

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur
et de la Recherche Scientifique

Université Akli Mohand Oulhadj - Bouira -

Tasdawit Akli Muḥend Ulḥağ - Tubirett -

Faculté des Sciences Economiques,
Commerciales et des Sciences de Gestion



جامعة البويرة

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة أكلي محمد أولحاج

- البويرة -

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه طور ثالث LMD

قسم: العلوم الاقتصادية

تخصص: تحليل اقتصادي واستشراف

بعنوان:

أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ على التجارة الخارجية دراسة حالة الجزائر

تحت إشراف:

د. مولاي بوعلام

إعداد الطالب:

سعدي عبد الصمد

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
حيدوشي عاشور	أستاذ	البويرة	رئيسا
مولاي بوعلام	أستاذ	البويرة	مشرفاً ومقرراً
ضيف أحمد	أستاذ	البويرة	ممتحنا
عاشور عبد الحكيم	محاضر أ	البويرة	ممتحنا
بن خليف طارق	أستاذ	الجللفة	ممتحنا
تهتان مورا	أستاذ	المدية	ممتحنا
طهراوي فريد	أستاذ	البويرة	مساعد مشرف

سنة الجامعية: 2025-2026

شكر وتقدير

في البداية لا يسعني إلا أن أتقدم بخالص الشكر والتقدير وعظيم الامتنان لكل من كان له الفضل في دعمي ومساندتي خلال مسيرتي البحثية.

أتقدم بوافر العرفان إلى استاذي المشرف مولاي بوعلام الذي لم ييخل علي بعلمه الغزير وتوجيهاته السديدة، فكان نعم المشرف والموجه، يوزع الثقة ويوقظ الفكر، فصاغت كلماته ملامح هذه الرسالة، وأسهمت توجيهاته في إرساء معالمها. فلأستاذي المشرف والمشرف المساعد طهراوي فريد أصدق عبارات الامتنان والتقدير لما قدمه لي من علم ووقت وجهد.

كما أتقدم بجزيل الشكر وخالص العرفان إلى أعضاء لجنة المناقشة الموقرة، على قبولهم مناقشة هذه الأطروحة، وعلى ما تفضلوا به من ملاحظات قيمة وتوجيهات بناء ساعدتني على سد بعض الثغرات وإخراج العمل في أبهى حلة فجزاهم الله عني خير الجزاء، ونفع بعلمهم.

ولا يفوتني أن أخص بالشكر كل من قدم لي يد العون من قريب أو بعيد وكان له أثر في انجاز العمل وبالخصوص استاذي الأستاذة أوكيل حميدة والأستاذ وعيل ميلود جزاهم الله خير الجزاء.

راجيا من الله عز وجل أن أكون قد وفقت في انجاز هذا العمل العلمي وأديت مهمتي على أكمل وجه والله ولي التوفيق.

اهداء

لطالما أمنت أن في القلوب بذورا لا تثمر إلا حين تسقى بالدمع والصبر، ها أنا اليوم اخط هذه العبارات بعدما قطعت فصولا من الشدة ووقفت في وجه العاصفة بعزيمة وإيمان بأن الحلم مهما تأخر.. لا يضل طريقه لمن أصر عليه.

أهدي هذا النجاح لنفسي الطموحة أولا ثم إلى كل من سعى معي لإتمام هذه المسيرة دتمم سندا لا عمر له.

إلى أمي وأبي:

تحقق الحلم وستشاركاني فرحة صغري التي لا طالما حلمت بها واليوم انتما تريان حلمي يمشي على الأرض جزاكما الله عني كل الجزاء وأطال الله عمركما وجعلني من البارين بوالديهما.

إلى أهلي:

وألى من قال الله فيهم (سنشد عضدك بأخيك).

لضلعي الثابت وأمان أيامي إلى من شددت عضدي بهم فكانوا لي ينابيع أرتوي منها لخيرة أيامي وصفوتها (

أخوتي واخواتي

إلى التي كانت صبرا حين طال الطريق، ودعما حين ثقل الحمل (خطيبتي)

إلى كل من علمني حرفا وكل من جالسني في مقاعد الدراسة:

جزاكم الله عني كل الجزاء فمنكم تعلمت نبل الاخلاق قبل العلم وتعلمت أن لا خير في علم دون خلق أتمنى لكم طوال الصحة والعافية.

ربما لا تكفي الكلمات لسرد الحكايات بأكملها ولا نسرد النهايات كما عشناها ولكن ما بين كل سقطة وخيبة

أمل كان هناك بصيص للنجاح.

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل واقع وأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ على كفاءة التجارة الخارجية للفترة الممتدة بينى 1990-2021 الجزائر كنموذج للدراسة حيث تناولت الدراسة النظرية فصلين أولها التأصيل النظري للتجارة الخارجية من خلال ابراز أبعادها الاقتصادية وتأثيراتها على مجمل المتغيرات للاقتصاد الكلي، وثانيها تم فيه تناول الجوانب النظرية لمكونات البنية التحتية والخدمات اللوجستية المتعلقة بها وإبراز دورهما في تحسين وتسهيل العمليات التجارية مع ابراز التحديات الهيكلية والمؤسسية التي تعرقل هذا القطاع.

أما الفصل الثالث فيعد الدراسة التحليلية التطبيقية لتقدير العلاقة بين الاستثمار في مشاريع البنية التحتية والخدمات اللوجستية. اعتمدنا فيه على تحليل وتشخيص مكونات البنية التحتية للموانئ الجزائرية وكذا مؤشرات الخدمات اللوجستية مع ابراز دورهما في تحسين وتسهيل العمليات التجارية مع الإشارة لمختلف المعوقات سواء الهيكلية أو المؤسسية التي تعرقل النهوض بهذا القطاع، أما الجزء التطبيقي فقد تم الاعتماد على المنهج القياسي وفق مؤشرات فرعية لإبراز العلاقة وقد خلصت إلى عدة نتائج:

الأولوية القصوى ضمن سياسات الدولة لتحسين البنية التحتية وكفاءتها اللوجستية بالرغم من التفاوت بين الموانئ محل الدراسة.

وجود علاقة طردية بين متغيرات الدراسة في الأجل القصير والطويل

الكلمات المفتاحية: بنية تحتية، موانئ، خدمات لوجستية، تجارة خارجية. انفتاح تجاري. نموذج الانحدار الذاتي للإبطاءات الموزعة.

Abstract:

This study aims to analyze the reality and impact of port infrastructure and logistics services on the efficiency of foreign trade during the period 1990–2021, with Algeria as a case study. The theoretical framework of the study is structured into two chapters. The first chapter provides a theoretical foundation of foreign trade by highlighting its economic dimensions and its effects on overall macroeconomic variables. The second chapter addresses the theoretical aspects of infrastructure components and related logistics services, emphasizing their role in improving and facilitating trade operations, while also identifying the structural and institutional challenges that hinder the development of this sector.

The third chapter represents the applied analytical study, which seeks to estimate the relationship between investment in infrastructure projects and logistics services. This chapter relies on analyzing and diagnosing the components of Algerian port infrastructure, as well as logistics performance indicators, highlighting their role in enhancing and facilitating trade operations, in addition to identifying various structural and institutional constraints that impede the advancement of this sector. The empirical analysis adopts an econometric approach based on sub-indicators to examine the relationship between the study variables. The results reveal several key findings, notably the high priority given within state policies to improving infrastructure and logistics efficiency despite disparities among the ports under

study, and the existence of a positive relationship between the study variables in both the short and long run.

Keywords: Infrastructure, Ports, Logistics Services, Foreign Trade, Trade Openness.Ardl.

Résumé:

Cette étude vise à analyser la réalité et l'impact des infrastructures et des services logistiques portuaires sur l'efficacité du commerce extérieur durant la période 1990-2021, en prenant l'Algérie comme cas d'étude.

La partie théorique de l'étude est structurée en deux chapitres. Le premier est consacré aux fondements théoriques du commerce extérieur, en mettant en évidence ses dimensions économiques ainsi que ses effets sur l'ensemble des variables macroéconomiques. Le second aborde les aspects théoriques des composantes des infrastructures et des services logistiques qui y sont associés, tout en mettant en lumière leur rôle dans l'amélioration et la facilitation des opérations commerciales, ainsi que les contraintes structurelles et institutionnelles entravant le développement de ce secteur.

Le troisième chapitre constitue l'étude analytique et empirique visant à estimer la relation entre l'investissement dans les projets d'infrastructures et les services logistiques. Il s'appuie sur une analyse et un diagnostic des composantes des infrastructures des ports algériens ainsi que des indicateurs des services logistiques, en soulignant leur rôle dans l'amélioration et la facilitation des échanges commerciaux, tout en identifiant les différentes contraintes, qu'elles soient structurelles ou institutionnelles, qui entravent le développement de ce secteur.

La partie empirique repose sur une approche économétrique fondée sur des indicateurs secondaires afin de mettre en évidence la relation entre les variables étudiées. Les principaux résultats obtenus sont les suivants :

- La priorité accordée par les politiques publiques à l'amélioration des infrastructures et de leur efficacité logistique, malgré les disparités entre les ports étudiés.
- L'existence d'une relation positive entre les variables de l'étude à court et à long terme.

Mots-clés : Infrastructures, ports, services logistiques, commerce extérieur, ouverture commerciale, modèle ARDL (AutoRegressive Distributed Lag).

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
-	شكر وتقدير
-	إهداء
II-I	الملخص
IV- III	فهرس المحتويات
IV-IV	فهرس الجداول
IV-X	فهرس الأشكال
IV-XI	فهرس الملاحق
أ-ز	مقدمة
56-01	الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية
02	تمهيد
03	المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية
03	المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية
08	المطلب الثاني: نظرة الفكر الاقتصادي للتجارة الخارجية
20	المطلب الثالث: الأطراف الفاعلة في التجارة الخارجية وأهميتها
22	المبحث الثاني: السياسات والاتفاقيات الدولية للتجارة الخارجية
22	المطلب الأول: سياسات التجارة الخارجية
28	المطلب الثاني: أدوات سياسة التجارة الخارجية
32	المطلب الثالث: الاتفاقيات الدولية للتجارة الخارجية
43	المبحث الثالث: طرق التمويل للتجارة الخارجية
43	المطلب الأول: طرق التمويل
47	المطلب الثاني: استراتيجيات التنمية والتجارة الخارجية
52	المطلب الثالث: عقبات التجارة الخارجية
56	خلاصة الفصل
93-57	الفصل الثاني: البنية التحتية والخدمات اللوجستية
58	تمهيد
59	المبحث الأول: البنية التحتية ومصادر التمويل
59	المطلب الأول: ماهية البنية التحتية

فهرس المحتويات

63	المطلب الثاني: الموانئ البحرية كبنية تحتية
71	المطلب الثالث: مصادر تمويل مشروعات البنية التحتية
74	المبحث الثاني: الخدمات اللوجستية في الموانئ
80	المطلب الأول: الإطار النظري للخدمات اللوجستية
67	المطلب الثاني: الأنشطة اللوجستية وأنواع الخدمات اللوجستية
83	المطلب الثالث: الخدمات اللوجستية بالموانئ
87	المبحث الثالث: علاقة الخدمات اللوجستية بالموانئ والبنية التحتية بالتجارة الخارجية
87	المطلب الأول: الدراسات التجريبية للعلاقة بين الخدمات اللوجستية والتجارة الخارجية
89	المطلب الثاني: الدراسات التجريبية للعلاقة بين البنية التحتية والتجارة الخارجية
93	خلاصة الفصل
147-94	الفصل الثالث: دراسة قياسية تحليلية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية على التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة 1990-2020
95	تمهيد
96	المبحث الأول: قراءة تحليلية لواقع البنية التحتية والخدمات اللوجستية في الجزائر
96	المطلب الأول: تقديم أهم الموانئ البحرية الجزائرية
101	المطلب الثاني: تحليل الخدمات اللوجستية لأهم خمسة موانئ في الجزائر
105	المطلب الثالث: قراءة في مؤشرات الخدمات اللوجستية الكلي LPI
110	المطلب الرابع: قراءة لبعض الإحصائيات المتعلقة بالبنية التحتية للموانئ في الجزائر
118	المبحث الثاني: دراسة تحليلية في واقع التجارة الخارجية للجزائر
118	المطلب الأول: تطور التجارة الخارجية في الجزائر
121	المطلب الثاني: قراءة في تطور بعض مؤشرات التجارة الخارجية
127	المبحث الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ على التجارة الخارجية في الجزائر
127	المطلب الأول: مفاهيم أساسية حول منهجية ARDL
132	المطلب الثاني: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية خلال الفترة 1990-2021 باستخدام نموذج ARDL
147	خلاصة الفصل
151-148	الخاتمة

فهرس المحتويات

155-152	قائمة المراجع
165-156	الملاحق

فهرس الجداول

فهرس الجداول

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
(01-01)	تكاليف الانتاج مقدرة بساعات العمال	11
(02-01)	وحدات العمل اللازمة لانتاج وحدة واحدة من المنتج في السنة	13
(03-01)	جولات الجات من 1947-1994	35
(04-01)	متوسط نسبة تخفيض الرسوم الجمركية على المنتجات الصناعية للدول المختلفة	37
(05-01)	متوسط نسبة التعريفات الجمركية قبل وبعد جولة طوكيو دول مختارة	39
(06-01)	أهم المراحل التي مرت بها جولة الأورغواي	40
(01-02)	التطور التاريخي للموانئ	67
(02-02)	العناصر الرئيسية الداخلة في تكوين الميناء	68
(03-02)	أنواع الموانئ ووظائفها	69
(04-02)	الموانئ المحورية	70
(05-02)	الوظائف المتعلقة بالموانئ	70
(06-02)	مزايا وعيوب نظام البوت	74
(07-02)		76
(08-02)	تعريف اللوجستيات	77
(09-02)	الأنشطة اللوجستية المعاونة	82
(10-02)	مظاهر القوة والضعف في الموانئ	85
(01-03)	الأحواض بميناء وهران	99
(02-03)	معدات التداول والمناولة بالميناء	100
(03-03)	حجم البضائع المتداولة في أهم 5 موانئ	102
(04-03)	عدد الحاويات المتداولة في أهم موانئ	103
(05-03)	مدة بقاء السفن في الموانئ بمتوسط الأيام	104
(06-03)	كفاءة الخدمات اللوجستية مؤشر من 01 إلى 10	104
(07-03)	أداء الخدمات اللوجستية في المؤشر العام LPI ومؤشر كفاءة عملية التخليص الجمركي CUST	106
(08-03)	مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية في الجزائر	107
(09-03)	سهولة ترتيب الشحنات ومعدل تكرار وصول الشحنات	107

فهرس الجداول

108	يمثل احصائيات المؤشرين INFR و Trac في الجزائر	(10-03)
109	تحليل مؤشر الجاهزية للتكنولوجيا المتقدمة في الجزائر	(11-03)
111	حجم الاستثمارات في البنية التحتية لأهم 5 موانئ	(12-03)
111	أهم مشاريع تطوير البنية التحتية في الموانئ الجزائرية 2000-2019	(13-03)
112	تأثير الاستثمارات على أداء الموانئ 2000-2019	(14-03)
113	عرض نتائج تحسين البنية التحتية في الموانئ الجزائرية على المستوى العالمي للفترة 2007-2023	(15-03)
114	نتائج تطوير الجزائرية على سهولة شحن السفن للبضائع	(16-03)
116	انعكاسات سياسة تحديث الموانئ على وقت بقاء السفينة في الرصيف	(17-03)
126	تطورات معدل الانفتاح التجاري في الجزائر للفترة 1990-2021	(18-03)
135	نتائج اختبار LagLengthCriteria	(19-03)
136	نتائج اختبار فيليبس بيرون ديكي فولر للمتغير LOP	(20-03)
136	نتائج اختبار بيرون ADF للمتغيرات الدراسة	(21-03)
138	نتائج تقدير نموذج ARDL	(22-03)
139	نتائج اختبار التكامل المشترك باستخدام اختبار الحدود Bounds Tesst	(23-03)
140	نتائج تقدير نموذج تصحيح الخطأ غير المقيد UECM	(24-03)
141	نتائج تقدير نموذج تصحيح الخطأ ECM	(25-03)
143	نتائج اختبار التوزيع الطبيعي للبواقي Jarque- Bera	(26-03)
144	نتائج اختبار شرط ثبات حدود الخطأ تجانس التباين	(27-03)
145	نتائج اختبار Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test	(28-03)

فهرس الأشكال

فهرس الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم
42	الهيكل التنظيمي للمنظمة	(01-01)
44	مراحل التحصيل المستندي	(02-01)
100	يوضح معدات التداول والمناولة بميناء وهران	(01-03)
102	حجم البضائع المتداولة في أهم 5 موانئ	(02-03)
110	حجم البضاعة المنقولة بحراً	(03-03)
112	تأثير الاستثمارات على أداء الموانئ	(04-03)
117	الاستثمار في البنية التحتية	(05-03)
120	تطوير الميزان التجاري	(06-03)
122	معدل تغطية الصادرات للواردات للجزائر خلال الفترة 1990-2020	(07-03)
123	التوزيع الجغرافي للواردات حسب المناطق الجغرافية	(08-03)
125	التوزيع الجغرافي للصادرات الجزائرية	(09-03)
134	منحنى بياني لمختلف متغيرات الدراسة	(10-03)
137	نتائج اختبار فترات الإبطاء المثلى حسب معيار AIC	(11-03)
146	اختبار مسار البواقي المتراكم المتتالي لمعالم النموذج CUSUM of Squares Test CUSUM	(12-03)

فهرس الملاحق

الرقم	عنوان الملحق	الصفحة
01	تطور معدل تغطية الصادرات للواردات في الجزائر خلال الفترة 1990-2020	157
02	تطور الميزان التجاري في الجزائر خلال الفترة 1990-2020	158-159
03	دراسة استقرارية لمتغيرات الدراسة عند المستوى الأول	159-161
04	دراسة استقرارية متغيرات الدراسة عند الفرق الأول	162-163
05	إختبار Lag Length Criteria	164
06	نتائج إختبار الحدود (Bounds Test)	164
07	اختبار التوزيع الطبيعي للبواقي	165

مقدمة

نظرا للتطورات والتغيرات المستمرة والمتسارعة في ميدان العلاقات الاقتصادية الدولية تحت ما يسمى بالعمولة والتطور التكنولوجي الحاصل في المعاملات والأسواق الدولية، أصبحت دراسة هذه العلاقة أمرا ضروريا متسما بالتجديد، خاصة كون العالم يعيش في موجة من الأحداث الاقتصادية المتقلبة والمتجددة باستمرار، ومما هو متعارف عليه ان كل دول العالم لا يمكن ان تعيش في معزل عن الدول الأخرى. وان نجاح أي دولة ومقياس تطورها مرهون بقوة علاقاتها الاقتصادية بالدول الأخرى. ومما يزيد من متانة تلك العلاقات هو الاندماج الاقتصادي الناتج عن تحرير التجارة الخارجية في ظل الأوضاع الراهنة المتسمة بالقدم والرقى في جميع المجالات خاصة ما يتعلق بمجال الاتصال والمواصلات. فالتجارة الخارجية من الركائز الرئيسية لتحقيق النمو و تحسين إنتاجية القطاعات الأخرى لأي بلد، فهي تمثل منفذ للأسواق الدولية ومصدرا هاما للعملة الصعبة. وفي ظل تزايد المنافسة الاقتصادية الدولية بات من الضروري الاهتمام بالبنية التحتية والخدمات اللوجستية باعتبارها مؤشرا قادرا على التحكم في مستويات التبادل الدولي.

تعتبر الموانئ أحد أوجه البنية التحتية لأي بلد في العالم وتقاس مرونة هذه الموانئ والخدمات التي تقدمها بمؤشر تطور الخدمات اللوجستية بها. فالموانئ هي أكثر من مجرد نقاط انطلاق ووصول، فهي بمثابة المحرك الرئيسي للتجارة الخارجية التجارية العالمية كون أن النقل البحري هو الأقل تكلفة. لتمتد أهمية الموانئ لما هو أبعد من بنيتها التحتية المادية الا اكونها قادرة على التأثير على السياسات الاقتصادية والاستراتيجيات الأمنية. ومما لا يختلف عليه اثنان أن دور الموانئ سيتسع خاصة مع التطورات المتزايدة والمتسارعة التي يشهدها العالم والاقتصاد على وجه الخصوص مما يعزز من مكانتها.

وفي هذا الصياغ تكتسي دراسة أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ على التجارة الخارجية في الجزائر أهمية بالغة، خاصة في ظل التحديات العالمية وكذا التحديات التي تواجهها الجزائر من أجل تنويع صادراتها والتقليل من التبعية لعائدات المحروقات. كما أن الجزائر، بما تملكه من مقومات موقع جغرافي استراتيجي يربط بين افريقيا الشرق الأوسط وأوروبا قادرة على أن تصبح مركزا لوجستيا، وهو ما يتطلب تحليل دقيق لواقع موانئها وامكانيات تطويرها بما يعزز من أداء التجارة الخارجية.

الإشكالية:

رغم كل الجهود المبذولة من أجل تطوير الموانئ الجزائرية خلال السنوات الأخيرة، إلا أن التجارة الخارجية لا تزال تعاني من اختلالات متعلقة بكفاءة سلاسل النقل البحري، وعدم كفاءة الخدمات اللوجستية ومن هنا يمكن صياغة الإشكالية على النحو التالي:

ما مدى تأثير البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ في تحسين التجارة الخارجية في الجزائر؟
الأسئلة الفرعية:

- ماهي أهم النظريات المفسرة للتجارة الخارجية، وما واقع البنية التحتية والخدمات اللوجستية في الموانئ الجزائرية؟
- ما مدى مواكبة التجارة الخارجية في الجزائر التطورات الاقتصادية العالمية؟
- ما طبيعة العلاقة التي تربط بين الاستثمار في مشاريع البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ وأداء التجارة الخارجية؟
- إلى أي مدى تساهم تحسينات الموانئ في تحسين كفاءة وتنويع التجارة الخارجية؟

الفرضيات:

- تؤثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ بشكل معنوي وإيجابي على حجم وكفاءة التجارة الخارجية في الجزائر؛
- تؤثر مشاريع الاستثمارات في البنية التحتية في التجارة الخارجية؛
- تساهم كفاءة الخدمات اللوجستية كنقل البضائع بحريا في تحسين أداء التجارة الخارجية في الجزائر؛
- يوجد ارتباط معنوي بين مؤشرات أداء الموانئ الجزائرية وحجم المبادلات الدولية؛
- تعمل تحسينات البنية التحتية والخدمات اللوجستية إلى تقليل زمن التسليم والاستلام عند التصدير والاستيراد؛
- تؤثر فعالية الخدمات اللوجستية في دعم قدرة الموانئ الجزائرية على مواكبة متطلبات التجارة الدولية الحديثة.

دوافع اختيار الموضوع:

- ترجع أسباب اختيار الموضوع إلى ما يلي:
- حداثة الموضوع وأهميته من خلال محاولة الإجابة على مجموعة من التساؤلات والإشكاليات التي يطرحها الكثير من الباحثين في هذا المجال.
- عدم وجود إجابات مقنعة في مثل هذه الدراسات حول أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية رغم تعدد الدراسات التجريبية.
- محاولة إبراز مدى تأثير ونجاعة السياسات الحكومية المتبعة في مجال البنية التحتية والخدمات اللوجستية على تحسين التجارة الخارجية.

- استمرارية وديمومة البحث العلمي، مما تعطي حيزا من أجل إعادة دراسة هذه المتغيرات كون أن الدراسات السابقة تتعلق بحقبات زمنية ماضية، وكذا أن الدراسات السابقة قد تناولت الموضوع من جوانب وزوايا نظر أخرى.

أهمية الدراسة:

يعتبر النقل البحري وسيط مهم في عملية الانتاج انطلاقا من عملية الانتاج والتصنيع وصولا لمرحلة التوزيع، وتعتبر الموانئ وما تتسم به من خدمات لوجستية من الركائز الضرورية لتسهيل عملية تسيير التجارة وخلق التنمية وهو العمل الرئيسي للموانئ الحديثة. فلم تعد الموانئ مجرد نقطة عبور بل أصبحت منطقة صناعية تستوجب شبكة نقل متكاملة وبيئة عمل ملائمة بغية تحقيق تدفق سلعي يتماشى مع الوقت والتكلفة. فتحسين البنية التحتية للموانئ والخدمات اللوجستية بها أمر ضروري ينجم عنه زيادة في حجم المبادلات التجارية تحسين في حجم الواردات التي تحتاجه أي دولة، وفتح مجال أكبر لزيادة الصادرات المحلية مما يخلق وفرة في العملات الصعبة.

أهداف الدراسة:

ان معظم الدراسات السابقة تشير في أغلبها لوجود علاقة بين البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية فسنعمل من خلال هذه الدراسة من أجل اثبات هذه العلاقة:

- تشخيص واقع البنية التحتية للموانئ الجزائرية والخدمات اللوجستية المتعلقة بها؛
- تحليل العلاقة بين أداء الموانئ وحجم التجارة الخارجية في الجزائر؛
- تحديد مواطن الخلل الهيكلية والتنظيمية التي تحد من فعالية الموانئ الجزائرية مقارنة بالموانئ الدولية؛
- اقتراح سياسات واستراتيجيات قادرة على الرفع من كفاءة الموانئ وتعزيز قدرتها التنافسية في دعم التجارة الخارجية بالجزائر.

منهج الدراسة:

من أجل الإجابة على إشكالية البحث تم الاعتماد على منهجين: المنهج الوصفي التحليلي وعلى المنهج الاستقرائي من خلال تحديد وملاحظة المشكلة وكذا فهم المفاهيم المستخدمة في الدراسة، ومن أجل تكامل البحث تم تدعيم الجانب النظري بجزء تطبيقي معتمدين على المنهج الوصفي الاحصائي لمعرفة العلاقة بين متغيرات الدراسة.

الدراسات السابقة:

تعتبر الدراسات السابقة دليل الباحث الذي يستطيع من خلاله تحديد موضع دراسته مقارنة بالدراسات السابقة كي لا تكون دراسته إعادة لأبحاث غيره من الباحثين. وبغية إنجاز هذه الدراسة قمنا بالاطلاع على العديد من الدراسات التي تماشيت في طرحها من موضوع أطروحتنا. وجاء هذا التقديم لما تكتسبه الدراسات السابقة والمتقاربة من الموضوع من أهمية بالغة في أي بحث.

- بورني حناشي وآخرون، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية لموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية 2010-2018، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، 2020. اهتمت تادراسة بتبيان أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية أين توصل الباحثون على وجود علاقة طردية بين المتغيرات المستقلة والتجارة الخارجية في الجزائر أي وجود تأثير ايجابي.

- رصاع حياة أطروحة مقدمة للحصول على شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية تحت عنوان: دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران. 2018/2019. أين تطرق الباحث إلى الجوانب النظرية للخدمات اللوجستية في كل من ميناء روتردام وميناء وهران أين أبرز الباحث الفوارق الموجودة بين الميناءين من حيث جودة الخدمات اللوجستية كما أبرز الباحث الدور الفعال للوجستيات في السير الحسن لموانئ، أين تبين أن ميناء وهران لا يزال يفتقر إلى الخدمات اللوجستية وبهذا يعتبر ميناء كلاسيكي أمام تحديات تجارية متزايدة.

- فاطمة الزهراني - أثر تطوير الخدمات اللوجستية للموانئ على تنشيط التجارة الخارجية في المملكة العربية السعودية - أطروحة ماجستير - 2018 - جامعة الملك سعود - المملكة العربية السعودية تستعرض الأطروحة تأثير تبني استراتيجيات تطوير متقدمة في الخدمات اللوجستية للموانئ السعودية على تنشيط حركة التجارة الخارجية، حيث تستخدم منهجيات بحثية كمية ونوعية لتحليل أثر استخدام التقنيات الحديثة مثل الأنظمة الذكية والأتمتة في تقليل أوقات الانتظار وزيادة القدرة الاستيعابية؛ كما تناقش الدراسة دور الدعم الحكومي والاستثمار الخاص في تحسين الكفاءة التشغيلية وتوفير بيئة ملائمة لنمو حركة الواردات والصادرات.

عبد العزيز الحسن - تأثير الاستثمارات في البنية التحتية للموانئ على الكفاءة التجارية: دراسة حالة لدول -

الخليج - مقالة علمية دراسة حالة - 2016 - مجلة دراسات النقل - دول الخليج

تقدم الدراسة تحليلاً معمقاً لتأثير الاستثمارات الكبيرة في تحديث البنية التحتية للموانئ بدول الخليج على الكفاءة التجارية، حيث تقارن بين الأداء التشغيلي للموانئ قبل وبعد تطبيق مشاريع التحديث؛ وتكشف النتائج عن انخفاض ملحوظ في التكاليف التشغيلية وزيادة سرعة معالجة الشحنات، كما تناقش العوامل الاقتصادية والسياسية

المؤثرة في تنفيذ هذه الاستثمارات مع تسليط الضوء على التجارب الناجحة التي يمكن تكرارها في مناطق أخرى لتحقيق تنافسية تجارية عالمية.

- محمد علي - العوامل المؤثرة في الأداء اللوجستي للموانئ وعلاقتها بالنمو التجاري الخارجي - كتاب بحثي - 2014 - دار النشر الجامعي - مصر يقدم الكتاب إطاراً نظرياً شاملاً لتحليل العوامل المؤثرة في الأداء اللوجستي للموانئ، حيث يستعرض عناصر مثل التكنولوجيا والكوادر البشرية وأنظمة الإدارة عبر نماذج إحصائية مقارنة؛ ويوضح كيف يؤثر تحسين هذه العناصر في رفع كفاءة عمليات الموانئ وبالتالي تحقيق نمو ملموس في التجارة الخارجية، مع تسليط الضوء على الفجوات التشغيلية والتحديات التي تواجه تنفيذ الحلول المبتكرة.

- عبد الحميد بن علي العليان: رسالة من أجل استكمال متطلبات نيل شهادة الدكتوراه بالمملكة العربية السعودية، تحت عنوان: دور اللوجستيات في رفع كفاءة الموانئ " دراسة تطبيقية على المملكة العربية السعودية. 2013/2012. أين قام الباحث بالتأصيل النظري للوجستيات وتطورها وذكر أهم الموانئ التي تستخدمها وكيفية استعمالها كما قام بتحليل حركة التجارة الخارجية في الموانئ.

وقد توصل الباحث إلى عدم الاستغلال الأمثل للمرافق الداعمة لبنية التحتية للموانئ وعدم جودة العمليات المتعلقة بالتخزين وكذا غياب مراكز فعالة لخدمة مرور السفن وتحسين السلامة للملاحة البحرية، كما بينت الدراسة على قدم المنشآت المستغلة في الموانئ السعودية التي يعود عمرها لما يقارب العشرين سنة.

-عمرو يوسف - تحليل دور الخدمات اللوجستية للموانئ في تعزيز الربط التجاري بين الدول العربية - مقالة علمية - 2013 - مجلة النقل الدولي - الدول العربية

تتناول المقالة العلمية أهمية تبني التقنيات الرقمية والأنظمة الإدارية المتطورة في الخدمات اللوجستية للموانئ لتعزيز الربط التجاري بين الدول العربية، حيث يتم تحليل دراسات حالة متعددة تُظهر كيف يؤدي تحسين سرعة وفاعلية عمليات الشحن والتفريغ إلى خفض التكاليف وزيادة تدفق البضائع؛ كما تؤكد الدراسة على ضرورة تبني سياسات تنموية متكاملة لتحسين مستوى التكامل التجاري بين الأسواق العربية.

- كشفت دراسة S. Lutterman, H,kotzab, T , halaszovich من جامعة برلين حيث تم تصميم المنهج التجريبي حيث تم استعمال بيانات سنوية متعلقة ب 20 دولة آسيوية خلال الفترة 2006-2014. حيث تم الاعتماد على مؤشرات الكفاءة اللوجستية والجمارك والبنية التحتية. وأظهرت النتائج أن هناك علاقة ذات دلالة إحصائية بين الخدمات اللوجستية والتجارة الخارجية، كما تعد البنية التحتية للنقل خاصة جودة

الطرق والموانئ من أهم العوامل التي على الصادرات والواردات... كما أثبتت نفس الدراسة أنه ليس بمقدور الخدمات اللوجستية على جذب الاستثمارات الأجنبية.

- كشفت دراسة Younes Abara تحت عنوان تأثير الأداء اللوجستي على حجم التجارة الخارجية، بجامعة إسطنبول بتركيا. تم الاعتماد على مؤشر Lpi وحجم التجارة الخارجية انطلاقا من بيانات البنك الدولي حيث تم التوصل بعد تحليل النتائج إلا أن الأداء اللوجستي يؤثر على حجم التجارة الخارجية وله دلالة إحصائية عالية أي يمكن القول إن القدرة اللوجستية لبلد ما تؤدي إلى زيادة حجم التجارة الخارجية.

- كما بينت دراسة Faheem Ur Rehman وآخرون والتي عنونت تحت عنوان هل البنية التحتية القطاعية المرتبطة بالتجارة تجعل الصادرات الصينية أكثر تطورا وتنوعا. حيث تم استخدام طريقة -DYS ARDL وهي نسخة موسعة من NARDL و ARDL أوضحت نتائج الدراسة عن وجود علاقة قوية على المدى الطويل والقصير بين البنية التحتية وحجم الصادرات الصينية.

- أظهرت دراسة Faheem Ur Rehman عن الدور الذي تلعبه البنية التحتية على زيادة الصادرات وتقليل العجز التجاري، حيث اهتمت الورقة البحثية بمدى تأثير البنية التحتية على المدى القصير والطويل على العجز التجاري والصادرات في بلدان مختلفة من جنوب شرق آسيا، خلال الفترة 1990-2017، باستخدام تقنيات تقدير المجموعة المتوسطة PMG والتكامل المشترك. أكدت النتائج على وجود تأثير كبير طويل المدى للمؤشرات الإجمالية والفرعية للبنية التحتية مثل النقل والاتصالات على العجز التجاري والتصدير وتشير النتائج إلى أن البنية التحتية تعزز الصادرات بشكل إيجابي بينما تؤثر سلبا على العجز التجاري.

- أثبتت دراسة Ismail, Normaz Wana ; Mahyideen, Jamilah Mohd تحت عنوان تأثير البنية التحتية على التجارة والنمو الاقتصادي في اقتصاديات مختارة في آسيا. والتي أعطت قيمة للبنية التحتية والدور الفعال الذي تلعبه في تسهيل التجارة. وقد بينت النتائج أن التحسينات في البنية التحتية خاصة المتعلقة بالنقل أي كثافة شبكة الطرق والنقل الجوي والسكك والموانئ أدت إلى زيادة التدفقات التجارية. كما عززت البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال ICT التجارة.

الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية

تمهيد:

شغلت التجارة الخارجية منذ القدم اهتمام الباحثين والمفكرين الاقتصاديين، وقد تزايد هذا الاهتمام مع مرور السنين والزمن، فالتجارة الخارجية بمثابة المحرك للعجلة الاقتصادية والقوة الدافعة للنمو والتنمية الاقتصادية. ومؤشر للواقع الاقتصادي وكذا القدرة الإنتاجية للدول، فهي حلقة الوصل والربط التي تربط بين مختلف دول العالم من خلال ما يعرف بعمليات التبادل الدولي من خلال تصريف الفائض من إنتاجها أو تغطية حاجياتها بالاستيراد من فائض إنتاج الدول الأخرى.

وتنبثق أهمية التجارة الخارجية من خلال بروز التكتل الاقتصادي للدول مما يجعل التبادل التجاري ضرورة يصعب العيش لهذه الدول في معزل عنها. وقد مرت هذه الأخيرة بمراحل عديدة تطورت من خلالها، حيث رأت النظريات المفسرة للتجارة الخارجية في بداية الأمر أن الاكتفاء الذاتي هو أمر يمكن تحقيقه، وعليه لا توجد ضرورة للتبادل الدولي، أي وجب فرض قيود على سياسات التجارة الخارجية، وصولاً إلى النظريات الحديثة التي ترى أن التبادل التجاري والتجارة الخارجية بين الدول ضرورة، ووجب تحريرها من القيود وهم يرون أنها تعمل على رفاهية الدول وتحسين المستوى المعيشي. وصولاً إلى النظريات الجديدة التي تفرض المنافسة الغير التامة، ما أسماه علم الاقتصاد "السياسة التجارية الاستراتيجية" وهي تتضمن مجموعة من مبررات السياسة الحمائية. كما تعتبر التجارة الخارجية لأي دولة من أهم النشاطات الاقتصادية وهذا لما لها من آثار بارزة على بقية القطاعات الاقتصادية الأخرى سواء كانت إنتاجية أو لا.

حيث تم التطرق الى المباحث التالية في هذا الفصل:

المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية؛

المبحث الثاني: السياسات والاتفاقيات الدولية للتجارة الخارجية وأهميتها؛

المبحث الثالث: طرق التمويل للتجارة الخارجية.

المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية

تعد التجارة الخارجية هزمة الوصل بين الاقتصاد الوطني والاقتصاد العالمي وهي أحد أسس النمو الاقتصادي والتنمية المستدامة.

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية

تعتبر التجارة الخارجية فرعاً من فروع علم الاقتصاد ووسيلة أساسية لربط اقتصاديات الدول ببعضها البعض من خلال تبادل السلع والخدمات وقد عرف مفهوم التجارة الخارجية تطوراً تاريخياً.

أولاً- نشأت التجارة الخارجية

ظهرت التجارة الخارجية منذ العصور القديمة والعصور الوسطى لكن لم لها أي غرض من أغراض الحماية، فقد اتسمت التعريفات الجمركية بدورها المالي دون غيره كونها مصدراً من مصادر إيرادات الدولة. فلم تظهر التجارة الخارجية بمعناها الحقيقي إلا مع نهاية القرون الوسطى وهذا راجع إلى غياب المبادلات بين الدول في تلك الفترة¹، ولم تبرز التجارة الخارجية في الاقتصاد كفكرة إلا في بدايات القرن 16 تحت تأثير التجارين خصوصاً تلك الدول التي تقدمت وتطورت صناعاتها إنجلترا، فرنسا وعرفت منتجاتها رواجاً واسعاً عبر ربوع دول العالم. كما ترتب عن سياسة حرية التجارة استغلال الدول المتقدمة التي تتقدمها فرنسا وإنجلترا للدول الغنية بالمواد الخام وكذا الدول المختصة في تصنيع المواد الأولية فقد تعدى الأمر من التبعية والاستعمار السياسي ليصل الأمر إلى علاقة تبعية اقتصادية مطلقة. مما دعا بالعديد من الاقتصاديين في كل من الولايات المتحدة الأمريكية وألمانيا بالناداة بضرورة حماية منتجاتها الوطنية من غزو السلع الفرنسية والانجليزية. مما أدى بجمع الدول الأوروبية لانتهاج سياسة الحماية التجارية ابتداءً من سنة 1873 إلى غاية بداية الحرب العالمية الأولى سنة 1914. فقد ولدت هذه الحرب للعالم ككل مشكلة مدفوعات مما اضطر الدول إلى محاولة زيادة وارداتها تعميراً لما خلفته تلك الحرب على أراضيها، كما وجب لها أيضاً الزيادة من صادراتها بغية توفير رؤوس الأموال. كما شهد الاقتصاد العالمي في الفترة ما بين الحربين انخفاض رهيب في الأثمان مما ثبت وساهم في استقرار نظام الحماية. كما لعبت الأزمة الاقتصادية لسنة 1929 أزمة الكساد دوراً هاماً في تقوية وتدعيم سياسة حرية التجارة، كما بلغت ذروتها بداية الثلاثيات كما تعددت أساليبها ومناهجها فبالإضافة إلى الرسوم الجمركية فرضت الدول ما يعرف بنظام الحصص على وارداتها وسبل الرقابة على الصرف ورغم كل هذه الإجراءات والتدابير التي سعت إليها عصبة الأمم بالاشتراك مع بعض الهيئات

¹ مامش حسبيبة، العامل الدولي والإقليمي في تصويب سياسات التجارة الخارجية- دراسة حالة الجزائر- مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 03، 2010-2011، ص 21.

التجارية للسعي نحو التقليل من التقييد إلا أن هذه المحاولات باءت بالفشل جراء قيام الحرب العالمية الثانية. ومع انتهاء الحرب العالمية الثانية هيمنت الدول الرأسمالية فأخذت بسياسة حرية التجارة الخارجية مع اعتمادها على الرسوم الجمركية ومع هذا النهج المتبع من الدول الرأسمالية الذي حقق لها فوائد كثيرة مخلفا ضررا واسعا بالنسبة للدول النامية الغير قادرة على مجابهة التطور الحادث في الصناعة. ومع كل هذه التطورات التي مرت بها التجارة الخارجية استوجب ظهور بعض المنظمات الدولية مثل منظمة التجارة الخارجية سنة 1995 وكذا البنك الدولي وغيرها من المنظمات، أملا في مواكبة التحرر الدولي عمدت الدول إلى تعديل سياساتها التجارية الخارجية لكي تجد لها مكانا في عالم أكثر انفتاحا من ذي قبل.¹

ثانياً- مفهوم التجارة الخارجية

تعددت واختلفت التعاريف فيما يخص التجارة الخارجية وهذا راجع إلى التداخل الكبير بين مصطلحي التجارة الدولية والتجارة الخارجية.

فالتجارة الدولية تهتم بالعلاقات الاقتصادية الدولية بصفة عامة، أي دراسة ما يعرف بأوجه النشاط الاقتصادي الميني بين الدول التي تخضع وتقوم على سياسات مختلفة. وتتكون هذه العلاقات من حركات الأشخاص متمثلة في الهجرة الدولية، ومن حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال وهي ما تعرف اصطلاحا بالمعاملات الاقتصادية الدولية.² وتنقسم المعاملات الاقتصادية الدولية إلى:³

- حركات دولية للسلع والخدمات التجارة الدولية؛

- حركات دولية لرؤوس الأموال.

