	10514	10251	10216	10348	وحدة	السفن الخارجية	خروج
156989	157680	157376	145868	146908	148625	149938	ألف طن	الحمولة الإجمالية	
20606	22220	22302	21074	20551	20445	20874	وحدة	السفن	مجموع
313809	315449	314679	292115	294237	297855	345300	ألف طن	الحمولة	

المصدر : من إعداد الطالبين باعتماد على حوصلة إحصائيات لوزارة النقل 1962-2020

الشكل رقم (02) : حركة مجموع الحمولة للسفن و الداخلة و الخارجة عبر الموانئ الجزائرية 2010-2016



المصدر : من إعداد الطالبين بالاعتماد على الجدول رقم (07)

الفصل الثالث: واقع النقل البحري و مساهمته في تعزيز التجارة الخارجية

نلاحظ من الجدول رقم (07) و الشكل (02) أن مجموع الحمولة قد عرف تراجعاً خلال الفترة 2010-2013 من 345300 مليون طن إلى 292115 مليون طن . ثم ارتفع وصل سنة 2016 إلى 313809 مليون طن ، أما مجموع عدد السفن فيه تغير من سنة لأخرى إما بالزيادة أو النقصان وذلك نتيجة تغير في مجموع حمولة البضائع المنقولة .

4 - المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية :

يتجسد دور الموانئ في حركة البضائع فندرس حركة البضاعة في الموانئ الجزائرية
الجدول رقم (08) المبادلات بالموانئ الجزائرية خلال سنة 2018 (الوحدة مليون طن)

الميناء	الواردات	الصادرات
أرزيو	1	66.04
سكيكدة	3.11	21.18
بجاية	6.30	8.5
الجزائر	9.24	2
عنابة	3.12	2.43
وهران	3.69	0.26
جيجل	1.23	0.13
مستغانم	0.85	0.08
الغزوات	0.63	0.08
تنس	0.27	0.15
المجموع	29.44	100.85

المصدر : من إعداد الطالبين باعتماد الدليل الإحصائي لوزارة النقل 2018

من خلال الجدول رقم (08) نلاحظ أن أهم الموانئ تستأثر بحركة الصادرات هي موانئ أرزيو , سكيكدة و بجاية كونها موانئ نفطية . أما باقي الموانئ تبقى مساهمتها ضعيفة كون الاقتصاد الوطني مبني على الربيع النفطي ، حيث تمثل المحروقات نسبة 96 بالمائة من إجمالي الصادرات.
و من حيث الواردات يعتبر كل من ميناء الجزائر و بجاية أهم موانئ للاستيراد و هذا ما يفسر الضغط عليهما و تبقى بقية الموانئ ثانوية و هذا ما يستدعي تطويرها من أجل تقليل الضغط على الميناءين.

المطلب الثالث : مشاكل الموانئ الجزائرية.

تعتبر الموانئ الجزائرية كغيرها من دول العالم الثالث فهي موانئ متخصصة لا تخدم إلا قطاع محدد ، حيث ركزت الجزائر في الاستثمار في الموانئ النفطية فقط و من جملة المشاكل التي تعاني منها الموانئ الجزائرية :

- فهي موانئ من الجيل الأول حيث تتميز بالقدم ،و بالتالي لا تمثل سوى نقاط من قطاع الحمولة أي موانئ معدة للشحن و التفريغ ، إذ تعد موروثا استعماريا دونا إدخال أي تعديلات عليها ، و تتكون من أحواض صغيرة و خازن قريبة من بعضها و أرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة .فإنها لم تعد تتماشى و المتطلبات المستجدة الناجمة عن التطور الكبير للقطاع النقل البحري .فالسفن أصبحت اكبر و بمواصفات تكنولوجيا حديثة ، ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام للسفن صغيرة تتراوح حمولتها ما بين ألفين و عشرة آلاف طن و هي سفن غير اقتصادية حيث تفرض عليها أسعار شحن مرتفعة .
- و تعاني الموانئ الجزائرية من نقص حاد في التجهيزات و الآليات الثقيلة ، حيث نرى أن ميناء الجزائر هو الوحيد الذي يوجد فيه رافعة ذاتية الحركة قوتها مائة طن رغم إن الجزائر معروف أنها تصنف من اكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة دوليا) فإن ميناء العاصمة هو الوحيد الذي يحتوي على اكبر مركز خاص بالحبوب بسعة تقدر ثلاثون ألف طن و هو غير كافى مما يسبب في الانتظار الطويل لسفن ناقلات الحبوب .
- ارتفاع عدد العمال في الموانئ الجزائرية مما يقتضي إلى اتخاذ إجراءات لتحويله من وظائفه إلى و طائف أخرى و هي سيمة الدول النامية التي تعاني من أزمة البطالة .
- لا زالت الجزائر تعاني من انخفاض في عملية تداول الحاويات إذ لا يتجاوز معدل 35% ، في حين المعدل العالمي يفوق 62% .
- توقف أنشطة الموانئ ليلا مما تسبب في انخفاض معدلات الأداء .
- طول فترة الإجراءات الإدارية الخاصة بتفريغ البضائع و ما يليها من إجراءات الرسوم الجمركية و الحجر البيطري ... الخ .
- احتكار ميناء الجزائر لـ 60% من حجم المبادلات التجارية الخارجية على حساب باقي الموانئ مما تسبب سوء توزيع المهام بين الموانئ .
- تواجد جل الموانئ الجزائرية بالمناطق العمرانية ، ما انجر عنه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها به .
- عدم ربط الموانئ بشبكات ساحلية بعضها ببعض مما يخفف الضغط على الطرق .
- تكدس البضائع مما تسبب في اختناق الموانئ.

المبحث الثاني : دور قطاع النقل البحري في تطور التجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة (2010- 2018)

المطلب الأول : دراسة تحليلية لتطور التجارة الخارجية الجزائرية (2010- 2018)

1- تطور الصادرات و الواردات الجزائرية للفترة (2010-2014):

الجدول (09) الهيكل السلعي للصادرات و الواردات الجزائرية للفترة (2010-2014) الوحدة (مليون دولار).

السلع	السنوات				
	2010	2011	2012	2013	2014
الواردات الاجمالية	40473	47247	50376	55028	58580
المواد الغذائية	6058	9850	9022	9580	11005
الطاقة و الزيوت و التشحيم	955	1164	4955	4385	2879
المواد الخام	1409	1783	1839	1841	1891
المنتجات نصف المصنعة	10098	10685	10629	11310	12852
سلع التجهيزات الزراعية	341	387	330	508	658
سلع التجهيزات الصناعية	15776	16050	13604	16194	18961
السلع الاستهلاكية غير الغذائية	5836	7328	9997	11210	10334
الصادرات الإجمالية	57053	73489	71866	64974	62866
المواد الغذائية	315	355	315	402	323
الطاقة والمحروقات	55527	71427	69804	62960	60304
المواد الخام	94	161	168	109	109
المنتجات نصف المصنعة	1056	1496	1527	1458	2121
سلع التجهيزات الزراعية	-	-	-	-	2
سلع التجهيزات الصناعية	30	35	32	28	16
السلع الاستهلاكية غير الغذائية	30	15	19	17	11

المصدر : من إعداد الطالبين اعتمادا تقارير مديرية العمة للجمارك الجزائرية 2023

الرابط : [https:// www.douane.gov.dz](https://www.douane.gov.dz)

الصادرات: شهدت الصادرات الجزائرية تذبذبا نتيجة ارتباطها بأسعار المحروقات التي تشكل نسبة 95% من إجمالي الصادرات .