تمثل تبادل السلع والخدمات بين الدول التي توافر فيها والدول التي تفتقر إليها أي هناك دولة مصدرة ودولة مستوردة والحكمة من التجارة الخارجية هي الاستغلال الأنسب والعقلاني لموارد العالم التي تتسم بالندرة، كما يمكن الإشارة إلى الاختلاف بين التجارة الخارجية والتجارة الداخلية، فالأولى تقوم بين أطراف دولية تفصل بينهما حدود سياسية و أنظمة وقوانين، وآليات، ليسا قائمة بين أطراف التداول في السوق التجارية الوطنية كما يمكن القول أن التجارة الخارجية هي حصيلة توسع عمليات التبادل الاقتصادي في المجتمع البشري، التي نتجت عن

¹ مامش حسبية، مرجع سبق ذكره ص 21.

² شقيري نوري موسى وآخرون، التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2012، ص 13.

³ نفس المرجع أعلاه، ص 13.

اتسع رقعة السوق الجغرافية. بحيث لم تعد السوق مغلقة أو قائمة على منطقة جغرافية واحدة، بل انتقلت واتسعت لتتم المبادلات السلعية والخدمية بين أقاليم ذات مقومات سياسية واجتماعية مختلفة.¹

ثالثاً- الفروق بين التجارة الخارجية والتجارة الداخلية

يمكن حصر الفروق الرئيسية التي تعطي المبادلات الخارجية طابعاً خاصاً يميزها على العلاقات الاقتصادية الداخلية في النقاط التالية:

1- سهولة انتقال عوامل الإنتاج بين أقاليم البلد الواحد، وصعوبة ذلك بالنسبة للدول: من الواضح للعيان أن العمالي تمتعون بحرية تامة في الانتقال داخل حدود الدولة عكس حال انتقلهم من دولة لأخرى حيث تعترضهم عدة عراقيل منها قوانين الهجرة والتقاليد وتباين اللغات وغيرها، كما أن هناك صعوبات تتعلق بانتقال الأموال مصدرها الصعوبة التي يتلقاها أصحاب رؤوس الأموال إلى البلاد الأخرى.

2- وحدة العملة الوطنية وتعددتها في المبادلات الدولية: تعمل النقود دور الوسيط في المبادلات حيث أنه لا يمكن أن يوجد في التبادل المحلي إلا عملة نقدية واحدة لها قوة إبراء قانونية داخل حدودها إلا أنها لا تصلح في تسوية المعاملات الدولية حيث يظهر للعيان أنه يوجد في كل تبادل خارجي نوعان من النقد، نقد البلد المصدر ونقد البلد المستورد، وتنتج عنه ضرورة إجراء عملية الصرف أي مبادلة عملة بعملة أخرى فتتأثر بتلك الأشياء بقية القواعد النقدية والمصرفية والمالية والتجارية، ومنه فإن التجارة الخارجية تتميز بعكس التجارة الداخلية كونها تقوم بين أقاليم لا تخضع لنفس السلطات النقدية.

3- اختلاف السياسات الوطنية: يرجع هذا الاختلاف إلى اختلاف وتباين النظم والتشريعات السياسية والاقتصادية وأنظمة المال والنقد وكذا مستويات الأسعار والفوائد من دولة للأخرى وعليه فإن التبادل الداخلي يحدث بين أفراد متشابهين من حيث المزايا الممنوحة والواجبات المفروضة، بينما التبادل الخارجي يحدث بين أفراد مختلفين من حيث الحقوق والواجبات السابقة الذكر.

4- أسواق منفصلة: في الغالب ما تكون الأسواق الوطنية منفصلة عن الأسواق الأخرى، وهذا راجع إلى تدخل الدولة في السوق لأسباب مختلفة كما يمكن إرجاع هذا الاختلاف لاختلاف اللغة والعادات الاجتماعية وغيرها من الأسباب المختلفة. كما أن الأسواق الخارجية تستعمل قياسات مختلفة وتشتري بشروط و ضمانات و عملات مختلفة.²

¹ مروان عبد الملك ذنون، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار الأكاديميون للنشر والتوزيع، الأردن، 2020، ص ص 13 - 14.

² مروان عبد الملك ذنون، مرجع سبق ذكره، ص ص 14 - 15.

5- اختلاف السلطات النقدية: إن الأفراد القاطنين في نفس الدولة يخضعون لسلطة سياسية واحدة ويجمعهم إرث تاريخي وتراث واحد وتجمعهم روح الوطنية والتضامن هذا قد لا يتحقق في علاقاتهم مع غيرهم من الأفراد في الدول الأخرى، وسبب ذلك أن التجارة الداخلية تشمل نفس المجموعة من الأفراد في حين تشمل التجارة الخارجية أفراد وجماعات يسكنون وحدات سياسية مختلفة.¹

6- اعتبارات تسويقية: إن التباين والاختلاف في أساليب المبيعات ومتطلبات الأسواق، تجعل التعاملات الدولية أكثر صعوبة من التعاملات المحلية، فمثلا السيارات المصدرة إلى اليابان تتطلب أن تكون عجلة القيادة فيها على الجانب الأيمن.

7- السياسات التجارية: يمكن للحكومات الوطنية أن تفرض العديد من القيود على التعاملات الدولية التي لا يمكن فرضها على التعاملات الدولية والتي يمكن حصرها فيما يلي:

- الرسوم الجمركية وهي ضرائب على السلع المستوردة.
 - الحصص على الواردات والتي تضع حدا أقصى للكميات التي يسمح بها للدخول للدولة.
 - دعم الصادرات حيث تدفع الحكومة للمصدرين مبلغا من المال على كل وحدة مصدرة وذلك بغرض تعزيز موقفهم التنافسي في الخارج.
 - الرقابة على الصرف وهي عملية تقوم بها الدولة بتقييد قدرة مواطنيها على تحويل أموالهم لعملات أجنبية.
- ان مثل هذه الإجراءات يكون لها تأثير كبير على الاقتصاد، ومع ذلك فهي تختص بالمعاملات الدولية دون المحلية.²

رابعاً- أسباب قيام التجارة الخارجية

يمكن تفسير أسباب قيام التجارة الخارجية إلا ما يعرف بمشكلة الندرة النسبية، وهذا راجع إلى محدودية الموارد الاقتصادية قياسا بالاستخدامات المختلفة لها بغية إشباع الحاجات الإنسانية المتجددة والغير منتهية، بالإضافة إلى وجوب الاستغلال الأمثل والعقلاني لهذه الموارد.³ كما أنه من الحقائق المسلم بها في عالم اليوم أنه مهما اختلفت النظم السياسية في دول العالم المختلفة. فإنها لا تستطيع إتباع سياسة الاكتفاء الذاتي بصورة كاملة ولفترة طويلة من الزمن. كما أن دول العالم لا يمكن أن تعيش في عزلة عن الدول الأخرى، كما ان الدولة لا

¹ شقيري نوري موسى، مرجع سبق ذكره، ص 21.

² مروان عبد الملك ذنون، مرجع سبق ذكره، ص 16.

³ حسام علي داود وآخرون، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2002، ص 16.

الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية

يمكن لها أن تنتج كل ما يحتاجه أفرادها وانما يقتضي الأمر أن تخصص الدولة في إنتاج سلع محددة وفق ما تؤهله ظروفها الطبيعية والاقتصادية لأن تنتجها، ثم تبادل بمنتجات دول أخرى لا تستطيع إنتاجها داخل حدودها.¹

ويمكن تلخيص وحصر أهم هذه الأسباب في النقاط التالية:²

- عدم التوزيع المتكافئ لعناصر الإنتاج بين دول العالم، مما ينتج عنه عدم قدرة كل دولة من الدول تحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع المنتجة محليا؛

- تفاوت التكاليف وأسعار عوامل الإنتاج والأسعار المحلية لكل دولة، مما يؤدي إلى انخفاض تكاليف الإنتاج للسلعة في دولة ما، وذلك من خلال تحقيق وفورات الحد الأدنى، مقارنة بارتفاع هذه التكاليف لإنتاج نفس السلعة في دولة أخرى؛

- اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج من دولة لأخرى. مما ينتج عنه تفاوت الاستخدام الأمثل للموارد الاقتصادية، حيث تتصف الظروف الإنتاجية بالكفاءة العالية في ظل ارتفاع مستوى التكنولوجيا، وعلى العكس في حال انخفاض مستوى هذه التكنولوجيا.

- الفائض في الإنتاج المحلي، الذي يتطلب البحث عن أسواق خارجية لتسويق الإنتاج بشرط توفر كافة الظروف اللازمة للطلب على الإنتاج عالميا؛

- السعي إلى زيادة الدخل القومي، اعتمادا على الدخل المتحقق من التجارة الخارجية، وذلك بهدف رفع مستوى المعيشة محليا، وتحقيق الرفاه الاقتصادي؛

- اختلاف الميول والأذواق، الناتج عن التفضيل النوعي للسلعة ذات المواصفات الإنتاجية المتميزة، حيث أن المستهلكين في كل دولة يسعون للحصول على مواصفات السلعة العالية ذات الجودة لتحقيق أقصى منفعة ممكنة منها؛

- الأسباب الاستراتيجية والسياسية، المتمثلة في تحقيق النفوذ السياسي من خلال الندرة النسبية للسلعة المنتجة والمتاجر بها عالميا.

¹ رشاد العصار وآخرون، التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2000، ص 15.

² حسام علي داود، مرجع سبق ذكره، ص 16-17.

المطلب الثاني: نظرة الفكر الاقتصادي للتجارة الخارجية

تعددت وجهات النظر المفسرة للتجارة الخارجية وهذا ربما راجع إلى الظروف السائدة في الاقتصاد العالمي الذي شهد تطورات متسارعة مع الزمن خاصة مع يتعلق بانعدام الأمن وانتشار المستعمرات والحروب في العالم، خاصة الحربين العالميتين الأولى والثانية.

أولاً- المدرسة التجارية وأفكارها في التجارة الخارجية

خلال الفترة الممتدة ما بين 1500م- 1750م حاول رواد المدرسة التجارية طرح وجهة نظرهم في التجارة الدولية¹. محاولين الإجابة على مجموعة من الأسئلة أبرزها: ما هي الثروة؟ ما هي سبل المحافظة عليها؟ كيف يمكن تنميتها؟ وبصيغة مغايرة ما هي أهمية التجارة الخارجية في زيادة ما تملكه الدولة من معدن نفيس؟

1- نظرة التجاريين إلى الثروة: يرى رواد هذه المدرسة ان المعادن النفيسة هي ثروة الأمم وخصوصاً الذهب والفضة وذلك لمجموعة من الاعتبارات:

- **للتخزين وحافطة للقيمة:** مما يسهل اللجوء إليها عند حدوث أزمات.
 - **ارتفاع حجم التجارة الخارجية:** كانت التجارة الخارجية في تلك الفترة قائمة على أساس ما يعرف بالمقايضة، فهم يرون أنه كان يعرقل العمليات التجارية، على عكس فيما إذا تم التعامل بالمعدن النفيس الذهب والفضة.
 - **الاعتقاد بندرة النقود الذهبية:** في تلك الحقبة سادت فكرة ندرة النقود الذهبية مما استوجب ضرورة المزيد للحصول عليها، ويعتبر السبب الرئيسي في زيادة الطلب عليها هو الارتفاع المفرط في الأسعار خاصة دولة إنجلترا.
 - **زيادة عرض النقود الذهبية يعمل على الرفع من حجم التبادل الدولي باعتباره أفضل وسيلة.**
- مما سبق يتضح أن توجه التجاريين كان زيادة قوة الدولة بأي وسيلة، واعتبار أن رصيد الدول من المعادن النفيسة هو مقياس لقوتها مقارنة بما تملكه باقي الدول، وزيادة هذه القوة مرهون بالسياسة التجارية الخارجية المتبعة التي تخلق فائض في الميزان التجاري. لتظهر فكرة ضرورة تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي وخاصة إذا ما تعلق الأمر بسياسة التجارة الخارجية.²

1-1- سياسة التجاريين لزيادة المعدن النفيس: أشار التجاريون إلى أن تأمين تدفق المعدن النفيس بشكل أكبر مرهون بإتباع سياسة اقتصادية تطمح لذلك من خلال:³

¹ زينب حسن عوض الله، الاقتصاد الدولي، مؤسسة دار الكتاب للطباعة، مصر، 2004، ص 12.

² محمد راتول، الاقتصاد الدولي- مفاتيح العلاقات الاقتصادية الدولية، ديوان المطبوعات الجامعية، 2018، ص 22.

³ نفس المرجع أعلاه، ص 23.

- **وجوب تحسين وتنظيم التجارة الخارجية:** باعتبارها وسيلة وسياسة اقتصادية لتأمين الفائض في الميزان التجاري، وهذا عن طريق زيادة حجم الصادرات والتقليل من الواردات، لذا يعتبر التجاريون من أصحاب فكرة تقييد التجارة الخارجية.

- **زيادة العمل:** زيادة اليد العمل تؤدي إلى زيادة الإنتاج وبالتالي زيادة حجم الصادرات الوطنية نحو العالم الخارجي من أجل زيادة تدفق المعادن النفيسة إلى داخل الدولة.

- التسيير الحسن للصناعة الوطنية بغية رفع حجم الصادرات وهذا بخفض قيمة الضريبة وتقديم الإعانات للمنتجين.

- التوسع في المستعمرات وكذا امتلاك أسطول تجاري بحري يساعدها في الترويج ونقل البضائع دون اللجوء إلى استئجار السفن.

وتنفيذ هذه السياسات يقتضي قوة عسكرية كبيرة من أجل تأمين المنافذ التجارية.

1-2- الانتقادات الموجهة لأفكار التجاريين: تم توجيه العديد من الانتقادات لهذه المدرسة خاصة ما يتعلق بسياسات التجارة الخارجية مما سارع إلى بروز أفكار أخرى أهمها أفكار المدرسة التقليدية الكلاسيكية ولعل أبرز تلك الانتقادات ما تعلق ب:

- نظرتهم للثروة قاصرة، فلا يمكن اعتبار الثروة هي مجموع ما تملكه الدولة من معدن نفيس الذهب والفضة، فهي تتكون أساساً من مجموع السلع والخدمات بما في ذلك الذهب والفضة.

- اعتمادهم على التجارة الخارجية في اتجاه واحد التصدير، فالتجارة الخارجية هي عملية نفعية تبادلية بين الدول فلا يمكن تقييدها كما يزعم أصحاب المدرسة الكلاسيكية.¹

ثانياً- النظرية التقليدية في التجارة الدولية المدرسة الكلاسيكية

يرى الكثيرون من الاقتصاديين ان المدرسة الكلاسيكية هي المنطلق الرئيسي في تحليل التجارة الخارجية، فقد جاءت المدرسة التقليدية بمجموعة من الأفكار تتعلق بالتجارة الخارجية.² حيث عمدت على تفسير ثلاثة نقاط مهمة، الأمر الأول يتعلق بنوع السلع التي تدخل في العملية التجارية الخارجية، أما الأمر الثاني فهو متعلق بتحديد نسب حجم التبادل، وأخيراً كيفية تحقيق التوازن في العلاقات الدولية عند حدوث أزمات أو حدوث خلل.³

¹ زينب حسن عوض الله، مرجع سبق ذكره، ص 14.

² جودة عبد الخالق، الاقتصاد الدولي - من المزايا النسبية إلى التبادل اللامتكافئ، دار النهضة، لبنان، 1992، ص 19.

³ مامش حسية، مرجع سبق ذكره، ص 3.

الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية

وجاءت هذه النظرية ردا على التجارين الذين نادوا بفرض القيود على التجارة الخارجية بغية الحصول على أكبر كمية من المعدن النفيس. فدعت المدرسة التقليدية إلى ضرورة تحرير التجارة الخارجية.¹

1- فرضيات النظرية: قامت المدرسة الكلاسيكية على مجموعة من الأفكار:

- حرية انتقال عوامل الإنتاج داخل البلد الواحد، أي عدم وجود قيود محلية أو حواجز تنظيمية في انتقال عناصر الإنتاج من نشاط إنتاجي إلى نشاط آخر من أجل تحقيق أكبر عائد ممكن،
- عدم انتقال عوامل الإنتاج بحرية من بلد لآخر، بسبب الحواجز الجمركية والقواعد التنظيمية لكل بلد والموانع الثقافية والاجتماعية؛

- قيمة مبادلة السلعة تتحدد بكمية العمل المتضمنة فيها "نظرية العمل في القيمة"؛

- كمية الموارد المتاحة معلومة، لا تتأثر بالتبادل

- التشغيل الكامل للموارد؛

- بغية تسهيل التحليل يفترض وجود فقط بلدين يتم بينهما التبادل.

وينطوي التحليل التقليدي للتجارة الخارجية على نظريتين هما نظرية النفقات المطلقة ونظرية النفقات النسبية.

1- نظرية النفقات المطلقة لآدم سميث: يرى آدم سميث أن تحرير التجارة يسمح للبلد من الاستفادة من مزايا

تقسيم العمل عكس ما كان يفترضه التجاريون ونادوا به وهو تقييد التجارة الخارجية، واستند في دفاعه على حرية التجارة على الفرق في تكاليف إنتاج لنفس السلعة من بلد لآخر، فهو يرى أن يشتري البلد سلعة أرخص مما لو تم إنتاجها محليا. ويرى كذلك أن وجود فوارق بين تكاليف الإنتاج في بلدين فقط هو كفيلا بقيام التجارة بينهما. وقد برهن في كتابه ثروة الأمم أن التجارة تجعل البلد يستفيد من مزايا تقسيم العمل بين أفراد المجتمع الواحد، والذي بدوره يخلق التخصص وبالتالي زيادة حجم الإنتاج وزيادة الناتج الوطني للبلد،² ولإبراز النظرية أكثر يعطى المثال التالي:³

1-1- صياغة نظرية التكاليف المطلقة: بافتراض لدينا بلدين هما A اقتصاد دولة - بريطانيا - و B اقتصاد

دولة - البرتغال - ينتجان نوعين من السلع هما السلعة 1 والسلعة 2، بساعات العمل، كما يوضحه الدول التالي:

¹ محمد راتول، مرجع سبق ذكره، ص 24.

² ذنون عبد المالك، مرجع سبق ذكره، ص 45.

³ Jean Louis Mucchielli. *Economie Internationale*. 2ed. DALLOZ. 1997. P 4.

الجدول رقم (01-01): تكاليف الإنتاج مقدرة بساعات العمل.

السلعة 2	السلعة 1	
20	100	البلد A
40	80	البلد B

المصدر: السيد محمد أحمد السري، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2009، ص 38.

من خلال الجدول وفي ظل حرية التجارة بين البلدين يرى آدم سميث انه من الأجدر ان يستغل البلد B في إنتاج السلعة 1 ويتخصص في إنتاجها، اما موارد البلد A فتوجه وتختص في السلعة 2 ثم تتم عملية المبادلة بينهما أفضل من أن توجه موارد كل بلد لإنتاج السلعتين معا. وعليه يحصل البلد B على 20 وحدة عمل نتيجة تخليه عن إنتاج السلعة 2 لأنه يحصل عليها من البلد A بدلا من إنتاجها بنفسه بما يقارب 40 وحدة عمل، بنفس الطريقة مع البلد A. والنتيجة التي تم التوصل إليها حتى يتمكن البلدان من الاستغلال العقلاني للموارد المتاحة والتقليل من التكاليف فيجب على البلد A ان يختص في إنتاج السلعة 2 والبلد B أن يختص في إنتاج السلعة 1، ليتوصل آدم سميث لفكرته أن اختلاف التكاليف المطلقة يشكل أساسا للتخصص وتقسيم العمل، ويرى أن سبب قيام التجارة الخارجية هو الاختلاف الموجود بين الدول في التكاليف المطلقة.¹

فالشرط الرئيسي لقيام التجارة الخارجية من وجهة آدم سميث بين دولتين هو الميزة المطلقة التي تتميز بها المنتجات التي تصدرها الدولة، فوجب توفير كل الظروف للمنتجين حتى ينتجوا سلع ذات ميزة مطلقة وبالتالي زيادة التخصص والإنتاجية والثروة في الدولة.²

ويبقى الإشكال الذي لم تطرق إليه النظرية ما هو وضع دولة لدخلت معترك الحياة الدولية التجارية حديثا، أي أنها لا تتمتع بالميزة المطلقة؟ وما هي الطريقة المناسبة فيما لو أن دولة ما فرضت رسوما جمركية على وارداتها من الدولة المصدرة هل وجب التعامل بالمثل؟ فهو يرى أنه لو أن دولة خرجت عن الالتزام بحرية التجارة انتهى النفع الذي يعود على الجميع، فآدم سميث كان فاصلا في هذه المشكلة فهو لا يؤيد أصحاب هذا الاتجاه وحجته،³ فمثلا لو اعتبرنا ان إنجلترا تصدر النسيج لفرنسا وفرنسا تصدر القمح لإنجلترا، وقامت فرنسا بفرض رسوم جمركية على وارداتها، وعاملتها إنجلترا بالمثل بفرض ضريبة جمركية على وارداتها، فإن ذلك لا يعود بالنفع على منتجي

¹ جودة عبد الخالق، مرجع سبق ذكره، ص 19.

² صبحي تادريس قريصة، مدحت محمد العقاد، النقود والبنوك والعلاقات الاقتصادية الدولية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، 1983، ص 279.

³ صبحي تادريس قريصة، مرجع سبق ذكره، ص 282.

النسيج، وانما يعود بالنفع والفائدة على منتجي القمح، وهذا ما جعل آدم سميث يقر أن سياسة المعاملة بالمثل باطلة.

1-2- نتيجة النظرية: توصل آدم سميث على ضرورة حرية التجارة الخارجية، حيث يقر بضرورة ترك التجارة حرة بين الدول، فهي تعتبر السياسة الاقتصادية التي وجب على كل البلدان إتباعها، طالما أن أحد أهداف السياسة الاقتصادية للدول هو تعظيم الثروة. واستند على هذه الفكرة كون أن أي عائق أو مانع مهما كان نوعه تضعه الدولة عتبة في طريق التجارة الخارجية يضيق من دائرة السوق ويجول دون تقسيم العمل.

1-3- الانتقادات الموجهة لنظرية التكاليف المطلقة: تم توجيه عدة انتقادات لنظرية التكاليف المطلقة وهي:

- الدول التي لا تملك مزايا مطلقة في إنتاج السلع لا يمكن لها ان تصدر أي سلعة للعالم الخارجي، وعليه لا يمكن أن تستورد لعدم قدرتها على الدفع؛
- اعتبار ان التفوق المطلق دائما هو أساس التخصيص الدولي فقط، رغم ان الواقع العملي أثبت العكس فالتفوق النسبي هو أساس التخصيص الدولي؛
- اعتبار ان التجارة الدولية ما هي إلى امتداد للتجارة الداخلية وهذا اعتقاد خاطئ كون أن التجارة الخارجية تختلف من ناحية خصائصها ونظرياتها عن التجارة الداخلية.

واستمرت هذه الانتقادات إلى أن جاءت نظرية التكاليف النسبية التي غطت وأجابت عن القصور الموجود في نظرية التكاليف المطلقة.¹

2- نظرية النفقات النسبية:

في القرن التاسع عشر قام الاقتصادي الانجليزي بنسف النظرية السابقة وذلك في كتابه الاقتصاد السياسي والضرائب سنة 1817.² والذي قدم فيه نظرية النفقات النسبية المطورة عن نظرية النفقات المطلقة لآدم سميث³ وقد أعلن ريكاردو في كتابه في الفصل السابع عن قانون الميزة النسبية. وحسب النظرية فإن ريكاردو يؤكد أنه ليس كل الدول لها القدرة على أن تكون لها ميزة مطلقة في إنتاج بعض السلع. ففي كثير من الدول وخاصة الدول النامية قد لا تتوفر لديها أي ميزة مطلقة في السلع التي تقوم بإنتاجها وهذا راجع إلى الطرق التقليدية التي لا زالت

¹ دنون عبد الملك، مرجع سبق ذكره، ص 49.

² رشاد العصار، مرجع سبق ذكره، ص 25.

³ محمد رتول، مرجع سبق ذكره، ص 27.

الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية

تستخدمها في الإنتاج، وعليه يستحيل استخدام نظرية الميزة المطلقة لتفسير التجارة الدولية، ليرز سؤال كيف تستطيع الدول الأقل كفاءة منافسة الدول الصناعية المتقدمة؟

وقد أوضح ريكاردو في كتابه سالف الذكر أن شرط توفر ميزة مطلقة للدولة في إحدى السلع ليس شرطاً ضرورياً لكي تحقق الدولة مكاسب ومنافع من الدخول في التجارة الدولية، بلي يكفي أن تتوفر الميزة النسبية في إحدى السلع التي تنتجها، وعليه فقيام التجارة المربحة يعتمد على اختلاف التكاليف النسبية للسلع عبر الدول وليس التكاليف المطلقة.¹

ولإيضاح ذلك نستعين بالجدول التالي:

جدول رقم (01-02): وحدات العمل اللازمة لإنتاج وحدة واحدة من المنتج في السنة

السلعة 1 نبذ	السلعة 2 نسيج	التكلفة النسبية لوحدة النبذ في البلد الواحد	التكلفة النسبية لوحدة النسيج في البلد الواحد
80	90	0.9=0.88=90/80	1.12=80/90
120	100	1.2=100/120	0.83=120/100

المصدر: السيد محمد أحمد السري، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2009، ص 40.

بافتراض أن وحدات العمل هي ساعات العمل اللازمة للإنتاج.

من خلال معطيات الجدول نرى أن البرتغال تتمتع بميزة مطلقة في إنتاج السلعتين وعليه وفق نظرية آدم سميث النفقات المطلقة فإنه لا يمكن أن تقوم التجارة بين البلدين، غير أن ريكاردو يرى أنه يمكن أن تحقق البرتغال مكاسب أكبر لو تخصصت في إنتاج النبذ وقامت بتصديره لإنجلترا كونها تتفوق في إنتاج الوحدة الواحدة من النبذ مقارنة بإنتاج الوحدة الواحدة من النسيج. من الجدول يتبين أن تكلفة إنتاج وحدة واحدة من النبذ في البرتغال هي 0.9 فهي تعادل تكلفة إنتاج 0.9 وحدة من النسيج، أما تكلفة إنتاج وحدة واحدة من النبذ في إنجلترا فهي 1.2 وهذا يدل أن تكلفة النبذ المنتجة في البرتغال أقل من التكلفة النسبية لوحدة النبذ المنتجة في إنجلترا $1.2 > 0.9$ ، فمن وجهة نظر ريكاردو يرى أنه من مصلحة البرتغال أن تخصص في إنتاج النبذ وتصدره لإنجلترا وتستورد منها النسيج.

والنتيجة التي تم التوصل إليها هي أن تخصص إنجلترا في إنتاج النسيج وأن تخصص البرتغال في إنتاج النبذ وتتم التجارة بين البلدين. كما يتضح أن ريكاردو في تحليله يعتمد على نقطتين:

- الأولى: شرط التبادل يتم على أساس وحدة من النبذ مقابل وحدة من النسيج.

¹ رشاد العصار، مرجع سبق ذكره، ص 25.

- الثانية: أن السلعة التي تتمتع البلد بميزة نسبية في إنتاجها هي نفس السلعة التي تكلف وحدات أقل من العمل.¹

2-1- تقييم نظرية التكاليف النسبية: لقد أسهمت هذه النظرية في دفع النظرية التقليدية في التجارة الدولية غلى الأمام، بعد أن عجزت نظرية التكاليف المطلقة في إيجاد بعض الحلول المتعلقة بالتبادل. فقد رأى ريكاردو أن التبادل الدولي يمكن أن يكون ذو نفع للبلدين المتبادلين وهذا وفق التفوق النسبي، وذلك عندما يكون معدل التبادل الدولي محصوراً بين معدلي التبادل الداخلي في البلدين، لهذا تعتبر نظرية التكاليف النسبية العمود الفقري للنظرية التقليدية كونها أجابت عن القصور الذي وجد في نظرية آدم سميث لذلك فهي تعتبر امتداداً لنظرية التكاليف المطلقة. بالرغم من ذلك فقد تعرضت هذه النظرية لجملة من الانتقادات كونها عجزت عن تبيان الكيفية التي يحدد بها حجم التبادل وما يترتب عليه من تحديد المكاسب لكل طرف من طرفي عملية التبادل.²

2-2- بعض الانتقادات الموجهة للنظرية التقليدية: شهدت النظرية التقليدية في التجارة الخارجية مجموعة من الانتقادات:³

- ترى النظرية أن تكلفة الإنتاج تقتصر فقط على ساعات العمل المبذولة في العملية الإنتاجية، أي إهمال بقية عناصر الإنتاج وهذا لا يتطابق مع الواقع، فكل عناصر الإنتاج لها أهميتها في التكلفة النهائية لإنتاج السلعة؛

- اعتبار أن التكلفة تقتصر فقط على ساعات العمل تجعل السلع التي يبذل فيها نفس القدر من ساعات العمل متساوية وهذا لا ينطبق مع الواقع؛

- كما أن النظرية لا تعطي قيمة للنفقات الأخرى أو بصيغة أخرى فهي تهمل عدة تكاليف كالنقل والتعريفات الجمركية؛

- عدم واقعية فكرة التشغيل التام لأن التطور التاريخي للاقتصاد بين لنا استحالة تحقيق التشغيل الكامل؛

- افتراض حرية التجارة أمر غير واقعي، فالعديد من الدول في العالم تلجأ إلى حماية منتجاتها من خلال فرض قيود جمركية عليها؛

- ترى النظرية أن قيام التبادل الدولي على أساس المقايضة معتمدة على ساعات العمل المبذولة، لكن الواقع الاقتصادي أثبت أن التبادل التجاري يستخدم النقود في المبادلات التجارية.

¹ جودة عبد الخالق، مرجع سبق ذكره، ص 20.

² دنون عبد الملك، مرجع سبق ذكره، ص 58.

³ محمد راتول، مرجع سبق ذكره، ص 29.

ثالثاً- النظرية الحديثة في التجارة الدولية نظرية هكشير- أولين

تعد هذه المدرسة امتداداً للمدرسة التقليدية كونها أضافت أفكاراً جديدة لما قدمته المدرسة التقليدية كما عمدت إلى انتقادها في بعض الفروض وتغييرها بأخرى تتماشى والواقع العملي في الاقتصاد، بغية إعطاء تفسير جد واضح لكيفية سير التبادل الدولي ولعل أبرز رواد هذه المدرسة نجد هكشير وأولين من خلال نظرية نسب عناصر الإنتاج كما نجد كذلك ليندر من خلال نظريته المتعلقة بالطلب الممثل.

1- نظرية نسب عناصر الإنتاج لهكشير وأولين: كما تم الإشارة إليه سابقاً فإن النظرية التقليدية في التجارة الدولية حاولت تحديد متى تقوم التجارة أو بصيغة أخرى ما هي الشروط التي تجعل التجارة قائمة بين الدول سواء في نظرية النفقات المطلقة أو الميزة النسبية، لكنها لم تعطي أي تفسير لنا لماذا تقوم التجارة الدولية، فهي صورت لنا حالة مشاهدة لكنها لم تقم بإعطاء تفسير لها. فحاول هيكشر وتلميذة أولين الإجابة عن هذا الاستفسار. فهما يؤكدان أن التجارة الدولية قائمة بسبب اختلاف النفقات النسبية، لكنهما أضافا أن اختلاف النفقات النسبية راجع إلى لاختلاف أو الندرة في عوامل الإنتاج¹.

1-1- فرضيات النظرية: قامت فرضية نسب عناصر الإنتاج على أساس الفرضيات التالية:

- اعتمدت على نفس فروض المدرسة التقليدية مع إسقاط فرضية ان قيمة السلعة تتحدد بكمية العمل المبذول من أجل إنتاجها، فتفرض وجود بلدين وسلعتين، وعاملين من عوامل الإنتاج العمل ورأس المال عرضهما المبدئي ثابت²، وتضيف الفروض التالية³:
- دوال الإنتاج تكون واحدة في البلد الواحد كون التكنولوجيا المستعملة لإنتاج نفس السلعة واحدة، وقد تكون كذلك في البلدان الأخرى وقد لا تكون كذلك.
- السلع تتفاوت من حيث استخدامها لعوامل الإنتاج فبعضها تستخدم رأس المال بكثافة وبعضها يستخدم العمل بشكل أكبر؛
- أذواق المستهلكين معطاة وهي تقريبا نفسها من بلد إلى آخر؛
- نمط توزيع الدخل معطى ومعروف في كل الدول؛
- توجد منافسة كاملة في أسواق السلع والخدمات وأسواق عوامل الإنتاج في كل من البلدين؛

¹ صبحي تادريس قريصة، مرجع سبق ذكره، ص 308.

² محمد راتول، مرجع سبق ذكره، ص 30.

³ كامل بكري، الاقتصاد الدولي - التجارة والتمويل -، الدار الجامعية، 2003، ص 150.

- لا توجد تكاليف للنقل أو الرسوم الجمركية بين البلدين؛
 - حرية انتقال عوامل الإنتاج داخل البلد لكنها غير قابلة للانتقال من بلد لآخر؛
 - التشغيل الكامل لجميع الموارد المتاحة في كلا البلدين.
- 1-2- شرح النموذج:** يسعى هذا النموذج إلى إثبات أن اختلاف النسب التي تتوافر بها عناصر الإنتاج يؤدي إلى اختلاف النفقات والأسعار النسبية للسلعة الواحدة بين الدول. الأمر الذي يسمح للدولة من استيراد السلعة من الخارج بنفقة إنتاج أقل من نفقة إنتاجها في السوق المحلي. ولكي يثبت النموذج صحة هذه القاعدة نبدأ أولاً بالبحث عن العوامل المحددة للأسعار في اقتصاد ما. فيرى أولين أن الأسعار في أي اقتصاد كان تتحدد بالطلب عليها والمعروض منها، أي أنها تعتمد على العوامل الأربعة التالية: حيث يكون العاملان الأول والثاني جانب العرض، والعاملان الثالث والرابع يكونان جانب الطلب.
- مدى توافر الكميات المختلفة من عناصر الإنتاج؛
 - الشروط الفنية للإنتاج أو دالة الإنتاج؛
 - وهذان العاملان يكونان جانب العرض؛
 - مستوى الدخل، وعلى الأخص هيكل توزيع الدخل؛
 - تفضيلات وأذواق المستهلكين.
- وهذان العاملان يمثلان جانب الطلب.
- وعند مقارنة هذه العوامل الأربعة مع الفروض الأساسية للنظرية يتضح أن دوال الإنتاج العامل الثاني للسلعة الواحدة واحدة بين دول العالم المختلفة. وأن هيكل الدخل العالم الثالث ثابت، وأن تفضيلات وأذواق المستهلكين العامل الرابع متماثلة بين جميع دول العالم. لذلك لم يتبق من هذه العوامل الأربعة إلى العامل الأول ويتعلق بمدى الوفرة النسبية لكميات عناصر الإنتاج لاختلاف المزايا النسبية باعتباره العامل المفسر لقيام التجارة الخارجية، وهو يعتمد على العوامل المتعلقة بجانب العرض وليس الطلب.¹
- ولتوضيح كيف تعمل الوفرة النسبية أو الندرة النسبية لعناصر الإنتاج على نمط التبادل الدولي يعتمد نموذج هكشر أولين لنسب عناصر الإنتاج على الفرضيتين التاليتين:²

¹ سامي حاتم عفيفي، الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والتجارة الخارجية - مبادئ اقتصاديات التجارة الدولية، الدار المصرية اللبنانية، ص ص 155-156.

² سامي حاتم عفيفي، مرجع سبق ذكره، ص 157.

- الفرضية الأولى وتذهب إلى أن الاختلافات الدولية في نسب عناصر الإنتاج تسبب اختلافات مناظرة في هيكل النفقات والأسعار النقدية للسلع والخدمات حيث تسهل بدورها قيام التجارة الخارجية. فكل دولة تقوم بإنتاج وتصدير تلك السلعة التي تحتاج إلى ذلك العنصر من الإنتاج الذي تتمتع فيه بوفرة نسبية فهذا توافر لديها عنصر رأس المال فإن الدولة تقوم في هذه الحالة بإنتاج وتصدير تلك السلع كثيفة رأس المال وتقوم في الوقت ذاته باستيراد السلع كثيفة العمل. ومن الأهمية بما كان في هذه الحالة الاختلاف النسبي وليس المطلق لنسب عناصر الإنتاج.

- أما الفرضية الثانية فتؤكد على أن قيام التجارة الخارجية مع الزمن يؤدي إلى التعادل الجزئي على الأقل في الأسعار

والتي تؤدي بدورها على التعادل الجزئي على الأقل لأسعار خدمات عناصر الإنتاج الأجور في حالة عنصر العمل، وسعر الفائدة في حالة عنصر رأس المال.

1-3- الاختبارات التجريبية للنظرية لغز ليوننتاف: قام فاسيلي ليوننتاف بأول اختبار تجريبي للتأكد من صحة نظرية هيكرش- أولين عام 1951¹. مستخدماً إحصائيات الولايات المتحدة الأمريكية لسنة 1947. فقد وجد ليوننتاف أن السلع البديلة لسلع الواردات في الولايات المتحدة الأمريكية، كانت كثيفة رأس المال بدرجة أكبر بحوالي 30% من صادرات الولايات المتحدة الأمريكية. ولما كانت الولايات أكثر الدول وفرة في رأس المال، فإن هذه النتيجة كانت عكس ما تتنبأ به النظرية، وأصبح هذا معروف بـ حيرة ليوننتاف. لكن يبدو أن دراسات أكثر دقة حلت هذه الحيرة، بحيث أن الولايات المتحدة يبدو أنها الآن تصدر السلع كثيفة رأس المال وتستورد السلع كثيفة العمل. وسبب آخر للنتائج التي توصل إليها ليوننتاف هي الكثافة العكسية للعامل، وهذه الحالة تشير إلى الحالة التي تكون فيها السلعة كثيفة العمل في الدول التي يكون فيها العمل هو العامل المتوافر، وتكون في نفس الوقت كثيفة رأس المال في الدولة التي يكون فيها عنصر رأس المال هو العنصر المتوافر، وهذا يؤدي إلى رفض نظرية هيكرش أولين، وقد بينت الدراسات التطبيقية والميدانية أن الكثافة العكسية للعامل ليست سائدة في الواقع العملي.²

¹ علي عبد الفتاح شرار، الاقتصاد الدولي نظريات وسياسات، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2007، ص 139.

² سامي خليل، المرشد في الاقتصاد الدولي، دار النهضة العربية، مصر، 2006، ص 177.

1-4- تقييم نظرية هكشر أولين: تعرضت هذه النظرية إلى جملة من الانتقادات منها:¹

- ركزت النظرية على الاختلاف الكمي في درجة وفرة أو ندرة عناصر الإنتاج وأهملت الاختلاف النوعي بين هذه العناصر؛
- صعوبة تحديد كثافة العناصر للسلع فيما إذا كان هناك أكثر من عنصرين للإنتاج؛
- تحمل نفقات النقل ومدى تأثيرها على الإنتاج؛
- غلب على النظرية طابع السكون في حين أن الأوضاع الاقتصادية في تطور مستمر، فما يعد اليوم ميزة نسبية قد لا يعد في الزمن القريب ميزة نسبية،
- اعتبار الهيكل الاقتصادي واحد في كل البلدان من حيث المرونة وقدرة التكيف لا تفرق بين البلدان المتقدمة والمتخلفة.

2- نظرية ليندر:

ما يعاب على النظريات الأخرى أنها لا تميز بين الدول المتقدمة والمتخلفة لهذا يرى الاقتصادي السويدي ستافان ليندر أنه من غير المنطقي أن نعتقد أن التجارة الدولية تقوم بين دول متجانسة فالمنطق العلمي والدقة تحتتمان التفرقة بين:

- دول تتميز اقتصادياتها ومنتجاتها بدرجة عالية من القدرة على إعادة تخصيص الموارد لأي تغير في هيكل الأسعار وفرص التجارة.
 - ودول أخرى تكون اقتصادياتها جامدة غير قادرة على إعادة تخصيص مواردها. وبالتالي فأي تغير هيكلي في أسعار السلع يكون له نتائج مختلفة في قيام التجارة الدولية على هذين النوعين من الدول.
- فيرى ليندر أن التبادل يكون نافعا للدول التي تكون قادرة على إعادة تخصيص مواردها بين فروع الإنتاج للسوق المحلية أو التصدير، كما أنه قادر على أن يضر بالدول الغير قادرة على تخصيص مواردها، أي أنه يصعب الحكم حول الآثار المترتبة على قيام التجارة الدولية على دول العالم مجتمعة.

2-1- نظرة ليندر لقيام التجارة الخارجية:

يرى ليندر أن تفسير التجارة الخارجية باختلاف نسب عناصر الإنتاج مبالغ فيه، فهذا الاختلاف لا يفسر التجارة داخل إقليم البلد الواحد، كما أنه لا يفسر قيام التبادل الدولي، إلا لبعض السلع وهذا لا يدل على ان التفاوت

¹ محمد راتول، مرجع سبق ذكره، ص 33.

في نسب عناصر الإنتاج لا قيمة له، بل يؤكد أنه له قيمة محدودة ويستدعي الأمر البحث على اعتبارات أخرى. ويرى ليندر في تفسيره لقيام التجارة الدولية وجود نوعين من السلع منتجات الأولية والمنتجات الصناعية.

- **المنتجات الأولية:** يرى أن تبادلها يتم على أساس الميزة النسبية، والميزة النسبية تتحدد بنسب عناصر الإنتاج وهو نفس تفسير هيكشر- أولين.

- **المنتجات المصنعة:** يرى ليندر أن هذا النوع من السلع أكثر تعقيدا من المنتجات الأولية، فهناك مجموعة من الضوابط والعوامل التي تحدد السلع المصدرة والسلع المستوردة، فالصادرات المحتملة تتحدد بحجم الطلب المحلي، فمن المتعارف أن تصدير أي سلعة لا بد من أن يكون لها طلب في السوق المحلي، كما لا بد أن يكون إنتاجها في المراحل الأولى موجهها إلى السوق الوطنية، ويعد السعر من العوامل التي يتوقف عليها الطلب، فالمنتجون غالبا ما يكونون يعرفون فرص الربح في السوق المحلية، وبعد مضي الإنتاج في السوق المحلية لفترة، تفتح أمامهم فرص البيع في الأسواق الخارجية فلذلك فالتجارة الدولية ليست سوى امتداد لشبكة النشاط الاقتصادي المحلي. لهذا يرى ليندر أنه يصعب تحقيق ميزة نسبية في إنتاج سلعة معينة، إلا إذا أنتجت هذه السلعة بغية مواجهة الطالب المحلي في بداية إنتاجها.

2-2- أثر قيام التجارة الخارجية على اقتصاديات البلدان المختلفة حسب ليندر:

من وجهة نظر ليندر يترتب على قيام التجارة ارتفاع متوسط الدخل في القطاع المنتج للتصدير، وانخفاضه في القطاع المنتج للسلع المنافسة للواردات، فيؤدي ارتفاع متوسط الدخل لدى الفرد في القطاع الأول إلى تزايد تراكم رأس المال في هذا القطاع، أما في القطاع الثاني فينقص تراكم رأس المال بسبب انخفاض متوسط دخل الفرد، وتستمر هذه العملية حتى يختفي قطاع منافسة الواردات كلية ويستقر الاقتصاد الوطني عند وضع توازني جديد. كما يؤكد ليندر أنه ليس من الضرورة أن تحقق التجارة الخارجية نفعا للدول المختلفة، فهي ليست ضمانا للكسب بل هي دعوة للكسب فهي تحفز على النمو في الدول ذات الهيكل الاقتصادي المرن، ولا تحفز على النمو في الدول ذات الهيكل الاقتصادي الجامد. ليرتب عن ذلك تفاوت وفجوة بين النوعين من الدول.

2-3- تقييم نظرية ليندر:

- أدخلت جانب الطلب في حساباتها في تحديد إمكانيات التخصص الدولي.
- تبين وتؤكد الفارق الجوهرى بين هياكل الاقتصاد في الدول المتقدمة والمتخلفة ويعتبر ذلك خطوة كبيرة نحو الواقعية.

- لبحث لوجود بعض الشك على مذهب حرية التجارة الخارجية، مؤكدة أن وضع حرية التجارة الخارجية ليس بالضرورة أحسن من وضع تقييد التجارة الخارجية¹.

المطلب الثالث: الأطراف الفاعلة في التجارة الخارجية وأهميتها

سيتم في هذه النقطة تناول الأطراف الفاعلة في التجارة الخارجية بشقيها أي الأطراف المتدخلة بشكل مباشر وسيتم تقسيمها إلى مجموعة، ثم سيتم تناول الأطراف الغير مباشرة والتي تدخل في سير التجارة الخارجية مع إبراز وإظهار القيمة أو أهمية التجارة الخارجية على الاقتصاد بشكل عام.

أولاً. الأطراف المتدخلة في التجارة الخارجية:

إن المتعارف عليه عن التجارة الخارجية هو انتقال مختلف السلع والخدمات بين مختلف الدول، وهذا يقودنا إلى وجب معرفه الأطراف المتدخلة في هذه العملية بغية التمييز والتفرقة بينها. ويمكن تقسيم هذه الأطراف إلى قسمين:

1- الأطراف المباشرة في التجارة الخارجية: يمكن تقسيم الأطراف المباشرة إلى ثلاث أطراف رئيسيين:

1-1- المصدر: وهو كل من يقوم سواء بإنتاج السلع أو شراءها بغية عرضها وبيعها في الخارج مهما كان نوع السلعة والبضاعة التي يتعامل بها، كما يمكن أن نميز بين ثلاثة مصادر إما أفراد مستقلين أو قد يظهرون في شكل شركات، كما يمكن أن تكون الدولة هي المصدرة وهذا من خلال تفويض إحدى شركاتها بهذا العمل.

1-2- المستورد: وهو كل من يقوم بشراء السلعة قصد بيعها في السوق المحلية وليس إعادة تصديرها وبالتالي فهو يختلف عن كل من التاجر والمستورد المؤقت واللذان يستوردان قصد إعادة التصدير.

1-3- البنوك التجارية: هي تلك البنوك التي تقبل ودائع الأفراد ويلتزم بدفعها عند الطلب وفي الموعد المحدد والمتفق عليه مسبقاً، كما أنها تمنح القروض قصيرة الأجل، كما يطلق عليها بنوك الودائع².

2- الأطراف الغير مباشرة في التجارة الخارجية: مثلما تم التطرق إليه في الأطراف المباشرة يمكن كذلك تقسيم الأطراف الغير مباشرة إلى ثلاث أقسام رئيسية وهي:

2-1- الناقل: تعد وظيفة النقل من بين أهم العمليات في التجارة الخارجية ويمكن إبراز هذا الدور من خلال السعر النهائي للمنتج نظراً للتكلفة المرتفعة للنقل، كما أن أغلب المؤسسات لا تتوفر على الإمكانيات المادية

¹ محمد راتول، مرجع سبق ذكره، ص 34-35.

² مجدي محمود شهاب، الاقتصاد النقدي، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، مصر، ص 194.

والمالية الكافية من أجل النقل الدولي للسلع في ظروف مناسبة وكذا في الوقت المحدد، فإنها توكل مهمة النقل إلى مؤسسات خاصة بالنقل من أجل تنظيم وتسهيل عملية التبادل الدولي.

2-2-التأمين: إن عمليات التجارة الخارجية هي عمليات ضخمة، مما يجعل كل من المستورد أو المصدر غير قادر على تحمل مخاطر النقل، وعالية تتكفل شركات التأمين بهذا الدور متحملة الأخطار التي يمكن وقوعها.

2-3-رجل العبور: يعتبر بمثابة الوسيط في عملية النقل ويدخل في عمق سلسلة المنتج، كما يمكن أن يكون وكيل معتمد لدى الجمارك مكلف بخدمات التأمين في إطار خدمة التأمين لمختلف الشاحنين. كما يمكن أن يكون رجل العبور:¹

- وكيل النقل؛

- وكيل معتمد لدى الجمارك؛

- وكيل بالعمولة.

ثانياً- أهمية التجارة الخارجية

ان التمعن في دول العالم يقودنا لمعرفة أن الدول تختلف فيما وهبها الله لها من خيرات وميزات.... جعل لكل منها ميزة في الموارد مما جعلها تختص في إنتاج منتجات معينة حسب الظروف الطبيعية والاقتصادية لها، فما يمكن إنتاجه في المناطق الحارة لا يمكن إنتاجه في المناطق الباردة كما أن ما يمكن إنتاجه في المناطق الساحلية قد لا يمكن إنتاجه في المناطق الصحراوية.²

كما ان التجارة الخارجية تعتبر من أهم القطاعات الحيوية في الاقتصاد، فهي تعتبر المؤشر الجوهري على القدرة الإنتاجية والتنافسية للدولة، فهي تعكس الإمكانيات الاقتصادية للدولة في تحقيق مكتسبات التنمية الاقتصادية، التي يترتب عنها إيجابيات تعود بالنفع على الاقتصاد المحلي، ويمكن حصر أهمية التجارة الخارجية فيما يلي:

- تحقيق أكبر إشباع ممكن من السلع والخدمات، وذلك عن طريق الحصول على سلع وخدمات يصعب إنتاجها محليا بسبب الأسباب سابقة الذكر؛

- توفير السلع التي تكون الدولة عاجزة على إنتاجها محليا، لأسباب تعود إلى طبيعة السلعة من حيث متطلبات إنتاجها؛

¹ زكراوي ليلي، واقع وآفاق المبادلات التجارية بين الصين ودول شمال إفريقيا - دراسة حالة الجزائر، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، فرع تجارة دولية، جامعة سيدي بلعباس، 2017-2018، ص 38.

² بوطالب هدى، تطور استخدام الاعتماد المستندي في التجارة الخارجية الجزائرية، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع إدارة العمليات التجارية، جامعة الجزائر 03، 2009-2010، ص 3.

الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية

- تأمين احتياجات الدول النامية من المتطلبات الأساسية للتنمية الاقتصادية مثل رؤوس الأموال والتكنولوجيا والإدارة الحديثة التي تساعد على تنشيط القطاعات الاقتصادية المختلفة في الاقتصاد الوطني؛
- تحقيق المكاسب المتوقعة من الحصول على سلع وخدمات بكلفة أقل، مما لو تم إنتاجها محليا،
- زيادة الدخل القومي اعتمادا على التخصص في الإنتاج وتقسيم العمل الدولي¹.
- كما يمكن للتجارة الخارجية أن تلعب دورا بارزا للخروج من دائرة الفقر خاصة عن طريق تشجيع الصادرات، فينتج عنها الحصول على مكاسب جديدة على شكل رأس مال أجنبي جديد يلعب دورا في زيادة الاستثمارات بغية تحسين البنية الأساسية، فيؤدي في الأخير إلى زيادة التكوين الرأسمالي والنهوض بالتنمية الاقتصادية².

¹ حسام علي داود، مرجع سبق ذكره، ص 17.

² رشاد العصار وآخرون، مرجع سبق ذكره، ص 14.

المبحث الثاني: السياسات والاتفاقيات الدولية للتجارة الخارجية

تمثل السياسات والاتفاقيات الدولية للتجارة الخارجية الدعائم الرئيسية التي تنظم التبادل الحسن للسلع والخدمات بين دول العالم وتسطر قواعد حركة التجارة بما يحقق مزيداً من الانفتاح الاقتصادي.

المطلب الأول: سياسات التجارة الخارجية

يقصد بالسياسة التجارية مجموعة التدابير والوسائل التي تستعمل في العلاقات الاقتصادية الدولية، وبالأخص ما يتعلق بالتجارة الخارجية على وجه الخصوص. وهذه الإجراءات التي تتبع تختلف من دولة إلى أخرى حسب الهيكل الاقتصادي لكل دولة وحسب إمكانياتها وكذا مدى تطورها والغرض الذي تسعى إلى تحقيقه من خلال إتباع سياسة تجارية معينة. مما سبق يتضح أنه ما قد يصلح من وسائل وإجراءات فيما يخص التجارة الخارجية في دولة معينة قد لا يصلح في دولة أخرى بسبب الأسباب سابقة الذكر، كما أن ذات الإجراءات التي يمكن أن تكون مناسبة في فترة معينة لدولة معينة قد لا يصح استخدامها في فترة أخرى وفي ذات الدولة وهذا راجع لاختلاف الظروف وكذا ودرجة التطور وما إلى ذلك¹. غالباً ما ترتبط هذه الإجراءات بالخروج من

حرية التجارة، والتي إذا ما تحققت وفق شروطها الحقيقية المتمثلة في المنافسة الكاملة وحرية المبادلات وممارسة النشاطات الاقتصادية. فحرية التجارة تسمح بتحقيق أفضل استعمال للموارد بشكل عقلائي وبأفضل كفاءة مما يساهم في رفع الإنتاج وزيادة الاستهلاك وبالتالي وصول إلى مستوى أعلى من الرفاهية قياساً بما يمكن أن يتحقق في ظل تقييد التجارة بمثل هذه الإجراءات والوسائل.

أولاً- تعريف السياسة التجارية

السياسة التجارية هي الإطار الذي تنظم من خلاله العلاقات التجارية الدولية وهي أحد المكونات الأساسية للسياسة الاقتصادية العامة لأي بلد.

- هي مجموعة من القوانين والإجراءات والتدابير والتشريعات التي تفرضها الدولة من أجل تنظيم العلاقات على المستوى الداخلي وبين دول العالم الآخر.

- كما يمكن تعريفها أيضاً على أنها حزمة الأدوات التي تستخدمها السلطات الاقتصادية للتأثير على مسار التجارة الخارجية كما ونوعاً لتحقيق الأهداف السياسية العامة للدولة.

كما أن بعض السياسات المعتمدة تؤدي إلى التوسع في التجارة الخارجية عن طريق التأثير مثلاً على دعم الصادرات أو إلغاء نظام الحصص، أما بعض السياسات التجارية فتؤدي إلى انكماش التجارة الخارجية سواء عن

¹ فليح حسن خلف، العلاقات الاقتصادية الدولية، مؤسسة الوراق، ص 131.

طريق التأثير مثلاً في رفع سعر التعريفات الجمركية أو سياسة المنع، كما أن الاختلاف في وجهات النظر لدى الاقتصاديين حول المبادئ التي تحكم التبادل الدولي أثر واضح على أنواع السياسات التجارية المتبعة في كل دولة.¹ ليظهر ما يطلق عليه مبدأ الحماية في التجارة الخارجية وكذا مبدأ الحرية في التجارة الخارجية.

ثانياً- سياسة الحماية ودوافعها

تفرض الدول الحماية لأسباب اقتصادية في بعض الأحيان مثل رغبة الحكومة في حماية صناعات محلية معينة من منافسة السلع الأجنبية لها في السوق، كما يمكن أن تكون سياسة الحماية لأسباب غير اقتصادية كأن يوجد في المجتمع بعض مجموعات المصالح التي يمكنها التأثير على صانعي السياسة بما يحقق مصالحهم من فرض الحماية على الأنشطة الخاصة لتلك المجموعات. لذلك تبحث تلك الجماعات التي تمثل الواردات ضرراً لمصالحهم إلى طلب الحماية، وفي نفس الصدد تلجأ الحكومة إلى فرض الحماية فيما إذا كان ذلك يخدم مصالحها. أي يمكن الجزم أن انتهاج الدولة للحماية هي محصلة توليفة مجموعة من العوامل يتعلق بعضها بجانب الطلب وبعضها بجانب العرض.²

كما يمكن القول إن سياسة الحماية هي قيام الحكومة بتقييد حرية التجارة مع الدول الأخرى بإتباع بعض الأساليب، كفرض الرسوم الجمركية على الواردات أو وضع حد أقصى لحصة الواردات خلال فترة زمنية معينة.³

1-الدوافع: إن التجارة الحرة تعود بفوائد جمة على كل الدول، إلا أن هذا لا يمنع الحكومات من التدخل في سير سياسات التجارة الخارجية وهذا بغية تقييد التدفقات الدولية بمختلف الطرق والاستراتيجيات، لذا وجب معرفة الدوافع التي تدفعها لذلك، وسيتم تقسيم هذه الدوافع إلى دوافع اقتصادية وأخرى غير اقتصادية.

1-1- الدوافع الغير اقتصادية: هي مجموع الحجج أو القرارات التي تتخذها الحكومة بغية تبرير تدخلها في شؤون التجارة الخارجية، والتي يصعب قياسها.

- **دعم الأمن القومي:** توجد بعض السلع التي لها أهمية بالغة في دعم الأمن القومي وكذا في بعض الميادين الأخرى القوة العسكرية، فوجب حماية هذه السلع من طرف المؤسسات المنتجة لها حتى وإذا كانت هذه المنتجات لا تتسم بالجودة والكفاءة، فيرى أنصار هذه السلع أن تعتمد الدول على الاعتماد على العالم الخارجي في اقتناء بعض السلع الاستراتيجية التي قد تمس باستقرار وأمن الدولة.

¹ زكراوي ليلي، مرجع سبق ذكره، ص 39.

² عمر صقر، سياسات التجارة الخارجية، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، 2005، ص 54.

³ GreamBibeau, Gaetm Morin, **Introduction a l'économie Internationale**, 2^e Édition paris, 1997. P 142.

- **الحفاظ على الشخصية القومية:** يقصد بها المحافظة على عادات وتقاليد البلد، فمن المتعارف عليه أن انفتاح الدولة على العالم بسبب سياسات التجارة الخارجية يعمل على انتشار مختلف العادات والتقاليد للبلدان الأخرى، مما يستوجب على الدولة الحفاظ على مصلحتها القومية من خلال تقييد تجارتها الخارجية حفاظاً على موروثها من العادات والتقاليد وكذلك تجنباً لدخول قيم دخيلة عن مجتمعتها.

- **حماية المصالح القومية:** تعمل بعض أو أغلب الدول لسياسة الحماية أو التقييد حفاظاً على مصلحتها القومية وذلك بسن قوانين صارمة على وارداتها من السلع التي قد تؤدي إلى المساس بمصالحها القومية خاصة ما يتعلق بالسلع والمعدات والبرمجيات الآلية ذات التجهيزات العلمية الدقيقة.

1-2- الدوافع الاقتصادية: ان مجموع هذه الحجج صحيح والعض الآخر تحوم عليه الشكوك في مصداقيته من الجانب الاقتصادي:

- **حماية الصناعات الناشئة:** ترى أنه من الإلزام منح الفرصة المناسبة للصناعات الناشئة لأنها قادرة على مجابهة ومنافسة الصناعات الأجنبية، وهذا راجع للظروف الملائمة خاصة في بداية نشأتها وازدهارها في المرحلة الأولى من تأسيسها، وهذا من خلال الحفاظ عليها وحمايتها جمركياً حتى يشتد قوام هذه المؤسسات وتعتبر هذه الحجة دامغة على باقي الحجج، لأنه يوجد عذر قوي لحماية الصناعات الناشئة في الدول النامية حتى يتم بناء رأس مال وكذا تنمية الوفرات الخارجية. من خلال منحها امتيازات بغية النمو والاستدامة وتتضح هذه الامتيازات في الأجل الطويل.

- **تنويع الإنتاج:** يعتبر تنويع الإنتاج من بين أهم القضايا لبعض الدول، فالتخصص القائم على الميزات النسبية في ظل الحرية التجارية سيقودنا حتماً إلى توزيع جيد وعقلاني للموارد المتاحة التي تتسم بالندرة في ظل الحاجيات اللامتناهية للفرد والمجتمع. وبالتالي تحقيق أكبر إنتاج ممكن داخل كل دولة، إلا أنه قد يقود الاقتصاد إلى عدم الاستقرار. كما أنه قادر على عرقلة عجلة النمو الاقتصادي، فمن المتعارف عليه أنه التخصص في سلعة معينة أو بعض السلع مع اقتناء أو استيراد أغلب السلع يجعل الاقتصاد المحلي عرضة للمشاكل الاقتصادية المحيطة بالعالم كالكساد وعدم الاستقرار الأمني في العالم.

- **رفع مستوى التوظيف:** تعد البطالة أحد أهم أهداف السياسة الاقتصادية لأي بلد سواء كانت هذه الدول متقدمة أو نامية، مما يستوجب في بعض الأحيان على الدول تقييد وارداتها بغية إنعاش النشاط المحلي بغية استيعاب اليد المتعطلة من العمال، وكذا تشغيل الموارد الانتاجية الأخرى المتاحة أمامها، كل هذه الأمور ستدفع

بحركة الاقتصاد نحو الأمام، كما لا بد الإشارة إلا أمر مهم فتقييد الواردات بسبب أزمة البطالة الداخلية سيؤدي حتما إلى انكماش صادرات الدول التي تتعامل منها وبالتالي بؤادر الكساد الدولي.

- **حجة العمل الرخيص والمنافسة الأجنبية:** تم الاستعانة بهذه الحجة من طرف الدول المتقدمة فيزعم أنصارها ان منتجاتهم المحلية ستجد منافسة غير عادلة من قبل الدول السارية في طريق النمو أو الدول النامية، مستنديين في حجتهم على اختلاف الأجور بين اليد العاملة لديهم أجر مرتفع عكس الدول الأخرى أجر متدني وعليه تتأثر تكلفة الإنتاج، وبالتالي ضعف الإنتاجية بمصانع هذه الدول، مما قد يؤدي إلى انتقال تلك المصانع للدول الأخرى وبالتالي تفشي ظاهرة البطالة.

- **حجة الآثار التوزيعية للتجارة الخارجية:** تعتبر التجارة الخارجية أحد أهم عناصر الرفاهية الاقتصادية، كما أن لها القدرة على تحقيق مكاسب متعددة ولجميع الفاعلين فيها، كما أثبتت بعض النظريات الاقتصادية أن عناصر عوامل الإنتاج تختلف من بلد لآخر فقد تتوفر في بعضها رؤوس الأموال خاصة الدول المتقدمة وبعضها غني بالمواد الأولية وكذا عنصر اليد العاملة، مما يجعل كل دولة تختص في مواد معينة حسب إمكانياتها وظروفها، وتستورد المواد والسلع التي يصعب إنتاجها في السوق المحلية للأسباب أنفة الذكر، مما يستوجب سياسة حماية التجارة بغية تأمين أصحاب عناصر الإنتاج النادرة.

- **حجة العجز في الميزان التجاري:** غالبا ما تكون تجارة الدول النامية فيها الاستيراد أكثر بكثير من التصدير سواء لغياب التنوع الاقتصادي فيها أو لاعتماد اقتصادها على الريع البترولي، وبالتالي ففتح التجارة دون رقيب أو قيود سيخلق عجزا مستمرا في ميزانها التجاري مما يدفعها إلى الاقتراض من الأسواق العالمية والدولية، فما على الدول النامية سوى فرض ضريبة على السلع المستوردة بغية التقليل منها، كما يمكن أيضا منح إعانات ودعم للمصدرين، قد يجعل اقتصادها يتحول من حالة عجز إلى حالة فائض.¹

- **حجة رسم الاستراتيجيات التجارية:** يمكن اللجوء إلى الحماية الجمركية فيما إذا كان هناك فشل أو عجز في السوق بسبب عدم سيادة شروط المنافسة التامة به، ويمكن حصر مظاهر الفشل في السوق في مجموعة النقاط التالية عدم توافر المعلومات التامة، الاستحواذ على الأرباح للمنافسين.²

- **تحقيق إيراد عام للدولة:** مما يشاع أو يتعارف عليه أن التعريف الجمركية في تقييد التجارة الخارجية تساهم في تحقيق إيراد عام مما يخلق وفرة في الموارد المالية بشكل ملحوظ، كما يعمل كذلك على إنجاز المشروعات والخدمات

¹ مامش حسينية، مرجع سبق ذكره، ص ص 25-28.

² موسى سعد مطر وآخرون، التجارة الخارجية، دار صفاء، عمان، 2001، ص 113.

العامة التي تتحمل الدولة أعباءها. ففرض تعريف جمركية على السلع المستورة سيؤدي حتما إلى ارتفاعها في السوق المحلية، وبالتالي تستفيد السلع المحلية البديلة لها من غلاء السعر فيزداد إنتاجها ورواجها محليا.¹

ثالثاً- سياسة الحرية

يقصد بسياسة حرية التجارة تدفق السلع بين الدول دون قيود، فهي قائمة على أساس تفكير تقليدي الذي يرى أن الأنشطة الاقتصادية أو المعاملات الاقتصادية تتم في ظل حرية اقتصادية، إلى الدرجة التي يكون فيه الاقتصاد في الوضع المناسب والأفضل. وبالتالي فإنه في ظل فكرة حرية التجارة ستختص كل دولة في إنتاج السلع التي هي قادرة على إنتاجها بأقل تكلفة من باقي الدول الأخرى.²

فالمطالبون بحرية التجارة يرون في التجارة الخارجية ما يرونه في التجارة الداخلية، فالتجارة الداخلية تعمل على تقسيم العمل بين الأفراد داخل الدولة، أما التجارة الخارجية فهي تجسد مبدأ التخصص وتقسيم العمل بين الدول، ويطمح مناصرو حرية التجارة الخارجية إلى أن تكون جل دول العالم بمثابة سوق واحد.³

1- الدوافع: يقدم أنصار حرية التجارة الخارجية العديد من الحجج لتأييد هذه السياسة ومن أهم هذه الحجج ما سيتم ذكره:

- **التخصص وتقسيم العمل الدولي:** التخصص وتقسيم العمل ارتباطا وثيقا بحرية التجارة، فهم يرون أن حرية التجارة الخارجية تمكن كل دولة من التخصص في المنتجات التي تتمتع فيها بميزة نسبية، أي السلع التي تكون الدولة قادرة على إنتاجها بأقل تكلفة من الدول الأخرى، مما يضمن زيادة الحجم الكلي في السلع التي يمكن لكافة الدول أن تقوم بإنتاجها، وهذا بالقدر نفسه من الموارد الإنتاجية المستعملة في الدول الأخرى. فهذه الحجة تضمن زيادة الرفاهية المشتركة الناتجة عن حرية التجارة الدولية.⁴

- **رفع كفاءة التشغيل:** تعمل هذه الاستراتيجية على القضاء على المشاريع الاحتكارية عن طريق فتح باب المنافسة بين المشاريع المحلية والأجنبية التي تبرز عند غياب المنافسة والتي قد تعتمد إلى التحكم في الأسعار بما يضر مصلحة المستهلك على وجه الخصوص، مما يحفز المؤسسات المحلية على تحسين أدائها كما ونوعا وكذا تخفيض أعباء تكاليف الإنتاج.

¹ رعد حسن الصرن، التجارة الدولية المعاصرة من الميزة المطلقة إلى العولمة والحرية والرفاهية الاقتصادية، دار الرضا للنشر، دمشق، 2000، ص291.

² أبو بكر متولي، الاقتصاد الخارجي، نظرة تحليلية، مكتبة عين شمس، القاهرة، 1980، ص 131.

³ عمر صقر، سياسات التجارة الخارجية، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، 2005، ص 51.

⁴ نفس المرجع أعلاه، ص52.

- **مستوى التشغيل:** تجعل سياسة حرية التجارة الخارجية كل الدول تستغل مواردها الإنتاجية المتاحة استغلالاً كاملاً أي القضاء على مشكلة الطاقات المتاحة العاطلة خاصة إذا ما كانت السوق المحلية ضيقة ولا تستوعب الكم الهائل الناتج عن الاستغلال الكامل للطاقات الإنتاجية.
 - **التقليص من الالتزامات الحكومية:** يقصد بها عدم إعطاء الحكومة انشغالات واهتمامات بسياسة التجارة الخارجية وبالتالي يجعل الحكومة تهتم وتعطي الأمور الأخرى أكثر أهمية.¹
 - **حرية التجارة تخفض الأسعار:** تحرير التجارة يؤدي حتماً إلى انخفاض أسعار السلع المستوردة في السوق المحلية والتي يصعب إنتاجها في السوق الوطني بسبب ارتفاع تكلفة إنتاجها محلياً مما يؤثر بشكل إيجابي في زيادة الدخل الحقيقي للدولة كما أن هذه الحجة يمكن لها أن تضر ببعض المنتجين الذين يستفيدون من الحماية.
 - **تؤدي سياسة الحماية إلى نشوب الحروب التجارية:** ما قد تفعله سياسة الحماية هي حدوث صراعات ونشوب حروب بين الدول في العلاقات الاقتصادية ما بين الدول، فما قد تفرضه دولة على السلع القادمة إليها من قيود سترد عليه الدول الأخرى بمبادرات موازية ومنه انتشار قيود تجارية دولية بين الدول وهو ما يعرف بالحروب التجارية مما ينجم عليه تدهور وانخفاض في مستوى الرفاهية الاجتماعية العالمية. فقيام كل الدول بسياسة الحماية سيقود العالم حتماً إلى انكماش في النشاط الاقتصادي العالمي وبالخصوص المبادلات التجارية الدولية.²
- المطلب الثاني: أدوات سياسة التجارة الخارجية:**

يقصد بأدوات التجارة الخارجية مجموعة الأدوات المستعملة من أجل ضمان السير الحسن للتجارة الخارجية، وهذه الأدوات تختلف باختلاف الأنظمة وكذا السياسات المتبعة من طرف الدول المتعاملة فيما بينها اقتصادياً.

أولاً- الضريبة الجمركية

تعتبر الضرائب أو الرسوم الجمركية الأداة البارزة والأكثر استخداماً في مجال السياسة التجارية من أجل تنظيم التجارة الخارجية.³ فهي ضريبة تفرضها الدولة على السلع التي تجتاز حدودها سواء كانت عبارة عن صادرات أو واردات. وبالتالي فالضريبة هنا تنقسم إلى نوعين ضريبة أو رسم على الصادرات ورسم على الواردات.⁴ وغالباً ما تفرض الضرائب على الصادرات لتحقيق أغراض معينة أو بغية تحقيق إيرادات مالية للدولة، وهذا متعلق بما يلي:

¹ مامش حسية، مرجع سبق ذكره، ص 24.

² عمر صقر، مرجع سبق ذكره، ص 51-52.

³ فليح حسن خلف، مرجع سبق ذكره، ص 132.

⁴ مجدي محمود شهاب، الاقتصاد الدولي المعاصر، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007، ص 129.

- محاولة الدولة الحصول على عوائد مالية بغية تمويل نفقاتها في إطار ميزانيتها المالية، بفرض الضريبة على الصادرات

فيما إذا كان هذا الأجر لا يؤثر على صادراتها. في الحالات الذي يكون فيها الطلب على الصادرات منخفض المرونة، إما إذا كانت بعض الصادرات تتصف بالمرونة فتطبيق هذا الإجراء يمكن أن يؤدي إلى انخفاض في الصادرات من جهة وعدم تحقيق حصيلة مناسبة من الإيراد الضريبي. كما أن هذا القرار يلجأ إليه في حالة عدم قدرة الدولة على تحصيل إيراداتها الضريبية مباشرة بسبب ضعف الدخل أو التهرب الضريبي أو قلة الجدية والحرص على الأمانة في جباية الضريبة.¹

- كما يمكن أن تفرض بغية تقليل تصدير بعض السلع المحلية، خاصة ما يتعلق بالسلع ذات الأهمية الاقتصادية محليا،

فعدم فرض عليها ضريبة قد يؤدي إلى عدم توفرها في السوق الوطنية وكذا عدم حصول البعض عليها وارتفاع أسعارها. وكذا ما يتعلق بالسلع التي يقوم عليها الاقتصاد مثل المواد الخام التي تدخل في العملية الإنتاجية في إنتاج المشروعات الصناعية. وفرض ضريبة على مثل هذه السلع سيؤدي حتما إلى تقليل إمكانية تنافسها في الأسواق الأجنبية مما يجعل أسعارها تنخفض في الداخل وعليه تقليل تكلفة إنتاجها.²

والضرائب أو الرسوم الجمركية يمكن أن تأخذ عدة أشكال منها:

1- **الضريبة القيمية:** يفرض الرسم القيمي بنسبة مئوية معينة من قيمة السلعة. فموظف الجمارك يمكن له أن يحدد هذه القيمة من خلال الاطلاع على الأوراق الدالة على القيمة الحقيقية للسلعة كي يحدد مبلغ الرسم المطلوب. وتجعله يتماشى مع قيمة السلعة ارتفاعا ونزولا. كما يمكن تنويعه أي يكون لكل سلعة رسم قيمي معين، لكنه غالبا ما يخلق مشاكل بين رجال الجمارك والمستوردين حول تقدير قيمة السلعة. فقد يتمادى رجال الجمارك في التقدير، وقد يخفي المستوردون القيمة الحقيقية للسلعة فتعد هذه الطريقة معطلة لتحصيل الرسم.³

كما أن هناك العديد من الاعتبارات التي تتحكم في هذه النسب منها اعتبارات اقتصادية واعتبارات اجتماعية، فمثلا يتم تخفيض الرسم الجمركي على السلع الضرورية لأهميتها في الاستهلاك كما ترفع قيمة الرسم على السلع الكمالية التي تتعلق بالفئات مرتفعة الدخل، فيعتبر هذا الاقتطاع أداة لإعادة توزيع الدخل لصالح الفئات الأقل

¹ شكري محمد غانم، مبادئ الاقتصاد الدولي، أمانة اللجنة العامة للتعليم والبحث العلمي، ليبيا، 1988، ص 138.

² فليح حسن خلف، مرجع سبق ذكره، ص 133.

³ مجدي محمود شهاب، مرجع سبق ذكره، ص 130

دخلا. كما يمكن تخفيض الرسوم الجمركية على المواد الخام ومستلزمات الإنتاج المستوردة تشجيعا للمشاريع القائمة أو في طور الإنجاز وكذا تمكينها بأن تنتج بأقل تكلفة. كما لابد الإشارة ان مثل هذا التخفيض له أهميته في الأجل القصير، لكن في حالة ما إذا تم استمرار العمل به فيمكن أن يشجع الاستيراد من الخارج وبالتالي عدم تطوير هياكل إنتاجية محلية تعوض هذا الاستيراد.¹

2-الضريبة النوعية: ويقصد بها الضريبة التي تحدد في شكل مبلغ ثابت على كل وحدة من السلع كما أنها تفرض على أساس الخصائص المادية للسلعة في حد ذاتها وقد تتعلق بالوزن والحجم.²

كما يتم فرض هذه الضريبة حسب نوع هذه السلعة، ويمكن أن يتم ذلك من خلال وضع تصنيف للسلع التي ستقوم الدولة باستيرادها ووضع درجات لكل صنف من هذه الأصناف، وعلى أساس هذا التصنيف يتم تحديد قيمة الرسم الذي ينبغي دفعه على السلعة المراد استيرادها. ولعل أبرز عيوب هذه الطريقة هو صعوبة تحديد الأصناف المختلفة من السلع ودرجاتها، مما يترتب عنها آثار على الاقتصاد عموما جراء استيرادها وعلى الإنتاج بشكل خاص... ومن أجل تحقيقه وجب توفير أجهزة قادرة على تصنيف السلع إلى درجات حتى يتم تحديد قيمة الضريبة بكفاءة، ووجب مواكبة التغيرات التي تحدث على الأصناف المختلفة للسلع ودراستها من أجل تغيير الضرائب المحددة عليها.³

3-الضريبة الجمركية المركبة: وهي ضريبة يتم تحديدها أساسا من الطريقتين السابقتين على أساس القيمة وكذا النوعية. وما يعاب فيها هي التقاء عيوب كلا من الطريقتين السابقتين.

4- الضريبة الجمركية الاسمية: هي الضريبة التي تفرض على السلعة بشكل يسمح ضمان استقرار أسعارها في السوق المحلي، حيث تعمل هذه الطريقة على رفع قيمتها عندما تنخفض الأسعار التي يتم استيراد السلعة بها، فيما يتم تقليل قيمتها أو تخفيضها عند ارتفاع الأسعار التي تستورد بها السلعة من الخارج. من أجل ضمان ثبات المستوى العام للسلعة في السوق المحلية بغية تحقيق جملة من الأهداف سواء كانت أهداف اقتصادية تتعلق باستقرار تكلفة الإنتاج أو تحسين مستوى المعيشة فيما إذا كانت السلع المستوردة موجهة للاستهلاك.

كما يمكن ان نميز ضرائب أخرى وتكون حسب الهدف من فرضها:⁴

- ضرائب حمائية؛

¹ شكري محمد غانم، مرجع سبق ذكره، ص 135.

² كاظم عبادي الجاسم، جغرافية التجارة الدولية، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2015، ص 64.

³ فليح حسن خلف، مرجع سبق ذكره، ص 136-137.

⁴ مرجع سبق ذكره، ص 137-139.

- ضرائب مانعة؛

- ضرائب إيرادية.

ثانياً- أدوات السياسة التجارية الأخرى

أدوات السياسة التجارية هي مجموعة الوسائل التنفيذية التي تستعملها الدولة لتحقيق أهدافها في مجال التجارة الخارجية بغية حماية الاقتصاد الوطني أو ترقية صادراتها أو تنظيم الواردات مع ما يتماشى مع الاقتصاد المحلي.

1- سياسة التحديد الكمي للواردات: تلجأ العديد من الدول في الوقت الراهن إلا ما يعرف باستراتيجية المنع سواء كلياً أو جزئياً في استيراد بعض السلع سواء بصفة مؤقتة أو صورة مستمرة تبعا للحالة السائدة في الاقتصاد ويمكن التمييز بين نوعين من السياسات:

2- الحظر الكلي: هو أن تمنع الدولة كل أنواع التبادل بينها وبين باقي دول العالم أي اكتفاء الدولة بنفسها لهذا يطلق على هذه الاستراتيجية باسم سياسة الاكتفاء الذاتي. فتسعى الدولة إلى تحقيق الاكتفاء الذاتي بما تملكه من موارد إنتاجية بغية تحقيق الاستقلال الاقتصادي عن العالم. وتعتبر هذه السياسة فاشلة عملياً كون أن معظم الدول التي جربتها لم تنجح في تحقيق الاكتفاء. ووجب الاعتراف بوجود تفاوت فيما بين الدول.

3- الحظر الجزئي: ويعني أن يمنع التبادل مع بعض الدول أو أن تمنع الدولة استيراد بعض السلع والمنتجات وهي استراتيجية متبعة كثيراً أثناء غياب الأمن واندلاع الحروب. كما يمكن أن نصادف هذا الحظر في حالتين إما لأسباب تتعلق بالصحة أو أسباب مالية.¹

4- سياسة الإغراق والسياسات المضادة للإغراق: يقصد بهذه السياسة أن تقوم الدولة ببيع منتجاتها في الأسواق الخارجية بأسعار تقل عن سعرها في السوق الوطنية من أجل تثبيت نفسها في الأسواق الخارجية، كما يمكن أن يكون سعر البيع أقل من تكلفة الإنتاج، أو بهامش ربح قليل حسب متطلبات الوضع السائد في تلك الفترة، إلا أن يتم احتكار السوق والقضاء على المنافسين في تلك الأسواق، وبعدها البيع بأسعار تغطي تكلفة الإنتاج معتمدة على سيطرتها على تلك السوق بفضل سياسة الإغراق ولنجاح هذه السياسة وجب العديد من الشروط والضوابط لنجاحها:

- وجود سيطرة على السوق المحلية، لأن إتباع هذه السياسة يستوجب في الوهلة الأولى رفع الأسعار في السوق المحلية لتغطية الخسائر المترتبة عن سياسة الإغراق لأن عدم توافر الإمكانيات سيؤدي إلى ارتفاع معدل الخسارة بسبب عدم القدرة على معرفة مدى سيتم السيطرة على السوق الخارجية؛

¹ حسام علي داود وآخرون، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع، ص 74.

- وجوب التضحية، عند تطبيق وتحقيق الشرط الأول وجب تحمل جزء من التكلفة أو هامش ربح أقل وربما وصولاً حتى للخسارة في بعض الأحيان، وصولاً إلى تغطية هذه التضحية في فترة لاحقة؛
- منع استيراد السلعة المراد إتباع سياسة الإغراق في تصريفها في الأسواق الأجنبية.

المطلب الثالث: الاتفاقيات الدولية للتجارة الخارجية

بعد الحرب العالمية الثانية وفي النصف الثاني من القرن العشرين شهد الاقتصاد العالمي تطوراً كبيراً وعلى نطاق واسع وخاصة فيما يتعلق بنطاق السوق وذلك بقيام العديد من التكاملات الاقتصادية والاتفاقيات الدولية خاصة في أوروبا وأمريكا اللاتينية والقارتين الآسيوية والإفريقية. وأصبحت هذه الاتفاقيات موضوع بحث واهتمام خاصة بعد نجاح السوق الأوروبية المشتركة التي أعطت بادرة خير وبرهنت على أهمية التكامل الاقتصادي وأثره على النمو الاقتصادي.¹

أولاً اتفاقية الجات

لقد عرف الاقتصاد العالمي العديد من المشاكل التي تفاقمت وتسارعت وتيرتها جراء الحرب العالمية الثانية مما أدى إلى ضعف نمو التجارة العالمية، ولعل أبرز هذه المشاكل هي تلك العراقيل التي كانت تقف ضد السيولة الحسنة للمبادلات الدولية لذلك كن إلزاماً بالبحث على طرق للخروج من هذه الوضعية الحرجة للاقتصاد العالمي.²

1- نشأة الجات: لقد شهد العالم في بداية الثلاثينيات العديد من المشاكل وهذا راجع للأزمة الاقتصادية العالمية. وما كادت هذه الأزمة تنتهي ومشاكلها الاقتصادية حتى دخل العالم سنة 1939 في حرب طاحنة خلفت الكثير من الدمار والمشاكل ولعل أبرز تلك المشاكل ما يتعلق بالتجارة الخارجية. وقد فرضت تلك الظروف الصعبة والحاجة على التعاون والتكامل انعقاد مؤتمر بريتون وودز عام 1944 بغية معالجة المشاكل المتعلقة بالاقتصاد، ولعل أبرز تلك النتائج المنبثقة عن هذا المؤتمر هو إنشاء كل من صندوق النقد الدولي والبنك الدولي للإنشاء والتعمير حيث يعمل البنك الدولي على منح القروض المالية كما يعمل صندوق النقد الدولي على تقديم النصائح والإرشاد للدول التي تعاني من أزمات اقتصادية. ومع نهاية الحرب العالمية سارعت الولايات المتحدة إلى عقد مؤتمر دولي للتجارة والتوظيف سنة 1946 بلندن، تم استئناف أعماله في جنيف 1947، واختتمتها في هافانا عام 1948. وقد تمخض عنه وثيقة سميت بميثاق هافانا حيث تم وضع وسم بعض القوانين التي ترتب سلوك الدول في

¹ علي عبد الفتاح أبو شرار، الاقتصاد الدولي نظريات وسياسات، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2007، ص 425.

² مامش حسبية، مرجع سبق ذكره، ص 81.

المبادلات التجارية كخفض الرسوم الجمركية ومنع نظام الحصص وإلغاء إعانات التصدير وعملت إلى تحقيق العدالة التجارية بين الدول المشاركة في هذا الميثاق.

إلا أن الولايات المتحدة لم تصادق على ميثاق هافانا كونها رأت أنه لا يخدم مصالحها ولا يلي طموحاتها، فقامت بسحب موافقتها ولم تصادق عليه فأصبح هذا الميثاق في حكم الماضي، ولم يقع في حيز التجسيد. وأثناء الإعداد لمؤتمر هافانا قامت الولايات المتحدة بدعوة لعقد مؤتمر دولي في جنيف سنة 1947 حضرته 23 دولة تم فيه طرح ومناقشة الأمور المتعلقة بتحرير التجارة فيما بينها ونتج عن هذه المفاوضات الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة في 20 تشرين الأول عام 1947 وجرى سريان مفعولها في كانون الثاني عام 1948، ويطلق على هذه الاتفاقية الجات وهي اتفاقية متعددة الأطراف، تنظم التجارة الدولية من خلال المفاوضات الجماعية من أجل الوصول إلى اتفاقيات تجارية هدفها الأساسي إزالة المشاكل والعوائق التي تعترض السيولة الحسنة للتجارة الدولية، وتجسيد علاقات تجارية دولية تتسم بالانفتاح.