فمن خلال الجدول رقم 08 تميزت بالارتفاع خلال سنوات 2010 - 2011 - 2012 - حيث سجل أعلى قيمة له قدرت بـ 73489 مليون دولار سنة 2011 لتتراجع سنتي 2013-2014 إلا انه كان تراجعاً طفيفاً.

كما نلاحظ أن الطاقة و المحروقات تشكل أهم الصادرات حيث سجلت أعلى قيمة لها 71427 مليون دولار سنة 2011 أما القيمة الباقية فهي عبارة عن المواد الخام و السلع النصف مصنعة، في حين نجد المواد الغذائية تحتل المرتبة الثانية حيث حققت أعلى قيمة قدرت 402 لها سنة 2013، و احتلت التجهيزات الزراعية المرتبة الأخيرة و كانت منعدمة في بعض السنوات .

الواردات: من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن الواردات شهدت تزييدا ملحوظا و يعزى ذلك لبرنامج الاقتصادي الذي بدأ مع الألفية الثانية، إلا أنه كان بنسب متفاوتة حيث كانت أكبر نسبة تزايد سنة 2011 قدرها 16.73 % في حين شهدت سنوات 2012، 2013، 2014 نسب تزايد متقاربة.

كما نلاحظ أن واردات سلع التجهيزات تحتل المركز الأول من الواردات، و كانت أعلى قيمة لها سنة 2014 بقيمة 18961 مليون دولار، و سبب هذا الارتفاع هو السياسة الاستيرادية للدولة في مجال الصناعة، لتليها المنتجات نصف المصنعة التي سجلت أقصى قيمة لها 12852 مليون دولار سنة 2014، ثم تليها المواد الغذائية و السلع الاستهلاكية بنسب متقاربة، فلقد حققت المواد الغذائية أعلى قيمة لها 11005 مليون دولار سنة 2014 و كانت أعلى قيمة للمواد الاستهلاكية غير الغذائية 11210 مليون دولار، أما فيما يخص المواد الخام فقد استمرت في التزايد حيث سجلت أعلى قيمة لها سنة 2014 بـ 1891 مليون دولار، و نجد أن الطاقة وزيوت التشحيم شهدت تذبذبا إذ سجلت أعلى قيمة لها سنة 4385 مليون دولار سنة 2013، و في الأخير نجد سلع التجهيزات الزراعية لنجد أعلى قيمة لها 658 سنة 2014، وهو ما لا يعكس ما تزخر به الجزائر من أراض زراعية.

2- تطور الصادرات و الواردات الجزائرية للفترة (2015-2018)

الجدول (10) الهيكل السلعي للصادرات و الواردات الجزائرية للفترة (2015-2018)
الوحدة مليون دولار .

لـسـع	السنوات			
	2018	2017	2016	2015
الواردات الإجمالية	46330.21	46059	47089	51702
المواد الغذائية	8573.58	8438	8224	9316
الطاقة و زيوت التشحيم	1078.1	1992	1613	2376
المواد الخام	1900.25	1527	1563	1560
المنتجات نصف المصنعة	10965.85	10985	11437	12034
سلع التجهيزات الزراعية	564.76	611	503	664
سلع التجهيزات الصناعية	16488.96	14606	15915	17076
السلع الاستهلاكية غير الغذائية	6761.7	8511	8338	8676
الصادرات الإجمالية	41797.32	35191	30026	34668
المواد الغذائية	373.77	349	327	235
الطاقة و المحروقات	38871.75	33261	27102	32699
المواد الخام	92.39	73	84	106
المنتجات النصف المصنعة	2335.58	1410	1299	1595
سلع التجهيزات الصناعية	0.31	0.3	-	-
سلع التجهيزات الزراعية	90.1	78	53	19

المصدر: من إعداد الطالبين اعتمادا تقارير مديرية العامة للجمارك الجزائرية 2023

الصادرات: من خلا الجدول رقم 09 نلاحظ أن الصادرات عرفت انخفاض طفيف في الفترة بين (2015-2017) وهذا بسبب انخفاض أسعار البترول كما سجلت أكبر قيمة لها قدرت بـ 41797.32 مليون دولار سنة 2018 .

و تبقى أكبر مصدر للصادرات الوطنية المواد الطاقوية بنسبة فاقت 90% في أغلب الفترات و أكبر قيمة سجلت كانت 38871.75 مليون دولار سنة 2018 في حين أدنى قيمة لها 30026 مليون، جاءت في المرتبة الثانية المنتجات النصف مصنعة بتسجيل أكبر قيمة لها 2335.58 مليون دولار سنة 2018 . أما النسبة المتبقية المقدرة بـ 2.638 % فكانت لبقية المواد الأخرى.

الفصل الثالث: واقع النقل البحري و مساهمته في تعزيز التجارة الخارجية

الواردات: من خلال الجدول أعلاه نجد أن الواردات شهدت تراجعاً كبيراً في جل سنوات هذه المرحلة، إذ نجد:

2015-2017 : شهدت هذه المدة انخفاض كبير في الواردات، ففي سنة تراجعت الواردات 12% مقارنة مع سنة 2014 لتستمر في الانخفاض سنتي 2016-2017 و يرجع ذلك إلى الأزمة الاقتصادية التي ضربت البلاد بسبب الأزمة النفطية، أدى بالدولة إلى انتهاج سياسة صارمة للاستيراد منها : - مكافحة الفواتير المضخمة. تعويم العملة الوطنية من طرف البنك المركزي.

- خطر بعض المنتجات. إلى غيرها من الإجراءات.

3- التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية الجزائرية للفترة (2010 - 2018)

تتمثل دراسة التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية في تتبع و جهات الصادرات الجزائرية و مصادر وارداتها، و معرفة أهم الأسواق الدولية التي تتعامل معها الجزائر، لأن الجزائر سعت ضمن مخططاتها التنموية تنويع الشركاء التجاريين ، وكذا الخروج من التبعية للسوق الفرنسية.

3- 1 التوزيع الصادرات خلال المرحلة 2010-2014

الجدول رقم (11) : توزيع الصادرات حسب المناطق الجغرافية للفترة (2010-2015)
(الوحدة : مليون دج).

الدول	السنوات				
	2010	2011	2012	2013	2014
مجموعة الاتحاد الأوروبي	2127478,2	2728125,0	3147123,2	3315192,3	3157764,0
الدول الأوروبية الأخرى	251817,4	315105,7	262947,7	191653,5	218115,7
أمريكا الشمالية	1275950,0	1433313,8	1255163,7	715075,9	498255,5
أمريكا اللاتينية	200624,9	313609,9	336555,4	261378,2	250297,2
المغرب العربي	97319,4	115950,3	164042,6	211877,1	239709,4
الدول العربية	52810,8	59235,7	75813,3	61924,2	49749
دول إفريقيا	5852,6	10636,8	4861,5	9394,9	9576
آسيا	319642,4	395188,8	438261,9	444523,4	494009,8
باقي دول العالم	2091,8	2965,3	2600,2	6080,3	121,6
المجموع	4333587,4	5374131,3	5687369,4	5217099,8	4917598,2

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على حوصلة إحصائية 1962 - 2020 - التجارة الخارجية