لهذا يمكن القول إن اتفاقية الجات وقعت في 1947 وبدأ تجسيدها على أرض الواقع في 1948، كما تم مراجعتها مرتين المرة الأولى سنة 1955، والثانية عام 1965، حيث أضيف لها الجزء الرابع المتعلق بتحرير التجارة الخارجية، ومراعاة الظروف الخاصة للدول النامية الأعضاء في الاتفاقية. كما استمرت في عقد اجتماعات دورية خلال الفترة الممتدة ما بين 1947-1993، تم خلالها عقد ثنائي جولات، وفي سنة 1994 اجتمعت 118 دولة بمدينة مراكش للتوقيع على ما تم الاتفاق عليه في جولة الأوروغواي، كما خرجت إلى أرض الوجود منظمة التجارة العالمية.¹

2- أهداف الاتفاقية العامة: جاء في ديباجة الاتفاقية العامة أن الحكومات الموقعة على الاتفاقية العامة " تعترف أنه ينبغي أن تعمل لتسيير علاقاتها في مجال التجارة والاقتصاد من أجل رفع مستوى المعيشة وضمان التشغيل الكامل وضمان حجم كبير من الدخل القومي الحقيقي المتزايد تدريجياً وزيادة الطلب الحقيقي وتنمية استخدام الموارد في العالم استخداماً كاملاً وتوسيع نطاق الإنتاج وتبادل البضائع" والوسيلة لتحقيق هذا الهدف، هي تبادل الترضيات في مجال التعرفة الجمركية وتحرير التجارة بين الأطراف المتعاقدة التي قبلت مبدأ إخضاع تجارتها الخارجية للقواعد التي تنص عليها الاتفاقية العامة. وأهم هذه القواعد والتي تعتبر بمثابة الحجر الأساسي التي تقوم عليه المنظمة، هي تلك التي تنص عليها المادة الأولى من الاتفاقية العامة والتي تضمن المساواة وعدم التمييز والتعامل على أساس البلد الأكثر رعاية بين الأطراف المتعاقدة. وتنص المادة الأولى على ما يلي " أن كل فائدة أو خطوة أو

¹ علي عبد الفتاح أبو شرار، مرجع سبق ذكره، ص 444 - 446.

حصانة أو امتياز يمنحه أحد الأطراف المتعاقدة لبضاعة ما يجب أن يمنحها في الحال، وبدون قيد ولا شرط للبضاعة المماثلة لها والآتية من أحد الأطراف المتعاقدة أو المتجهة إليها". وبصيغة أخرى فإن كل ترصية يقدمها بلد من البلدان على أساس ثنائي لبلد آخر سيمنحها بطريقة تلقائية لجميع الأطراف المتعاقدة.¹ وتقوم سلطة الجات بفرض احترام مبدأ المساواة وعدم التمييز وغير ذلك من نصوص الاتفاقية العامة، خصوصاً التزام الأطراف المتعاقدة بالقيام بعمل جماعي، حينما يقتضي الأمر ذلك طبقاً لما تنص عليه المادة 25 من الاتفاقية العامة.

كما تنص المادة 25 على أن الأطراف المتعاقدة يمكنها أن تعفى في ظروف استثنائية أحد أعضائها من القيام بالواجبات التي تفرضها عليه الاتفاقية بشرط أن يصدر القرار الذي يمنح هذا الإعفاء بأغلبية الثلثين. كما لا يجب أن يغيب على البال هو أن هذه الإعفاءات أو التسهيلات التي تمنحها الجات للأطراف المتعاقدة عند الحاجة إنما تمنحها في إطار قانوني وتكون نتيجة المفاوضات ومشاورات واسعة النطاق.

كما أن الجات خلال العشرين السنة الأولى من تأسيسها وفرت أداة فعالة لضمان الاستقرار لم يعرف له العالم مثيلاً، فيما يتعلق بالتعريفات الجمركية، وكذلك وفرت إطاراً صالحاً للمفاوضات والمشاورات التي تمنع التصادم بين سياسات الدول الأعضاء التي تمثل تجارتها 80% من حجم التبادل التجاري العالمي.²

3- مبادئ الجات: قامت الجات على مجموعة من المبادئ والقواعد التي على أساسها تنظم وتقوم التجارة الدولية بين الدول الأعضاء في الاتفاقية كما يسميها البعض بالالتزامات التي تلتزم بها الدول الأعضاء ويمكن حصر مبادئ الجات فيما يلي:³

3-1- مبدأ الدولة الأولى بالرعاية: ويقصد بها أن أي دولة عضو تقوم بمنح معاملة تفضيلية لأي دولة أخرى عضو في الجات فإنه يجب تعميم هذه المعاملة على بقية الدول الأعضاء تلقائياً، وبالتالي تتساوى كل الدول الأعضاء في ظروف المنافسة في الأسواق الدولية.

3-2- مبدأ المعاملة الوطنية: استناداً لهذا المبدأ فبمجرد عبور السلع المستوردة الحدود الدولية لإحدى الدول الأعضاء في الجات يجب أن تمنح هذه السلع المستوردة نفس المعاملة التي تعامل بها نفس السلع المنتجة محلياً فيما

¹ The general agreement on tariffs and trade , basic instruments, vol.111,p 3 , Geneve,1958.

² اسماعيل العربي، التعاون الاقتصادي للتنمية في نطاق المنظمات الدولية، طبعة جديدة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1979، ص ص 101-103.

³ علي عبد الفتاح أبو شرار، مرجع سبق ذكره، ص ص 450-451.

الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية

يتعلق بالتداول والتوزيع والتسعير والضرائب..... إلخ أي لا يمكن رفع ضريبة المبيعات وضريبة القيمة المضافة على المنتج المستورد بنسبة أعلى من النسبة المفروضة على المنتج المحلي.

3-3- مبدأ الشفافية: الحماية من خلال الرسم الجمركي فقط: والمقصود بهذا المبدأ الاعتماد على التعريف الجمركية وليس على القيود الكمية في تقييد التجارة الدولية إذا اقتضى الأمر. فعندما يستوجب الأمر حماية الدولة لصناعاتها الناشئة أو إصلاح خلل في ميزان مدفوعاتها فإنه يجب عليها أن تلجأ إلى سياسة الأسعار عن طريق فرص التعريف الجمركية والابتعاد عن القيود الكمية مثل حصص الاستيراد، حيث أنه في ظل قيود الأسعار توجد الشفافية التي تمكن من تحديد مقدار الدعم الممنوح للمجتمع المحلي بالأرقام الدقيقة.

وهكذا فإن الغرض الأساسي من إنشاء الجات هو توسيع التجارة الدولية، وتمكين الدول الأعضاء من النفوذ إلى أسواق باقي الدول الأعضاء في الاتفاقية، وما يحقق التوازن بين الحماية المناسبة للمنتجات الوطنية وبين تدفق واستقرار التجارة الدولية.¹

ثانياً. جولات الجات من 1947-1994

سيتم خلال هذا الجدول عرض مبسط للجولات التسع لمنظمة الجات وكذا إبراز الموضوعات التي تم مناقشتها في كل جولة مع تحديد المكان والزمان لكل جولة.

الجدول رقم (01-03): جولات الجات من 1947-1994

ترتيب الجولة	اسم الجولة	مكان الجولة	توقيت الجولة	عدد الدول المشاركة	الموضوعات التي ناقشتها الجولة
الأولى	مفاوضات جنيف	مدينة جنيف سويسرا	1947	32	التعريفات الجمركية
الثانية	مفاوضات أنسي	مدينة أنس فرنسا	1949	13	التعريفات الجمركية
الثالثة	مفاوضات توركواي	توركواي إنجلترا	1950-1951	38	التعريفات الجمركية
الرابعة	مفاوضات جنيف	سويسرا	1952-1956	26	التعريفات الجمركية
الخامسة	جولة ديلون	سويسرا	1959-1961	26	التعريفات الجمركية
السادسة	جولة كيندي	سويسرا	1964-1967	62	التعريفات الجمركية والسياسات المضادة لسياسات الإغراق
السابعة	جولة طوكيو	اليابان	1973-1979	102	التعريفات والمشكلات الغير تعريفية
الثامنة	جولة أورجواي	بونتادلاست أورجواي	1986-1993	117	معاهدة دولية حول التجارة

¹ أحمد جابر بدران، الاقتصاد الدولي والاندماج الاقتصادي المعاصر، مصر، 2014، ص 187.

الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية

الدولية					
التاسعة	جولة مراكش	المغرب	1994	127	إنشاء منظمة التجارة العالمية

المصدر: إبراهيم المصري، الاقتصاد الدولي، الطبعة الأولى، دار الحكمة، مصر، 2013، ص 92

من خلال الجدول أعلاه يتبين زيادة عدد الدول المشاركين والموقعين على هذه الاتفاقية بسبب الاقتناع والاستفادة والمزايا العديدة التي توفرها الجات في مجال تنشيط التجارة الخارجية ليصل عدد الدول المنظمة إليها 127 دولة، مما يعكس ويشير إلى تضاعف حجم التجارة الخارجية بالمقارنة مع ما كان موجودا قبل الحرب العالمية الثانية.

1- الجولة الأولى مفاوضات جنيف: تم انعقاد هذه الجولة في مدينة جنيف بسويسرا سنة 1947 وكان عدد المشاركين 32 دولة، ونتج عنها تخفيض 45 ألف تعريف جمركية، تشمل سلعا قيمتها عشر مليارات دولار وتشكل 50% من مجموع قيمة التجارة الدولية آنذاك.¹

2- الجولة الثانية مفاوضات أنسي: وهي تعتبر أول جولة مفاوضات في إطار الاتفاقية وقد عقدت سنة 1949 واشترك فيها 13 دولة فقط وقد واصل فيها الدول الأعضاء العمليات الخاصة بتخفيض التعريفات الجمركية.

3- جولة توركاوي بإنجلترا: عقدت هذه الجولة في تركيا وإنجلترا عام 1951 وقد ضمت 38 دولة بعد أن زادت درجة الوعي والرغبة في تحرير التجارة الخارجية.

- وقد تمت مناقشة حوالي 8700 بند من بنود التعريف الجمركية التي انخفضت بواقع 25% بالمقارنة بالمعدلات السائدة عام 1948.²

4- جولة جنيف: أقيمت هذه المفاوضات في مدينة جنيف بسويسرا عام 1952 واستمرت حتى 1956، بمشاركة 26 دولة وتم خلالها خفض قيمة التعريف الجمركية للسلع لتبلغ ما قيمتها 2.5 مليون دولار.³

5- جولة ديلون بجنيف بسويسرا: حافظت هذه الجولة على نفس أهداف الجولات الأربع الماضية وهو البحث في إحداث المزيد من التبادل والتخفيضات الجمركية، بين الدول المشاركة التي بلغت 26 دولة وعقدت خلال الفترة 1960-1961، وسميت على شرف نائب وزير الخارجية الأمريكية دوجلاس ديلون الذي اقترح انعقاد

¹ ميراندا زغلول رزق، دراسة لآثار اتفاقيات الجات لتحرير التجارة على مستقبل اقتصاديات الدول النامية، كلية التجارة، جامعة الزقازيق، العدد الاول، 1996، 30.

² محمد عبد الله شاهين محمد، اتجاهات التجارة الدولية وأثرها على التجارة الخارجية للدول العربية، شركة دار الأكاديميون للنشر والتوزيع، الأردن، 2018، ص 145.

³ إبراهيم المصري، الاقتصاد الدولي، دار الحكمة، جمهورية مصر، 2013، ص 93.

الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية

الجولة، ونتج عنها تخفيض 4400 بند من بنود التعريفات الجمركية وقد بلغت قيمة التجارة الخارجية الحرة فيها حوالي 4.9 مليار دولار، وعملت على تنسيق أكبر مع الاتحاد الأوروبي في مجال التعريفات الجمركية.¹

6-جولة كينيدي بجنيف بسويسرا: تنسب هذه الجولة إلى الرئيس الأمريكي الراحل جون كينيدي عقدت بجنيف بسويسرا نودي إليها في 25 يناير 1962 وعقدت خلال الفترة 1964-1967 بحضور 62 دولة تمثل 75% من التجارة الدولية العالمية، وبلغت فيها قيمة التجارة الحرة ما يعادل 40 مليار دولار، وكان موضوعها الأساسي التعريفات الجمركية المضادة لسياسة الإغراق ووصل خفض التعريفات إلى 50% وقد دعم تلك المفاوضات الكونغرس الأمريكي وافق في تلك الحقبة على توسيع نطاق التجارة. كما تم الاتفاق على أن تبدأ المفاوضات في عام 1964 على أساس تحقيق تخفيض جمركي عام بنسبة 50% عن المعدلات الجمركية السائدة حتى تاريخ بدأ المفاوضات.²

- ولقد برزت الخلافات في هذه الجولة بين الولايات المتحدة والجماعة الأوروبية خاصة فيما يتعلق بمجال السلع الزراعية والتي لم تحسم في الجولتين القادمتين واستمرت حتى المراحل الأخيرة من مفاوضات جولة أورجواي. ولعل أبرز ما أسفرت عليه هذه الجولة هو الاتفاق على مكافحة الإغراق وهو الاتفاق الذي تطور في جولة طوكيو وتم تضمينه. ويقصد به الاعتماد فقط على التعريفات الجمركية كأداة وليس على التعريفات الكمية التي تفتقر للشفافية كحصص الاستيراد.³

الجدول رقم (01-04): متوسط نسبة تخفيض الرسوم الجمركية على المنتجات الصناعية للدول

المختلفة

الدولة	نسبة التخفيض	ملاحظات
الولايات المتحدة الأمريكية	30%-50%	50% لمجموعة من السلع و30% لمجموعة أخرى.
السوق الأوروبية المشتركة	35%	/
اليابان	30%	/
كندا	24%	/
المملكة المتحدة	38%	/

المصدر: إبراهيم المصري، الاقتصاد الدولي، دار الحكمة، مصر، 2013، ص 95

¹ محمد عبد الله شاهين محمد، مرجع سبق ذكره، ص 146.

² عبد المطلب عبد الحميد، النظام الاقتصادي العالمي، مكتبة النهضة المصرية، مصر، 1998، ص ص 40-41.

³ محمد عبد الله شاهين محمد، مرجع سبق ذكره، ص 146.

7-جولة طوكيو: هي جولة تختلف عما سبقها من جولات ست لأن موضوعها كان مختلف حيث تم التطرق لأول مرة للعراقيل الأخرى التي تعرقل التجارة الخارجية وكذا القيود الكمية وتم كذلك التطرق إلى التعريفات الجمركية.¹

بعد انهيار نظام أسعار الصرف الثابتة نظام بريتونويدز وذلك عند إعلان الولايات المتحدة عند تخليها بالتزام تحويل الدولار إلى ذهب، وذلك بسبب عجز الولايات في ميزان مدفوعاتها لأول مرة عام 1900، وكذلك بسبب الارتفاع المفرط والمسبوق لأسعار الطاقة عام 1974، لتلجأ العديد من الدول إلى تبني سياسة حمائية بغية سد العجز في موازين مدفوعاتها خاصة تلك الدول المتقدمة.²

والجدير بالذكر أن جولة طوكيو هي ترجمة لفكر المدرسة الكلاسيكية والنيوكلاسيكية الداعية لتحرير التجارة من القيود الجمركية، فقد اهتمت هذه الجولة بالقيود التعريفية وكذا القيود الغير تعريفية.³

كما تم التطرق إلى مواضيع عديدة منها ارتفاع أسعار السلع الغذائية، وكذا حماية المستهلك والبيئة. وكذا تبسيط إجراءات تراخيص الاستيراد كما وضعت هذه الاتفاقية نظاما متجانسا لحساب قيمة الجمارك ملزمة فقط الأطراف الراغبة الانضمام إليها وتم الاتفاق على إنشاء الجمارك ملزمة فقط الأطراف الراغبة الانضمام إليها.⁴

وعمدت هذه الجولة إلى تطوير الهيكل القانوني الذي يحكم التجارة الدولية بغية التخلص من رواسب الفكر التجاري على أن تسري هذه الاتفاقيات من 1980/01/01، ولعل أبرز هذه الاتفاقيات:⁵

- اتفاقية الدعم وتتضمن إجراءات مكافحة الدعم عن طريق فرض رسوم إضافية تعرف بالرسوم التعويضية وتلتزم الدول الأعضاء بضمان ألا يتسبب تقديم الدعم في إلحاق الضرر بتجارة بقية الدول الأخرى.
- اتفاقية القيود الفنية على التجارة TBT، وهي تتعلق بمجموعة الإجراءات ذات الصلة بالأوضاع الأمنية والصحية والبيئية شريطة ألا تضر هذه القيود بتدفق تجارة الدول الأخرى لأسواقها.
- إجراءات تراخيص الاستيراد، التي تعمل على ضبط الضوابط الكفيلة للحد من الواردات.
- اتفاقية التجارة في الطائرات المدنية، من خلال إلغاء كل الرسوم المفروضة على كل أنواع الطائرات المدنية اعتبارا من أول يناير 1980.

¹ محمد عبد الله شاهين محمد، مرجع سبق ذكره، ص 148.

² ابراهيم المصري، مرجع سبق ذكره، ص 96.

³ أسامة المجدوب، الجات ومصر والبلدان العربية من هافانا إلى مراكش، ص 48.

⁴ ابراهيم المصري، مرجع سبق ذكره، ص 96.

⁵ محمد عبد الله شاهين محمد، مرجع سبق ذكره، ص 149.

الجدول رقم (01-05): متوسط نسبة التعريفية الجمركية قبل وبعد جولة طوكيو دول مختارة

الدول	متوسط التعريفية الجمركية على المنتجات الصناعية		
	نسبة التخفيض %	بعد جولة طوكيو	قبل جولة طوكيو
الجماعة الأوروبية	29	4.7	6.6
اليابان	49	2.8	5.5
الولايات المتحدة	31	4.4	6.4
الدول الصناعية	34	4.8	7.1

Source: International Monetary Found , Developement in international trade policy, Occasional Paper, No.16,1982.

وتعتبر جولة طوكيو الحجر الأساس لترسيخ دعائم النظام التجاري العالمي الجديد، وهي كذلك المنطلق الذي قامت عليه جولة أورغواي.

8-جولة الأورغواي: تعد هذه الجولة أهم الجولات وأطولها على الإطلاق امتدت من 1986-1993 لتنتهي في 15 أبريل بمراكش سنة 1994. وصل عدد الدول المشاركة 125 دولة بينما عدد الدول الموقعة 117. كما شهدت هذه الجولة تحرير ما يقارب 755 مليار دولار وهو أكبر رقم في كل الجولات.¹

✓ الظروف السائدة اقتصاديا والاسباب التي أدت لقيام الجولة:

قبل جولة الأورغواي شهد العالم تطورات سريعة وعديدة أهمها:

- انهيار نظام أسعار الصرف الثابتة، وظهور منظمة الأوبك، وكذا ارتفاع أسعار الطاقة؛
- تفاقم مشكلة المديونية الخارجية لدى بعض الدول مما استوجب إتباعها فكرة الحماية؛
- تراجع معدلات النمو الاقتصادي والاستثمار وتزايد معدلات البطالة والتضخم؛
- ازدياد الأهمية الاقتصادية لليابان ودول شرق آسيا؛
- احتدام الصراع بين المراكز الرأسمالية الصناعية نفسها مما أدى إلى عودة السياسات الحمائية؛
- ظهور ما يعرف بالعملة كرقم صعب في الشركات الكبرى عن طريق الشركات متعددة الجنسيات، والتي لم تخضع لمعايير الضبط والرقابة الوطنية؛
- تطور قطاع الخدمات وبروز كآحد أهم الفروع الاقتصادية؛
- التطور التكنولوجي الهائل؛

¹ محمد عبد الله شاهين محمد، مرجع سبق ذكره، ص 150.

الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية

- تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي مما خلق عدم تكافؤ المنافسة؛¹
 - الاتفاق على مكافحة الإغراق؛
 - الاتفاق على تنمية الجمارك، وكذا المراقبة قبل الإرسال؛²
 - ✓ أهم المراحل التي مرت بها المفاوضات في جولة أورغواي من بدايتها حتى نهايتها سنة 1995:
- سيتم خلال هذا الجدول العرض التسلسلي لمختلف مراحل المفاوضات وكذا ابراز النقاط التي تمت دراستها في كل مرحلة من مراحل هذه الجولة.

الجدول رقم (01-06): يبرز أهم المراحل التي مرت بها جولة الأورغواي

التوقيت	الحدث
سبتمبر 1986	إصدار اجتماع بونتاديل أيست بدئ مفاوضات جديدة
يناير 1987	بدء المفاوضات في جنيف على ضوء إعلان بونتاديل أيست
يوليو 1989	اتفقت اللجنة على إكمال المحادثات في بروكسل
مارس 1990	صرح وزير خارجية إيطاليا ببدء إعادة فكرة إنشاء منظمة التجارة العالمية بعد فشلها في 1947
ديسمبر 1990	فشل المفاوضات التي أجراها الاجتماع الوزاري في بروكسل بسبب الخلافات حول دعم المنتجات الزراعية وتحرير تجارة الوسائط الفنية السمعية والبصرية
ديسمبر 1991	تقلم أرثور دينكل سكرتير عام الجات مشروعه المتكامل للوثيقة الختامية 28 اتفاقية وذلك بعد فشل المفاوضات لإجراء جميع الأطراف.
1992	عقد مؤتمر قمة الأرض بالبرازيل ومحاولة ربط التجارة الخارجية بالبيئة وكانت هذه المرحلة هي النواة لتأسيس لجنة التجارة والبيئة خلال اجتماع مراكش بالمغرب
نوفمبر 1992	فرض أمريكا عقوبات على بعض سلع الاتحاد الأوروبي جراء الخلافات والتوتر السائد بينهم. حل الخلافات على دعم المنتجات الزراعية مع استمرار رفض فرنسا وبعض الدول. بلير هاوس
سبتمبر 1993	تعديل بلير هاوس لإرضاء فرنسا.
ديسمبر 1993	تم الموافقة على إنهاء الجولة وحسم موضوع الدعم الزراعي واستمرار الخلاف على تحرير الوسائط الفنية.
أفريل 1994	عقد الاجتماع الوزاري بمدينة مراكش واعتماد سبع وثائق وهي حصيلة السبع سنوات من المفاوضات إنشاء منظمة التجارة، الوثيقة الختامية
يناير 1995	دخول الاتفاقية حيز الخدمة بعد المصادقة عليها من السلطات التشريعية للدول

المصدر: مجلة المحاسبة، الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة، يناير 1994

✓ نتائج جولة الأورغواي: تمخض عن هذه الجولة العديد من النتائج يمكن تلخيصها فيما يلي:³

- ¹ إبراهيم المصري، مرجع سبق ذكره، ص ص 97-98.
- ² خالد أحمد علي محمود، التجارة الدولية بين الحماية والتحرر والنظرية الحديثة، دار الفكر الجامعي، مصر، 2018، ص 186.
- ³ محمد عبد الله شاهين محمد، مرجع سبق ذكره، ص 160.

الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية

- إنشاء المنظمة التجارية لتصبح مرجعا لجميع الاتفاقيات التي تم الاتفاق عليها في هذه الجولة الأورغواي؛
- زيادة نطاق التبادل الدولي ليشمل قطاعات جديدة ليشمل تجارة الخدمات، الزراعة، الملابس والنسيج، وهي قطاعات لم يسبق التطرق إليها؛
- تخفيض التعريفات الجمركية وبالتالي تعميق وتوسيع نطاق تحرير التجارة الخارجية؛
- تعزيز دور وفعالية القواعد المتعلقة بفك النزاعات.

ثالثاً- منظمة التجارة العالمية

يعتبر إنشاء منظمة التجارة العالمية من الأحداث الهامة في الاقتصاد باعتبارها أحد أهم الركائز في الاقتصاد العالمي إلى جانب صندوق النقد الدولي وكذا البنك الدولي.

1-أهداف المنظمة ومبادئها: تهدف المنظمة إلى تحرير التجارة الدولية بواسطة إيجاد نظام تجاري دولي متعدد الأطراف يعتمد على قوى السوق - العرض والطلب-، عن طريق محو القيود والمشاكل التي تحول دون حركة التجارة عبر الدول، قائمة على مبادئ رئيسية وهي:¹

- تجارة بدون تمييز، شرط المعاملة الوطنية؛
- الدولة الأولى بالرعاية؛
- تجارة حرة قائمة على التفاوض؛
- فتح الأسواق والتقليل من القيود وتخفيض الرسوم الجمركية والقيود الكمية؛
- تعامل تجاري قائم على مبدأ التوقع، تثبيت الالتزامات والشفافية.

2-مهام المنظمة العالمية للتجارة: يمكن القول إن مهام المنظمة العالمية للتجارة ما هي إلا تجسيد لنتائج جولة الأورغواي المدرجة في المادة الثالثة وهي كالاتي:²

- العمل على تنفيذ وتجسيد الاتفاقيات التجارية متعددة الأطراف المنبثقة من جولة الأورغواي؛
- الاستمرارية في المفاوضات من أجل تحرير التجارة الدولية؛
- حل النزاعات بين الدول فيما يتعلق بالمعاملات الدولية ومحاولة فضها وفق مبادئ التي وضعتها الجات؛
- محاولة مراقبة السياسات التجارية ومدى تطابقها وتوافها مع ماتم الخروج به في مؤتمر مراكش؛

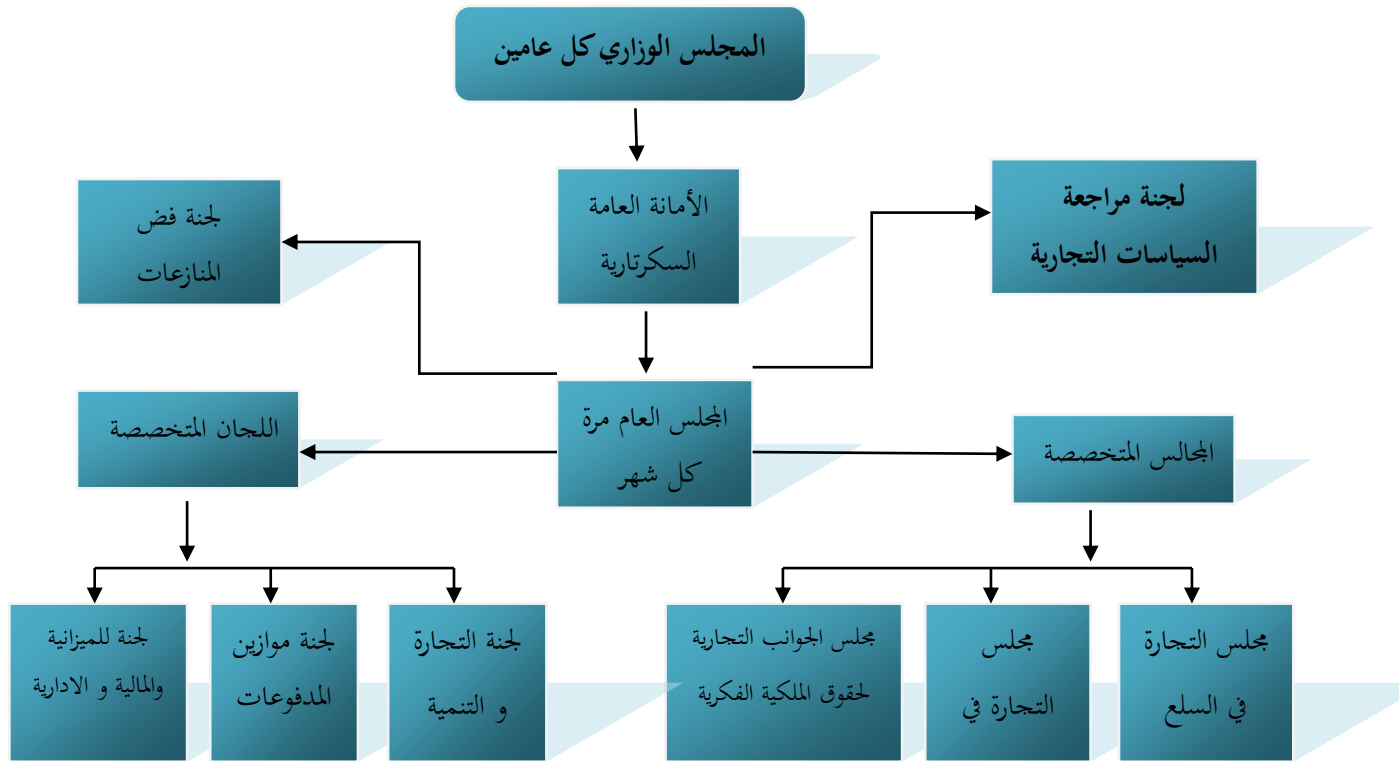
¹ أحمد جابر بدران، الاقتصاد الدولي والاندماج الاقتصادي المعاصر، مصر، 2013-2014، ص 190.

²عبد الناصر نزار العبادي، منظمة التجارة العالمية واقتصاد الدول النامية، الدار الجامعية، القاهرة، 1999، ص 92.

الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية

- التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى باعتبار المنظمة العالمية للتجارة الدعامة الثالثة للنظام الاقتصادي العالمي الجديد؛ على جانب صندوق النقد الدولي، والبنك الدولي، من أجل تحقيق الانسجام والتوازن في عملية صنع السياسات الاقتصادية الدولية.

الشكل رقم (01-01): الهيكل التنظيمي للمنظمة



المصدر: إبراهيم المصري، الاقتصاد الدولي، دار الحكمة، مصر، 2013، ص 149

المبحث الثالث: طرق التمويل للتجارة الخارجية

شهد الاقتصاد العالمي العديد من التقلبات وتسارعت وتيرة التطور لتتسع المشاريع الاستثمارية وكذا حجم المبادلات الدولية بين دول العالم مما استوجب إيجاد حلول لطريقة تمويل الصفقات بين الدول لجميع المعاملات سواء كانت صناعية أو تجارية، مما استوجب على البنوك إيجاد حلول ووضع مجموعة من الطرق للتمويل وكذا تسهيل عملية التبادل وهذا باعتماد أساليب تتماشى مع الرغبات المختلفة بغية تحريك النشاط الاقتصادي العالمي وكذا تحقيق الرفاه الاجتماعي.

المطلب الأول: طرق التمويل

يقصد بطرق التمويل مجموعة السبل التي تتبعها البنوك من أجل إيجاد الحلول والصيغ المناسبة من أجل تمويل التجارة الخارجية بين مختلف دول العالم، والتي قسمت إلى طرق ثلاث.

أولاً- طرق التمويل قصيرة الأجل

تستوجب العديد من العمليات المرتبطة بالتجارة تمويلاً بنكياً ذا صيغة قصيرة الأجل، وهذا بغية تغطية المالي الذي يحول دون إتمام الصفقات، لهذا عمدت البنوك إلى مجموعة من الطرق من أجل تمويل هذه الصفقات الدولية.

1- خصم الكمبيالة: تعد هذه الطريقة من بين الطرق التي يتم الاعتماد عليها في تمويل صفقات التبادل الدولي حيث تتم العملية بإبرام عقد بين المصدر والمستورد بمصادقة الطرفين على أن الوسيلة المعتمدة في الدفع هي الكمبيالة، وهي اعتراف من المستورد بدنيه مقابل حصوله على آجال للدفع. ويتم الاستناد إلى هذه الوسيلة من طرف البنوك إذا تمتعت العلاقة بين المصدر والمشتري بالثقة المتبادلة بين الطرفين، كون أن البنك عرضة لخطر إعسار المشتري.¹

2- التحصيل المستندي: حسب اللوائح والقواعد المنشورة من طرف الغرفة التجارية الدولية C.C.I فيما يخص التسوية فالتحصيل المستندي هو تسوية البنوك مبلغاً مستحقاً مقابل تقديم وثائق محددة.²

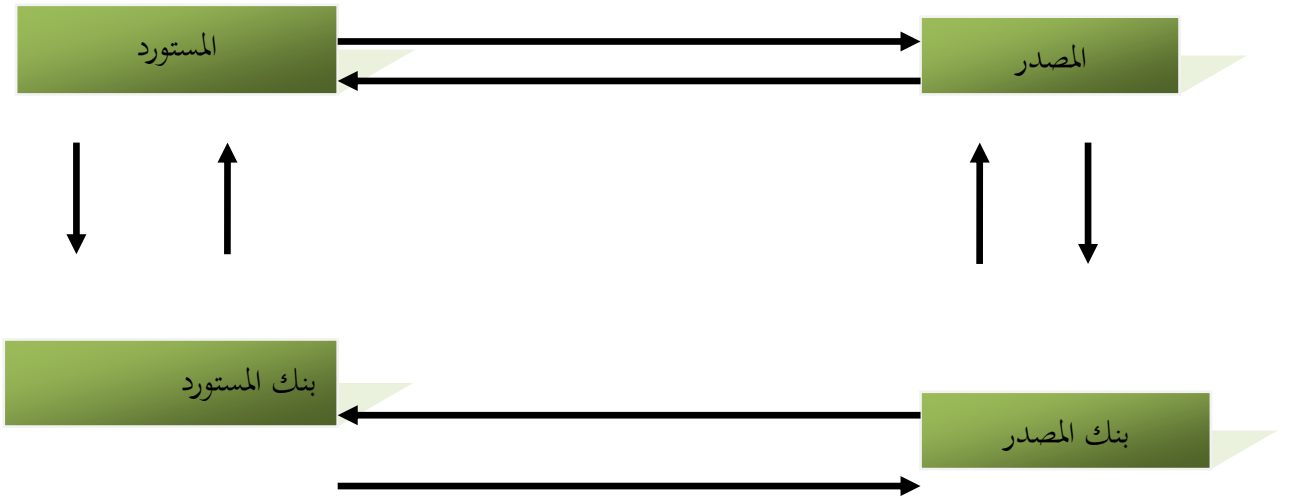
¹ مصطفى رشدي شيحة، الاقتصاد النقدي والمصرفي، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1999، ص 229.

² Banque Nationale d'Algérie – le guide de l'exportateur Etape par Etape de la prospection au paiement – fascicule N 4 – Alger- 1998 P 18.

الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية

- التحصيل المستندي هو طريقة وأداة دفع يتم من خلالها إعطاء المصدر الأمر لبنكه بتحصيل الديون من المستورد مروراً ببنكه مقابل تقديم مستندات البضاعة التي أبرمت لأجلها الصفقة.¹
 - كما ان سير عملية التحصيل المستندي قائمة على مجموعة من المراحل يمكن إدراجها فيما يلي:²
 - إبرام عقد بين المشتري والبائع ويتم من خلاله الاتفاق على أن يكون التسديد عن طريق التحصيل المستندي؛
 - تسليم البضاعة محل العقد حسب الشروط المتفق عليها كما تنص عليه أعراف الغرفة التجارية في العقود التجارية؛
 - إرسال المصدر المستندات والوثائق التي تثبت إرسال البضاعة إلى بنكه مع الفاتورة التجارية، شهادة المنشأ والتأمين؛
 - المسؤولية الملقاة على عاتق البنك هو تحويل المستندات إلى بنك المستورد؛
 - يستلم المستورد وثائق الشحن والبضاعة، فيعمل بنكه بتحويل المبلغ إلى بنك المصدر.
- والشكل الموالي يوضح مراحل عملية التحصيل الموالي:
- شكل مراحل التحصيل المستندي:

الشكل رقم (01-02) مراحل التحصيل المستندي.



المصدر: عبد الناصر نزار العبادي، منظمة التجارة العالمية واقتصاد الدول النامية، الدار الجامعية، القاهرة، 1999، ص 97.

¹ مصطفى رشيد شبيحة، مرجع سبق ذكره، ص 230.

² رقية جبار، التحصيل المستندي كوسيلة دفع في التجارة الخارجية، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، العدد 02، الجزائر، 2017، ص 202.

3- الاعتماد المستندي: تعد طريقة الاعتماد المستندي من أهم الوسائل في تمويل صفقات التبادل الدولي كونها تستعمل عن طريق البنوك مما يضيف عليها طابع الأمان والاستقرار.

فكلمة الاعتماد يقصد بها قرض أما المستندي فيقصد بها تلك الوثائق المتعلقة بالعملية التجارية، الممولة بواسطة القرض.¹

الاعتماد المستندي عبارة عن تعهد كتابي يصدر من بنك بناء على طلب مشتري بضائع لصالح بائعها، يلتزم فيه البنك بدفع أو قبول كمبيالة مسحوبة عليه في شروط محددة مبلغ معين، فترة محددة.²

ثانياً- طرق تمويل التجارة الخارجية متوسطة الأجل

ان العديد من الصفقات التجارية والمشاريع ذات الطابع الاستثماري تحتاج إلى تمويل ذو صيغة قصيرة الأجل، سواء تسديد المستورد لبضاعته التي اشتراها أول تمويل المصدر المنتج للسلعة. كما يمكن التمييز بين نوعين من الطرق قرض المشتري وكذا قرض المورد.³

1- قرض المورد: هو عبارة عن قرض تمنحه كبار المؤسسات المنتجين لزبائنهم في شكل قروض بغية توسيع مبيعاتهم وتوسيع نطاق عمل مؤسساتهم، ويعتبر أحد طرق تمويل التبادل الدولي، حيث يحصل المورد على قرض من بنكه، بعد منح المستورد زبون أجنبي آجال للدفع. كما يمكن توضيح مراحل سير العملية في النقاط التالية:

- إبرام العقد: يتم خلالها تقديم كل الوثائق التي تبين كل النقاط المتفق عليها، وكذا الوسيلة التي سيتم عن طريقها الدفع؛

- طلب خصم الكمبيالة: يقوم البائع بطلب خصم الكمبيالة من بنكه، مع تسليمها للمشتري، من أجل قبولها؛

- إرسال الكمبيالة لبنك المستورد المشتري: يقوم بنك البائع بإرسال الكمبيالة لبنك المستورد بغية تقديمها لزبونه؛

- قبول المشتري للكمبيالة: بعدما يقوم بنك المستورد بإعلام زبونه، يقوم المستورد بتوقيعها كدليل منه بقبولها ثم يقوم بإيداعها لدى بنكه؛

¹ طارق بودينار، بلغيث عمارة، الاعتماد المستندي ودوره في التجارة الخارجية، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، الجزائر، 2022، ص 875.

² صلاح الدين حسن السيسي، إدارة أموال وخدمات المصارف لخدمة أهداف التنمية الاقتصادية، دار الوسام للطباعة والنشر، لبنان، 1999، ص 183.

³ بوطالب هدى، تطور استخدام الاعتماد المستندي في التجارة الخارجية الجزائرية، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات شهادة الماجستير، العلوم الاقتصادية، 2009-2010، ص 30.

- **خصم الكمبيالة من قبل بنك البائع:** بعدما تعود الكمبيالة لبنك المستورد موقعة من الزبون يعمل بنكه على إعادتها لبنك المصدر، هذا الأخير يقوم بخصم الورقة التجارية لزيونه؛
- **إرسال البضاعة للمستورد:** تعد هذه العملية المرحلة الأخيرة في قرض المورد حيث يقوم المصدر بإرسال البضاعة المتفقة عليها في العقد مع مراعاة تطابق السلعة وسلامتها إلى المستورد.
- 2- قرض المشتري:** يعتبر من بين الطرق قصيرة الأجل، يمنحه بنك المصدر شرط ان يكون هذا القرض مؤمنا من طرف منظمات دولية لتأمين قروض التصدير. ويعتبر أحد مصادر تمويل التجارة الخارجية ويتميز بـ:
 - وجود عقدين، عقد تجاري بين المصدر والمستورد، وثان بين المستورد وبنك البائع وهو بمثابة عقد مالي؛
 - ارتفاع تكلفة القرض كون هذا الأخير مأمناً؛
 - سرعة الحصول على الأموال بالنسبة للمصدر وبالتالي خروجه من حلقة العملية.
- كما كان بالنسبة لقرض المورد فقرض المشتري كذلك لديه مجموعة من المراحل:
 - **إبرام العقد:** في هذه المرحلة يتم إبرام العقد التجاري بين كل من البائع والمشتري، مع تحديد كل الشروط.
 - **طلب القرض:** يقوم المشتري بطلب القرض من بنكه، بغية تسديد القيمة التي تم الاتفاق عليه في صفقة بيع البضاعة؛
 - **طلب بنك المصدر لضمانات بنكية من بنك المستورد:** يعمل بنك المصدر على المطالبة بضمانات بنكية من بنك المستورد، حيث يعمل البنك على تلبية الطلبات في حالة ما إذا كان المستورد من الزبائن الدائمين للبنك؛
 - **تأمين القرض وإمضاء العقد:** بعدما يتحصل بنك البائع على مجموعة من الضمانات من بنك المشتري يعمل على تأمين القرض الذي سيحصل عليه من بنك المشتري، كما يقوم كلا من البنكين على الإمضاء على العقد وهذا بعد الاتفاق على جميع الشروط المدة، سعر الفائدة؛
 - **إرسال البضاعة مع الوثائق وتسديد بنك المشتري لقيمة البضاعة المتفق عليها:** يعمل بنك المصدر على إتمام عملية إرسال البضاعة وهذا بعد جمع كل الوثائق المتعلقة بعملية التبادل التجاري، ومباشرة بعد تقديم المصدر كل المستندات المتعلقة بالسلعة؛ يحصل مباشرة على أمواله ويخرج من العملية.

ثالثاً- طرق التمويل طويلة الأجل

يعد هذا النوع من القروض من الطرق الحديثة في التمويل، كما تعتبر من بين الطرق التي أحدثت نقلة جوهرية في طبيعة العلاقة التمويلية بين المؤسسة المقرضة والمؤسسة المقرضة، وما يعكس كذلك تطور هذه الطريقة هو امتدادها لتمويل صفقات التجارة الخارجية.

كما يعود ظهور فكرة القرض التجاري لدى أحد رجال الصناعة الأمريكية وشريكه juunior.scheffeld، وهما ملاك شركة كاليفورنيا في سنة 1950.¹

أما ظهوره في الجزائر فكان من خلال قانون النقد والقرض 90/10 إلا أن استعماله لم يعرف توسعا كبيرا في البنوك الجزائرية.

يعتبر قرض الإيجار أحد طرق التمويل تجمع بين ثلاثة أطراف: المؤجر مالك الأصل، المورد أو بائع الأصل، والمستأجر المستفيد من الأصل الرأسمالي الموجه للإنتاج وليس للاستهلاك بعد تحديد شروطه ومواصفاته مقابل أقساط دورية محددة نظير الانتفاع بالأصل. وللمستأجر مجموعة من الخيارات للاستفادة من الأصل: إما شراء الأصل، أو تجديد العقد، حيث أن هذا التجديد يكون وفق شروط جديدة تختلف عن شروط العقد السابق.²

المطلب الثاني: استراتيجيات التنمية والتجارة الخارجية

تعني استراتيجية التنمية الاقتصادية مجموعة الأدوات التي تستخدمها الدولة من أجل الانتقال من حالة الركود إلى حالة التنمية والنمو الاقتصادي الذاتي، وتختلف هذه الطرق من بلد لآخر وهذا راجع لاختلاف الظروف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وكذا لاختلاف الأهداف المراد تحقيقها ولعل من أهم أنواعها:

- استراتيجية تعويض الاستيرادات؛
- استراتيجية الصادرات كقائد للنمو؛
- استراتيجية الطلب الداخلي كقائد للنمو؛
- استراتيجية الأوز الطائر.

أولاً- استراتيجية تعويض أو إحلال الواردات

تتحقق هذه النظرية عندما تصبح كمية ما يتم استيراده من سلع أقل من مجموع المعروض الكلي في السوق الوطنية، وهذا عن طريق إنشاء مشاريع صناعية من أجل رفع الإنتاج المحلي لسلع ما كانت تستورد سابقا.³

¹ جواب حنان، معوشي بوعلام، دور القرض التجاري في تمويل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة واثره على التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة التنمية والاستشراف للبحوث والدراسات، العدد 01، الجزائر، 2020، ص 20.

² محمد حسين الفطافطة، التأجير التمويلي في الدول العربية التجارية ومتطلبات التطوير، دار الشعلة للبحوث والاستشارات، الأردن، 2007، ص 104.

³ مروان عبد الملك ذنون، مرجع سبق ذكره، ص 210.

هي مجموعة الآليات التي تهدف إلى التقليل أو استبدال الواردات ولو جزئياً بمنتجات محلية من أجل تقليص فاتورة الاستيراد، وعليه المحافظة على العملة الصعبة وكذا زيادة مناصب شغل.¹

وتعد هذه الاستراتيجية استراتيجيات تنمية تنبناها الدولة لتطوير قطاعها الصناعي المحلي ومن ثم تحقيق التنمية الاقتصادية والرفاه الاجتماعي، سواء توجيه هذا القطاع لإنتاج بديل ما هو مستورد، أو إنتاج موجه للتصدير. وتتم هذه الاستراتيجية وفق مرحلتين:²

- المرحلة الأولى: إنشاء صناعات تحل محل السلع المستوردة، كإنتاج الأحذية والسلع الاستهلاكية الخفيفة كالملابس

والسلع الوسيطة كالنسيج، فنوفر هذه الصناعات الكثير من اليد العاملة كونها كثيفة العمالة وبالتالي الحصول على وفرات خارجية تتمثل في: تدريب اليد العاملة، تدريب الكوادر التنظيمية ونشر المعرفة العلمية والتكنولوجية. وتستخدم في هذه المرحلة سياسات الحماية من المنافسة الأجنبية بشرط ضمان إنتاجها بكلفة متدنية وجودة عالية، وتقوم الدولة بتقييد الواردات من هذه السلع وفرض نظام الحصص بما يعوض عن الفارق بين الطلب والإنتاج.

- المرحلة الثانية: وفيها يتم منع الاستيراد كلياً بفعل وصول الإنتاج لمستوى يلبي الطلب المحلي ويزيد عنه، وهنا يمكن للسوق أن يصبح مغلقاً. ويمكن الانتقال في هذه المرحلة إلا ما يعرف بالسلع المعمرة كالسيارات والأجهزة الكهرو منزلية، وتم الاعتماد على هذه الاستراتيجية في العديد من الدول النامية كدول جنوب شرق آسيا مصر والهند وغيرها. وكان الهدف منها تخفيض العبء على ميزان المدفوعات لكن المؤشرات لم تعكس ذلك لعدم وجود أي دليل على تحسن ميزان المدفوعات، وقد أدت هذه الاستراتيجية إلى زيادة حجم الاستيرادات من حجم السلع والعناصر التكنولوجية ولم تقتصر هذه النتائج على الأجل القصير إنما تعدته لتصل الأمد الطويل، وما يعاب كذلك عليها أنها بقيت تعتمد على نمط الاستهلاك القائم ولم تتعداه لتصل التنويع الاقتصادي المرجو.

ثانياً- استراتيجية تشجيع الصادرات كقائد للنمو الاقتصادي

تهدف هذه الاستراتيجية إلى بناء وتبني قاعدة صناعية تسمح لها من تنويع صادراتها والانتقال من تصدير المواد الأولية إلى تصدير سلع صناعية وشبه مصنعة موجهة للأسواق العالمية والأجنبية، مما يسمح برفع معدلات

¹ عباس أمينة، كروشة إيمان، التحرير التجاري وأثره على النمو الاقتصادي في الجزائر دراسة قياسية خلال الفترة 1990-2019، مجلة التنمية والاقتصاد التطبيقي - المسيلة-، العدد 01، الجزائر، 2021، ص 92.

² مروان عبد الملك ذنون، مرجع سبق ذكره، ص ص 210-211.

الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية

النمو الاقتصادي المحلي لا سيم ما توفره الأسواق الأجنبية من طاقة استيعاب عكس ما تمتاز به السوق المحلية من محدودية.¹ كما تركز هذه السياسة على خمس ركائز أساسية:²

- التحرير التجاري واعتماد التصدير كقائد للنمو؛
 - حرية انتقال رؤوس الأموال الأجنبية؛
 - سياسات مالية ونقدية صارمة؛
 - خصخصة العديد من المشاريع العامة؛
 - مرونة في سوق العمل.
 - بينما تعتمد هذه الاستراتيجية في نجاحها على أربعة أعمدة هي:
 - تحسين عدالة توزيع الدخل القومي؛
 - شفافية القوانين ووضوحها؛
 - سياسات مالية ونقدية مستقرة؛
 - توفير أسعار عادلة ومصادر لتمويل التنمية.
- كما هناك جملة من الأسباب التي حالت دون مقدرة سياسة التصدير لتحقيق معدلات نمو من أهمها:³
- عدم تجاوب هذه الاستراتيجية مع الأزمات؛
 - أدت هذه الاستراتيجية إلى توزيع غير عادل للدخل في جميع الدول متقدمة، نامية؛
 - حدوث صدمات للعاملين ناجمة عن اتباع هذه الاستراتيجية؛
 - الاعتماد على هذه الاستراتيجية يصاحبه تدفق كبير لكافة أصناف رأس المال الأجنبي مما أدى إلى تذبذب معدلات النمو الاقتصادي سواء المحلية وحتى العالمية؛
 - استخدام مختلف الأساليب الغير قانونية في الدول النامية كتشغيل النساء والأطفال بغية تقليل التكاليف؛
 - تدهور معدلات النمو الناتجة عن تدهور معدلات التبادل التجاري للخارج، مما يؤدي إلى ارتفاع المديونية وهذا وفق شروط تعسفية؛
 - تدهور نوعية التنمية، فينجم عن هذه الاستراتيجية سطحية برامج التنمية.

¹Pahariya ,N.C.2008 , **Import substitution and export promotion as development strategies**, briefing paper, CATS International TDP7, 2008.p03.

² مروان عبد الملك ذنون، مرجع سبق ذكره، ص 212.

³ مروان عبد الملك ذنون، مرجع سبق ذكره، ص 214.

ثالثاً- استراتيجية الطلب المحلي كقائد للنمو السياسة الحديثة

جاءت الأزمات العديدة المتتالية والمتعاقبة التي مر بها العالم خاصة الأزمة الآسيوية 1997، وأزمة 2008، دعا العديد من أصحاب الأفكار المضادة لإنشاء برامج جديدة تخدم الحالة التي تواكب الأزمات قوامة الطلب الداخلي كقائد للنمو، وهذه الاستراتيجية لا تعني التخلي عن التصدير، فالتصدير مهم لتحقيق الوفرة من العملة الأجنبية، كما تساعد في الانفتاح على أسواق التمويل والتجارة الدولية والتخلص من الأسواق الصغيرة. ضرورة أن تكون سياسات التجارة الدولية تعمل وتساعد على تحقيق التنمية وتحريك عجلة النمو الاقتصادي وليس العكس.

كما توجد مجموعة من المقومات لنجاح هذه الاستراتيجية:

- وجوب اعتماد سياسات بديلة تحقق الاستخدام الصحيح للعمل وكذا التأكد من استقرار تدفقات رأس المال والأجور وتحسين توزيع الدخل وهذه ستخلق بدورها زخم دائري يساعد على توسيع الأسواق وكذا زيادة النمو.
- تطبيق قوانين صالحة اجتماعياً، وحرية ديمقراطية في اتخاذ القرارات للمستهلك والمنتج، وبالتالي انخفاض التكاليف وزيادة الأجور الحقيقية.
- زيادة الشفافية ووضوح القوانين تعتبر أحد أهم العوامل لنجاح هذه السياسة، وهذا ما تعمل على تطبيقه المنظمات الدولية من أجل القضاء على الفساد بغية تصحيح الاختلال وإعادة توزيع الموارد.¹

رابعاً- الاستراتيجية الآسيوية في التنمية نظرية الأوز الطائر

أظهرت التجربة الاقتصادية في دول شرق آسيا عموماً، الدور البارز الذي لعبه التصنيع في نهوض هذه الدول وتقدمها الاقتصادي، فقد عمدت هذه الدول لاستخدام نظرية الأوز الطائر كوسيلة لتطوير قطاع الصناعة عن طريق تعاون مع الدول الآسيوية.²

وتسند هذه النظرية إلى الاقتصادي الياباني أكاماتسوكانامي سنة 1937، لتتطور على يد كل من كوجيما وبروسو كامنغر عام 1984، حيث تتصور هذه النظرية عملية التطور الصناعي في الدول الآسيوية بأسراب الأوز الطائر التي تتخذ شكل الحرف V، وتأتي في طليعة هذه الدول كقائد اليابان باعتبارها الرائد في التطور الاقتصادي، وتليها الدول الأخرى لتشكّل أسراب.³

¹ مروان عبد الملك ذنون، مرجع سبق ذكره، ص ص 215-216.

² كمال عياشي، دور نظرية الأوز الطائر الآسيوية في السياسة الصناعية الجديدة في الجزائر للتحويل إلى الهيكل التصديري، مجلة أبحاث اقتصادية وإدارية، العدد 06، 2009، الجزائر، ص 213.

³ مروان عبد الملك ذنون، مرجع سبق ذكره، ص 119.

ويليها السرب الأول الذي يضم كل من كوريا الجنوبية وتايوان وهونج كونج وسنغافورة، أما السرب الثاني فيضم ماليزيا تايلاند وإندونيسيا، أما السرب الأخير فيضم كمبوديا وفيتنام، ويوجد فاصل بين كل سرب والسرب الذي يليه، يعكسه مرحلة ومقدار التطور الاقتصادي لكل بلد.¹

ويعتبر جوهر النظرية أو الأساس الذي تقوم عليه هو وجود علاقة ترابط بين رأس المال الأجنبي وأنماط التجارة الخارجية، كما تقدم هذه النظرية تفسيراً لدورة المنتج عبر ثلاث مراحل: المرحلة الأولى استيراد البلد الناهض التكنولوجي من أجل انتاج السلعة من البلد المتطور صناعياً اليابان، المرحلة الثانية: قيام البلد الناهض بإنتاج السلعة محلياً مستفيداً من استيراد تقنية البلد المتقدم، المرحلة الثالثة: هي قيام البلد الناهض بالإنتاج بدلاً من البلد الأصل الأم وتصدير السلعة خاصة للبلدان الأقل نمو.

1- أهم محددات تطبيق نظرية الإوز الطائر: كان لابد من تطبيق هذه الاستراتيجية وجود جملة من المحددات أبرزها:²

- انتقال الشركات اليابانية من أسلوب إعادة توطين التكنولوجيا الناضجة إلى أسلوب الاحتكار التكنولوجي للمنتج باستخدام أسلوب الاستثمار الأجنبي المباشر؛
- على رغم كل ما حققته الدول الآسيوية في ظل انفتاح السوق، إلا أن ما تعيشه هذه الدول من أزمات تحول بينها وبين تحقيق تنمية مستدامة؛
- ان المدة بين الابتكار والتقليد بين الاقتصاد القائد اليابان والاقتصاديات المقلدة قد قصرت بشكل كبير وهذا يعني صعوبة تدوير الميزة النسبية للبلدان التابعة وبالتالي ارتقائها بالهرم التكنولوجي؛
- خلق قيود إضافية بسبب الاعتماد على الاستثمار الأجنبي المباشر دون التحسين من قدراتها الذاتية؛
- عدم قدرة الدول الآسيوية خلق توافق بين التراكم الإنتاجي والتكنولوجي، مما حال دون استغلال كل الطاقات الإنتاجية؛
- من أهم بنود منظمة التجارة العالمية هو حماية حقوق الملكية الفكرية ووضع نظام حماية صارمة لحقوق الامتياز، مما يؤدي إلى خلق عراقيل تعيق نقل التكنولوجيا؛
- التحول الذي طرأ في مجالات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى قطاع الخدمات، مما يعني صعوبة تدوير الميزة النسبية غير قابلة للتطبيق.

¹ كمال عياشي، مرجع سبق ذكره، ص 214.

² مروان عبد الملك ذنون، مرجع سبق ذكره، ص ص 221-222.

المطلب الثالث: عقبات التجارة الخارجية

كأي مؤسسة أو قطاع في الدولة فالتجارة الخارجية كذلك تعاني من مجموعة من العقبات الداخلية التي ترتبط ارتباطا وثيقا بالهيكل الاقتصادي للدولة، ويمكن تلخيص معيقات التجارة الدولية ذات المصدر المحلي إلى أربع نقاط رئيسية الإنتاج الوطني، التمويل، المدفوعات الدولية وأخيرا النقل سيتم التطرق إلى كل مشكلة على حدى.

أولاً- عقبات التجارة الخارجية المرتبطة بالإنتاج الوطني

تكمن القيمة الفعلية للإنتاج المحلي كونه المصدر الذي تسقى منه التجارة الخارجية كونه العنصر الفاعل في تقوية أو إضعاف القدرة التصديرية لأي دولة كانت. فالمنحى الذي يسلكه حجم الإنتاج المحلي سواء كان بالزيادة أو النقصان، سواء تحقيق اكتفاء أو فائض هو المؤشر الأول فيما إذا كانت مصدرة أو مستوردة، وكذا ما هو الحجم المتوقع تصديره أو استيراده. كما يمكن إيجاز المشاكل المرتبطة بالإنتاج المحلي في النقاط التالية:

1- نقص مستلزمات الإنتاج: إن ضمان استمرارية الإنتاج سواء كما ونوعا متعلق بوفرة المواد الخام وكذا كل ما يتعلق بالعملية الإنتاجية من مستلزمات، فالنقص فيها قد يحلل بدورة الإنتاج أضرارا جسيمة، فما يعاب على الدول النامية أنها تعاني من مشكلة عدم كفاية الخامات أو عدم ملاءمتها لما سيتم إنتاجه بغية عملية التصدير.

ورغم كل ما تعانيه الدول النامية من قلة في مستلزمات العملية الإنتاجية فما يعاب عليها كذلك عدم الاستغلال الأمثل لهذه المواد المتسمة بالندرة سواء من ناحية الاستعمال أثناء العملية الإنتاجية أو عند التخزين.¹

2- تدني مستوى جودة المنتجات: يمكن إسناد تدهور مستوى المنتجات إلى عدة أسباب نوجزها فيما يلي:

- انخفاض جودة مستلزمات العملية الإنتاجية: من الأمور الشائعة أو البديهيات اعتماد الدول النامية على معدات ذات مستوى متدني وكذا استعمال مواد وسيطية في العملية الإنتاجية ذات مستوى متدني وهذا راجع لسببين سواء اعتمادها على موادها المحلية الرديئة أو مواد مستوردة من دول لا تتمتع فيها بميزة نسبية خاصة. وتدني مستويات خدمات الإنتاج سيقودنا حتما إلى زيادة تكلفة إنتاج السلع ومن ثم ظهور مشكلة صعوبة تصديرها.

- هيمنة الدولة على النشاط الإنتاجي: يبقى القطاع العام هو المهيمن على الإنتاج في جميع الدول وهو حبيس قواعد وتنظيمات تقليدية تحول دون تطوره مما يجعله عاجزا ومكبلا، مما يجعله غير قادر على الصمود في الأسواق

¹ محمد كمال خليل، تجربة التخطيط في جمهورية مصر العربية صناعات الغزل والنسيج، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، الإسكندرية، 1983، ص

العالمية جراء جودة ونوعية السلع المنافسة وكذا عدم قدرة القطاع العام على التسويق الأمثل وعدم احترامه لمواعيد التسليم.

- **عدم الاهتمام بالبحث والتطوير:** مما يعاب في دولنا هو غلق مسألة البحث والتطوير مما يجعل الكثير من الأدمغة يهاجرون إلى الدول الغربية. فحصولية لإجمالي الإنفاق العالمي على البحث والتطوير فإن نسبة الدول النامية في هذا القطاع لا تتجاوز ما نسبته 3% مما يجعل منتجاتها غير قادرة على منافسة ومواكبة التطورات الحاصلة في العالم.¹

- **تخلف النظم الإدارية:** يعد واحدا من أهم الأسباب كون التنظيم الإداري يعد أهم عوامل نجاح أي منظومة ويمكن حصر هذه العيوب التي تتعلق بالنظم الإدارية في النقاط التالية:

- قصور معايير اختيار القيادات الإدارية؛

- عدم استيفاء المواصفات الفنية والبيئية؛

- التبعية والهيكل التنظيمي السائد.

3-ارتفاع تكاليف الإنتاج: غالبا ما يعرف الإنتاج في الدول المتخلفة ارتفاعا شديدا أو مبالغا فيه في تكلفة الإنتاج خاصة فيما إذا تم مقارنته بتكاليف الدول المتقدمة، رغم تدني تكلفة اليد العاملة في الدول النامية لكنها تسقط أمام تكاليف أخرى والتي يمكن إدراجها في النقاط التالية:

- **تغليب الدوافع الاجتماعية:** يقصد بها الاستجابة للمنطق الاجتماعي لا الاقتصادي في توظيف واستغلال قطاعاتها الإنتاجية كالقبول بأسعار بيع تقل عن التكلفة الاقتصادية وكذا تطبيق ما يعرف بالسلم الوظيفي، فتغليب الدوافع الاجتماعية يمهّد الطريق بسرعة إلى انعدام الجودة والكفاءة الإنتاجية وبالتالي غياب المؤشرات الاقتصادية الصحيحة التي تمكن من الحكم الفعلي على مستوى الاقتصاد الوطني.

- **عدم توافر المواد الخام محليا:** تعاني أغلب الدول في العالم من عدم وفرة كامل أنواع المواد الخام، إلا أن هذا المشكل يتفاقم في الدول النامية بسبب استيرادها بمبالغ ضخمة ومرتفعة كونها تفتقد أساسا للعملة الصعبة، وكذا ما يترتب من نفقات تتعلق بالشحن والنقل والتأمين أثناء عملية الاستيراد.

4- صعوبة تحديد حجم الفائض التصديري: إن صعوبة وعدم قدرة الدول التحكم والتنبؤ بحجم الإنتاج المحلي يخلق مشكلة عدم قدرتها التحكم في حجم فائض التصدير ويمكن حشر هذه الأسباب فيما يلي:

- التزايد السريع في الطلب المحلي؛

¹ فينان محمد طاهر، مشكلة نقل التكنولوجيا، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1986، ص 70

- التغير السريع في أنماط الاستهلاك؛

- اضطراب في حجم الإنتاج بسبب عدم مواكبة التطور الحاصل في العالم؛

- ارتفاع معدل التلف.

5- اختلال هيكل الإنتاج التصديري: ما يعاب على صادرات الدول النامية أنها تتعاضد أهميتها بالنسبة للمواد الخام بالعكس أمام المواد تامة الصنع أو نصف الصنعة التي تتناقص أهميتها مما يخلق ما يعرف بمشكلة اختلال الهيكل التصديري وهذا راجع بالدرجة الأولى لغياب التنويع الاقتصادي في المنتجات سواء تامة الصنع أو النصف المصنعة.

ثانياً- عقبات التجارة الخارجية المرتبطة بالتمويل

ان عقبة التمويل يمكن النظر إليها من جهتين الجهة الأولى تتعلق بعملية تمويل الإنتاج القومي ذاته كونه المصدر الذي تروي منه الدول صادراتها، والثانية تتعلق بالتمويل المتعلق بالتجارة في حد ذاتها والتي سنقوم بالتركيز عليه.

1- مشكلة التمويل المرتبطة بالتجارة: إذا ركزنا دراستنا في مدى توفر الغطاء التمويلي المتعلق بالتجارة الخارجية، وتجاهلنا مشكلة تمويل القطاع الإنتاجي رغم معرفتنا بأهميتها الكبيرة في رفع القوة التصديرية، فلوحدنا أن انخفاض خدمات التمويل المتعلقة بالتجارة هو من أهم الأسباب التي جعلت الدول النامية غير قادرة على توسيع نطاق تجارتها خارجيا. ولعل أهم العوامل التي تساهم في نقص التمويل المتعلق بالتجارة الخارجية هي:

- عدم كفاية المصادر المالية المحددة لتمويل عمليات التجارة في السوق المحلي
- ارتفاع تكلفة عمليات التمويل، جراء العجز في أنظمة الاتصالات، أو يمكن إرجاع السبب لتقص المعلومات للدول المنافسة خاصة فيما يتعلق ببيانات الائتمان
- القيود المتعلقة بالصرف مما يحول دون استخدام أساليب التمويل والدفع القائمة.
- عدم توافر الخبرات المالية خاصة في بيوت التمويل.

ثالثاً- عقبات التجارة الخارجية المرتبطة بالمدفوعات الدولية

هي المشاكل المتعلقة بالاختلالات التي يمكن أن تطرأ على ميزان مدفوعات الدولة، والتي تعتبر أحد أهم أهداف السياسة الاقتصادية الكلية لأي بلد وهي معالجة اختلالات الميزان التجاري وصولاً لميزان المدفوعات.¹

¹ عبد الباسط عبد وفا، مشكلات التجارة الخارجية، كلية الحقوق، جامعة حلوان، دار النهضة، ط 03، 2005، ص 53.

وتوجد العديد من العوامل والقوى المؤثرة على اختلال ميزان المدفوعات، حيث تم حصر هذه العوامل في النقاط الأربعة الرئيسية التالية:¹

1-عوامل الاختلال العارض أو الطارئ: وهي العوامل التي تحدث اختلالا طارئا ومؤقتا في بعض عناصر ميزان المدفوعات إما سلبا المقاطعة الاقتصادية، أو إيجابا زيادة الطلب الخارجي حيث تؤدي الحالة الأولى إلى حدوث عجز أما الحالة الثانية فتؤدي نحو الفائض.

2-عوامل الاختلال الموسمي: لا يشكل هذا النوع من الاختلالات أهمية كبيرة، ويقصد بها العوامل التي تحدث تقلبا موسميا في بعض مكونات ميزان المدفوعات كحدوث فائض في الميزان التجاري خلال موسم التصدير.

3-عوامل الاختلال الهيكلي أو البنيوي: يعد هذا العنصر من أخطر العوامل التي تصيب موازين مدفوعات الدول، وهذا لكونها لها آثار تصيب حقبة طويلة من الزمن مما يصعب معالجتها بالأساليب المتعارف عليها، وتتعلق أساسا بهيكل او ببنيان الاقتصاد ذاته. أي أن الاختلال الهيكلي يرجع إما لأسباب داخلية وهو الأرجح أو لأسباب خارجية.

رابعاً- عقبات التجارة الخارجية المرتبطة بالنقل الداخلي

تعتبر وسائل النقل بكل أشكالها وسائط مهمة في الحياة سواء للفرد أو حتى لنقل البضائع والسلع، فالنقل استطاع إسقاط القيود الطبيعية بين الدول. فلا يخلو أي نشاط اقتصادي من عامل النقل... فالتجارة الخارجية بنوعها ترتبط ارتباطا وثيقا بالنقل فتعتبر التجارة غاية أما النقل وسيلة فيرى أن زيادة التجارة ونموها موازي لنمو النقل.

¹ خلاف عبد الجابر خلاف، العلاقات الاقتصادية الخارجية وتطور جانبها التنظيمي، 1995، ص ص 146-153.

خلاصة الفصل:

تعد التجارة الخارجية أحد أهم دواعم الاقتصاد وهذا راجع لقدم هذه المعاملات بين دول العالم، التي عملت لتحريك الفكر الإنساني منذ الأزل. فقد حاولت المدارس الاقتصادية عبر مرور السنوات وباختلاف مذاهبها سواء المدارس الكلاسيكية وحتى الحديثة منها إعطاء تعريف واضح للتجارة الخارجية مع إبراز الفروقات بينهما، لينبثق عن هذا الاختلاف فريقين، فريق دعا لضرورة تحرير التجارة الخارجية الاتجاه الحر، والثاني دعا لضرورة تبني سياسة حمائية.

وقد عرف الاقتصاد العالمي خاصة مع نهاية القرن العشرين تطورا ملحوظا، مما أدى لتزايد ظاهرة المبادلات الدولية من خلال الزيادة في حجم السلع والخدمات العابرة لحدود الدول، ولعبت الاتفاقيات الدولية منظمة التجارة العالمية دورا بارزا في نمو وازدهار التدفقات المتعلقة بالتجارة الخارجية.

الفصل الثاني: البنية التحتية والخدمات اللوجستية

تمهيد:

تعتبر البنية التحتية لأي بلد القوام الرئيسي والعمود الفقري لتحريك عجلة النمو، فوجود بنية تحتية متينة كما ونوعا سيسهل من جلب الاستثمارات خاصة الأجنبية وعليه تحقيق تنمية مستدامة مع ما يتماشى مع الاقتصاد العالمي. فهي تعتبر أحد أهم مؤشرات قياس تطور البلد، فهي بالتالي أحد أهم مقومات التنمية بمختلف مستوياتها.

وتعتبر الموانئ أحد أهم مظاهر البنية التحتية لما تلعبه من دور رئيسي في الانفتاح على العالم الخارجي، لتصبح الموانئ الوسيلة والأداة الرئيسية لتحريك التجارة الخارجية وربط العلاقات بين الدول. فتعد الموانئ حلقة من حلقات سلسلة النقل خاصة فيما إذا كانت هذه الموانئ تعتمد على استخدام خدمات لوجستية تتماشى مع واقع الاقتصاد العالمي، فالأنشطة اللوجستية تلعب دورا بارزا في الربط بين مناطق الإنتاج.

والجزائر كباقي دول العالم تسعى لتطوير قوام بنيتها التحتية خاصة ما يتعلق بالموانئ وربطها بشبكة لوجيستية من أجل جلب الاستثمارات الأجنبية وكذا تحسين مؤشرات التجارة الخارجية للبلد التي تعتبر في الوقت الراهن محرك رئيسي لاقتصاد أي بلد ومؤشر حقيقي حول مدى انفتاح الدولة على العالم الخارجي وكذا مدى تطورها.

تم تقسيم الفصل الثاني إلى ثلاث مباحث:

المبحث الأول: البنية التحتية ومصادر التمويل؛

المبحث الثاني: الخدمات اللوجستية في الموانئ؛

المبحث الثالث: علاقة الخدمات اللوجستية بالموانئ والبنية التحتية بالتجارة الخارجية.

المبحث الأول: البنية التحتية ومصادر التمويل

تعد مرافق البنية التحتية من أهم ضروريات الاقتصاد وتطوره، فلا يمكن لأي دولة في العالم أن تعتبر ذات مؤشرات اقتصادية عالية إذ ما كانت تفتقر لمؤشرات بنيوية قوية كما ونوعاً. فالبنية التحتية من أهم مظاهر التطور وكذا أحد مؤشرات الرفاه الاجتماعي.

المطلب الأول: ماهية البنية التحتية

يرى الكثير من الاقتصاديين أن البنية التحتية هي بمثابة شريان لاقتصاديات الدول ومنطلق حقيقي من أجل تحقيق التنمية وخلق تكامل بين جميع القطاعات الاقتصادية سواء القطاع العام أو القطاع الخاص.

أولاً- مفهوم البنية التحتية

يعود استخدام مصطلح البنية التحتية إلى عام 1927 وكان يقصد به مجموع الطرق والجسور وخطوط السكك الحديدية، وكذا المنشآت العسكرية. ويعتبر الإنفاق الاستثماري العام الممول لهذه المشاريع، كون أن هذه المشاريع تحتاج لأموال ضخمة، يعجز القطاع الخاص عن تلبيتها وتغطيتها.

1- تعريف البنية التحتية: هي مجموع الخدمات التي تعمل الدولة لتقديمها للأفراد كخدمات النقل الموانئ، السكك الحديدية وكذا خدمات الصرف الصحي ومحطات مياه الشرب... وكذا محطات توليد الكهرباء وكذا الخدمات التعليمية.¹

كما يعرفها البنك الدولي: على أنها رأس المال العيني المستثمر والمستغل في مجال الخدمات العامة من أجل تحقيق منفعة للمواطنين، والتي تتمثل في الطرق بكل أنواعها وكذا خدمات التعليم والقطاع الصحي، ومحطات توليد الكهرباء، والتي تعمل على تقديم خدمات لجميع القطاعات العامة والخاصة الإنتاجية منها والخدماتية.² كما عرفها هيدسون على أنها مجموع المرافق المادية التي توفر حاجيات الفرد العامة من الخدمات.³

¹ Raffael, dellacroce, 2011, **Pension Found Investment in Infrastructure A survey**, OECD , p 29.

² داغر محمود محمد، علي محمد علي، الانفاق العام على مشروعات البنية التحتية وأثره على النمو الاقتصادي في ليبيا، مجلة بحوث اقتصادية عربية، العدد 51، 2010، ص 116.

³ محمد عبد العال علي ماهر أبو راس، تقييم وتطوير المعايير المستخدمة في اختيار مشاريع البنية التحتية التطويرية، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الهندسة، 2016، ص 29.

فالبنية التحتية هي المرافق الضرورية للعملية الإنتاجية وكذا مستلزمات حياة الفرد من جهة أخرى في حيز جغرافي معلوم قادرة على التأثير على حياة الفرد وعلى الدورة الاقتصادية بصيغة مباشرة أو غير مباشرة.¹ من خلال ما تم تناوله من تعريفات متعلقة بالبنية التحتية يمكن القول إنها مجموع المرافق الخدمائية الاجتماعية والاقتصادية التي تقوم الحكومة بتشبيدها من أجل تسهيل حياة الفرد وكذا خلق تكامل بين القطاعات الاقتصادية من أجل تحقيق أهداف مسطرة وكذا تحريك النشاط الاقتصادي وتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية الرفاه الاجتماعي.

2- أنواع البنية التحتية:

يختلف الباحثون في تسمية أنواع البنية التحتية وهذا راجع لاختلاف مذاهبهم وكذا المدارس التابعين لهم فكريا، كما يمكن إرجاع هذا الاختلاف للتطورات السريعة للاقتصاد وكذا اختلاف الحقب الزمنية والمكانية، ورغم هذا الاختلاف إلا أنهم اتفقوا على مجموعتين رئيسيتين:²

2-1- المجموعة الأولى: وتشمل هذه المجموعة المرافق المعمرة والمعدات والهياكل الهندسية، كما تضم البنية الأساسية المادية، المرافق العامة كالغاز المنقول للمنازل عن طريق الأنابيب وكذا الطاقة الكهربائية واتصالات الهاتف بنوعيتها السلكي واللاسلكي، إضافة لكل ما يتعلق بالمياه كالسدود وقنوات الري، وكذا جانب قطاع النقل الذي يركز بالأساس على الطرق والسكك والنقل البحري السفن والمطارات.

2-2- المجموعة الثانية: وهي ما يتعلق بالجانب الاجتماعي خاصة قطاعي التعليم والصحة وما يعبر عن الموروث الثقافي من متاحف وكذا ما يتعلق بالحياة اليومية للفرد من حدائق وهي تتساوى من حيث الأهمية مع المجموعة الأولى.

وتشكل المجموعتين معا خدمات محورية سواء من أجل تحسين وتسهيل الحياة للفرد بصفة عامة أو من أجل تحسين نشاطات الدورة الاقتصادية لجميع القطاعات بشقيها العام والخاص، كما تسمح نوعية البنية التحتية الجيدة من تلبية حاجيات المستثمر وكذا تساهم في جذب المستثمر الأجنبي. وبالتالي فالبنية التحتية قادرة وكفيلة بتحديد النجاح والزيادة في القدرة الإنتاجية وكذا تخصيص الموارد المتاحة المتسمة بالندرة، وعليه فالبنية التحتية تعد أحد أهم التحديات التي تواجه عملية التنمية.

¹ لخضاري بولنوار، بن جدو سامي، أثر البنية التحتية على النمو الاقتصادي لعينة من البلدان المتطورة دراسة قياسية للفترة 2001-2021، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، المجلد 19، العدد 31، الجزائر، 2023، ص 05.

² احمد جبر سالم، أحمد جاسم، محمد، الاستثمار في البنية التحتية ومصادر التمويل، دار الأيام للنشر والتوزيع، الأردن، 2017، ص ص 18-19.

3- أهمية الاستثمار في مشاريع البنية التحتية:

لعل أن الأهمية التي اكتسبتها البنية التحتية نابعة من أمرين رئيسين:

3-1- الحقيقة الموضوعية: التي ترى أن التنمية المستدامة تحتاج إلى قاعدة بنيوية متينة تسمح بالتطور والاستمرار وهذه العملية لا يمكن أن تحدث في العدم، بل تكون نتاج تكامل اقتصادي واجتماعي وسياسي. فمشاريع البنية التحتية تمثل النواة الأساسية للتنمية بكل مستوياتها. كونها تسهم في تطور القطاعين العام والخاص كما تخلق تكاملاً بينهما. كون أنه يستحيل خلق تنمية ملموسة ما لم تتحسن الظروف الصحية والتعليمية للأفراد تنمية بشرية. وكذا تحسين قطاع النقل بكل أنواعه الجسور، الطرقات، المطارات، شبكة المواصلات...¹

3-2- وجوب زيادة الاستثمارات في جميع القطاعات الإنتاجية يستوجب جهد أكبر من الدولة: خاصة ما يتعلق بالدول النامية باعتبار الحكومة هي المسؤولة عن خدمات البنية التحتية، فمن باب الإلزام تقدم مشاريع البنية التحتية على الاستثمارات الأخرى في القطاعات الإنتاجية، فتحسين البنية التحتية كما ونوعاً سيضفي حتماً قيمة مضافة على القطاعات الإنتاجية والخدمات الأخرى.²

وهناك العديد من النقاط التي تبرز أهمية الاستثمار في مشاريع البنية التحتية كأولوية على حساب القطاعات الإنتاجية الأخرى:

- زيادة الوفرة الإنتاجية له علاقة بتوفر بنية تحتية قوية تتناسب مع المقومات الاقتصادية العالمية؛
- البنية التحتية تسهم في جلب الاستثمارات الأجنبية وبالتالي تحقيق وفرة خارجية عن طريق تخفيض كلفة إقامة مشاريع جديدة، من خلال الاستغلال والاستفادة من البنية التحتية للمشاريع السابقة. وهو ما اعتمدته الاقتصاد هيرشمان في نظرية النمو الغير متوازن " من خلال الارتباط بين الصناعات المختلفة، فكل استثمار سيولد فرصاً أخرى للاستثمارات.³

- الاهتمام بمشاريع البنية التحتية خاصة ما يتعلق بالنقل وشبكة المواصلات يساهم في ربط كل مناطق البلد، وكذا ربط الدول فيما بينها، وعليه خلق ما يعرف بالتكامل الاقتصادي محلياً وخارجياً، كما تسهم في توسيع نطاق السوق المحلي؛

¹ الراوي علي محمد، أهمية ودور البنى التحتية في التنمية مع إشارة خاصة إلى التجربة العراقية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، العراق، 1986، ص 42.

² احمد جبر سالم، أحمد جاسم، محمد، مرجع سبق ذكره، ص 22.

³ محي الدين عمرو، التخلف والتنمية، دار النهضة، لبنان، 1975، ص 309.

- البنية التحتية المتكاملة تساهم كذلك على تشجيع الاستثمارات الأجنبية، كما تحسن كذلك من الموقف التفاوضي للبلد عند اللجوء إلى الهيئات والمؤسسات الدولية من أجل القروض التنموية؛
- تعد مشاريع البنية التحتية أهم إرث تتركه الأجيال الحالية للأجيال القادمة.¹

ثانياً- أسواق البنية التحتية

تعتمد مشاريع البنية التحتية على الإنفاق العام الاستثماري كونها تحتاج لأموال ضخمة مما يجعل هذه المشاريع ملكاً عاماً خاصة إذا ما تعلق الأمر بالدول النامية، وكلما عمدت الشركات الخاصة إلى تمويل مشاريع البنية التحتية كلما زادت نسبتها من الاستفادة من الخدمات العامة، كونها عنصراً مهماً في العملية الإنتاجية للقطاع الخاص.

1- أنواع أسواق البنية التحتية: تعتبر أسواق البنية التحتية نوعاً من أسواق احتكار القلة والذي يشمل قطاعي الصحة والتعليم وما يقدمانه من خدمات، ولعل أهم الأسواق الغالبة في البنية التحتية هي سوق الاحتكار التام والذي غالباً ما يكون على شكل احتكارات طبيعية، أو احتكارات ناجمة عن بعض القوانين التشريعية للبلد.² ويظهر هذا النوع عندما تكون تكاليف المؤسسة في انخفاض مستمر مع زيادة الحجم الإنتاجي، لتصبح دالة التكاليف المتوسطة في الأجل الطويل ذات ميل سالب وليس على شكل حرف U وعليه فالوضع الأمثل هو تركيز الإنتاج في شركة واحدة.³

ويمكن إدراج المنافسة في أسواق الاحتكار التام في الحالات التالية:⁴

- 1-1- الأسواق التنافسية المحتملة:** اتسمت بعض الأسواق بصفة الاحتكارية كونها ذات صيغة طبيعية احتكارات طبيعية، ومن أجل القضاء على هذا النوع من الاحتكارات، وجب إلغاء النصوص القانونية بما يسمح للشركات الأخرى بدخول السوق، كما يمكن كذلك تقسيم الشركة المحتكرة إلى وحدات متنافسة فيما بينها.
- 1-2- التطور التكنولوجي:** أدى التطور التكنولوجي في بعض القطاعات العامة مع ما يتماشى من تسهيلات قانونية وإدارية في البلد إلى دخول منافسين جدد في السوق ويصح هذا المثال في شركات الاتصال. فقد أسهم التطور التكنولوجي وكذا فتح باب المنافسة إلى تطوير هذا القطاع مع ما يتماشى مع الاقتصاد العالمي.

¹ الراوي علي محمد، مرجع سلق ذكره، ص 43.

² احمد جبر سالم، أحمد جاسم، محمد، مرجع سبق ذكره، ص 19.

³ الدخيل خالد ابراهيم، مقدمة في النظرية الاقتصادية الجزئية، مكتبة ملك فهد الوطنية، السعودية، 2000، ص 422.

⁴ خضر أحمد حسان، خصخصة البنية التحتية، المعهد العربي للتخطيط، العدد 18، الكويت، ص 11.

2- خصائص البنية التحتية: تعد وتعتبر مشاريع البنية التحتية من أولويات أي دولة سواء كانت متطورة أو نامية وهذا الاهتمام نابع من الخصائص التي تتمتع بها مشاريع البنية التحتية باعتبارها عنصرا حيويا في خلق التنمية الاقتصادية على كافة المستويات ويمكن حصر خصائصها في النقاط التالية:

2-1- خصائص إنتاجية:

- تقدم خدمات البنية التحتية وفق نظام متكامل ومترابط وهي تستوجب كمية معتبرة من الأموال الاستثمارية تقابل بإيرادات قليلة خاصة مع السنوات الأولى لنهاية مشروعاتها، كما تتصف كذلك بفترات استيراد طويلة، ومن هنا تكمن صعوبة تمويل مثل هذه المشاريع. كما أن التمويل لا يتم في بعض الحالات إلا بوجود ضمانات تتعلق بالحصول على الإيرادات المستقبلية المتفق عليها مع الجهات المستفيدة بموجب العقد. ولعل أهم مشكل تعانيه مشاريع البنية التحتية في القطاع الخاص هو المخاطر الناجمة من المشاريع الضخمة مما تجعل مؤسسات القطاع الخاص غير قادرة على تغطية هذه المشاريع خاصة في الدول النامية.