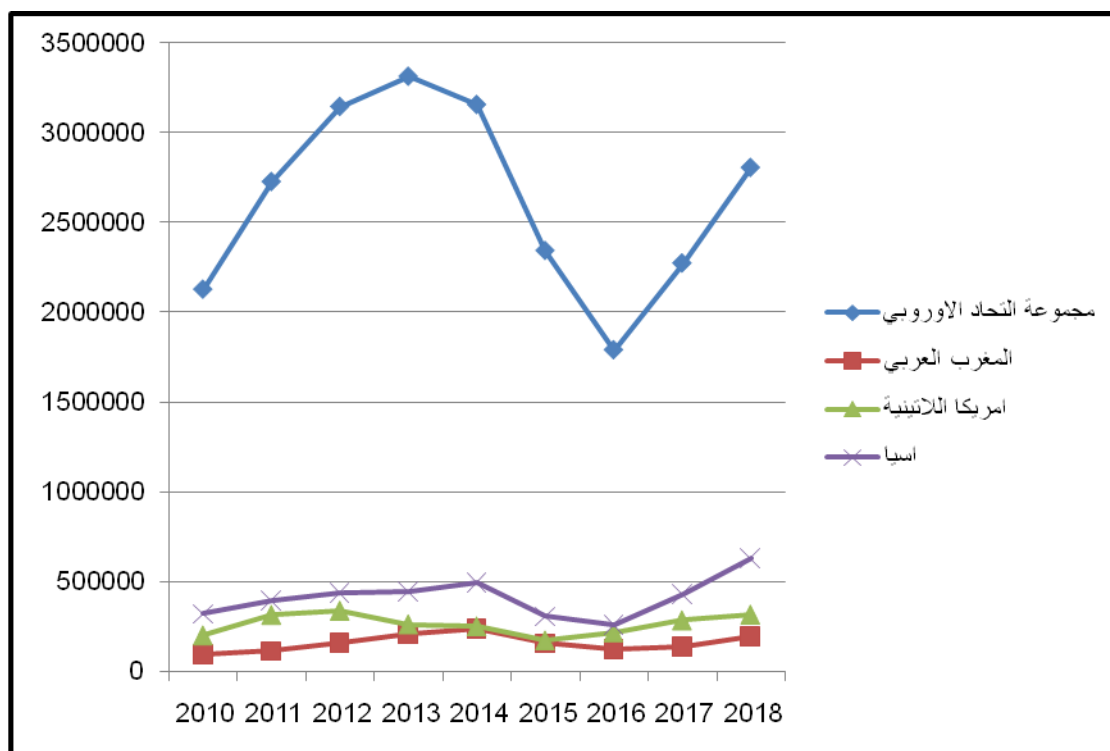
3- 2 توزيع الصادرات خلال المرحلة 2015-2018

الجدول رقم (12): توزيع الصادرات حسب المناطق الجغرافي (الوحدة : مليون دج)

الدول	السنوات	2015	2016	2017	2018
مجموعة الاتحاد الأوروبي		2343477,1	1879792,0	2273367,9	2806500,2
الدول الأوروبية الأخرى		191455,5	159686,4	216501,7	299226,5
أمريكا الشمالية		290157,2	564671,4	461683,9	508649,5
أمريكا اللاتينية		172710,7	217495,7	283647,7	315130,0
المغرب العربي		158123,5	128095,7	142079,1	195416,4
الدول العربية		58326,6	43254,3	87278,4	90033,5
دول إفريقيا		8339,5	7798,4	13474,8	15520,0
آسيا		306313,3	257697,3	429145,3	629550,5
باقي دول العالم		8283,2	19225,2	21117,0	29252,1
المجموع		3537186,7	3277716,4	3928295,6	4889278,6

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على حوصلة إحصائية 1962-2020 - التجارة الخارجية

الشكل رقم (03) تطور الصادرات الجزائرية لكل من مجموعة الاتحاد الأوروبي ، المغرب العربي ، أمريكا اللاتينية وآسيا 2010-2018



المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على الجدولين رقم (11- 12)

الفصل الثالث: واقع النقل البحري و مساهمته في تعزيز التجارة الخارجية

من الجدولين رقم (11 . 12) و الشكل رقم (03) نلاحظ سيطرة مجموعة الاتحاد الأوروبي في حجم الصادرات الجزائرية بنسبة تفوق 57 % عن باقي الدول ، و سجلت أعلى قيمة للصادرات الجزائرية نحو المجموعة سنة 2013 بقيمة 3315192,3 مليون دولار .

لتليها دول آسيا بنسبة اقل لتسجل أعلا قيمة لها سنة 2018 بقيمة 629550,5 مليون دولار في حين تبقى دول المغرب العربي و أمريكا اللاتينية ضعيف إذ لم يتجاوز حجم صادراتها 195416,4 مليون دولار لسنة 2018 و ذلك راجع لتشابه الهيكل الاقتصادي لهذه الدول، لنجد أن هذه الدول تختص في إنتاج و التصدير المواد الأولية.

3 - 3 توزيع الواردات خلال المرحلة 2010-2014

الجدول رقم (13) :توزيع الواردات حسب المناطق الجغرافي و البلدان الرئيسية للفترة 2010-2015 (الوحدة :مليون دج)

الدول	السنوات				
	2010	2011	2012	2013	2014
مجموعة الاتحاد الأوروبي	1520305,7	1793536,8	2042773,8	2282239,7	2393773,5
الدول الأوروبية الأخرى	207890,1	189512,5	311457,5	307875,6	332031,4
أمريكا الشمالية	179974,5	176626,6	175284,4	219477,6	267450,5
أمريكا اللاتينية	192318,7	306638,6	291587,5	283865,2	338480,4
المغرب العربي	40464,0	50315,8	62556,5	81675,2	59441,0
الدول العربية	93974,8	128279,4	120643,5	191474,7	157783,3
دول إفريقيا	29490,1	42097,1	57432,7	47321,4	35767,6
آسيا	730613,7	725758,1	815080,3	924374,2	1093306,4
باقي دول العالم	16776,0	29736,5	30255,9	30244,7	41674,3
المجموع	3011807,6	1442501,6	3907071,9	4368548,4	4719708,3

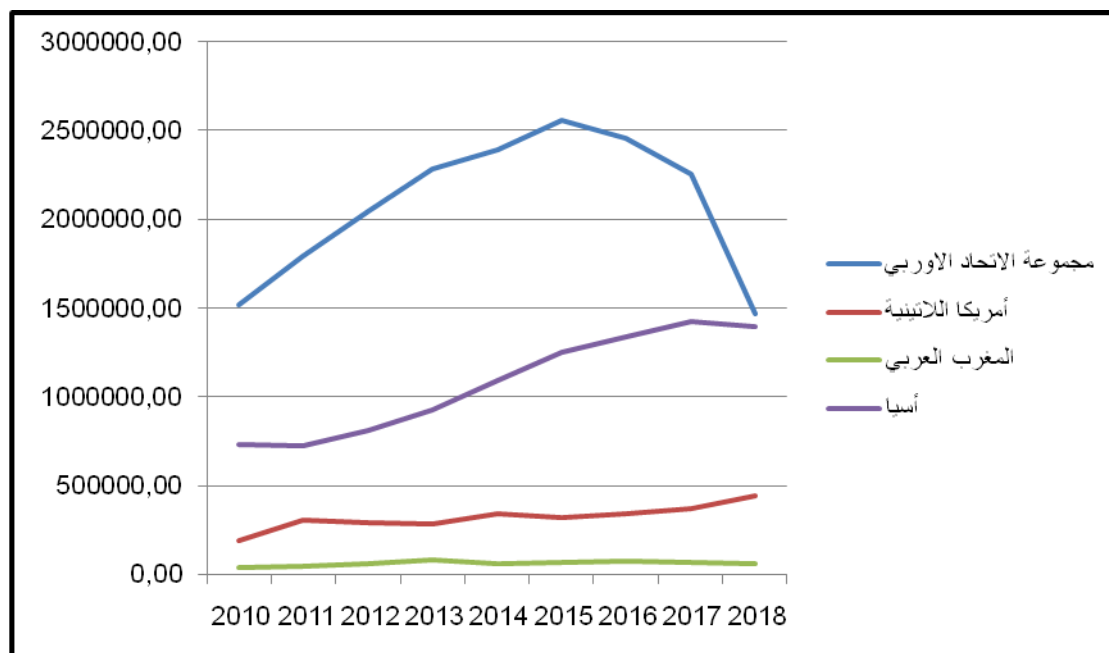
المصدر : من إعداد الطالبين بالاعتماد على حوصلة إحصائية 1962- 2020 - التجارة الخارجية .