- يصعب حساب المردود الاقتصادي لمشاريع البنية التحتية خصوصا عن طريق القيمة والأسعار، وهذا راجع لطول فترة الإفادة وكذا كونها تحقق فوائد بطرق غير مباشرة للأفراد، وكذا كونها مشاريع حيوية للاقتصاد وتسهم في ربحية قطاعات أخرى.¹

2-2 خصائص استهلاكية: يرى الباحثون والعارفون في تخصص البنية التحتية أنه من ضروري أو الإلزام توفر خدمات البنية التحتية داخل الدولة. كون هذه الخدمات غير قابلة للنقل والتجزئة ولا يمكن الحصول عليها كباقي السلع عن طريق الاستيراد. كما يرون كذلك أن هذه الخدمات هي طلب مشتق من أنشطة القطاعات الأخرى. كما أن استهلاك خدمات البنية التحتية يكون بصيغة جماعية كما أن العائد الحدي الناتج عن استهلاكها يختلف باختلاف الأفراد. وهذا ما يلزم على الحكومة توفير هذه الخدمات ولو بالشكل الأدنى، كونها تمثل العمود الفقري والشريان للاقتصاد ككل.²

كما أن لهذه المشاريع العديد من الصفات التي تميزها عن باقي المشاريع الأخرى ولعل أبرز هذه الصفات ما سنوجزه في النقاط التالية:

- القدرة على خلق الوفرة الخارجية، كما أن هذه المشاريع ذات إفادة طويلة؛

¹ احمد جبر سالم، أحمد جاسم، محمد، مرجع سبق ذكره، ص ص 25-26.

² الراوي علي محمد، مرجع سبق ذكره، ص 18.

- تعمل هذه المشاريع المتعلقة بالبنية التحتية على تحقيق أعلى مستوى من الرفاه الاجتماعي، مما يؤكد العلاقة التكاملية بين هذه المشاريع والنمو الاقتصادي والتنمية المستدامة؛¹
- تؤثر البنية التحتية بطريقة مباشرة في حجم المنتجات؛
- يمكن اعتبار البنية التحتية مدخلات في عملية إنتاج سلع أخرى؛
- تعتبر مصدر من مصادر تحفيز تراكم الخبرة؛
- ترفع كذلك من الطلب الكلي الفعال عن طريق الزيادة في الإنفاق الحكومي الإنفاق الاستثماري؛
- هو أحد أدوات توجيه السياسات الصناعية؛²
- تخفض البنية التحتية من تكلفة المدخلات ويعرف هذا التأثير بتأثير الانتاجية المباشر؛
- مشاريع البنية التحتية بكل أنواعها تعتبر مكمل لاستثمار آخر؛
- خلق التكامل بين مختلف القطاعات الأخرى.

المطلب الثاني: الموانئ البحرية كبنية تحتية

تعد البنية التحتية القوام المتين التي تقوم عليه اقتصاديات الدول باختلاف مستويات تطورها، وتعتبر الموانئ أحد مظاهر هذه البنية، فقد عرف مصطلح الموانئ انتشارا واسعا سواء من ناحية المفهوم وكذا من ناحية الأدوار التي يشغلها. فقد أصبحت الموانئ بمثابة مؤسسة اقتصادية قائمة في حد ذاتها لتتجاوز المفهوم المعروف عنها كونها مؤسسة خدمتية لا أكثر.

أولاً- ماهية الموانئ

لقد تعددت التعاريف فيما يخص الموانئ وهذا الاختلاف في التعاريف راجع إلى التغيرات الكبيرة التي عرفها الاقتصاد من تطورات سريعة خاصة في العقود الأخيرة.

1- تعريف الموانئ: عرف الميناء في المفهوم العام على لسان العرب على أنه مرسى السفن،³ وكلمة Port هي كلمة مأخوذة من الكلمة اللاتينية القديمة porta والتي يقصد بها بوابة.⁴

¹ Kumo Wallassal, **Infrastructure Investement and economic growth**, 2012,p06.

² احمد جبر سالم، أحمد جاسم، محمد، مرجع سبق ذكره، ص 28.

³ جبر محمود النابلسي، لوجستيات إدارة الموانئ النقل متعدد الوسائط، دار الجنان للنشر والتوزيع، الأردن، 2017، ص 67.

⁴ قائد عائض العميلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، مصر، 1991، ص 9.

أما اصطلاحاً فقد ذكر على أنه نقطة اتصال بين وسائل النقل البحري ووسائل النقل الداخلية، وبصيغة أخرى هو المكان الذي تعتمد عليه السفن في شحن وتفريغ البضائع، وكذا المكان الذي تلجأ إليه السفن لحماية من الظروف المناخية والطبيعية.¹

1-1- المفهوم القديم للموانئ: عرف قديماً على أنه المكان الآمن الذي ترسو عليه السفن لهدفي التفريغ والشحن لمختلف البضائع، كما استعمل كذلك لنقل المسافرين. ومع ظهور النقل متعدد الوسائط تغير هذا المفهوم فأصبحت الموانئ تمثل حلقة رئيسية من حلقات النقل متعدد الوسائط.

1-2- المفهوم الجديد للموانئ: مع تطور الاقتصاد وظهور مصطلحات جديدة تتعلق بالموانئ مثل الحاويات والسفن المتخصصة ليتغير معها مفهوم الموانئ، كما تطلب كذلك تغيير في نوع الأدوات المستخدمة، وكذا تغيير في مفهوم استخدام الموانئ التي تركز في:

- أن تصبح مراكز نقل وتجارة؛
- إنجاز بعض العمليات الصناعية والتجارية داخل الميناء؛
- الرفع من المتعاملين في الميناء داخلياً وخارجياً؛
- الزيادة من التدفقات الأفقية لمواكبة الطلب المتزايد،
- قيام مناطق حرة داخل مساحة الميناء.

وكل ما تم ذكره من أدوار جديدة تختلف عن الأدوار القديمة للموانئ المرتبطة فقط بالشحن والتخزين والتفريغ. كما انتشر ما يعرف الاعتماد على عنصر رأس المال، أكثر من عنصر العمالة الذي استعمل بشكل مفرط في المفهوم القديم.

كما انتشرت في الموانئ الحديثة ما يعرف بأسلوب الحوسبة في جميع الأعمال، كما اعتمدت كذلك على ما يعرف بالنقل متعدد الوسائط.²

يمكن أن نعرف الميناء على أنه مكان أو مساحة مخصصة ترسو بها السفن لحماية لها من الظروف الطبيعية، ومكان لنقل البضائع والمتعاملين، وينحصر دوره الرئيسي في تجارة السلع.³

¹ جبر محمود النابلسي، مرجع سبق ذكره، ص 67.

² نفس المرجع أعلاه، ص 68.

³ Bauchet: Le transport international dans l'économie mondiale ; Ed. Economica, 1999, 2^{eme} Edition, p245.

يمكن أن نصور الميناء على أنه الحلقة أو الهمزة التي تربط بين البحر والبر، وهو قادر على أن يصبح منطقة صناعية، وهو يعتبر بوابة للانفتاح التجاري وتبادل السلع سواء محليا أو ما بين الدول، فلهذا ترتبط التجارة الخارجية بالموانئ.¹

كما يمكن القول على أنها تجهيزات بنيوية تحتوي على عدد من المرافق، كما له مجموعة من الأدوار والأهداف بغية تسهيل حركة المبادلات التجارية. باعتباره المحرك الرئيسي للرواج التجاري لأي بلد ساحلي كونه بوابة الدول الساحلية على العالم الخارجي.²

ومما تم تناوله من تعاريف للموانئ قديما وحديثا يمكن القول إن الموانئ هي مكان مخصص للمعاملات التي تتم بواسطة السفن خاصة ما يتعلق بتجارة السلع، والموانئ تعتبر بوابة الدول نحو الانفتاح نحو العالم الخارجي ويمكن اعتبارها همزة وصل تربط بين النقل الداخلي بري، سكك حديدية.... كما يمكن تصنيفه كذلك على أنه منشأة ساحلية.

2- مميزات جيل الموانئ:

تطورت الموانئ بشكل كبير مع التطورات الاقتصادية وهذا راجع لتطور الإدارة وبالأخص التحول التكنولوجي الكبير الذي عرفه العالم بشكل عام والاقتصاد بشكل خاص كما يمكن إدراج هذا التطور في الجدول التالي:

الجدول رقم(01-02): التطور التاريخي للموانئ

موانئ الجيل الأول	موانئ الجيل الثاني	موانئ الجيل الثالث	موانئ الجيل الرابع	موانئ الجيل الخامس
- قلة الإنتاجية وبطيء في المناولة؛	- استخدام التكنولوجيا وتطوير المرافق؛	- استعمال الرقابة الآلية في العمليات الجمركية؛	- نظام معلومات جد دقيق؛	- دقة عملياته؛ استخدام

¹ محمد توفيق، سلمى زكي عبد الفتاح، معايير الاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر، مصر 2009، ص 9.

² شريفي فتيحة، مخفي أمين، اللوجستيك و رفع أداء قطاع خدمات النقل البحري الدولي للبضائع حالة الجزائر الفترة 2010-2020، مجلة الاقتصاد والبيئة، المجلد 05، العدد 02، الجزائر، 2022، ص 492.

الفصل الثاني: البنية التحتية والخدمات اللوجستية

- اليد العاملة هي المحرك الأساسي؛	- ارتفاع الإنتاجية والتقليل من التكلفة؛	- السرعة وانخفاض الكلفة؛	- سرعة كبيرة	- التكنولوجيا المعقدة؛
- عدم حادثة الآلات؛	- التخصيص؛	- استعمال أسلوب المحور المغذي؛	- انخفاض كبير في الكلفة؛	- وفرة الإنتاجية
- الإدارة والهياكل بسيطة؛	- المساهمة في خلق القيمة المضافة؛	- التخصص في المنتجات والمعلومات؛	- ديناميكية	- وفرة المعلومات في
- قلة وفرة المعلومات؛	- ادراج النقل متعدد الوسائط؛	- تفاقم النشاطات المساهمة في القيمة المضافة.	- حلقات النقل والعمليات المكتملة.	- الوقت والمكان المناسبين.
- عدم المساهمة في القيمة المضافة.	- مركزية الإدارة وتحديثها؛			
	- وفرة المعلومات على نطاق أوسع.			

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد محمد توفيق، سلمى زكي عبد الفتاح، معايير الاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر، مصر 2009، ص ص 9-11.

3- العناصر الرئيسية الداخلة في تكوين الميناء: مهما تعددت التعاريف المختلفة للموانئ فهي لا تكاد تخلوا

من ثلاثة عناصر رئيسية نوجزها فيما يلي:¹

3-1- مساحة مائية: تكون هذه المساحة محمية من الأمواج وكذا مختلف الظواهر الطبيعية وغالبا ما تكون هذه

المساحة هي نقطة بداية أو نهاية الرحلة البحرية؛

3-2- مساحة أرضية: تكون منطقة ربط بين جل الطرق الداخلية للوطن أو الدول الأخرى، وهي كذلك تمثل

نقطة بداية أو نهاية الرحلة البحرية؛

3-3- واجهة بحرية: هي نقطة التقاء بين وسائل النقل البري ولبحري وتتكون من مجموعة مراسي.

وللعناصر الثلاثة السابقة مجموعة من الشروط الواجب توفرها من أجل العمل بكل فعالية وتحقيق الأهداف التي

أنشئت من أجلها الموانئ.

الجدول رقم (02-02): العناصر الرئيسية الداخلة في تكوين الميناء

فيما يتعلق بالمساحة المائية	المساحة الأرضية	الواجهة البحرية
- مياها هادئة ضمانا لسلامة السفن أثناء بقاءها داخل المساحة؛	- توفر المستودعات ومساحات التخزين؛	- مجموعة من المراسي تترك عليها السفن
	- مباني تتعلق بالإدارة ومختلف الأعمال المتعلقة	للشحن أو التفريغ؛

¹ حازم الصايغ، تنظيم إدارة الموانئ، الإدارة العليا حول الجوانب التنظيمية والإدارية للموانئ بالدول العربية، الأكاديمية العربية للنقل البحري، العدد 25، مصر، ص 77.

الفصل الثاني: البنية التحتية والخدمات اللوجستية

- مجموعة من المراسي تترك عليها وحدات خدمات الميناء؛ - مساحة كافية لصيانة وإنشاء المعدات البحرية	بالميناء؛ - شبكات الطرق المحلية؛ - مرافق خاصة لتخزين صهاريج المحروقات لتزويد السفن؛ - وحدات صيانة، ومنشآت خاصة بنقل الركاب.	- قد تحتاج إلى حواجز للأمواج؛ - عمق المياه مناسب لرسو السفن؛ - مساحة كافية لإجراء مناورات السفن وكذا العمق مناسب لتحركها.
--	--	---

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد حازم الصايغ، تنظيم إدارة الموانئ، الإدارة العليا حول الجوانب التنظيمية والإدارية للموانئ بالدول العربية،

الأكاديمية العربية للنقل البحري، العدد 25، مصر، ص 75 .

ثانياً- أنواع الموانئ وظائفها

تمثل الموانئ بوابات حيوية في التبادل والتعاون الاقتصادي زرع تنوع وظائفها وخصائصها يمكن تقسيمها إلى عدة أنواع.

1- الموانئ البحرية حسب الموقع: نميز بين ثلاثة أنواع من الموانئ:

- موانئ نهرية وهي التي تقع على ضفاف الأنهار.

- موانئ بحرية تقع على السواحل البحرية.

- موانئ داخلية تقع على المساحات المجاورة للشواطئ وتتصل بالبحر بواسطة قناة داخلية.

2- الموانئ البحرية من حيث الطبيعة التكوينية: تنقسم الموانئ من حيث الطبيعة التكوينية إلى:

1-2- موانئ طبيعية: تتوفر فيها الحماية الطبيعية وهي ليست بحاجة إلى بعض التعديلات التي تجعلها موانئ

صالحة للملاحة، وقوعها على خليج محمي طبيعياً، أو محمي بواسطة شعاب مرجانية تكون بمثابة درع واقٍ للرياح والأمواج، كما قد نجد موانئ تقع ضفاف الأنهار وتكون محمية بطبيعتها وتجمع بين الملاحة البحرية والنهرية.

2-2- موانئ بحرية نصف طبيعية: هي موانئ تحتاج إلى الكثير من التصليلات كونها ذات حماية طبيعية لحد

ما، تجرى عليها العديد من التصليلات وتصبح جاهزة لمزاولة نشاطها.

2-3- موانئ صناعية: هي موانئ تظهر على السواحل المكشوفة وهي تحتاج إلى وسائل حماية من أجل الحماية

وكذا مزاولة نشاطها بكل فعالية.

3- الموانئ البحرية حسب الغرض: يمكن تقسيم الموانئ حسب الخدمة إلى ثلاثة أقسام رئيسية وكل قسم

يحتاج إلى شروط معينة.

3-1- الموانئ التجارية: وهي الموانئ المخصصة لتفريغ و شحن البضائع وكذا نقل الركاب، ووجب على هذه

الموانئ أن تكون متصلة بطرق داخلية عديدة وكذا أن أقع على طرق التجارة البحرية.

- 3-2- الموانئ الحربية:** هي موانئ مخصصة للأساطيل والمعدات الحربية وتمثل مكاناً تحتمي فيه السفن.
- 3-3- موانئ الصيد:** هي تشبه الموانئ التجارية لأبعد الحدود إلا أنها لا تتطلب الكثير من الشروط.
- 3-4- الموانئ الحرة:** هي جزء من الموانئ التجارية يتم فيها الشحن والتفريغ دون دفع أي رسوم جمركية، كما تلعب دوراً هاماً في جلب الاستثمارات تعود بالفائدة على البلد توفير مناصب عمل.
- سنحاول في هذا الجدول تلخيص أهم الشروط الواجب توافرها في كل ميناء.

الجدول رقم (02-03): أنواع الموانئ وظائفها

موانئ تجارية	موانئ حربية	موانئ الصيد
- حماية كاملة من الأمواج بغية الشحن والتفريغ؛ - مستوى المد والجزر غير كبير؛ - أرصفة ذات غاطس كافٍ؛ - وفرة المعدات لعملية المناولة؛ - وفرة ورش الصيانة لصيانة المعدات والقوارب؛ - وجود علامات إرشادية ومناظر السفن؛ - وفرة الأضواء للمناولة ليلاً؛ - وفرة اليد العاملة الكفأة.	- من السهل الوصول إليها؛ - صالحة للرقابة الداخلية والخارجية؛ - أن تتواجد في منطقة متوسطة للدفاع؛ - قريبة من الطرق الداخلية؛ - مدخلها ضيق ليسهل تأمينه؛ - كبر المساحة المائية؛ - لا يحتاج أرصفة كثيرة.	- أرصفة صغيرة تكفي لمراكب الصيد؛ - تقع بالقرب من مناطق الصيد؛ - سهولة الوصول إليها؛ - لا تحتاج غاطس كبير؛ - اتصالها بشبكة طرق؛ - وجود مخازن تبريد؛

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على حازم الصايغ، تنظيم إدارة الموانئ، الإدارة العليا حول الجوانب التنظيمية والإدارية للموانئ بالدول العربية، الأكاديمية العربية للنقل البحري، العدد 25، مصر، ص 76

- 4- الموانئ المحورية:** هي مثلها مثل الموانئ التجارية لكن صفيرة الانحراف تتمتع بمزايا نسبية عن الموانئ سابقة الذكر خاصة الموقع، وتتصف بقدرتها التنافسية كما تعتبر ملاذ المشتغلين الاقتصاديين لوقوعها على الممرات الملاحية الدولية. ولعل من أبرز صفاتها أن طول أرصفتها 400 متر وعمقه 15 متر على الأقل وعرض 22 حاوية وهو ما يستوجب بنية تحتية متطورة، فهي تستقبل مختلف الموانئ كما تحتوي على جهاز جمركي مرنة كما لها قدرة عالية على مواكبة التطورات السريعة في مجال النقل البحري، خاصة التطورات الناتجة عن تحرير التجارة الخارجية.

كما أن نجاح وفعالية الموانئ المحورية يستند لمجموعة من الشروط الواجب توافرها أو توفيرها بغية نجاح هذه الموانئ:

الجدول رقم (02-04): الموانئ المحورية

الشروط الواجب توافرها في الميناء المحوري	المزايا التي يجب أن تتوفر في الميناء المحوري
- وقوعها على ممرات ملاحية صفيرة الانحدار؛ - وجود مراكز لوجستية داخل الميناء المحوري؛	- بالإضافة للموقع وجب ظهور بري من المساحة التي تتلاءم مع التوسعات والتطورات العالمية.

الفصل الثاني: البنية التحتية والخدمات اللوجستية

- وجود طلب فعال من التجارة الخارجية؛ - كما أن ضرورة نجاحها يستوجب: - مستوى عالي من التكنولوجيا؛ - مستوى رأس المال؛ - كفاءة الإدارة تجعلها قادرة على متابعة كل جديد في حركة التجارة العالمية.	- تنوع في تقديم الخدمات اللوجستية لخلق القيمة المضافة؛ - تقديم خدمات إعادة الشحن؛ - قدرة عالية على المناولة؛ - استخدام التكنولوجيا ونظم المعلومات والاتصال الحديثة؛ - اعتماد سياسة النقل من الباب إلى الباب؛ - التعامل مع السفن ذات الحمولات الكبيرة؛ - ربطها بشبكة خطوط برية داخلية وخارجية.
--	---

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد حازم الصايغ، تنظيم إدارة الموانئ، الإدارة العليا حول الجوانب التنظيمية والإدارية للموانئ بالدول العربية، الأكاديمية العربية للنقل البحري، العدد 25، مصر، ص 79.

5- الوظائف المتعلقة بالموانئ: هناك مجموعة من الوظائف التي يقوم بها الميناء سنقسمها لوظائف رئيسية ووظائف مساعدة:

الجدول رقم (02-05): الوظائف المتعلقة بالموانئ

الوظائف الرئيسية للميناء	الوظائف المساعدة
-فيما يخص دولة الميناء، الجوانب الاقتصادية المباشرة. - عمليات التصدير المتعلقة بالدولة؛ - عمليات الاستيراد لإشباع رغبات المواطنين؛ - مرور بضائع ترانزيت، تدفع عليها رسوم مناولة، تضاف للخزينة؛ - تقديم دعم مباشر للدولة ناتج عن عمليات الشحن والتفريغ؛ - دخل مباشر تساهم به الموانئ في الاقتصاد، ناتج عن مرور الطن الواحد المناول. -الجوانب الاقتصادية الغير مباشرة. - النهضة العمرانية المحيطة بالميناء نشاط تجاري؛ - توفير صناعات تعتمد على أنشطة الميناء الملاحة...؛ - قيام صناعات قريبة من مكان التصدير؛ - تنشيط حركة السياحة؛ - جلب استثمارات عن طريق إقامة مناطق حرة؛ - تنشيط النقل البري.	- فيما يخص الميناء. - تقديم الخدمات التي تساعد عمليات الشحن والتفريغ؛ - توفير مكاتب داخل حرم الميناء لشركات الملاحة والتأمين... - توفير أسواق حرة؛ - تكنولوجيا حديثة. -فيما يخص السفينة. - التزويد بالوقود؛ - التزويد بالماء والمواد الغذائية؛ - التخلص من النفايات؛ - تقديم خدمات الصيانة والاتصال.

المصدر: من إعداد الباحث حازم الصايغ، تنظيم إدارة الموانئ، الإدارة العليا حول الجوانب التنظيمية والإدارية للموانئ بالدول العربية، الأكاديمية العربية للنقل البحري، العدد 25، مصر، ص 81.

المطلب الثالث: مصادر تمويل مشروعات البنية التحتية

تعتمد مشاريع البنية التحتية في تمويلها على مصدرين رئيسيين مصادر تمويل داخلية ومصادر تمويل خارجية، فتمويل هذه المشاريع يعتبر أمراً غاية في الأهمية كونها تمثل العمود الفقري لجميع القطاعات.

أولاً- مصادر التمويل الداخلية

غالباً ما يعتبر التمويل الداخلي أفضل من التمويل الخارجي كون هذه الطريقة لا تستند لأي شروط أو قيود قد تعرض الأمن والسيادة الوطنية لأي ضغوط أو خطر، إضافة كونها لا تحمل خزينة الدولة أعباء مالية أخرى. ويتم هذا التمويل عن طريق إجراء بعض السياسات.

1- التمويل عن طريق الإيرادات العامة: تمثل إيرادات الدولة نتاج ما تحصل عنه عن طريق الأرباح المحققة من منشآت القطاع العام أو من خلال ما تحققه من أرباح ناتجة من الخيرات والثروات الطبيعية، أو من خلال ما تحصله من الضرائب. وهي بالتالي قادرة على تخصيص جزء من هذه المداخل للاستثمار والتنمية في قطاع البنية التحتية.¹

كما تعتبر القروض العامة أحد الطرق الهامة في تجميع المدخرات التي يتعسر الحصول عليها وتجميعها عن طريق الضرائب. وبالتالي فهي تعتبر حلاً إضافياً لتدعيم الخزينة العامة ومن ثم استغلالها في تمويل مشاريع البنية التحتية.²

2- الإصدار النقدي: غالباً ما تعتمد الدولة على هذه الاستراتيجية عند زيادة مستوى نفقاتها وتعجز عن تغطية هذه الزيادة من خلال تحصيلها للإيرادات سواء العامة أو الخاصة، وهي استراتيجية تستعمل لسد هذا الخلل وكذا فك ضائقتها المالية. كما يمكن لهذه السياسة أن تدخل الاقتصاد الوطني في مشكلة التضخم خاصة إذا انخفضت مرونة الجهاز الإنتاجي، وغالباً ما تعجز الدول النامية عن السيطرة عن هذا التضخم.³

3- الادخار: لعل من بين طرق التمويل المحلي هو الادخار وذلك عن طريق زيادة مستوى المدخرات وذلك عن طريق نظام مالي وائتماني قوي ومتطور، مما يمكن من المستثمر من الحصول على الأموال بطريقة صعبة بعيداً عن العراقيل الإدارية المرتبطة دوماً بالدول النامية.⁴

¹ سيف الدين محمد خلف، القطاع الخاص ومستقبل الاقتصاد العراقي، مركز العراق للدراسات، العراق، 2007، ص 146.

² احمد جبر سالم، أحمد جاسم، محمد، مرجع سبق ذكره، ص 32.

³ محمود شاكر، أصول الموازنة العامة، دار المسيرة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 327.

⁴ عبد الرضا، نبيل جعفر، مواجهة التخلف، الغدير للطباعة والنشر، العراق، 2013، ص 189.

4- الصندوق السيادي: هي طريقة تقوم من خلالها الدولة بتجميع الأموال بغية القضاء وتسديد ديونها، فتستعمل تلك الأموال كوسيلة لتعويض الخسائر الناجمة عن العمليات الإنتاجية، كما يمكن استغلال تلك الأموال أيضاً في الاستثمار في مشاريع البنية التحتية.¹

5- طرق أخرى: تعتبر طرق التمويل الخاص كذلك من بين الطرق المتبعة لتمويل مشاريع البنية التحتية والذي يأتي على شكلين إما الديون أو حقوق المساهمين، فالدين يشكل نسبة معتبرة من تمويل البنية التحتية وهذه القيم تستند للاستقرار والقابلية للتنبؤ في تدفقات الدخل.²

ثانياً-مصادر التمويل الخارجية

هي مجموع المنح والمساعدات والقروض التي تأتي البلد من البلدان الأجنبية وكذا المنظمات الدولية، والتي تستغل في تنمية وتلبية الحاجيات وكذا تمويل البرامج.

1- القروض الخارجية: تعتمد الدولة هذه الاستراتيجية بغية سد نفقاتها العامة الناجمة عن الحروب والكوارث الطبيعية. ولعل من ميزات هذه الاستراتيجية أن الأموال تصبح وطنية لحظة امساكها. أي تطبق فيها حقوق السيادة الوطنية. كما يمكن أن تعرض هذه القروض إلى ضغوط من الهيئات والمؤسسات الدولية قد يعرض سيادة والاستقرار الأمني للبلد. فهي تعتبر سلاح ذو حدين.³

2- المساعدات الخارجية: برز هذا المصطلح بشكل بارز أثناء إعادة إعمار أوروبا جراء الدمار الهائل الذي شهدته أثناء الحرب العالمية الثانية مشروع مارشال لإعادة الإعمار. وتعتبر المساعدات الدولية أحد أبرز مصادر التمويل للدول النامية والتي يتعذر عليها الإقراض وفق الشروط السائدة⁴. وللمساعدات أوجه السلب فيفرض على الدول استغلالها في أمور معينة. كما أن بعض المساعدات تتضمن معدات عسكرية لا تخدم مشاريع التنمية، كما أن ارتفاع المساعدات قد يؤدي إلى ارتفاع العملة مما يجعل الاستيراد رخيص والصادرات مرتفعة الثمن.⁵

¹ احمد جبر سالم، أحمد جاسم، محمد، مرجع سبق ذكره، ص 33.

² Chong saphia, and other, Financing Infrastructure A spectrum of country approaches, bulletin, 2013 ;p 68.

³ محمد خالد، سياسة إدارة الدين العام، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 15، العدد 02، سوريا، ص 87.

⁴ Xiaolum,s,sun, Foreign direct Investment and economic Development.UN.2002, p 12.

⁵ احمد جبر سالم، أحمد جاسم، محمد، مرجع سبق ذكره، ص 35.

3- التمويل وفق نظام البوت: يعد نظام البوت نظاما استثماريا خصوصا لمشاريع البنية التحتية والتي تمول عن طريق القطاع الخاص. وتتم عن طريق ثلاث مراحل. بناء Build رمزها B، تشغيل Operate ورمزها O، تحويل Transfer رمزها T.¹

وتعتبر عقد استثماري يقام بين الدولة والمستثمر من القطاع الخاص، يقوم فيها المستثمر بتجهيز المنشأة واستثمارها تجاريا لمدة يتفق عليها وعلى المستثمر أن يرجع المنشأة بشكل جيد ومناسب للاستخدام. ولعل الغاية من هذه المشاريع هي التعاقد بين القطاع العام والمستثمر والاستفادة من موارد القطاع الخاص لإنشاء البنى التحتية. كما أن أسلوب البوت يساعد على جذب رؤوس الأموال الأجنبية إلى الداخل كما تساعد على جذب المهارات والتكنولوجيا للبلدان النامية. ومن التنويعات اللفظية المرتبطة بنظام البوت نجد ما يلي:²

- BOO: الانشاء والامتلاك والتشغيل؛
- BOOT: الانشاء والامتلاك والتشغيل ثم نقل الملكية؛
- BLT: الإنشاء والتأجير ثم نقل ملكية المشروع للدولة؛
- BT: الإنشاء ونقل الملكية فورا للدولة؛
- BTO: الإنشاء ونقل الملكية ثم تشغيل المشروع؛
- DBFO: التصميم والإنشاء والتمويل ثم التشغيل؛
- DCMF: التصميم والمقاولة والإدارة والتمويل؛
- MOT: التحديث والامتلاك / التشغيل ثم نقل الملكية؛
- ROO: التطوير والامتلاك والتشغيل.

الجدول رقم (02-06): مزايا وعيوب نظام البوت

المزايا	العيوب	الشروط
- استخدام مصادر التمويل الخاصة بالقطاع	- مشروعات بالغة التعقيد من الناحية المالية	- توظيف العمالة الوطنية واكسابها الخبرة؛

¹ احمد جبر سالم، أحمد جاسم، محمد، مرجع سبق ذكره، ص 36.

² مصطفى يوسف كافي، تقنيات دراسة الجدوى الاقتصادية، دار ومؤسسة رسلان للطباعة والنشر والتوزيع، سوريا، 2009، ص ص 345-348.

الفصل الثاني: البنية التحتية والخدمات اللوجستية

الخاص؛	والقانونية؛	- استعمال المنتجات المحلية في الإنشاء والصيانة
- الإسراع في معدلات تنفيذ المشروعات؛	- تتطلب وقتاً طويلاً لضخامتها؛	- استخدام الاستشاريين المحليين للقيام بعملية التصميم؛
- توزيع المخاطر المحتملة على مشاريع القطاع الخاص؛	- تتطلب رقابة من طرف الحكومة؛	- الاستعانة بالمقاولين المحليين.
- اشتراك رعاة من القطاع الخاص في المشروع،	- الخوف من سيطرة رأس المال الأجنبي على اقتصاديات الدول النامية؛	
- نقل التقنيات المتطورة والتكنولوجيا للدول النامية؛	- منح مزايا زائدة للطرف الأجنبي؛	
- نظام أفضل من الخصخصة الكاملة لمشروعات البنية الأساسية؛	- وجوب توفر مناخ سياسي واقتصادي ملائم؛	
- إنشاء مرجعية للمقارنة ناتجة من القطاع الخاص.	- مفاوضة قانونية وتشريعية قوية وسهولة تحويل العملات المحلية والأجنبية بسهولة.	

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على أحمد جبر سالم أحمد جاسم محمد، الاستثمار في البنية التحتية ومصادر التمويل، دار الأيام للنشر والتوزيع، 2016، ص 37-39.

المبحث الثاني: الخدمات اللوجستية في الموانئ

تعد اللوجستيات من أكثر المواضيع التي تزايد بها الاهتمام لدى كل الدول وكذا داخل المنظمات والمنشآت لما تلعبه من دور هام في تسهيل المعاملات وكذا تبادل المعلومات.

المطلب الأول: الإطار النظري للخدمات اللوجستية

يمكن دراسة مفهوم اللوجستيات من خلال ما تم تناوله عن هذا الموضوع في الكتب خلال الحقبات الزمنية المختلفة وكذا ما هو شائع عن هذا المصطلح عبر العصور القديمة.

أولاً- نشأة اللوجستيات

انتشر مصطلح اللوجستيات بشكل كبير في العصر الحديث، إلا أن ظهور هذا المصطلح يعود إلى العصور القديمة التي استعملت نظم الخدمات اللوجستية بشكل بدائي من أجل تسهيل حركة المؤن والأسلحة وهو ما يشكل اللبنة الأولى في تطور الفكر اللوجستي.

1- النشأة: يذكر أن اللوجستيات موجودة في حياتنا منذ القدم وهي كلمة إغريقية Logistikos والتي يقصد بها الحساب والاستنتاج من المنظور الرياضي.

يذكر بعض المؤرخين أن الجيش الروماني كان يستعمل اللوجستيات، أما الظهور الفعلي لهذا المصطلح كان في بداية القرن 17 بفرنسا. حيث تم اعتماد رتبة في الجيش تسمى مارشال جنرال لوجي، Marechal General De Logis، وكان دوره الرئيسي التخطيط واختيار المواقع الحربية، وكذا تنظيم النقل وطرق الإمداد.¹ وفي عام 1836، القرن 19، تم تقسيم الجيش إلى خمس قطاعات الاستراتيجية، التكتيكي، اللوجستي، الهندسي، التكتيكات الصغيرة كما عرفت اللوجستيات في تلك الحقبة على أنها فن تحريك الجيوش، كما عرفت كذلك هذه الفترة بأن اللوجستيات تعود إلى وظائف عسكرية تتعلق بطرق الإمداد السليمة للجيش بالمؤونة والذخيرة.²

أما في القرن 20، وبالضبط أثناء غمار الحرب العالمية الثانية التي استلزمت سرعة في تحريك الجيوش وكذا مدنها بالإمدادات، خاصة في الجيش الأمريكي، لتصبح مصطلحات اللوجستيات كلمة رسمية لجميع الجيوش. وبعد أن وضعت الحرب العالمية الثانية أوزارها حتى بزغت دراسات ترمي إلى محاولة تطبيق اللوجستيات في مجال الأعمال تحت ما يعرف باسم Business Logistics حيث اتضح أن 40% من تكلفة إنتاج أي سلعة في الدول المتقدمة يرجع فضلها إلى الأنشطة اللوجستية.

وعرف الإنتاج في تلك الفترة ان معظم الدول تستخدم نفس التقنيات وبالتالي صعب تحقيق الميزة التنافسية أو حتى تعزيزها، إلا من خلال خفض تكلفة الأنشطة اللوجستية. سواء الأنشطة السابقة للعملية الإنتاجية المتعلقة بشراء المواد الأولية نقلها، تخزينها، التأمين عليها، أو الأعمال التي تتم أثناء العملية الإنتاجية عمليات المناولة الداخلية، أو تلك الأعمال التي تتم بعد الانتهاء من العملية الإنتاجية التعبئة، التغليف، التوزيع، التخزين....³ كما أن تطبيق الأعمال اللوجستية أدت إلى ظهور تركيز أكبر من الشركات على عمليات الإنتاج والتوزيع والتي تحقق ما يعرف بـ 7RS بالنسبة للمستهلك.⁴

الجدول رقم (02-07):

المنتج الملائم	Right Product
الكمية الملائمة	Right Quantity
الحالة الجيدة	Right Condition

¹ فريق من خبراء المنظمة، إشراف د. عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة الخدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية والإدارة، مصر، 2007، ص 31.

² رصاع حياة، مرجع سبق ذكره، ص 24.

³ فريق من خبراء المنظمة، إشراف د. عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سبق ذكره، ص 31-32.

⁴ شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2015، ص 36.

Right Place	المكان الملائم
Right Time	الوقت المناسب
Right Customer	المستهلك المناسب
Right Cost	التكلفة المناسبة

2- تعريف اللوجستيات: تنوعت واختلفت التعاريف المتعلقة باللوجستيات وهذا الاختلاف راجع سواء لاختلاف الأزمنة المتعلقة بالدراسات المتعلقة بهذا الموضوع أو مرتبط بالتطورات السريعة في علم الاقتصاد بشكل عام وبالمنشآت بشكل عام.

رغم اختلاف في التعريفات إلا أن جملها تندرج في نفس المعنى والمضمون، ولعل التعريف الذي اتفق عليه الجميع هو العملية الخاصة بتخطيط وتنفيذ ورقابة: التدفق والتخزين الكفاء والفعال للمواد الخام والسلع النهائية والمعلومات المتعلقة بها وذلك من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغية إرضاء العملاء.

والمتمعن في هذا التعريف يجد أن التعريف يهتم فقط بجانب السلع المادية وحركتها متجاهلاً قطاع الخدمات. كما يمكن إعطاء مفهوم لوجستيات الخدمات على النحو التالي: تخطيط وتنظيم وإدارة وتسهيل: استخدام الأصول، الأفراد، المعدات لدعم استمرارية وديمومة الخدمات المقدمة¹.

كما ذكرت تعاريف عديدة للوجستيات فيما يتعلق بالاقتصاد مجال الأعمال:

- عرفته الجمعية الأوروبية اللوجستية بناء على وظائفها المتعددة، والتي تشمل تنظيم تدفق الموارد وتخطيطها ومراقبتها وتنفيذها من مرحلة شراء المواد الأولية أو تحضيرها، وصولاً إلى مرحلة التوزيع والتسويق للوصول إلى العملاء النهائيين وتلبية احتياجات السوق، بأقل تكلفة وبأقل رأس مال ممكنين.²

- يعرفه مجلس اللوجستيات في الولايات المتحدة الأمريكية: على أنها عملية تخطيط وتنفيذ ورقابة فعالة لتدفق وتخزين المواد الخام والمخزون والبضائع النهائية والمعلومات ذات الصلة من نقطة البداية إلى نقطة الاستهلاك، بهدف إرضاء المستهلك العملاء وتلبية احتياجاتهم.³

- حسب جايمس هسكت: فالأنشطة اللوجستية تقوم بتسهيل حركة المنتجات وتنسيق العرض والطلب لتحقيق المنفعة المكانية والزمانية من خلال توفير المواد في الوقت والمكان المناسبين.¹

¹ شريف ماهر هيك، مرجع سبق ذكره، ص 36-37.

² رضاع حياة، مرجع سبق ذكره، ص 28.

³ رونالدو إنش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، السعودية، 2006، ص 26.

الفصل الثاني: البنية التحتية والخدمات اللوجستية

كما يمكن تعريف اللوجستيات من وجهات النظر المختلفة على النحو التالي:

الجدول رقم (02-08): تعريف اللوجستيات

وجهة النظر	المفهوم
المخزون	إدارة الموارد أثناء التنقل والتوقف
العمل	تحصيل المنتج المناسب بالكمية الملائمة في حالة جيدة، في المكان والوقت المناسب للعمل المناسب وبتكلفة ملائمة.
الإدارة	تحديد العناصر الضرورية للشراء، وإدارة النقل، وإدارة المخزون وعمليات التخزين والمناولة، وعملية التغليف الصناعي وتحليل مواقع التسهيلات وإدارة المعلومات
القيمة	تعزيز القيمة الزمانية والمكانية للموارد والمنتجات لدعم أهداف المؤسسة.

المصدر: شريفي فتية، مخفي أمين، اللوجستيك ورفع أداء قطاع خدمات النقل البحري للبضائع حالة الجزائر الفترة 2010-2020، مجلة الاقتصاد والبيئة، العدد 02، الجزائر، 2022، ص 486.

ثانياً- أهمية وأهداف إدارة اللوجستيات

مما لا شك فيه أن الخدمات اللوجستية من الخدمات الحيوية التي يتزايد الاهتمام بها، بسبب التغيرات الاقتصادية... مما يعزز أهمية الأعمال اللوجستية ويبرز مكانتها في المنظمات الحديثة، كما يبرز كذلك أن لها أهداف جوهرية ترتبط ارتباطاً وثيقاً باستمرارية هذه المنظمات.

1- أهمية إدارة اللوجستيات:

تحتاج المنظمات المعاصرة إلى نظام إدارة اللوجستيات كون هذه الأخيرة تحقق مجموعة من الفوائد يمكن إبرازها فيما يلي:²

- مساعدة المنظمات على الاستمرارية في السوق بمزايا تنافسية، كونه يحقق التوازن بينها وبين زبائنهم، كما يعزز الأداء الكلي للمنظمة؛
- يحول المؤسسات من نظام العمل بنظام الإنتاج الكلي إلى نظام العمل بالإنتاج المرن؛
- تتمتع المنظمات بخدمات لوجستية يمكنها من توفير منتجات جديدة تتماشى مع تنافسية المنظمات الأخرى ويضمن لها مكانة دائمة في السوق؛
- تحقيق الاتساق والانسجام بين العمليات المختلفة؛

¹ Pierre Median , Anne Gratacap, La Logistique et supplychain Management, Dund. Paris, 2008, p 11

² أحمد محمد غنيم، إدارة اللوجستيات، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، 2010، ص 82.

- يخلق وفرة المعلومة بين الموردين والعملاء؛
 - يساهم كذلك في تحويل عملية الأعمال الأفقية داخل المنظمة بأعمال الأقسام العمودية؛
 - تغطية دورة حياة المنتج بالكامل؛
 - يساهم في تحقيق ما يعرف بالجودة في الإنتاج أقل سعر، أسرع أداء وهذا إذا اتسمت سلسلة الإمداد بالكفاءة؛
 - يساهم كذلك في تقديم الدعم التقني والنصائح للمنظمات الأخرى عن طريق سلاسل الإمداد.
- 2- أهداف إدارة اللوجستيات:** يرى العديد من الدارسين والعارفين بالخدمات اللوجستية أنه من السهولة تحديد الأهداف التي تسعى الإدارة إلى تحقيقها من خلال تبني الخدمات اللوجستية لكن من الصعب بما كان تحقيق هذه الأهداف ويمكن حصر هذه الأهداف في هدفين رئيسيين هما:
- الوصول إلى أعلى مستوى ممكن من الأداء.
 - تدنئة التكاليف إلى أقل ما يمكن.
- 2-1- الوصول إلى أعلى مستوى ممكن من الأداء:** يمكن الوصول وتحقيق هذا الهدف المنشود وهذا بالأخذ بعين الاعتبار أولويات التشغيل واعتبارات التكاليف، كما يمكن للمنظمة قياس مستوى الأداء عن طريق مجموعة من المؤشرات:¹
- مدى قدرة النظام اللوجستي على تغطية رغبات الزبائن؛
 - مدى قدرة النظام على توفير المواد الأولية الخاصة بالعملية الإنتاجية؛
 - مدى قدرة النظام على تخفيض هامش الخطأ عند النقل والتوزيع.
- 2-2- تدنئة التكاليف إلى أقل ما يمكن:** يعتبر هذا الهدف أسمى الأهداف التي تسعى لتحقيقها أي منظمة، وهذا عن طريق تخفيض وتدنة نوعين من التكاليف تكاليف التشغيل، وتكاليف رأس المال، كما يرى العديد من الباحثين أن الخدمات اللوجستية تمثل مركز للتكلفة، ومن أجل تخفيض هذه التكلفة وجب استعمال أفضل الاستراتيجيات على سبيل المثال:
- تخفيض التكاليف المتغيرة المتعلقة بالنقل والتخزين؛
 - استعمال الطرق المباشرة في سلسلة الإمداد؛
 - استخدام نظام الإمداد في الوقت المناسب بدل عمليات التخزين.
- كما توجد أهداف أخرى لهذا النظام يمكن حصرها فيما يلي:

¹ أحمد محمد غنيم، مرجع سبق ذكره، ص ص 84-85.

- تحسين خدمة العملاء؛
- تخفيض كلفة الأنشطة اللوجستية؛
- تحقيق الموازنة بين الإنتاج والاستهلاك؛
- تحقيق الاستقرار في الأسعار؛¹
- تدنئة حجم المخزون السلعي إلى أقل ما يمكن؛
- تقليل وقت دورة الإنتاج؛
- تحسين جودة المنظمة؛
- تقليل هامش الخطأ والمخاطرة؛
- تحسين أمثلة النظام؛²
- تحقيق تفوق تنافسي ميزة تنافسية من خلال تقديم خدمات متميزة أو تخفيض الأسعار للعملاء.³
- تحقيق أقصى عائد من الاستثمار عبر الزمن من خلال وضع وتجهيز تصميم لنظام اللوجستيات.⁴
- تحقيق ما يعرف بخمسة أصفار والتي تعني:
- تقليل مستوى المخزون إلى الحد الأدنى 0 يساهم في تدنئة التكاليف؛
- تقليل استخدام الأوراق: من خلال استغلال التكنولوجيا الحديثة، مما يعزز سرعة الاستجابة؛
- تقليل الوقت الآجال المستغرق في دورة الطلب، مما يحسن خدمة العملاء؛
- عدم وجود أي أخطاء في المنتج يعني القضاء على جل العيوب، أي تقديم خدمة ممتازة للعملاء وبأقل تكلفة؛
- ينبغي إجراء الصيانة قبل حدوث العطل وليس بعد حدوثه، وهذا يعرف بالصيانة الوقائية.⁵

المطلب الثاني: الأنشطة اللوجستية وأنواع الخدمات اللوجستية

فيما يتعلق بالأنشطة اللوجستية يمكن تقسيمها على مجموعتين، المجموعة الأولى الأنشطة الرئيسية، المجموعة الثانية أنشطة مساعدة أو معاونة.

¹ فريق من خبراء المنظمة، إشراف د. عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سبق ذكره، ص 38.

² أحمد محمد غنيم، مرجع سبق ذكره، ص 86.

³ خبراء الشركة العربية لمتحدة للتدريب والاستشارات الإدارية، الاتجاهات والأساليب الحديثة لإدارة المشتريات والمخازن باستخدام النظام اللوجستي، الشركة المتحدة للتسويق والتوريدات، مصر، 2006، ص 181.

⁴ محمد علي إبراهيم، تعريف الأعمال اللوجستية، ملتقى الإدارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورش عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على التخزين، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2008، ص 08.

⁵ رصاع حياة، مرجع سبق ذكره، ص 36.

أولاً- المجموعة الأولى: الأنشطة الرئيسية

تعتبر أنشطة هذه المجموعة رئيسية كونها تمثل الجزء الأكبر من كلفة اللوجستيات، كما أنها تعتبر فعالة في نظام اللوجستيات خاصة ما يتعلق بخدمة العملاء¹. وتنقسم إلى:

1- النقل: يعتبر النقل من الأنشطة الرئيسية في النظام اللوجستي، كما يعتبر العمود الفقري لعمليات اللوجستيات بسبب دوره الحيوي في تعزيز تكامل حركة التجارة مع سلسلة الإمداد، عن طريق ربط مراكز العرض بالطلب². يمتص قطاع النقل نسبة معتبرة من كلفة الأنشطة اللوجستية تفوق أي تكلفة نشاط آخر.

ووفق دراسات قامت بها ASLOG/Bipe تنقسم إلى 64% لوجستيات التوزيع، 29% لوجستيات التموين، 7% تكاليف اللوجستيات الداخلية، كما يمكن اعتبار أن تكلفة النقل تمثل في المتوسط ثلث هذه التكاليف³.

كما تعمل إدارة اللوجستيات على التقليل من تكاليف النقل، وكفاءة قطاع النقل وفعاليته تعكس كفاءة النظام اللوجستي، مما ينعكس إيجاباً على القدرة الإنتاجية للمنظمة وبالتالي تعزيز مركزها التنافسي في السوق. كما يمكن توضيح مكونات نظام النقل داخل المنظومة.

2- إدارة المخزون: إن وظيفة المخزون هي وظيفة عرفت منذ القدم لدى الإنسان وهي مذكورة في القرآن فيما يعرف بقصة سيدنا يوسف عليه السلام.

تعد عملية التخزين وظيفة أساسية في أي منظمة وأي قطاع. يتم من خلالها الاحتفاظ بالموجودات لفترة من الزمن والحفاظ عليها في حالتها الأصلية دون تلف، وتتمثل الفائدة من هذه العملية في توفير هذه الموجودات

حسب الحاجة، واستخدامها بأقل استثمار ممكن مع ضمان خدمة العميل بأقل تكلفة ممكنة⁴. بفضل التقدم في وسائل الاتصال والمواصلات النقل وكذا استخدام الحاسب الآلي، أصبح بالإمكان السيطرة على عملية التوريد في الوقت المناسب. ولضمان عدم تضييع الفرص البديلة وللحصول على فوائد اقتصادية ممكنة

¹ حملاوي ربيعة، الأنشطة اللوجستية والموانئ الوطنية، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، الجزائر، ص 187.

² رصاع حياة، مرجع سبق ذكره، ص 48.

³ Jacques Pons, Transport et Logistique, Maillon determinants de la Supplychain, 2^e Edition, 2005, p 22.

⁴ محمد عبد الحافظ، إدارة الإمداد والتخزين، دار الفجر للنشر والتوزيع، مصر، 2011، ص 205.

ينصح بإيداع البضائع الزائدة في البنوك بدلا من الاحتفاظ بها لفترات طويلة في المخزون، يعتبر هذا الإجراء فعالا حيث يتسبب في زيادة قيمة التكلفة بنسبة تتراوح ما بين 25-30% سنويا من قيمة المخزون.¹

ليظهر مصطلح جديد في اليابان لأول مرة ثم ينتشر في باقي دول العالم – مدير اللوجستيات – وهو المسؤول عن مثل هذه العمليات، ليعمل على الاحتفاظ بكميات محدودة من المخزون الناتجة عن العملية الإنتاجية مع جدولة عمليات النقل والتوريد بكل دقة.

3-معايير خدمة العملاء: تقديم خدمة العميل بكفاءة، يلعب دورا مهما في توليد الطلب على المنتج أو الخدمة كما تعمل كذلك على الحفاظ على ولاء العميل وبالتالي تحقيق أهداف المنظمة الربح.²

وتتم خدمة العميل عن طريق:³

– تحديد مستويات لخدمة العملاء؛

– تحديد حجم احتياجات ورغبات العملاء.

ثانياً- المجموعة الثانية: المجموعة المعاونة

إن الأنشطة اللوجستية سالفه الذكر الأنشطة الرئيسية تتم ممارستها في جميع المنظمات، أما الأنشطة اللوجستية المعاونة تختلف ممارستها من منظمة إلى أخرى وهذا راجع إلى طبيعة عمل المنظمة والظروف المحيطة بها ويمكن إيجاز هذه الأعمال في الجدول المرفق:

الجدول رقم (02-09): الأنشطة اللوجستية المعاونة

مظاهرها	مختلف الأنشطة المعاونة
– تحديد مساحة المخازن، وتنظيمها؛ – شكل وحجم المخزون.	المخازن
– اختيار المعدات؛ – تجهيز الطلبات.	مناولة المواد
– اختيار أفضل المصادر للتوريد؛ – التحديد الدقيق لوقت الشراء والكميات المطلوبة.	الشراء

¹ Wood, F, Donald ,R ,Paul, contemporary log, Pearson Educatio, Inc. New Gersey, 8th Edition, 2004,pp 328-329.

² رصاع حياة، مرجع سبق ذكره، ص 50.

³ فريق من خبراء المنظمة، إشراف د. عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سبق ذكره، ص 33.

الفصل الثاني: البنية التحتية والخدمات اللوجستية

التنسيق بين عمليات الإنتاج	- تحديد السلع التجميعية وكمياتها؛ - ترتيب تسلسلي لوقت مخرجات الإنتاج.
صيانة المعلومات	- تدفق البيانات؛ - الإجراءات الرقابية.

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد محمد عبد الحافظ، إدارة الإمداد والتخزين، دار الفجر للنشر والتوزيع، مصر، 2011، ص 210.

ثالثا: أنواع الخدمات اللوجستية

هناك اختلاف طفيف في تقسيمات أنواع الخدمات اللوجستية فهناك من يقسمها حسب موقع الخدمة، كما أن الخدمة بدورها تنقسم إلى نوعين عمليات تتعلق بتدفق المواد، وعمليات تتعلق بالمعلومات. انطلاقا مما تم شرحه مسبقا يمكن تقسيم هذه الخدمات إلى ثلاث أقسام حسب طبيعة موقع الخدمة من العملية الإنتاجية:¹

- **عمليات لوجستية داخلية:** وهي مجموع العمليات التي تسبق العملية الإنتاجية كل ما يتعلق بالإمداد.
 - **عمليات لوجستية خارجية:** مجموع العمليات التي تتعلق بما بعد عملية الإنتاج والتوزيع.
 - **عمليات لوجستية التشغيل:** وهي العمليات التي ترتبط ارتباطا وثيقا بالعملية الإنتاجية مباشرة.
- كما أن هذه العمليات اللوجستية داخلية، تشغيل، خارجية تمثل نسبا من فرص القيمة المضافة، وهذا حسب رأي مورد الخدمة، وهذا ما أوضحته بعض الدراسات المتعلقة بالصناعة في فرنسا.
- كما يوجد من يقسمون الخدمات اللوجستية وفقا لطبيعتها وأهدافها إلى ستة أنواع:²
- **شركة اللوجستيات التموينية لوجستيات التموين:** توفير المواد الأولية الضرورية للعملية الإنتاجية للمصانع.
 - **خدمات اللوجستيات العامة التموين:** تهتم بتأمين اللوازم الضرورية للشركات الخدمية مثل الأثاث المكتبي.
 - **لوجستيات الإنتاج:** تهتم بكل ما يتعلق بالعملية الإنتاجية العمال، المعدات، تدفق المعلومات.
 - **لوجستيات التوزيع:** تختص في تمويل المستهلكين بالسلع عن طريق الموزعين في الأسواق التجارية أو ما يعرف بمحلات البيع بالتجزئة.
 - **لوجستيات النقل:** تقوم بنقل المواد الخام والقطع البديلة من الموردين إلى المصنع بعد ذلك يتم نقل المنتجات النهائية من منطقة الإنتاج المصنع إلى المستودعات المخازن وتوزيعها إلى العملاء.
 - **لوجستيات العكسية:** تلعب دور المسترجع أي تقوم بإرجاع السلع من العملاء إلى المنتجين.

¹ فريق من خبراء المنظمة، إشراف د. عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سبق ذكره، ص 99-101.

² Yves Primor, logistique- production- distribution- soutien, 3^e Edition, Dound, Paris, 2003, p04.

المطلب الثالث: الخدمات اللوجستية بالموانئ

تعتبر الموانئ البحرية أحد أهم معابر الدول من أجل تمرير منتجاتها إلى العالم الخارجي. كما أن وجود خدمات لوجستية بهذه الأخيرة تعمل على رفع الأداء وتحسين خدمة العملاء وكذا توفير الجهد والوقت والمنتج في الوقت المناسب.

أولاً- ماهية الخدمات اللوجستية وكيفية قياس الأداء اللوجستي بالموانئ

1- تعريف العمليات اللوجستية بالموانئ: يمكن اعتبار الخدمات اللوجستية القوام الأساسي للموانئ بشقيها المادي والغير المادي¹. حيث يتمثل الجانب المادي في جميع المعدات من أجهزة وآلات حيث تتسم هذه المعدات بالتطور خاصة تلك المستخدمة على أرصفة الحاويات التي تطورت من المستوى التقليدي الأوناش Greans إلى الأوناش Post panamax ثم إلى ما يعرف بالأوناش الحديثة العملاقة Super post panamax². أما المقصود بالشق الغير المادي فيتمثل في اليد العاملة بكل مستوياتها والابتكارات والمهارات وكل ما يتعلق بالبنية التحتية الرصيف، الأحواض، المخازن شبكات الطرق³.

ويرى الكثير من الباحثين في اللوجستيات أن اليد العاملة المتسمة بالمهارة والكفاءة داخل الموانئ هي أحد المقومات اللوجستية خاصة فيما إذا تعلق الأمر بالحمولات شحنا وتفريغا وكذا إذا ما تعلق الأمر بصيانة السفن⁴، ويمكن اعتبار ان الخدمات اللوجستية داخل منظومة الموانئ تتميز بالسرعة وانخفاض الكلفة والكفاءة مما يساعد على تحقيق الاستمرارية والتنافسية والتغلغل والتوسع في الأسواق الدولية⁵. فليس من الضرورة تقديم قيمة مضافة للعمليات عن طريق خفض الكلفة وإنما عن طريق استعمال خدمات تكنولوجية ذات مستوى عال أو عن طريق التقليل في كلفة أداء الخدمة بالنسبة للعمليات⁶.

ولعل أبرز ما تقوم عليه صناعة اللوجستيات هما التكنولوجيا البرمجية التي تعمل على إبراز توقيت وصول وإقلاع السفن وكذا تحديد المسارات شبكة النقل وكذا مراقبة وتتبع حركة السفن من تاريخ مغادرة الميناء وصولاً إلى مكان

¹ رصاع حياة، مرجع سبق ذكره، ص 89.

² سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ، ومخطة الحاويات، مجلة أنترناشيونال، 2001، ص 20.

³ رصاع حياة، مرجع سبق ذكره، ص 89.

⁴ أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2009، 283.

⁵ رصاع حياة، مرجع سبق ذكره، ص 90.

⁶ إيهاب النحراوي، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية الخليج العربي، رسالة دكتوراه، النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2007، ص 40

تفريغ المنتج، والثانية ما يتعلق بتكنولوجيا الآلات والتجهيزات وهذه التكنولوجيا المرتبطة بالمعدات والآلات تستوجب تطوير الكوادر البشرية وهذا لتفادي خلق فجوة ما يبين الثروات الذهنية والمعدات الآلية¹.

2- أسباب الاهتمام بتوفير الخدمات اللوجستية بالموانئ:

2-1 التحديات: هناك مجموعة من التحديات التي استوجبت الاهتمام بالخدمات اللوجستية نوجزها فيما يلي:²

- **عولمة التجارة:** بعدما غزت ظاهرة جميع الميادين الإنتاجية والخدمية، وهذا عن طريق تحرك الاستثمارات والسلع عبر ربوع العالم بغية تحقيق أكبر عائد والتقليل من المخاطر مما استوجب ضرورة اتخاذ قرارات لها صلة تامة باللوغستيات لتحديد الموقع المرافق؛

- **الثورة المعلوماتية:** ويقصد بها وفرة المعلومات اللوجستية المتكاملة لإظهارها للعملاء في الوقت المناسب وذلك عن طريق استخدام تكنولوجيا المعلومات من أجل تبادل المعلومات وهذا باستعمال البريد الإلكتروني.

- **التحالفات الاستراتيجية:** مثلما توجد تكتلات دولية بين الدول ظهرت تحالفات صناعية بين الشركات من أجل بناء علاقات طويلة الأجل ومن أجل الهيمنة والتغلغل أكثر في الأسواق العالمية.

- **الاندماج والاستحواذ:** يقصد به إعادة هيكلة وتنظيم الشركات فالمشاريع الكبيرة تستوجب إعادة التصميم لكل ما يتعلق باللوغستيات لوجستيات داخلية، الإنتاج، لوجستيات خارجة وهذا مع ما يتناسب مع حجم الشركة وأهدافها.

2-2 مظاهر القوة والضعف في الموانئ: يمكن إدراج عوامل القوة والضعف في الجدول المرفق:

الجدول رقم (02-10): مظاهر القوة والضعف في الموانئ

مظاهر القوة	مظاهر الضعف
خدمات اللوجستيات	أمن الميناء
الأنظمة الحديثة لتبادل المعلومات	تجهيزات الأمن بمحطات التداول
ارتفاع كفاءة فريق العمل	رسوم ومصاريف الميناء
التسهيلات الحديثة لتداول الحاويات	الإجراءات الجمركية
	نوعية تسهيلات التراكي

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد سمية بدوي، اقتصاديات وإنشاء وتطوير تشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، كلية التجارة جامعة الإسكندرية، 2003، ص 15.

¹ سمير معوض، اللوجستيات والنقل الدولي متعدد الوسائط، مجلة أنترنشيونال، 2001، ص 10.

² خواسك محمد سعد وآخرون، الدور اللوجستي ومدى تأثيره في عملية تطوير الأداء بالموانئ، مجلة البحوث التجارية، جامعة الزقازيق، المجلد 31، العدد 1.2، 2009، ص 376.

2-3 عوامل التحكم في مستويات أداء الميناء:¹

- مواقع الأسواق التي تنتقل البضاعة منها وإليها،
- نوع وكمية البضائع المتداولة؛
- طبيعة حلقات الربط بين لموانئ والمناطق الخلفية؛
- الإجراءات الجمركية، وكذا رسوم التداول؛
- الخدمات المقدمة في الترانزيت؛
- الإجراءات الأمنية؛
- مستوى الأداء التشغيلي وساعات العمل الذي يقضيها العامل بالميناء؛
- عدد الأرصفة والتسهيلات الموجودة بها؛
- معدلات مناولة الحاويات وتكنولوجيا تداول هذه الأخيرة؛
- أنظمة المعلومات والقوانين الداخلية به؛
- طاقة الميناء وسرعة دوران السفينة.

3- كيفية تكميم وقياس الخدمات اللوجستية ومدى فعاليتها: بعد توسع نطاق الخدمات اللوجستية داخل الموانئ كان ولا بد من تحديد معايير لطرق قياس جودة هذه الخدمات خاصة بعد ظهور منظمة التجارة العالمية. وبهذا الصدد تم فتح إدارة مستقلة من أجل قياس جودة وكفاءة الخدمات اللوجستية المقدمة من طرف الميناء وهذا عن طريق إدراج برامج وتصاميم من أجل مراقبة الأداء وكذا تطوير هذه البرامج مع ما يتواكب والتطور التكنولوجي الرهيب والمتزايد، وهذا من خلال قياس المنفعة لدى العميل ومدى رضاه وكذا ما قد يوفره من ميزة نسبية عن طريق التعامل مع الميناء بدل الموانئ الأخرى.²

كما يتم تقييم أداء اللوجستيات وجودة خدماتها من خلال:³

- القدرة على توفير قواعد بيانات شاملة تحتوي على جميع العملاء الذين يتعاملون مع الميناء والمعلومات المتعلقة بهم؛

¹ سمية بدوي، اقتصاديات وإنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، كلية التجارة، مصر، 2003، ص 16.

² محمد زغلول، إدارة الموانئ، المكتبة الحديثة، مصر، 2001، ص 56.

³ رصاع حياة، مرجع سبق ذكره، ص 93.

- التقييم الدوري والمستمر لجودة الخدمات اللوجستية في الميناء ومقارنتها مع جدوة الخدمات المقدمة من طرف الموانئ الأخرى المتطورة؛
- يجب على المراكز اللوجستية أن لا تغفل عن تحقيق التوازن بين مستويات الأداء ومستويات التكلفة، من خلال تلبية متطلبات العميل وفق معيار الجودة والمرونة السعريّة، بما يضمن تحقيق عوائد مالية للميناء؛
- التطوير المستمر للمعايير التي تحدد جودة الخدمة المقدمة، حيث كان معيار الجودة سابقا يعتمد على قدرة الميناء على تلبية احتياجات العملاء، ولكن الآن يعتمد على القدرة على قياس التطور في الأداء وتحسين الجودة مع مراعاة:
- مميزات ومعايير الخدمة؛
- مدى فعالية العنصر البشري؛
- جودة وكفاءة التكنولوجيا المستخدمة؛
- الهدف المطلوب من تصميم البرامج وتقديم الخدمة.

المبحث الثالث: علاقة الخدمات اللوجستية بالموانئ والبنية التحتية بالتجارة الخارجية

ترتبط الأنظمة اللوجستية والبنية التحتية ارتباطا وثيقا بالتجارة الخارجية وتجد أهمية متزايدة لوصف القدرة التنافسية للبلدان في عالم أصبحت تحكمه العولمة. وتتطلب زيادة التجارة العالمية في الوقت نفسه تقدم في وفرة البنية التحتية وكذا تطور في تكنولوجيات النقل والخدمات اللوجستية النوعية.

المطلب الأول: الدراسات التجريبية للعلاقة بين الخدمات اللوجستية والتجارة الخارجية

نظرا للترابط الكبير والدور المهم الذي تحتله الخدمات اللوجستية في الفكر الاقتصادي الحديث وما تخلقه مؤشراتته على الاقتصاد بشكل عام. فقط اهتم الباحثون والاقتصاديون بدراسة العلاقة السببية بين الخدمات اللوجستية والتجارة الخارجية في العديد من دول العالم وهذا حسب التركيبة الهيكلية لاقتصاد كل دولة.

- كشفت دراسة **halaszovich, S. Lutterman, H, kotzab, T** من جامعة برلين حيث تم تصميم المنهج التجريبي حيث تم استعمال بيانات سنوية متعلقة ب 20 دولة آسيوية خلال الفترة 2006-2014. حيث تم الاعتماد على مؤشرات الكفاءة اللوجستية والجمارك والبنية التحتية. وأظهرت النتائج أن هناك علاقة ذات دلالة احصائية بين الخدمات اللوجستية والتجارة الخارجية، كما تعد البنية التحتية للنقل خاصة جودة

الطرق والموانئ من أهم العوامل التي على الصادرات والواردات... كما أثبتت نفس الدراسة أنه ليس بمقدور الخدمات اللوجستية على جذب الاستثمارات الأجنبية.¹

- كشفت دراسة **محمود مجدي بربري محمد** والمعنونة تحت عنوان **أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في الدول العربية** حيث بينت الدراسة الدور الهام الذي تلعبه الخدمات اللوجستية في اقتصادات جميع الدول والتي تهدف إلى تحسين معدلات نموها الاقتصادي وهذا من خلال زيادة صادراتها. حيث بينت نتائج الدراسة والتي شملت مجموعة من الدول العربية أن الخدمات اللوجستية تؤثر إيجاباً على الانفتاح التجاري المعبر عنه في نسبة مجموع الصادرات والواردات من الناتج المحلي الإجمالي رغم اختلاف الهياكل الاقتصادية للدول محل الدراسة. وهو ما يبرز الدور الرئيسي والفعال للقطاع اللوجستي في حركة التجارة الخارجية.²

- كشفت دراسة **Petra Adelajda Zaninovic** والتي كانت معنونة ب **آثر الأداء اللوجستي على التجارة الدولية: الاتحاد الأوروبي**. حيث ركزت الدراسة على انخفاض التعريفات التجارية منذ اتفاقية الجات اللوجستية. حيث يرى أن أحد أهم الحواجز التجارية الغير جمركية هي الخدمات اللوجستية، فالتجارة الخارجية تعتبر الخدمات المتعلقة بنقل البضائع إلى الأسواق ذات أهمية كبيرة بالنسبة للاقتصاديات. حيث تم التوصل إلى أن مؤشر الخدمات اللوجستية يؤثر على التجارة الخارجية بشكل غير متجانس وهذا راجع لطبيعة الهياكل الاقتصادية وكذا عند النظر في التجارة في مجموعات مختلفة من السلع المتجانسة.³

- كشفت دراسة **Younes Abara** تحت عنوان **تأثير الأداء اللوجستي على حجم التجارة الخارجية بجامعة إسطنبول بتركيا**. تم الاعتماد على مؤشر **Lpi** وحجم التجارة الخارجية انطلاقاً من بيانات البنك الدولي حيث تم التوصل بعد تحليل النتائج إلا أن الأداء اللوجستي يؤثر على حجم التجارة الخارجية وله دلالة إحصائية عالية أي يمكن القول إن القدرة اللوجستية لبلد ما تؤدي إلى زيادة حجم التجارة الخارجية.⁴

¹ Daniel hellstron and tilo halaszavich, **the impact of logistics on international trade investment fmows**, NOFOMA 2017 , vol 8. NO 9 , june 2017.p08

² محمود مجدي بربري محمد، **أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في الدول العربية**، مجلة البحوث الإدارية، المجلد 41، العدد 3، مصر، 2023. ص 09.

³ Petra adelajda zaninovic and helga pavlic skender, **the effects of logistics performance on international trade:EU15 VS CEMS, economic research-EKONOMSKA ISTRAZIVUNJA**, vol.34, NO. 1 ? 2021.p 10

⁴ Younes abara, **the impact of logistics performance on foreign trade**, journal of industrial policy and technology management, vol. 4, NO. 2 ? 2021.p12.

- كما كشفت دراسة الباحثين الصينيين chao zhan, chong wong والتي مست مقاطعة سيتشوان والتي اعتمدت على نموذج VAR حيث بينت نتائج الدراسة انه توجد علاقة توازن طويلة المدى بين صناعة الخدمات اللوجستية والتجارة الخارجية في مقاطعة سيتشوان. أي ان كل متغير يكمل الآخر، إضافة إلى ذلك فإن زيادة العرض اللوجستي له تأثير معزز على تنمية التجارة الخارجية في مقاطعة سيتشوان، لكن تأثيره ليس بنفس جودة تأثير الطلب اللوجستي.¹

- كشفت دراسة Yekini Ojenya, Seyed Mohammadreza Ghadiri بكلية النقل والخدمات اللوجستية بجامعة ماليزيا، والتي ناقشت ورقتهم البحثية التركيب التلوي لتأثير اللوجستيات على التجارة الخارجية حيث تم تحليل حوالي 20 ورقة بحثية من أجل مراقبة النتائج التي تم التوصل إليها حيث تبين أن توفر واتساق البنية التحتية المادية والخدمات اللوجستية الفعالة كلها لها تأثير كبير على الأداء التجاري والقدرة التنافسية للدول... وعليه يستوجب للشركات المصدرة تطوير أنظمة لوجستية عكسية مع التركيز على الاستدامة في هذا القطاع.²

- بينت دراسة Zhenyu Jiang, Yaohua Wu والتي تناولت تأثير اللوجستيات الدولية على أبحاث التجارة الدولية بناء على التحليل التجريبي للبيانات للفترة 1995-2014 في مقاطعة شاندونغ. اظهر النتائج عن وجود تكامل مشترك مستقرا على المدى الطويل، كما أن العلاقة السببية أحادية الاتجاه بين إنتاجية البضائع في الميناء وكمية التصدير والاستيراد وآلية التوجيه المتخلفة عن الخدمات اللوجستية. مما ينبغي على الحكومة ان تولي اهتماما لتعزيز تأثير الخدمات اللوجستية الرئيسية على التجارة الدولية.³

- أظهرت نتائج دراسة Cristian Di Cosco تأثير الخدمات اللوجستية على الصادرات، أن جودة الخدمات اللوجستية تلعب دورا أساسيا في تسهيل التجارة الدولية. تم في هذه الورقة البحثية دراسة تأثيرات الأداء

¹ Chao zhan and chong wang, **study on the relationship between logistics industry and forgein trade in sichuan based on var model**. Avances in economics, business and management research AEBMR , vol. 62,2018. P7.

² Yekini ojenya salawu and seyed mohammadreza ghadiri, **A meta – synthesis of trade logistics influence on international trade**, african journal of business management, vol. 15. NO. 10 , october 2021.p05.

³ Zhenyu jiang and yaohwa wu, **the impact of international logistics to the international trade reseearch based on an empiricial analysis of the data in 1995-2014 in shandong province**, ICTTE, vol. 124. 2017.p08.

اللوجستي على صادرات الدول. وكشفت النتائج عن وجود علاقة ايجابية وذات دلالة احصائية للأداء اللوجستي العام على صادرات الدول.¹

المطلب الثاني: الدراسات التجريبية للعلاقة بين البنية التحتية والتجارة الخارجية

يعتبر أمر تطوير البنية التحتية أمرا بالغ الأهمية لأي اقتصاد مهما كانت مركباته خاصة ما يتعلق بتحقيق التكامل التجاري الدولي.

- كشفت دراسة مدى الترابط التجاري الإقليمي رابطة دول جنوب شرق آسيا ASEAN وارتباطها بالبنية التحتية للفترة الممتدة 1990-2018 باستخدام تحليل شبكة التجارة وطريقة التأثير الثابت للوحة. حيث أظهرت النتائج عن وجود تكامل إقليمي قوي في المنطقة، كما بينت نتائج الدراسة عن وجود علاقة قوية بين مؤشر البنية التحتية والتجارة الخارجية.

- كما بينت دراسة Faheem Ur Rehman وآخرون والتي عنونت تحت عنوان هل البنية التحتية القطاعية المرتبطة بالتجارة تجعل الصادرات الصينية أكثر تطورا وتنوعا. حيث تم استخدام طريقة DYS-ARDL وهي نسخة موسعة من NARDL وARDL أوضحت نتائج الدراسة عن وجود علاقة قوية على المدى الطويل والقصير بين البنية التحتية وحجم الصادرات الصينية.²

- أثبتت دراسة Mehmet Guney Celbis للعلاقة بين البنية التحتية والتجارة عن طريق التحليل التلوي، والتي أسفرت نتائج دراسته أن الزيادة بنسبة 1% في البنية التحتية يزيد حجم الصادرات بنسبة 0.5% وتزداد حجم الواردات ب 0.3% وغالبا ما تكون هذه المرونة أكبر بالنسبة للبلدان النامية.

- وفي دراسة أخرى Spiros Boughas للبنية التحتية وتكاليف النقل والتجارة، حيث تناولت هذه الورقة البحثية دور البنية التحتية في نموذج التجارة الثنائية مع تكاليف النقل، أين أظهرت نتائج الدراسة على وجود علاقة إيجابية بين مستوى البنية التحتية وحجم التجارة.³

- أظهرت دراسة Faheem Ur Rehman عن الدور الذي تلعبه البنية التحتية على زيادة الصادرات وتقليل العجز التجاري، حيث اهتمت الورقة البحثية بمدى تأثير البنية التحتية على المدى القصير والطويل على العجز التجاري والصادرات في بلدان مختلفة من جنوب شرق آسيا، خلال الفترة 1990-2017، باستخدام

¹ Cristian di cosco, **the impact of logistics on exports.**

² Faheem ur rehman and author, **does trade related secotral infrastructure make chinese exports more sophisticated and diversfied. P15**

³ Spiros boughas and author, **infrastructure, transport costs and trade.** Journal of international economics, vol. 47, No. 1999, 1997.p03

تقنيات تقدير المجموعة المتوسطة PMG والتكامل المشترك. أكدت النتائج على وجود تأثير كبير طويل المدى للمؤشرات الإجمالية والفرعية للبنية التحتية مثل النقل والاتصالات على العجز التجاري و التصديري وتشير النتائج إلى أن البنية التحتية تعزز الصادرات بشكل إيجابي بينما تؤثر سلبا على العجز التجاري.¹

- دراسة Jang Ping Thia حول ضعف البنية التحتية على تحرير التجارة، حيث أثبتت الدراسة إلى أن ضعف البنية التحتية كما ونوعا في الاقتصاديات النامية يساهم في زيادة العجز التجاري، لذا يجب تطوير البنية التحتية جنبا إلى جنب مع تحرير التجار.²

- أثبتت دراسة Ismail, Normaz Wana ; Mahyideen, Jamilah Mohd تحت عنوان تأثير البنية التحتية على التجارة والنمو الاقتصادي في اقتصاديات مختارة في آسيا. والتي أعطت قيمة للبنية التحتية والدور الفعال الذي تلعبه في تسهيل التجارة. وقد بينت النتائج أن التحسينات في البنية التحتية خاصة المتعلقة بالنقل أي كثافة شبكة الطرق والنقل الجوي والسكك والموانئ أدت إلى زيادة التدفقات التجارية. كما عززت البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال ICT التجارة.

- كما بين دراسة اهتمت بدراسة دور البنية للنقل في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر عبر رابطة أمم جنوب شرق آسيا للمؤلف Jeanne Margaret وآخرون. والتي بينت الدور الكبير لمشاريع الاستثمار في البنية التحتية في جلب الاستثمار الأجنبي المباشر والتي سلطت الضوء في بعض الجوانب كذلك عن القيمة الكبيرة لمشاريع البنية التحتية في زيادة تدفقات التجارة الخارجية.

- كما أجريت دراسة معنونة تحت عنوان: التحقيق في التأثير المتزامن للبنية التحتية والعوامل الجغرافية على التجارة الدولية: أدلة من الاقتصاديات الآسيوية للمؤلف Huizhen Mao وآخرون للفترة الممتدة بين 2004-2020 حيث أثبتت هذه الدراسة ان البنية التحتية وكذا الجغرافيا من المكونات الرئيسية للتجارة الدولية. كما كشفت الدراسة أن البنية التحتية لها تأثير كبير وإيجابي على التجارة.³

- بينت الدراسة التي قام بها Kone Ibouangra وآخرون، والتي تناولت تطوير البنية التحتية كمحرك لتحرير التجارة في مبادرة الحزام والطريق في البلدان الإفريقية دراسة حالة كينيا. امتدت فترة الدراسة من 1980-2021

¹ Faheem ur rehman and author, **Does infrastructure increase exports and reduce trade deficit ? Evidence from selected south asian countries using a new global infrastructure index**, journal of economic structures, vol. 09, No. 10, 2020.p09

² Anne ong lopez and hang ping thia, **is poor infrastructure affecting trade liberalization ?**, asian infrastructure investment bank AIIB, 2020.p18.

³ Huizhen Mao, **investigating the simultaneous impact of infrastructure and geographical factors on international trade: Evidence from asian economies**, heliyon, vol.10, 2024.

باستخدام طريقة الانحدار الذاتي والتأخيرات الموزعة ARDL تم تسليط الضوء على أنواع مختلفة من البنى التحتية خطوط السكك، الطرق المعبدة... كما كشفت النتائج أن المؤشرات التي حددت للبنية التحتية يحسن معدل التجارة الخارجية لكينيا على المدى الطويل. كما أنه لم يتم العثور على علاقة هامة على المدى القصير.¹

- وقامت دراسة أمريكية، والتي تمحورت حول تأثير البنية على التجارة في بلدان أمريكا اللاتينية في المدى القصير والطويل لـ Luiz Valdemir, Andre Flípe Zago والتي بينت دراستهما أن البنية التحتية تلعب دورا هاما في التجارة الدولية. فهي لا توضح فقط تكاليف التجارة فحسب، بل أيضا آثارها على النمو والتنمية الاقتصادية.

واهتمت الدراسة بتقدير تأثير البنية التحتية على التجارة في دول أمريكا اللاتينية على المدى الطويل والقصير باستخدام نموذج الجاذبية بناء على بيانات اللوحة للفترة 2006-2013 لعينة من الشركاء التجاريين الرئيسيين ما مجموعه 74 دولة باستخدام المتغير الوهمي للمربعات الصغرى واحتمالية بواسون الزائفة القصوى. وأظهرت النتائج أن البنية التحتية العامة وموانئ المصدرين أثرت على التجارة بشكل إيجابي على المدى القصير. على المدى الطويل تعد التحسينات في البنية التحتية الشاملة لكل من البلدان المصدرة والمستوردة وميناء البلد المستورد هي العوامل الأكثر أهمية في تحقيق ذلك.²

¹ Kone Ibouanga and author, **infrastructure development as a drive of trade liberalization in the belt and road initiative african countries: A case study from kenya**, Asian journal of empiricil Research, vol.14, NO.1 , 2024.

² Luiz valdemir ribas, andre filipe zago, **the influence of infrastructure on trade in iatin american countries in the short and long run**, encontro nacional de economia area 10: economia regional e urbana.

خلاصة الفصل:

اللوجستيات هي بمثابة فن وعلم لإدارة تدفق البضائع والمعلومات من منطقة إنتاجها وصولاً إلى منطقة الاستهلاك. وهي بمثابة الحلقة التي كانت مفقودة لربط التجارة الخارجية مع منظومة خدمات الميناء... وباستكشافها والتحكم فيها تم خلق تكامل يتجسد في بناء اقتصاديات وطنية قادرة على خلق تنافسية اقتصادية عالمية. كما أنه من خلال دراسة واستكشاف العديد من الدراسات المهمة بمجال اللوجستيات وعلاقتها بالتجارة الخارجية فقد أثبت جل الدراسات التي تمت أن الخدمات اللوجستية لها تأثير إيجابي على زيادة حجم المبادلات التجارية الخارجية وكذا تحسين معدلات التدفقات الناتجة عنها وهذا من خلال الدلالة الاحصائية الموجبة لجميع المؤشرات المعبرة عن العلاقة بين اللوجستيات والتجارة الخارجية.

كما تبين كذلك من خلال هذا الفصل أن تطوير جودة البنية التحتية كما ونوعاً له تأثير إيجابي على مؤشرات التجارة الخارجية على المدى القصير والطويل.

الفصل الثالث: دراسة قياسية
تحليلية لأثر البنية التحتية
والخدمات اللوجستية للموانئ
البحرية على التجارة الخارجية في
الجزائر خلال الفترة 1990-
2020.

تمهيد:

تعد البنية التحتية للموانئ والخدمات اللوجستية المتعلقة بها من الدواعم الرئيسية في تحسين حركة التجارة الخارجية لا سيما للدول ذات الطابع الريعي أو الدول المهتمة بتنويع صادراتها. وفي هذا الصياغ تلعب الموانئ دورا مهما في تعزيز القدرة التنافسية للمنتجات المحلية، سواء من خلال التقليل من التكاليف (الزمنية والمالية) والتقليل من المشاكل الإدارية من خلال منظومة لوجستية قوية مما ينعكس إيجابا على حجم المبادلات التجارية الدولية. واستنادا على أهمية هذا القطاع يسعى هذا الفصل إلى تقديم دراسة مزدوجة ، تحليلية وقياسية، لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ على التجارة الخارجية في الجزائر، سيتم في هذا الصدد تحليل بعض المؤشرات لمتغيرات المستقلة والمتغير التابع خلال فترة الدراسة المحددة بغية إبراز العلاقة المحتملة بين المتغيرات قصد الدراسة. ومن جهة أخرى يتم الاعتماد على أدوات الاقتصاد القياسي (نموذج ARDL) من أجل اختبار هذه العلاقة كما تحديد طبيعتها في الأجلين الطويل والقصير.

أين تم التطرق للمباحث التالية:

المبحث الأول: قراءة تحليلية لواقع البنية التحتية والخدمات اللوجستية في الجزائر؛

المبحث الثاني: دراسة تحليلية في واقع التجارة الخارجية في الجزائر؛

المبحث الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ على التجارة الخارجية في الجزائر.

المبحث الأول: قراءة تحليلية لواقع البنية التحتية والخدمات اللوجستية في الجزائر

تعتبر البنية التحتية لأي اقتصاد الإطار المادي والتنظيمي الذي تبني عليه الأنشطة الاقتصادية، كما تلعب الخدمات اللوجستية دورا بارزا في الاقتصاديات الحديثة. كما يعد التكامل بين البنية التحتية والخدمات اللوجستية شرطا ضروريا لتعزيز القدرة التنافسية وتحسين الكفاءة التشغيلية داخل أي منظومة.

المطلب الأول: تقديم أهم الموانئ الجزائرية

تشهد العديد من الدول النامية ومنها الجزائر مشاكل حمة في موانئها خاصة ما يتعلق بالبنية التحتية، فالموانئ اليوم أصبحت تمثل شريان الاقتصاد خاصة التجارة الخارجية التي تمثل عصب حياة الدول في الوقت الراهن.. والتي يمثل النقل البحري نسبة هائلة. مما يمنح الموانئ أهمية قصوى من الناحية الاقتصادية، فهي الحلقة الرئيسية للتجارة الخارجية.

أولاً- تقديم ميناء الجزائر

سنعمد في هذا الجزء على اعطاء صورة شاملة حول ميناء الجزائر

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

1- نظرة حول ميناء الجزائر: يعتبر الميناء من بين أقدم الموانئ على الصعيد العالمي وهو أهم الموانئ الجزائرية تبلغ مساحته الإجمالية 126 هكتار، يقع على مرفأ طبيعي وفر له الحماية من تقلبات الطقس، يقع بالجزء الشمالي الغربي لخليج الجزائر¹. تم افتتاح الميناء للحركة في سنة 1998². يسير الميناء من ثلاث مؤسسات رئيسية:

- **شركة Entrprise Portuaire ALGER EPAL:** تعد هذه الشركة هي المسرة لميناء الجزائر ولعديد الموانئ بالوطن.

- **المؤسسة الوطنية للنقل البحري:** تعمل على تسيير رصيف الميناء المختص في حركة المسافرين غير الخطوط البحرية ذات الكثافة في حركة الأفراد، كما يسير كذلك عدة خطوط بحرية أقل كثافة.

- **الشركة الجزائرية للملاحة:** تسهر على عمل المرفأ بشكل كلي، وظيفتها الرئيسية توجيه ومتابعة دخول السفن إلى المرفأ³.