3 - 4 توزيع الواردات خلال المرحلة 2015-2018

الجدول رقم (14): توزيع الواردات حسب المناطق الجغرافي و البلدان الرئيسية خلال المرحلة 2015-2018 (الوحدة :مليون دج)

الدول	السنوات			
	2018	2017	2016	2015
مجموعة الاتحاد الأوروبي	2466672,5	2252486,5	2460200,0	2559959,5
الدول الأوروبية الأخرى	496323,1	473282,3	351014,7	376998,3
أمريكا الشمالية	246179,6	268651,7	307997,0	333735,7
أمريكا اللاتينية	441256,0	369006,5	339854,4	321428,5
المغرب العربي	63932,5	65647,0	76708,7	68256,2
الدول العربية	223152,7	170168,5	210229,0	193328,1
دول إفريقيا	20445,2	21611,8	26824,1	36997,3
آسيا	1393677,7	1425587,3	1337359,1	1250925,8
باقي دول العالم	2466672,5	252486,5	5154776,8	51830,2
المجموع			2460200,0	5193489,7

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على حوصلة إحصائية 1962-2020 - التجارة الخارجية الشكل رقم (04) تطور الصادرات الجزائرية لكل من مجموعة الاتحاد الأوروبي ، أمريكا اللاتينية ، المغرب العربي وآسيا 2010-2018.



المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على الجدولين (13- 14)

من الجدولين رقم (13-14) و الشكل رقم (04) نلاحظ هيمنة مجموعة الاتحاد الأوروبي بنسبة تفوق 50 % من حجم الواردات الجزائرية و هذا ما يبين أن الاتحاد الأوروبي يعتبر أهم ممول للجزائر، حيث شهد نموًا متتاليًا للفترة (2010 . 2015) ليسجل بعدها تراجعًا خلال السنوات المتتالية و هذا راجع لسياسة النقشف التي اتخذتها السلطات نتيجة الأزمة النفطية لسنة 2014 .

أما بالنسبة للدول أسيا فقد احتلت المرتبة الثانية لتسجل نموًا متتاليًا خلال الفترة الدراسة، مما يبين أهمية السوق الآسيوية في تمويل السوق الوطنية .

في حين لم يتجاوز حجم التمويل لباقي الدول العالم إذا ما قورنت مع مجموعة الاتحاد الأوروبي.

المطلب الثاني: حركة التجارة الخارجية عبر قطاع النقل البحري بالجزائر

أكتسب قطاع النقل البحري الجزائري و المنشآت المينائية التجارية الأهمية البالغة في نشاط الاستيراد و التصدير و كذا تطوير التجارة الخارجية.

1- تطور الميزان التجاري الجزائري للفترة 2010-2018 .

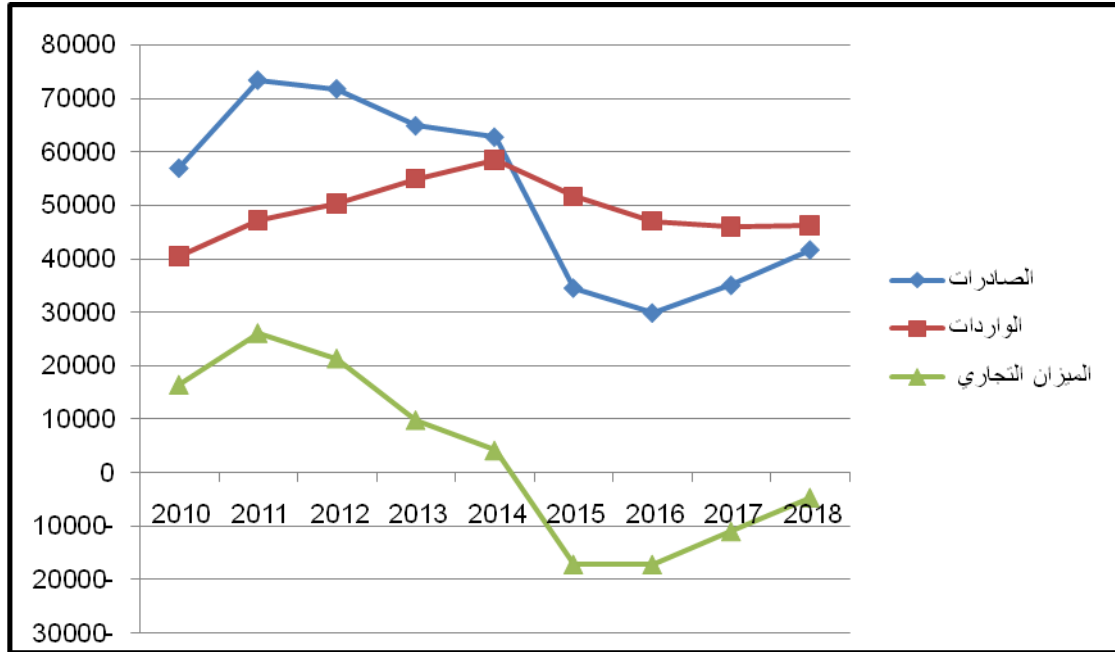
الجدول رقم (15) : الميزان التجاري الجزائري للفترة 2010-2018 الوحدة مليون دولار.

المجموع	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	
الصادرات	41797.32	35191	30026	34668	62866	64974	71866	73489	57053	471930,32
الواردات	46330.21	46059	47089	51702	58580	55028	50376	47247	40473	442884,21
الميزان التجاري	-4533	-10868	-17063	-17034	4286	9946	21490	26242	16580	29046.00

المصدر: من إعداد الطالبين باعتماد على الجدولين رقم : 08- 09

من خلال الجدول رقم (15) نلاحظ أن قيمة الصادرات خلال فترة الدراسة 471930,32 مليون دج يقابلها من الجانب الواردات ما قيمته 442884,21 مليون دج أي برصيد تجاري ما قيمته 290146,00 مليون دج ، حيث شهد رصيد الميزان التجاري فائض من (2010-2012) ثم بدا في تذبذب من (2013-2014) إلى أن سجل عجز في (2015-2018) .

الشكل رقم (05): الميزان التجاري الجزائري للفترة 2010-2018 الوحدة مليون دولار.



المصدر: من إعداد الطالبين باعتماد على الجدول رقم (15) .

من خلال تحليلنا للجدول رقم (15) و الشكل رقم (05) يتبين لنا أن الميزان التجاري سجل طيلة الفترة 2010-2014 فائضا بقيم متذبذبة حيث سجل أكبر قيمة له خلال سنة 2011 حيث وصل بقيمة بلغت 26242.00 مليون دج، ثم بدأ في تذبذب إلى غاية 2014.

في حين سجل عجز خلال الفترة 2015-2018 نتيجة الظروف الاقتصادية العالمية و التي أدت إلى انخفاض الطلب على البترول و انخفاض أسعار المحروقات.

1- حركة الصادرات و الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (2010-2016)

1-2 حركة البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية الجزائرية

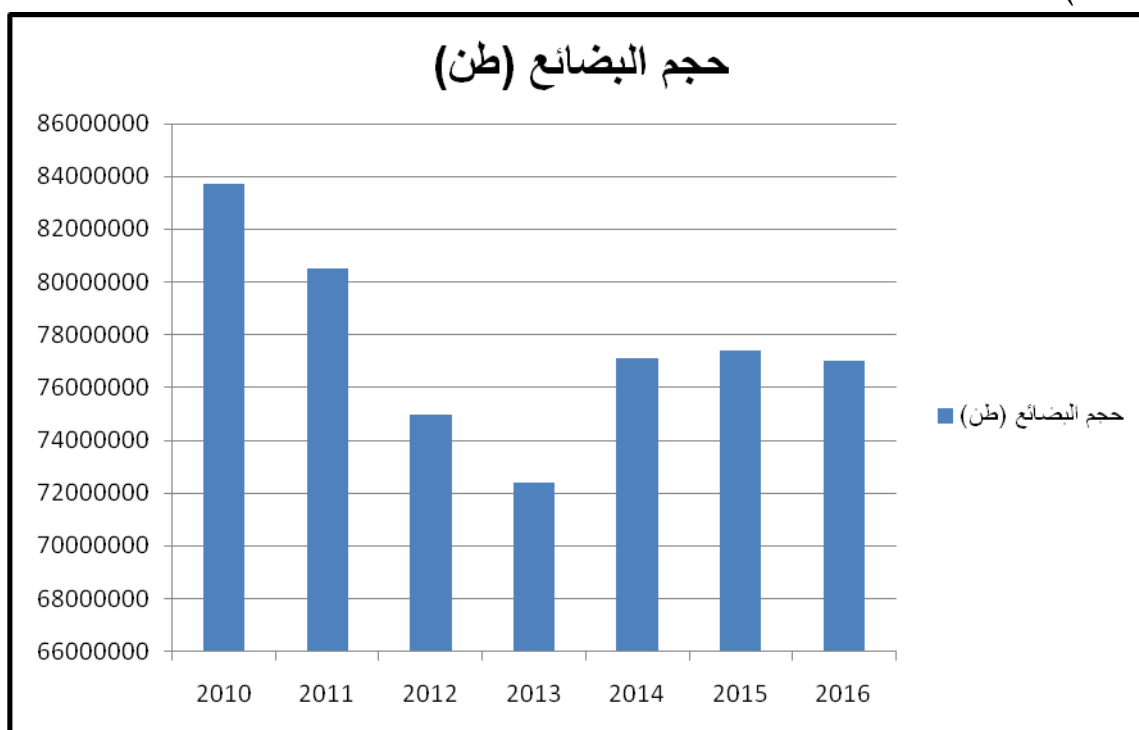
يمكن تحليل حركة الملاحاة عبر الموانئ التجارية الجزائرية من خلال الجدول و الذي يمثل حركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة الممتد بين (2010-2016).

الجدول رقم(16): حركة البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية الجزائرية للفترة 2010-2016

السنوات	عدد السفن	حجم البضائع (10 ⁶ طن)
2010	10380	83,7
2011	10216	80.5
2012	10251	75.5
2013	10514	72.4
2014	11153	77.1
2015	11111	77.4
2016	10314	77.0

المصدر: من إعداد الطالبين بناء على المعطيات الجدولين رقم (05- 07)

الشكل رقم (06): التمثيل البياني لحركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية للفترة (2010- 2016)



المصدر: تم إعداد الشكل بالاعتماد على المعطيات الجدول رقم 16

من خلال الجدول رقم (16) نلاحظ انه هناك علاقة طردية بين عدد السفن التي تغادر الموانئ و حجم البضائع التي تمثل في الأساس جزءا مهما من صادرات الجزائر. و التي ترتكز أساسا على المواد الأولية و النصف المصنعة و بالأخص المواد البترولية ، ما يفسر الاقتصاد الريعي للجزائر .

2-2 حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية .

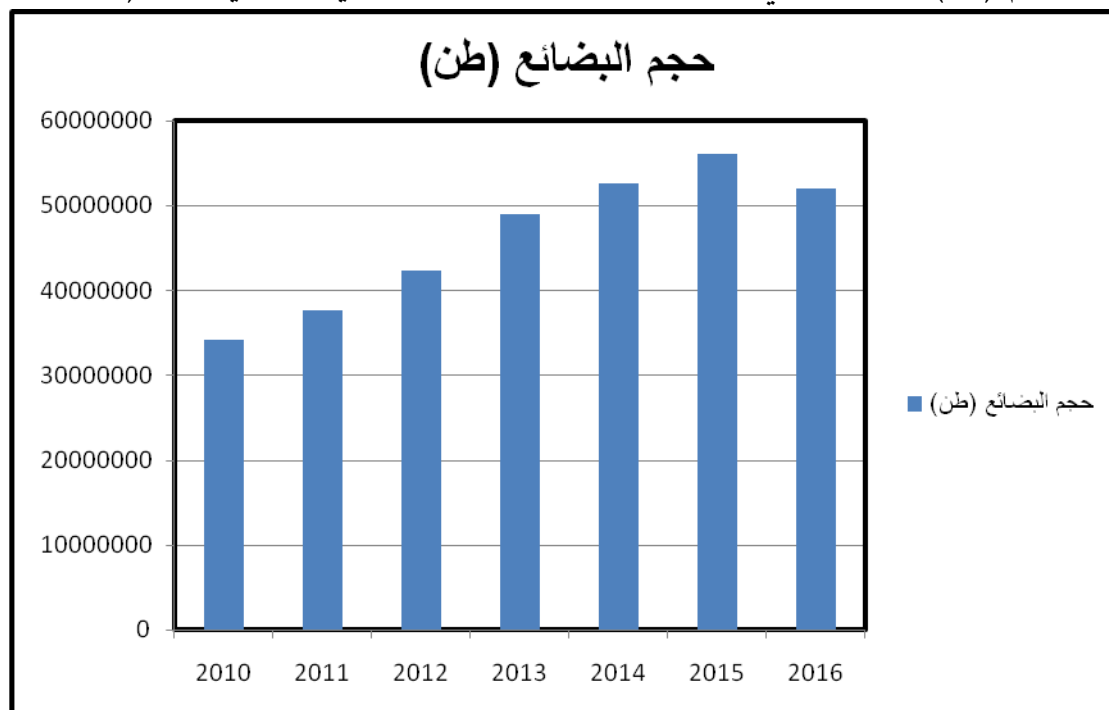
يمكن تحليل حركة الملاحة عبر الموانئ التجارية الجزائرية من خلال :

الجدول رقم (17) : حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية للفترة (2010-2016)

السنوات	عدد السفن	حجم البضائع (10 ⁶ طن)
2010	10380	34.2
2011	10216	37.7
2012	10251	42.3
2013	10514	49.0
2014	11153	52.6
2015	11111	56.1
2016	10314	52.0

المصدر : من إعداد الطالبين بناءا على المعطيات الجدولين رقم (05 - 07)

الشكل رقم (07):التمثيل البياني لحركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية للفترة (2010-2016)



المصدر: تم إعداد الشكل بالاعتماد على المعطيات الجدول رقم 17

من خلال الجدول رقم (17) انه هناك كذا لك علاقة طردية بين عدد السفن الداخلة للموانئ من جهة و حجم البضائع الواردة من جهة أخرى ، و يبين التمثيل البياني رقم (07) تزايد في قيمة الواردات إلى غاية سنة 2015 لتسجل انخفاض في سنة 2016 وهذا لسياسة النقشف التي انتهجتها الدولة بسبب الأزمة البترولية

1-حركة مجموع الصادرات و الواردات عبر الموانئ الجزائرية خلال 2016

الجدول رقم : (18) حركة مجموع الصادرات و الواردات عبر الموانئ الجزائرية خلال 2016

الصادرات			الواردات			الميناء الترتيب
مجموع	خارج القطاع	قطاع المحروقات	مجموع	خارج القطاع	قطاع المحروقات	
2387	1204	1183	13555	9231	4324	الجزائر
1537	1254	283	3676	3537	139	عنابة
42462	2084	40378	3017	627	2390	ارزيو
7890	808	7082	11627	10597	1030	بجاية
13	13	0	3881	3792	89	جيجل
54	54	0	953	880	73	تلمسان
20	20	0	986	905	81	مستغانم
420	409	11	8227	7985	242	وهران
22215	215	22000	4880	3955	925	سكيكدة
0	0	0	1193	1126	67	الشلف
76998	6061	70937	51995	42635	9360	مجموع

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على احصائيات وزارة النقل

من خلال تحليلنا للجدول رقم (16) أن نشاط قطاع النقل البحري (قطاع الموانئ) بالجزائر هو الشريان الرئيسي القائم عليه الاقتصاد الجزائري و تحديدا قطاع المحروقات ، حيث بلغت الصادرات القطاع الريع 70937 ألف طن أي بنسبة 92 % من أجمالي الصادرات 2016.

المطلب الثالث: تأثير النقل البحري على التجارة الخارجية

من أهم الوسائل الإحصائية اللازمة لتحليل التجارة الخارجية نجد قيمة الصادرات و الواردات ، وهو خاص بجميع الدول ، في حين تعتبر المبادلات التي تتم بقطاع النقل البحري حيث تتم عن طريق السفن من المعالم البينة في الميزان لتجاري .مما يجعل لها قدر كبير من الأهمية بالنسبة للدول التي تمتلك أساطيل تجارية ضخمة.

فمن جهة تعتبر السفينة الموجودة في ميناء أجنبي جزءا من الدولة التي تحمل علمها أي الدولة التي يتبعها مالك السفينة ، ولا تعتبر من الدولة التي تتواجد في مينائها ، وعلى هذا تعتبر جميع متحصلات السفينة التي تتحصل عليها في موانئ الدول الأجنبية و هو ما يحقق عوائد من العملة الأجنبية للدولة التي تتبعها السفينة .

و لهذا تسعى بعض الدول لا تسعى لبناء الأسطول البحري و تدعيمه رغبة منها في نقل صادراتها و وارداتها على سفنها الوطنية فقط . بل تهدف إلى سياسة تمكين هذا الأسطول من القيام بعمليات النقل بين الدول الأجنبية و الدول الأجنبية الأخرى . و هو ما يحقق عوائد للدول المالكة للأسطول.

و قد ثبت أنه كلما توسعت الدولة في بحريتها كلما كان في صالح ميزانها التجاري ، وهو ما يسمح لهذه الدولة للفن الوطنية توفير العملات الأجنبية التي كانت ستدفعها الدولة للسفن الأجنبية ، كما ستحصل على العملة الأجنبية إذا استأجرتها لدول أجنبية لنقل بضائعها استيرادا و تصديرا .

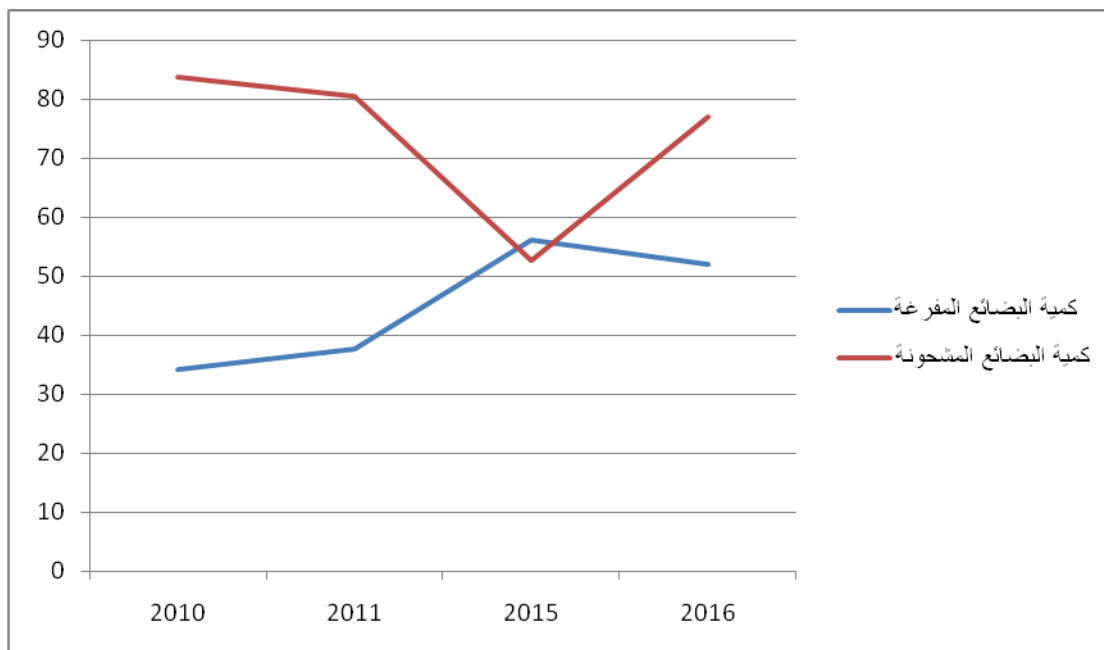
و الجدول التالي يبين العلاقة بين كميات البضائع المنقولة من جهة و الواردات و الصادرات من جهة أخرى .

الجدول رقم (19) كمية البضائع المنقولة عبر الموانئ الجزائرية مقارنة بقيمة الصادرات الواردات

	2010	2011	2015	2016
كمية البضائع المفرغة (مليون طن)	34,2	37,7	56,1	52,0
قيمة الواردات (مليون دولار)	40473	47247	51702	47089
كمية البضائع المشحونة (مليون طن)	83,7	80,5	52,6	77,00
قيمة الصادرات (مليون دولار)	57053	73489	51702	30026

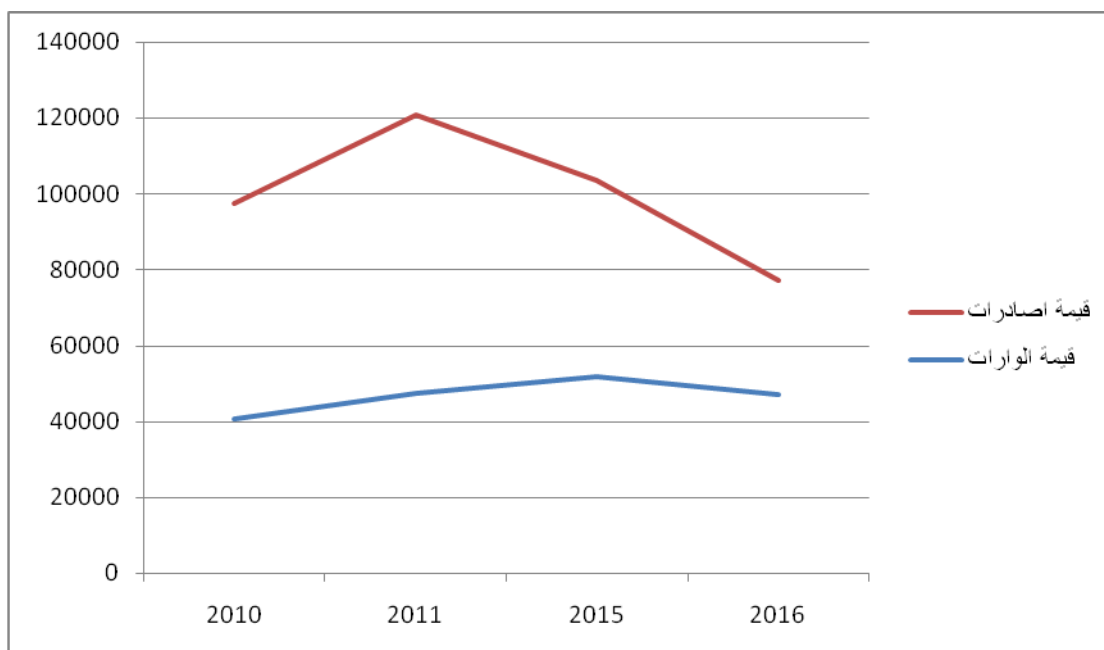
المصدر: من إعداد الطالبين اعتمادا على الجداول السابقة

الشكل رقم (08) كمية البضائع المنقولة عبر الموانئ الجزائرية



المصدر: من إعداد الطالبين اعتمادا على الجدول رقم (15)

الشكل رقم (09) قيمة الصادرات و الواردات الجزائرية



المصدر : من إعداد الطالبين اعتمادا على الجدول رقم (15)

من خلال الجدول رقم (15) و الشكليين رقم (09) و (10) يظهر دور الموانئ الجزائرية في التأثير على قيمة الصادرات و الواردات، وهو ما يظهر مكانة و دور الموانئ التجارية في تطور نقل التجارة الخارجية الجزائرية. إذ نلاحظ أن أكثر من 90 % من التجارة الخارجية تتم عبر النقل البحري . و هي نسبة تظهر ضعف التبادل البري والجوي لدى الجزائر .

فنلاحظ كمية البضائع المفرغة في الموانئ الجزائرية حوالي 34.2 مليون طن -37.7 مليون طن سنتي 2010 -2011 على التوالي مسجلة زيادة معتبرة قيمتها 3.5 مليون طن و هو ما يقابله علاقة طردية مع قيمة الواردات حيث ارتفعت من 40473 مليون دولار إلى 47247 مليون دولار بزيادة قيمتها 6 مليون دولار خلال نفس المدة ، في حين سجلت البضائع المفرغة تراجعاً بين سنتي 2015-2016 من 56.1 مليون إلى 52.0 مليون دولار مسجلة تراجعاً قيمته 4.1 مليون دولار و هو ما يفسر العلاقة الطردية بين البضائع المنقولة والقيمة الصادرات .

أما بالنسبة للبضائع المشحونة فنجد أن جلها عبارة عن المواد النفطية ، حيث كمية هذه البضائع خلال سنتي 2010-2011 سجلت 83.7 مليون طن لتتراجع قيمة الصادرات إلى 80.5 مليون طن رغم التراجع في كمية الصادرات إلا أنها سجلت زيادة بأكثر من 20000 مليون دولار وهذا راجع إلى ارتفاع أسعار البترول من 80 دولار إلى 113 دولار للبرميل ، في حين سنتي 2015-2016 سجلت كمية البضائع المشحونة تراجعاً كبيراً ، كما تراجع في قيمة الصادرات وهذا بسبب تراجع في أسعار البترول ب 45 دولار سنة 2015 و 54 دولار سنة 2016 للبرميل.

و كل هذا يفسر أن الميزان التجاري له علاقة طردية مع الصادرات البترولية، كونها الحساب الوحيد الذي يسد الفجوة الموجودة بين الصادرات و الواردات الجزائرية، و هو ما سبب عجز ميزانها التجاري خلال سنوات الدراسة حيث أصبحت الواردات أكبر من الصادرات و يرجع إلى تأثر الصادرات بأسعار البترول .

و الجزائر تعاني من ضعف أسطولها البحري حيث يتكون من 8 سفن بحرية، و تعتمد في صادراتها و وارداتها على السفن الأجنبية أكثر مما تعتمد على سفنها الوطنية، مما سبب في حالة عدم توازن في ميزان مدفوعاتها، لهذا على الدولة أن تدعم أسطولها وتشجع سفنها. و من الغريب في الأمر أنه خلال السنوات الماضية تم بيع أسطول كامل لباحرات هي اليوم تنشط في مختلف المياه الإقليمية، والجزائر تستأجر هذه البواخر لتخرج من خزينتها الملايين من العملة الأجنبية لمن اقتنوها منها . عوض أن تستغلها لتطوير أسطولها.

خلاصة:

تعد الموانئ الجزائرية قديمة لا تتماشى مع التطور العالمي الحاصل في مجال النقل البحري باعتبارها موانئ الجيل الأول بالرغم من أهميتها و موقعها الاستراتيجي المطل على البحر الأبيض المتوسط، كما تعاني من ضعف وقدم أسطولها البحري الذي لا يتجاوز حاليا 30 سفينة، والذي يساهم بنسبة ضعيفة في نقل التجارة الخارجية الجزائرية، و هو ما أدى إلى استئجار السفن الأجنبية التي تفرض أسعاره، حيث يعود تأثيره على سعر صادراتها و وارداتها. كما سبب عجزا في ميزانها التجاري.

خاتمة

شهد العالم تغيرات كبيرة و متسارعة في جميع المجالات نتيجة التطورات المذهلة للتكنولوجيا، وقطاع النقل البحري شهد نموا كبيرا فمس تكنولوجيا السفن المستخدمة والموانئ سواء من الناحية التنظيمية و التجارية، جعلها تعمل بكفاءة كبيرة و بتكاليف أقل.

و الجزائر من الدول المطلة على البحر و بساحل كبير جعلها تهتم بهذا القطاع الحيوي الذي له دور كبير في التجارة الخارجية إذ يساهم بنسبة كبيرة بنقل البضائع، و هو محل اهتمام فاستثمرت فيه منذ الاستقلال فأنشأت مؤسسة متخصصة في النقل البحري ، و ضخت الأموال و أحدثت تغييرات كبيرة في هياكله، إلا أنه لم يصل إلى المستوى المرجو و مازال يحتاج إلى التطوير أكثر لرفع كفاءة الموانئ ليصل إلى مستوى موانئ الجيل الثالث الذي يعتبر مؤهل لخلق قيمة مضافة وأنظمة متطورة لتحسين أدائه.

1. نتائج الدراسة:

- من خلال هذا البحث تم التوصل إلى النتائج التالية:
- للنقل البحري مساهمة كبيرة في نمو التجارة الخارجية إذ يساهم ب 90% من حجم المبادلات التجارية.
 - يساهم النقل البحري في توفير السيولة من العملة الأجنبية مما يؤثر على الميزان التجاري ايجابيا .
 - رغم محاولة الجزائر تطوير القطاع منذ الاستقلال إلا أنها مازالت تعاني مشاكل كبيرة كباقي دول العالم الثالث ، فمازالت موانئه تعتبر موانئ الجيل الأول و كذلك لا تزال الجزائر تستأجر السفن الأجنبية مما أدى إلى استنزاف العملة الصعبة .
 - الاعتماد على الربيع النفطي يؤدي إلى حدوث اختلال كبير و سلبي في الميزان التجاري نتيجة حدوث تغيرات مفاجئة لأسعار النفط .

2. اختبار فرضيات الدراسة:

انطلاقا مما تم تناوله في هذه الدراسة، وما تم التوصل إليه من نتائج، تظهر نتائج اختبار الفرضيات المطروحة سابقا فيما يلي:

- (1) اختبار الفرضية الأولى: يعاني قطاع النقل البحري بالجزائر نتيجة سوء التسيير وموانئه من الجيل الأول الذي لا يسير التطورات التكنولوجية، وهذا ما يثبت صحة الفرضية الأولى.
- (2) اختبار الفرضية الثانية: ترتبط التجارة الخارجية بأسعار النفط وهذا ما بينه أزمة 2014 نتجة انهيار أسعار النفط وهذا ما يثبت صحة الفرضية الثانية.
- (3) اختبار الفرضية الثالثة: إن تطوير قطاع النقل البحري له تأثير ايجابي على التجارة الخارجية و ذلك بالاستثمار في القطاع و تحديثه مما يؤدي إلى تقليص الجهد، الوقت و التكلفة. كما تأكد لنا أن أكثر من 90% من التجارة الخارجية تتم عن طريق النقل وكل هذا يثبت صحة الفرضية الثالثة.

3. اقتراحات الدراسة:

انطلاقاً من النتائج المتوصل إليها من خلال الدراسة الحالية، يمكن تقديم جملة من الاقتراحات والتوصيات كما يلي:

- ✓ ضرورة العمل على تطوير قطاع النقل البحري بإدخال التكنولوجيا الحديثة عليه.
- ✓ تطوير الموانئ وخصخصتها من أجل المنافسة التي تؤدي إلى تقديم أحسن الخدمات.
- ✓ إدراج نظام الإدارة الآلية كتبادل البيانات إلكترونياً و رقمته حركة دخول وخروج البضائع.
- ✓ تحديث الموانئ و بناء موانئ الجيل الثالث كميناء جن جن بجيجل الذي يمتلك ظروف طبيعية تسمح له بتداول الحاويات ، و تحديث الأسطول البحري بسفن عملاقة مزودة بتكنولوجيا حديثة.
- ✓ الاستفادة من الخبرات الأجنبية و بعض الدول الرائدة في مجال النقل البحري.
- ✓ ربط الموانئ بالطرق الوطنية و السكك الحديدية من خلال دراسات استشرافي .

4. آفاق الدراسة:

ومن هذا المنطلق يمكن اقتراح بعض الدراسات التي قد تكون بمثابة نقطة الانطلاق للمهتمين والباحثين في هذا المجال مستقبلاً، منها:

- ❖ العوامل المؤثرة في تطوير أداء الموانئ الجزائرية .
- ❖ دور قطاع النقل البحري في تحقيق التنمية المستدامة .

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

1- الكتب:

1. احمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل و المواصلات، دار الفكر العربي للطباعة و النشر، الإسكندرية، مصر، 2003.
2. إيمان عطية ناصف ،هشام محمد عمارة : مبادئ الاقتصاد الدولي ،المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية، مصر، 2008 .
3. بلال شاكر ياسين، مفاهيم النقل البحري، مطبعة الهلال، الكويت، 2001.
4. الدكتورة زينب حسن عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية ،الدار الجامعية مصر . 2010.
5. يوسف مسعداوي ،دراسات في التجارة الدولية ،دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع ،الجزائر ، 2010.
6. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للمكاتب، مصر، 1998.
7. حميد الطفيلي، جغرافية المواصلات والاتصالات، دار المنهل اللبناني، لبنان، 2009.
8. حمد سلمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 2003.
9. حمدي عبد العظيم ،اقتصاديات التجارة الدولية ،مكتبة زهراء الشرق ،الطبعة الأولى ، مصر 1996 .
10. محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، مصر، 1998.
11. محمد محمود يوسف، الإدارة الإستراتيجية لتكاليف النقل ودورها في تنمية حركة التجارة العربية البينية، بحوث و دراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية ،مصر ، 2004.
12. طالب محمد عوض التجارة الدولية نظريات و سياسات ،دار وائل للنشر ،الأردن ،طبعة الثانية، 2004.
13. محمود يونس ،اساسيات التجارة الدولية ،الدار الجامعية ، مصر ، 1993 .
14. محسن جابر عبدو ، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، دار وجيدة للنشر، عمان 2002.
15. مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان ، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا السودان، 2008.
16. موسى نوري شقيري و اخرون ، التمويل الدولي و نظريات التجارة الخارجية ،دار الميسرة للنشر و التوزيع ،الطبعة الاولى ،الأردن 2012.
17. ناصر نور الدين عبد اللطيف، محاسبة التكاليف في قطاع النقل البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2008.
18. نبيل حشاد ،العولمة و مستقبل العالم العربي ،دار إيجي للنشر ، مصر ، طبعة 2006.
19. نداء محمد الصوص ،التجارة الخارجية ،مكتبة المجتمع العربي للنشر و التوزيع ، عمان 2008.
20. سامي غفيف حاتم ،اقتصاديات التجارة الدولية ،الدار المصرية اللبنانية الطبعة الأولى ، مصر ، 2003،
21. سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ،الدار الجامعية ، الإسكندرية ، مصر 2003

22. عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ،التبادل التجاري ،الأسس،العولمة و التجارة الالكترونية ،دار الحامد عمان، الأردن ،طبعة الثانية ،2004.

23. ردينة عثمان يوسف ، إدارة خدمات النقل الجوي ، دار المناهج للنشر و التوزيع ، عمان ، الأردن ،2009.

24. شريف ماهر هيكل إدارة و سياسات الموانئ البحرية للنشر و التوزيع ، القاهرة ،مصر ، 2008 .

2- أطروحات الدكتوراه:

1. رصاع حياة، دورة اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية ، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام و ميناء وهران ، أطروحة دكتوراه في العلوم -،جامعة وهران، الجزائر، 02، 2019/2018 .

3- رسائل الماجستير:

1. نعيمة زيرمي ، التجارة الخارجية الجزائرية من الاقتصاد المخطط إلى اقتصاد السوق ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الدولي للمؤسسات ، فرع مالية دولية ،مدرسة الدكتوراه ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان،مصر، 2011 .

2. سليم بوقنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي " دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة"، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري بقسنطينة ،الجزائر 2005 .

3. عبد الحميد حمشة ،دور تحرير التجارة الخارجية في ترقية الصادرات خارج المحروقات في ظل التطورات الدولية الراهنة ،دراسة حالة الجزائر ،مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية ،فرع علوم اقتصاد دولي ، جامعة بسكرة،الجزائر، 2013 .

4. ربيعة حملوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مذكره مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع التخطيط، جامعة الجزائر،الجزائر، 1999.

5. شيخي حفيظة ،ترشيد السياسات التجارية من اجل الادمج الايجابي للجزائر في الاقتصاد العالمي" المنظمة العالمية للتجارة " مذكرو مقدمة لنيل شهادة ماجستير في الاقتصاد ، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير و العلوم التجارية ، جامعة وهران،الجزائر ، 2012

4- مذكرات الماستر:

1. الواسع صبرينة ،بوختالة عبد اللطيف ، دور الموانئ في تنشيط التجارة الخارجية ، دراسة حالة المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار بولاية برج بوعرييج ،مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية ،الجزائر 2014.

2. نبيلة بروال ، النقل و البيئة و السيارات الهجينة ، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في اقتصاد نقل و امداد ، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة،الجزائر 2010/2011.

3. غلاب محمد، النقل الحضري، مذكرة تخرج لنيل ماستر تسيير مدن والتنمية المستدامة، معهد تسيير التقنيات الحضرية والتعمير، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، الجزائر 2016.

5- المقالات في المجلات العلمية:

1. محمود جواد عباس شبع، واقع النقل في مدينة النجف الأشرف، بحث منشور في مجلة " آداب الكوفة " العممية المحكمة، العدد السادس، العراق، 2010

6- المراسيم والقوانين والتقارير:

1. الجريدة الرسمية الجزائرية ، قانون رقم 17/88 ، يتضمن توجه النقل البري و تنظيمه الجزائر 1988 العدد 19.

9- الملفات والمواقع الإلكترونية:

1. الديوان الوطني للإحصاء، www.ons.dz،
2. المديرية العامة للجمارك الجزائرية 2023 الرابط : www.douane.gov.dz
3. وزارة النقل ، www.mt.gov.dz .
4. وزارة الخارجية ، www.commerce.gov.dz

ثالثا: المراجع باللغة الفرنسية:

1- الكتب:

Ziv Jean Claude et Napoléon Charles. Le transport urbain. France,