2- خصائص ميناء الجزائر:

يحتوي ميناء الجزائر على مجموعة من الخصائص، مما جعله ذو أهمية بالغة في الاقتصاد الجزائري عبر التاريخ:

- يمتد على مسافة 16 كم من الجزائر الوسطى إلى غاية بلدية بلوزداد؛
- يحتوي على قناة مائية عمقها 30 متر، مما يسمح له باستقبال السفن العملاقة؛
- طول أرصفة الشحن 76 متر، مما يجعله ميناء تجاري بامتياز؛
- التحديثات التي شهدتها التوسيعات جعلته يحتوي على مساحة تخزين تقدر ب 282 ألف متر مربع؛
- كما يحتوي الميناء على مرافق وبنية تحتية مكتملة للمحطة الرئيسية؛
- ورشة لصيانة السفن بمساحة إجمالية تقدر ب 2000 متر مربع؛
- في جانب الحماية يمتلك الميناء حواجز كاسرات الأمواج تبلغ مسافتها حالياً 2.6 كم، كما يحتوي كذلك على 5 سدود اصطناعية بطول 6 كم.

ثانياً- تقديم ميناء بجاية

¹ وهيبه الوهاب، الحاج العمري، الآثار الاقتصادية لتنمية وتحديث الموانئ دراسة تحليلية استشرافية لحالة ميناء الجزائر للفترة 2000-2023، مجلة الاستراتيجية والتنمية، المجلد 14، العدد 02، 2024، ص 140.

² تاريخ الاطلاع 2025/02/18 الساعة 14:34 <https://tijareti.com/algerian-ports/>

³ وهيبه الوهاب، الحاج العمري، المرجع السابق، ص 140.

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

يعد ميناء بجاية من أبرز الموانئ الجزائرية لما يقدمه من خدمات تجارية هامة كما يمتلك موقعا استراتيجيا مما جعله نقطة وصل حيوية بين الجزائر ودول العالم والدول الأوروبية بشكل خاص.

تبلغ مساحة الميناء 79 هكتار بمساحة تخزين تقدر ب 422000 متر مربع، بمساحة مغطاة تقدر ب 17500 متر كما يحتوي على 23 رصيف بطول إجمالي قدر ب 3235 م موزعة على النحو الآتي:

- 16 رصيف لسفن البضائع العامة؛

- رصيف لنقل الغاز؛

- رصيف لنقل المركبات؛

- 3 مراس لنافلات النفط.

كما يحتوي الميناء على ثلاثة أحواض¹:

- حوض الميناء الأمامي: تبلغ مساحته الإجمالية 75 هكتار بعمق 13.5 متر، مختص في التعامل مع ناقلات النفط؛

- حوض الميناء القديم: بمساحة 26 هكتار وبعمق يتراوح ما بين 6 و 8 م.

- حوض الميناء الخلفي: تبلغ مساحته 55 هكتار بعمق 12.5 م.

ثالثاً- تقديم ميناء عنابة

يعد ميناء عنابة أحد أهم الموانئ الوطنية وأكثرها نشاطا لما يلعبه من دور هام في النشاط الاقتصادي من خلال ترقية عمليات التبادل الدولي.

1- نظرة حول ميناء عنابة:

يعتبر هذا الميناء من بين الموانئ التجارية العشرة في الجزائر، ويعتبر ذو قيمة في التبادل الدولي نظرا لموقعه الجغرافي، كما يعتبر الميناء الأول في الجزائر من حيث الصادرات خارج قطاع المحروقات. تبلغ مساحة الميناء 130 هكتار بمساحة تخزين تقدر ب 24750 متر مربع، بمساحة رصيف تبلغ 3680 متر مربع مقسمة على 22 رصيف تجاريا، كما يمتلك الميناء ثلاثة أحواض ومدخل واحد².

¹ مدان أوراغ، جمال بونلجة، الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية ودورها في تفعيل التبادل التجاري الدولي - دراسة حالة ميناء بجاية 2021-2022، مجلة أرواح للدراسات الاقتصادية والإدارية، المجلد 07، العدد 01، 2024، ص 22.

² وليد حفاف، دور الخدمات اللوجستية البحرية في تنشيط التجارة الخارجية: دراسة حالة ميناء عنابة، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية - جامعة المسيلة، المجلد 17، العدد 02، 2024، ص 260.

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

2- مؤهلات الميناء: يحتوي الميناء على جملة من المؤهلات تجعله من بين أهم الموانئ على المستوى الوطني تتلخص فيما يلي:¹

- احتواءه على قاعدة صناعية على أبواب الميناء؛
- تنوع البنية التحتية متعددة الوسائط توفر نفوذا جيدا للمنطقة؛
- وجود مرافق مناولة متخصصة؛
- محطة حاويات تبلغ مساحتها 10 هكتار تحتوي على جميع المرافق اللازمة؛
- المساحات المفتوحة والمناطق التجارية للتخزين، وهي مصدر لرسم لدولة مختلفة.

رابعاً- تقديم ميناء وهران

يعتبر ميناء وهران من أهم الموانئ في البحر الأبيض المتوسط ومن أكثر الموانئ حركة وهو الواجهة البحرية لأحد أكبر المدن الجزائرية ويتميز بموقع جغرافي استراتيجي.

1- نظرة شاملة حول ميناء وهران: يوجد ميناء وهران في الجهة الغربية للبلاد يقع الميناء يقع على بعد 400 كم عن الجزائر العاصمة، تبلغ مساحته الإجمالية 194 هكتار، يضم 7 أحواض بمساحة 122 هكتار، يبلغ طول الأرصفة 4470 م بمعدل 23 رصيف منها 16 رصيف قيد العمل، يبلغ عمق المياه به ما بين 8 إلى 13 م ويحتوي على بوابة واحدة من الجذمة الشرقية بعرض 150م وبعمق 25م، كما يحتوي على حواجز للأمواج،

- الحاجز الشمالي: بطول 2800 م.

- الحاجز الشرقي: بطول 500م.

2- الأحواض بميناء وهران: يحتوي الميناء على 7 أحواض موزعة على مساحات مختلفة كما يوضحه الجدول المرفق:

الجدول رقم (03-01) الأحواض بميناء وهران

العدد	الحوض	المساحة
01	أرزويو	25 هكتار
02	مستغانم	18 هكتار
03	تنس	13 هكتار

¹ متاح على الموقع: <https://annaba-ports.com/> ، تاريخ الاطلاع 18/02/2025 الساعة 16:18.

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

04	سكينة	40 هكتار
05	بني صاف	4 هكتار
06	غزوات	5 هكتار
07	بجاية	17 هكتار

المصدر: مؤسسة ميناء وهران EPO

كما يمتلك الميناء محطة بحرية بمساحة 10.5 متر مربع وعمق المياه بها ما بين 8 إلى 9 متر وبها:

- بوابتين.
- مرسى 02.
- كما تملك 08 ماسح ضوئي للأمتعة.
- ناقل للأمتعة 01.
- 3- معدات التداول والمناولة بالميناء:

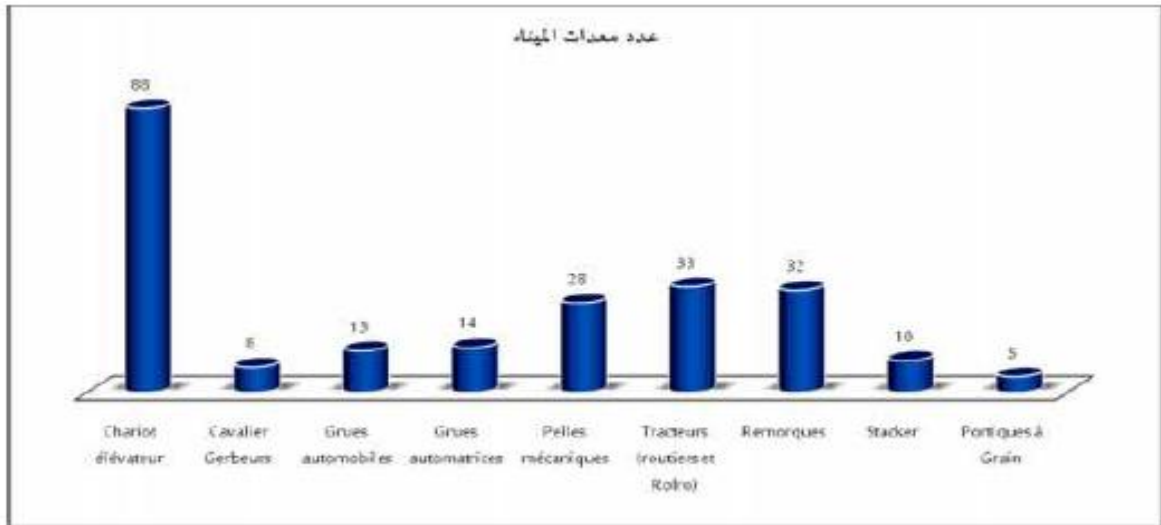
الجدول رقم (03-02): معدات التداول والمناولة بالميناء

معدات الميناء	عددتها	سعة الحمولة بالطن
رافعات لشوكة	88	42
	8	60
	13	38
	14	0
	28	20
	33	60
حزازات رورو	32	0
مقطورات	10	0
	5	0

المصدر: بالاعتماد على مؤسسة ميناء وهران.

يظهر من خلال الجدول أن مستوى تجهيز الميناء جيد من حيث العدد الإجمالي للمعدات خاصة عتاد الرفع الخفيف كالعربات الشوكية، إلا أنه يوجد تفاوت بين المعدات: فبعض الأنواع الأساسية متوفرة بكثرة بينما معدات الحاويات المتقدمة مثل stacker قليلة مما قد يؤثر على مردودية مناولة الحاويات في وقت الذروة.

الشكل رقم (03-01): يوضح معدات التداول والمناولة بميناء وهران.



المصدر: بالاعتماد على مؤسسة ميناء وهران.

المطلب الثاني: تحليل الخدمات اللوجستية لأهم خمسة موانئ في الجزائر

تُعد الموانئ الجزائرية مراكز استراتيجية لحركة التجارة الخارجية، حيث تلعب دورًا حيويًا في تسهيل عمليات الاستيراد والتصدير. سنركز في هذا التحليل على أهم خمسة موانئ في الجزائر من حيث النشاط التجاري والخدمات اللوجستية، وهي:

- ميناء الجزائر؛

- ميناء وهران؛

- ميناء بجاية؛

- ميناء عنابة؛

- ميناء سكيكدة.

سنقدم جداول تحليلية تتضمن حركة الحاويات، حجم البضائع، مدة بقاء السفن، والكفاءة اللوجستية لكل ميناء خلال الفترة 2000-2019.

أولاً- حجم البضائع المتداولة كمؤشر يعكس الخدمات اللوجستية

نلاحظ من خلال الجدول الذي يمثل حجم البضائع المتداولة في أهم 5 موانئ جزائرية أن هناك تحسن على مستوى حجم البضائع المتداولة في كل الموانئ على طول فترة الدراسة، حيث عرف ميناء الجزائر أعلى نسبة تداول

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

له سنة 2019 بقيمة 20 طن، وهذا راجع إلى الموقع الاستراتيجي له كونه يمثل القلب النابض والعمود الفقري اقتصاديا وهو بمثابة بوابة الجزائر على العالمي الخارجي، كما شهدت أغلب الموانئ تطورا ملحوظا في حجم المبادلات وهذا بسبب التحديثات التي شهدتها هذه الأخيرة سواء فيما يتعلق بالخدمات اللوجستية وكذا الاستثمارات الموجهة لقطاع البنية التحتية في الموانئ التي تشهد ارتفاعا ملحوظا في السنوات الأخيرة ناهيك عن تنوع الجزائر في صادراتها مما يزيد الحركية في حجم المبادلات الدولية....

- ميناء الجزائر هو الأكثر نشاطاً من حيث حجم البضائع بسبب موقعه الاستراتيجي في العاصمة.

- ميناء وهران يشهد نمواً مطرداً بسبب التوسع في الخدمات التجارية واللوجستية.

- ميناء بجاية وعنابة وسكيكدة تحقق نمواً تدريجياً لكنها لا تزال أقل نشاطاً من الموانئ الكبرى.

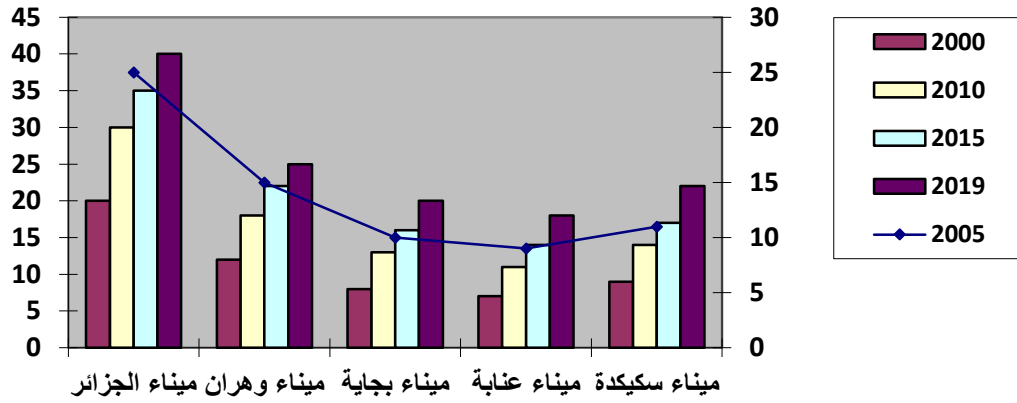
الجدول رقم (03-03): حجم البضائع المتداولة في أهم 5 موانئ بالمليون طن

ميناء سكيكدة	ميناء عنابة	ميناء بجاية	ميناء وهران	ميناء الجزائر	السنة
9	7	8	12	20	2000
11	9	10	15	25	2005
14	11	13	18	30	2010
17	14	16	22	35	2015
22	18	20	25	40	2019

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على معطيات كل ميناء.

يمثل الجدول دليلاً واضحاً على التطور الملحوظ في حركة الموانئ الجزائرية خلال العقدين الأخيرين مما يعكس التحسن الكبير والمستمر في القدرات اللوجستية والبنية التحتية كما يبين كذلك تنوع الأدوار بين الموانئ (تجارية طاغوية صناعية) مما ينعكس إيجاباً على رفع حجم المبادلات التجارية الجزائرية.

الشكل رقم (03-02): حجم البضائع المتداولة في أهم 5 موانئ



المصدر: بالاعتماد على معطيات كل ميناء.

ثانياً- عدد الحاويات المتداولة في الموانئ الجزائرية

بلغ عدد الحاويات المتداولة في سنة 2019 ما قيمته 1000000 بميناء الجزائر وهو ما يعكس قيمة هذا الميناء باعتباره المحور الرئيسي للمبادلات التجارية في الجزائر، وهذا راجع سواء إلى حجم الميناء والمرافق المتواجدة به مما تسهل من عملية الشحن والتفريغ على العموم، وكذا ما يحتويه من طرق ربط تعزز من سرعة النقل بين الموانئ والمناطق الصناعية.

- ميناء الجزائر هو الأكثر استخداماً لحاويات الشحن، مما يجعله المحور الرئيسي للتجارة الخارجية.

- ميناء وهران يشهد تحسناً في تدفق الحاويات بسبب قربه من أوروبا.

- الموانئ الأخرى بجاية، عنابة، سكيكدة تشهد نمواً مستمراً ولكن بأقل معدل مقارنةً بالموانئ الكبرى.

من خلال القراءة الأولية تبين أن:

- زيادة الاستثمار في البنية التحتية للموانئ تؤدي إلى تحسين عمليات التداول.

- تحسين الربط الطرقي والسككي يعزز من سرعة نقل الحاويات بين الموانئ والمناطق الصناعية.

الجدول رقم (03-04): عدد الحاويات المتداولة في أهم 5 موانئ بالألف حاوية

السنة	ميناء الجزائر	ميناء وهران	ميناء بجاية	ميناء عنابة	ميناء سكيكدة
2000	400	250	150	120	180
2005	500	300	180	150	220
2010	650	400	250	200	300

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

2015	800	500	320	270	400
2019	1000	600	400	350	500

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على معطيات كل ميناء.

ثالثاً- مدة متوسط بقاء السفن في الموانئ الجزائرية

يتضح من خلال معطيات الجدول ارتفاع معدل متوسط انتظار السفن في المرسى خلال فترة الدراسة 2000-2019 خاصة ميناء الجزائر الذي يعيش ضغطا كبيرا... ويمكن اسناد فترة الانتظار إلى عدة عوامل هو وجود شحنات كبيرة، مقارنة بوسائل النقل المنخفضة كالشاحنات والعربات، وعدم وجود مواقع تخزين كافية بالموانئ الوطنية تسمح باستيعاب الكم الهائل من السلع بكل أنواعها، وقد يكون أكبر سبب أمام فترة الانتظار هو عدم توفر الأرصفة بالكبيرة الذي يسمح بدخول كل السفن، وبعض المشاكل الإدارية المتعلقة بالوثائق الجمركية والتحليل المفروضة على بعض السلع... حيث يبلغ متوسط الانتظار في الموانئ:

- ميناء الجزائر: 5.5..... يوم
 - وهران: 4.5..... يوم
 - بجاية: 3.5..... يوم
 - عنابة: 4..... يوم
 - سكيكدة: 3.74..... يوم
 - ميناء الجزائر لديه أطول مدة انتظار للسفن بسبب الضغط الكبير على الخدمات اللوجستية.
 - الموانئ الأخرى تشهد تحسناً في تقليل وقت انتظار السفن بسبب زيادة كفاءة الخدمات اللوجستية.
 - ميناء بجاية وعنابة وسكيكدة يتميز بسرعة تفريغ وتحميل السفن، مما يعكس جودة الخدمات اللوجستية فيها.
- اتضح من خلال تحليل مؤشر متوسط بقاء السفن في الموانئ:

- الاستثمار في الرقمنة يساهم في تقليل مدة بقاء السفن.
- تحسين كفاءة العمالة وتطوير معدات المناولة قد يقلل من وقت الانتظار.

الجدول رقم (03-05): مدة بقاء السفن في الموانئ بمتوسط الأيام

السنة	ميناء الجزائر	ميناء وهران	ميناء بجاية	ميناء عنابة	ميناء سكيكدة
2000	6	5	4	4.5	4.2
2005	5.8	4.8	3.8	4.2	4
2010	5.5	4.5	3.5	4	3.8

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

2015	5.2	4.3	3.2	3.8	3.5
2019	5	4	3	3.5	3.2

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على معطيات كل ميناء.

رابعاً- تحليل مؤشر كفاءة الخدمات اللوجستية في الموانئ الجزائرية

الجدول رقم (03-06): كفاءة الخدمات اللوجستية مؤشر من 1 إلى 10

السنة	ميناء الجزائر	ميناء وهران	ميناء بجاية	ميناء عنابة	ميناء سكيكدة
2000	5	4	3.5	3.2	3.8
2005	5.5	4.5	4	3.8	4.2
2010	6	5	4.5	4.2	4.5
2015	6.5	5.5	5	4.8	5
2019	7	6	5.5	5.2	5.5

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على معطيات كل ميناء.

يظهر من الجدول أن كفاءة الخدمات اللوجستية في الموانئ الجزائرية حققت نمواً مستمراً خلال الفترة 2000-2019، حيث ارتفعت المؤشرات بشكل ملحوظ في جميع الموانئ، مع حفاظ ميناء الجزائر على الريادة، وتقدم واضح في وهران، في حين عرفت موانئ بجاية وسكيكدة وعنابة تحسناً تدريجياً. وتشير هذه النتائج إلى أن الاستثمارات المينائية وبرامج التحديث كان لها تأثير إيجابي مباشر على تعزيز الأداء اللوجستي للموانئ وتحسين تنافسيتها

المطلب الثالث: قراءة في مؤشرات الخدمات اللوجستية الكلي LPI

نظراً لتزايد حجم المبادلات الدولية في الاقتصاديات الحديثة كان لابد من أدوات كمية لقياس كفاءة الخدمات اللوجستية. ويعد مؤشر الأداء اللوجستي الصادر عن البنك الدولي من بين أهم المؤشرات المعتمدة في عملية التقييم لكفاءة الخدمات اللوجستية والبنية التحتية الداعمة لها.

أولاً- مفهوم مؤشر الخدمات اللوجستية الكلي

تعتبر مؤشرات الخدمات اللوجستية المعتمد من طرف البنك الدولي منذ سنة 2007 والمعروف كذلك باسم تقرير الاتصال من أجل المنافسة، الأداة الأكثر شمولاً من أجل المقارنة لمعرفة مدى ملائمة البلدان لتسهيل التجارة

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

والنقل. فاعتماد هذا المؤشر يمكن من معرفة مواطن القوة والضعف لديها وتحسين جودتها في الأسواق الدولية والعالمية.¹

يعتمد مؤشر الخدمات اللوجستية الكلي على 6 مؤشرات رئيسية في دراسته لموضوع الخدمات اللوجستية²:

1- كفاءة وجودة لخدمات اللوجستية: ويعتمد على كل ما يتعلق بخدمات النقل البري، البحري الجوي، الموانئ والتخزين وإعادة الشحن والتوزيع.

2- جودة وكفاءة عملية التخليص الجمركي: وهي الاجراءات المتبعة على الحدود كمعالجة البيانات، ومكان التخليص والافراج عن البضائع واخضاعها لمعايير المعاينة المتعارف عليها.

3- نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل: وتشمل الموانئ والطرق والسكك الحديدية ومرافق الشحن والتخزين وكذا ما يتعلق بتكنولوجيا المعلومات والاتصال.

4- معدل تكرار وصول الشحنات إلى الشخص المرسل له وفق المدة الزمنية المتوقعة: ويقصد بها توقيت التخليص وسرعة وصول الشحنات إلى الزبائن في الوقت المطلوب.

5- سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.

6- القدرة على المتابعة والتتبع: أي تتبع مسار الشحنات والتأكد من وقت وصولها.

ثانيا- واقع أداء الخدمات اللوجستية حسب مؤشر LPI في الجزائر للفترة 2007-2022

سنحاول اعطاء صورة شاملة وقراءة دقيقة لواقع لخدمات اللوجستية في الجزائر من خلال معطيات وتقارير البنك الدولي للأداء اللوجستي.

1- دراسة تحليلية عامة في أداء الخدمات اللوجستية في المؤشر العام LPI ومؤشر كفاءة عملية التخليص الجمركي CUST:

من خلال مخرجات الجدول المستخلص من التقارير السنوية للبنك الدولي للأداء اللوجستي وتماشيا مع السياسات الحكومية المنتهجة في تحسين مؤشرات الخدمات اللوجستية بالموانئ وتسهيل المعاملات الجمركية انطلاقا من الفترة 2000-2023. فقد حققت الجزائر تطورا ملحوظا مما جعلها تحتل مراتب مشرفة بين دول العالم محتلة

¹ ITF.2015 Drives of Logistics Performance:A Case Study of turkey. In P. OECD Publishing. international Transport From Policy Papers p 154.

² أعمر قريد، سنا خليل، تقييم أداء قطاع اللوجستيك في الجزائر وفق منهجية مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي، مجلة الاقتصاديات المالية البنكية وإدارة الأعمال، المجلد 11، العدد 1، ص 18-19.

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

الترتيب 96 عالميا من حيث جودة الخدمات LPI سنة 2014، كما حققت تحسنا كبيرا في جانب كفاءة الخدمات الجمركية محتلة المرتبة 66 عالميا بقيمة مؤشر 2.73. إلا أن هذه الاحصائيات تبقى بعيدة إذا مل تم مقارنتها بالمعايير العالمية في هذا المجال.

الجدول رقم (03-07): أداء الخدمات اللوجستية في المؤشر العام LPI ومؤشر كفاءة عملية التخليص الجمركي CUST

السنوات	مؤشر الأداء اللوجستي LPI			الخدمات الجمركية CUST		
	القيمة	المتوسط العالمي	أعلى قيمة عالميا	الترتيب العالمي	القيمة	المتوسط العالمي
2007	2.06	2.74	4.19	140	1.6	2.56
2010	2.36	2.87	4.16	130	1.97	2.59
2012	2.41	2.87	4.19	125	2.26	2.66
2014	2.65	2.89	4.17	96	2.71	2.73
2016	2.77	2.88	4.27	65	2.37	2.71
2018	2.45	2.87	4.20	117	2.13	2.67
2023	2.5	3	4.30	97	2.3	2.8

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على التقارير السنوية للبنك الدولي للأداء اللوجستي

2- قراءة في واقع المؤشرات الفرعية للخدمات اللوجستية بالجزائر: سنحاول انطلاقا من التقارير السنوية للبنك الدولي للخدمات اللوجستية تحليل المؤشرات الفرعية للجزائر في مجال اللوجستيات من أجل اعطاء نظرة شاملة وكذا تحديد مكنم القوى والضعف، خاصة اذ ما نظرنا إلى ما انفقته الدولة على هذا الجانب من أجل تطوير وتحسين بنية وخدمات الموانئ الجزائرية من أجل مواكبة التطورات السائرة في مجال الموانئ والتجارة الدولية.

2-1 الكفاءة اللوجستية LOGS:

يوضح الجدول الموالي مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية في الجزائر

الجدول رقم (03-08): مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية في الجزائر:

LOGS	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
قيمة المؤشر	1.92	2.24	2.13	2.54	2.91	2.39	2.2
المتوسط العالمي	2.71	2.76	2.82	2.85	2.82	2.82	3.03

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

الترتيب العالمي	139	129	145	102	59	113	127
-----------------	-----	-----	-----	-----	----	-----	-----

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على التقارير السنوية للبنك الدولي للأداء اللوجستي.

شهد مؤشر كفاءة الخدمات اللوجستية في الجزائر تباين في القيم ليسجل أضعف قيمة له سنة 2007 بقيمة 1.92 وترتيب 139 عالميا، ليشهد بعدها هذا المؤشر تحسن طفيف ناتج عن الاستراتيجيات التي اتبعتها الحكومة في جانب تطوير وتحديث الموانئ ليشهد أفضل قيمة له سنة 2016 حيث قدرت ب 2.91 وترتيب عالمي 59. إلا أن هذه النتائج لا تزال غير مرضية إذا ما قرنت بمستويات الكفاءة العالمية لهذا القطاع.

2-2 مؤشر سهولة ترتيب الشحنات ITRN ومعدل تكرار وصول الشحنات TIME

الجدول رقم (03-09): يوضح سهولة ترتيب الشحنات ومعدل تكرار وصول الشحنات

السنوات	ITRN			TIME		
	القيمة	المتوسط	الترتيب	القيمة	المتوسط	الترتيب
2007	2	2.72	139	2.82	3.17	103
2010	2.7	2.85	98	2.81	3.41	136
2012	2.68	2.83	89	2.85	3.26	116
2014	2.54	2.86	117	3.04	3.25	94
2016	2.8	2.87	77	3.08	3.27	91
2018	2.39	2.83	122	2.76	3.24	124
2023	3	2.93	57	2.6	3.24	117

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على التقارير السنوية للبنك الدولي للأداء اللوجستي.

نلاحظ أن كل مؤشر ITRN و TIME شهدا تذبذبا من حيث القيم على طول فترة الدراسة. لتتصدر قيمته ITRN بين القيمتين 2 و3. وبقراءة شاملة نلاحظ دوما أن قيم المؤشر يقع أسفل المتوسط العالمين مما يعكس حالة عدم الرضى وعدم الوصول الى مستويات جيدة في هذا المجال. نفس الحالة مع مؤشر TIME الذي حقق أعلى معدل له سنة 2016 بمعدل 3.08 وبترتيب 91 عالميا إلا أن قيم هذا المؤشر تقع تحت المتوسط العالمي.

2-3 تحليل مؤشري نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل INFR والقدرة على المتابعة والتتبع Trac:

الجدول رقم (03-10): يمثل احصائيات المؤشرين INFR و Trac في الجزائر

السنوات	INFR			Trac		
	القيمة	المتوسط	الترتيب	القيمة	المتوسط	الترتيب
2007	1.83	2.58	139	2.27	2.73	108
2010	2.06	2.64	122	2.26	2.92	138
2012	2.02	2.77	139	2.46	2.88	114
2014	2.54	2.77	87	2.54	2.9	109
2016	2.58	2.75	80	2.86	2.86	72
2018	2.42	2.72	96	2.6	2.9	103
2023	2.1	2.92	126	2.5	3.05	98

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على التقارير السنوية للبنك الدولي للأداء اللوجستي.

عند تتبع قيم المؤشرين معا على طول فترة الدراسة في الجزائر نلاحظ تحسنا جذريا في قيمة المؤشرين على طول فترة الدراسة. إلا ان الملاحظ ان قيمتها تبقى تحت المتوسط العالمي للمؤشرين. مما يدل أن الجزائر لم تصل بعد إلا مصاف المعايير العالمية في مجال اللوجستيات. وان الدولة تحتاج إلى المزيد من العمل الجبار بغية تحسين موانئها سواء من ناحية البنية التحتية أو الخدمات المقدمة.

2-4 تحليل مؤشر الجاهزية للتكنولوجيا المتقدمة:

الجدول رقم (03-11): تحليل مؤشر الجاهزية للتكنولوجيا المتقدمة في الجزائر

السنوات	المؤشر العام	ICT	الكفاءات	البحث والتطوير	النشاط الصناعي	الحصول على التمويل
2008-2013	0.3	0.1	0.5	0.2	0.3	0.5
2014	2.11	0.24	0.47	0.15	0.27	0.37
2015	0.02	0.26	0.45	0.17	0.27	0.37
2016	0.09	0.26	0.46	0.26	0.31	0.41
2017	0.01	0.3	0.4	0.25	0.3	0.45
2018	0.17	0.27	0.41	0.27	0.3	0.47
2019	0.15	0.27	0.41	0.28	0.31	0.48
2020	0.14	0.28	0.4	0.25	0.3	0.47
2021	0.13	0.27	0.41	0.25	0.3	0.47

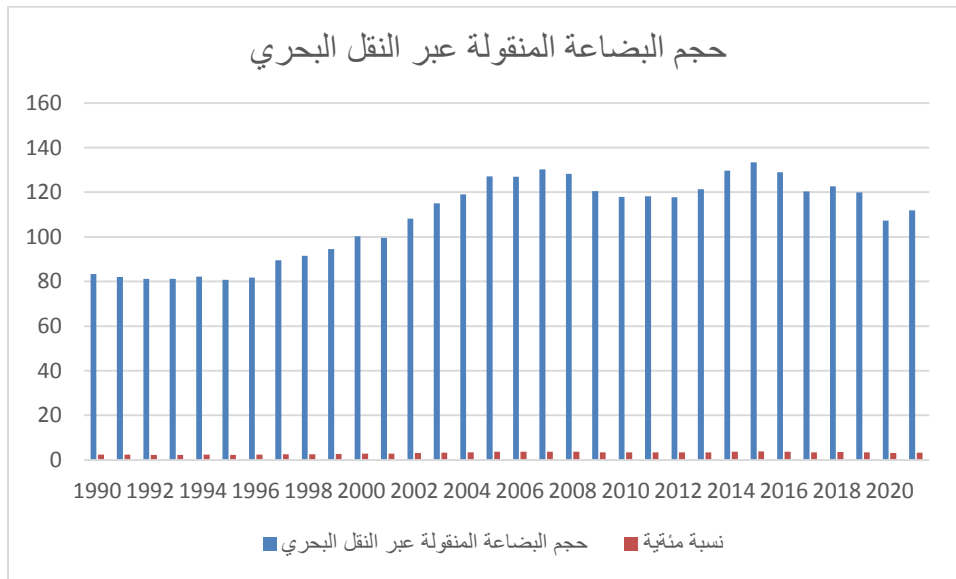
المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على التقارير السنوية للبنك الدولي للأداء اللوجستي.

من خلال ما يبينه جدول أعلاه يتضح أن التقييم التي تحصلت عليه الجزائر من حيث تقييم موانئها في تحسن متسارع ومستمر. وهذا راجع الى الاحتكاك مع الأجانب خاصة شركة موانئ دبي لهذا نرى مؤشر الكفاءات في تحسن مستمر. أما معدل الحصول على التمويل فهو كذلك مرتفع نتيجة التسهيلات الممنوحة من الحكومة للموانئ في الحصول على القروض. زيادة إلى ذلك التوسعات الصناعية في الموانئ الجزائرية.

3-تحليل حجم البضاعة المنقولة بحرا كمؤشر للخدمات اللوجستية:

يشهد قطاع النقل في الجزائر نقلة كبيرة من خلال انجاز كم معتبر من المشاريع من أجل جعل خدماته أكثر كفاءة. سنحاول من خلال الشكل المرفق تحليل حركة البضائع المنقولة بحرا في الجزائر، أين يتبين مع دراسة مقارنة لوسائل النقل أن النقل البحري يعد أهم وسيلة لنقل البضائع في الجزائر، أين نلاحظ تزايد حركة البضائع بشكل كبير ما بين 1995 وسنة 2006 بما يقارب 50%، كما عرفت حركة الموانئ للبضائع المنقولة ما يقارب 130.3 مليون طن سنة 2007، منها 100.8 على شكا بضائع مشحومة و 29.5 بضائع مفرغة ويرجع هذا التحسن الملحوظ إلى استراتيجيات الدولة التي قامت بتحرير قطاع النقل البحري من أجل رفع كفاءته وتعزيز قدرته التنافسية انطلاقا من سنة 2004، كما قامت كذلك سنة 2006 بخصخصة الموانئ الجزائرية. ورغم كل هذه التدابير إلا أن قطاع النقل البحري لا يزال يشهد تأخرا واضحا، بسبب الاعتماد الكلي للاقتصاد المحلي يعتمد على قطاع المحروقات فكل الموانئ الوطنية مخصصة لنقل المحروقات.

الشكل (03-03) : حجم البضاعة المنقولة بحرا



المصدر: بالاعتماد على مخرجات الديوان الوطني للإحصائيات. بالاعتماد على ديوان البحرية التجارية والموانئ.

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

المطلب الرابع: قراءة لبعض الاحصائيات المتعلقة بالبنية التحتية للموانئ في الجزائر

تلعب البنية التحتية للموانئ دورًا رئيسيًا في دعم التجارة الخارجية وتعزيز القدرة التنافسية للاقتصاد الوطني. استثمرت الجزائر بشكل كبير في تحديث وتطوير موانئها الرئيسية لتلبية متطلبات التجارة والنقل البحري. سنقدم تحليلًا استثماريًا لأهم خمسة موانئ جزائرية من حيث مشاريع البنية التحتية:

- ميناء الجزائر؛

- ميناء وهران؛

- ميناء بجاية؛

- ميناء عنابة؛

- ميناء سكيكدة.

سيتم التركيز على حجم الاستثمارات، نوع المشاريع المنفذة، وأثر هذه الاستثمارات على الكفاءة التشغيلية للموانئ.

أولاً- حجم الاستثمارات في مشاريع البنية التحتية في الجزائر

يعد تعزيز الاستثمارات في مشاريع البنية التحتية من الاستراتيجيات الضرورية لأي دولة من أجل رفع تنافسية الاقتصاد المحلي وتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة.

1- حجم الاستثمارات في أهم 5 موانئ بالجزائر:

الجدول رقم (03-12): حجم الاستثمارات في البنية التحتية لأهم 5 موانئ بالمليار دينار جزائري

ميناء سكيكدة	ميناء عنابة	ميناء بجاية	ميناء وهران	ميناء الجزائر	السنة
3	2.5	3	5	10	2000
6	4	5	8	15	2005
10	7	8	12	25	2010
15	10	12	18	40	2015
20	15	18	25	60	2019

Source :entreprise portuaire daliger

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

يعرض الجدول تطور حجم الاستثمارات الموجهة إلى البنية التحتية لأهم خمس موانئ رئيسية في الجزائر خلال الفترة 2000-2019 أين يظهر بوضوح التغيرات في مستوى الانفاق الاستثماري حسب الأهمية الاقتصادية والجغرافية لكل ميناء.

أين عرفت جميع الموانئ زيادة معتبرة في الاستثمارات، مما يعكس:

تبني الحكومة سياسة تحديث واسعة للبنية التحتية بغية دعم المبادلات التجارية الخارجية وتحسين القدرة الاستيعابية للموانئ ورفع جودة الخدمات اللوجستية

2- أهم المشاريع المتعلقة بتطوير البنية التحتية في الموانئ المحلية:

الجدول رقم (03-13): أهم مشاريع تطوير البنية التحتية في الموانئ الجزائرية 2000-2019

الميناء	المشروع الرئيسي	السنة	التكلفة مليار دج	الأثر المتوقع
ميناء الجزائر	توسعة الأرصفة البحرية	2015	20	زيادة القدرة الاستيعابية 30%
ميناء وهران	إنشاء محطة جديدة للحاويات	2018	10	تقليل زمن تفريغ الحاويات 20%
ميناء بجاية	تحديث أنظمة المناولة	2012	5	زيادة الكفاءة التشغيلية
ميناء عنابة	تعميق القناة الملاحية	2016	7	استقبال سفن أكبر حجمًا
ميناء سكيكدة	تطوير مناطق التخزين	2019	8	زيادة طاقة التخزين 40%

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على معطيات كل ميناء.

الجدول يعكس استراتيجية وطنية متكاملة لتطوير الموانئ، تهدف إلى:

رفع القدرة الاستيعابية؛

تحسين الأداء اللوجستي؛

دعم حركة التجارة الخارجية؛

تمكين السفن الكبيرة من الرسو؛

رفع قدرات التخزين.

وتبين أن الاستثمار في البنية التحتية المينائية كان متدرجًا لكنه مستمر ومتزايد خصوصًا بعد 2015.

3- تأثير الاستثمارات في مشاريع البنية التحتية للموانئ على أدائها:

الجدول رقم (03-14): تأثير الاستثمارات على أداء الموانئ 2000-2019

السنة	متوسط مدة بقاء السفن أيام	سعة التخزين مليون طن	عدد الحاويات المتداولة ألف حاوية
2000	6	10	100
2005	5.5	12	150

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

2010	5	15	250
2015	4.5	20	400
2019	4	25	600

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على معطيات كل ميناء.

تشير البيانات إلى أن الاستثمارات الموجهة لقطاع الموانئ خلال الفترة 2000-2019 كان لها تأثير إيجابي وواضح على الأداء، حيث ارتفع حجم مناولة الحاويات بشكل كبير وتضاعفت سعة التخزين، مقابل تحسن في الكفاءة التشغيلية وانخفاض متوسط مدة بقاء السفن. وهذا يعكس نجاح الاستراتيجية المعتمدة في تطوير البنية التحتية للموانئ الجزائرية وتعزيز دورها في التجارة الخارجية.

الشكل رقم (03-04): تأثير الاستثمارات على أداء الموانئ



المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على معطيات كل ميناء.

- متوسط مدة بقاء السفن في الموانئ تقلص من 6 أيام إلى 4 أيام بسبب تحسين العمليات اللوجستية.
- سعة التخزين ارتفعت بنسبة 150%، مما يعكس فعالية الاستثمارات في تطوير المستودعات والأرصفة.
- عدد الحاويات المتداولة تضاعف 6 مرات بين 2000 و2019 نتيجة تحسين الخدمات والبنية التحتية.

الاستنتاجات العامة:

- الاستثمارات في البنية التحتية للموانئ الجزائرية شهدت نموًا كبيرًا بين 2000 و2019.
- أكبر المشاريع شملت توسعة الأرصفة، تطوير التخزين، وإنشاء محطات جديدة للحاويات.
- التأثير الإيجابي للاستثمارات انعكس على تقليل زمن انتظار السفن وزيادة القدرة الاستيعابية.

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

- تحسين البنية التحتية ساهم في تعزيز مكانة الموانئ الجزائرية في التجارة الخارجية.

ثانيا- الآثار الناجمة على تطوير الموانئ

يعتبر النقل البحري أحد الدعائم الرئيسية لتطوير وتحسين لتجارة الخارجية، لكن تستوجب هذه المعادلة امكانيات ضخمة مرتبطة بالنقل بمختلف أشكاله. مما استوجب على الجزائر استحداث برامج تطوير متربط بالموانئ خاصة ما يتعلق بالبنية التحتية يتماشى مع المتسارعات الاقتصادية العالمية. كما أن هذه التحديثات لم تمس فقط الجانب البنيوي بل شملت كذلك جانب التسيير وقد كانت النتائج على النحو التالي:

1- الآثار الناجمة عن تطوير البنية التحتية للموانئ المحلية على المستوى العالمي:

معطيات الجدول تعكس مدى فعالية السياسة الحكومية في تطوير البنية التحتية للموانئ خلال فترة الدراسة، مما يدل على أن الدولة الجزائرية تسير في طريق صحيح من أجل التنويع في صادراتها خارج قطاع المحروقات. محققة مرتبة محترمة برتبة 57 من بين دول العالم، وهي وتيرة متسارعة ناجمة عن سنوات من العمل والتخطيط في هذا الجانب انطلاقا من سنة 2014.

الجدول رقم (03-15): عرض نتائج تحسين البنية التحتية في الموانئ الجزائرية على المستوى العالمي للفترة 2007-2023.

البنية التحتية للموانئ		السنوات
Score	Rank	
1.83	139	2007
2.06	122	2010
2.02	139	2012
2.54	87	2014
2.58	80	2016
2.42	96	2018
3	57	2023

المصدر: <https://fr.scribd.com/document/680325791/International-LPI-from-2007-to2023-01>

تاريخ الاطلاع 2025/02/21 الساعة 17:47.

2- الآثار الناجمة عن تطوير الموانئ على النقل لتجاري للسلع: ان نقل السلع غالبا ما يتم عن طريق سفن ضخمة ومختصة وذات حمولات كبيرة حسب طبيعة السلع، لتبلغ حركة التصدير والاستيراد للسلع ما يقارب 123 مليون طن، بنسبة 29% سلع عادية خارج قطاع المحروقات وهو رقم محفز، أي بما يقارب 48 مليون طن. ورغم

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

هذه الاحصائيات، إلا أن الجهود الكبيرة المبذولة من الحكومة خاصة منذ بداية تطبيق التعديل الهيكلي حيز التطبيق إلا أن النتائج المسجلة تبقى ضعيفة إذا ما قورنت بما تم انفاقه، مما اضطر الحكومة على تبني استراتيجية الشراكة مع الشركات الأجنبية سواء من حيث التسيير أو نقل التكنولوجيا. وهو ما برز في سياسة تحديث الموانئ خلال الفترة 2000-2023 من خلال ما تبرزه معطيات الجدول المرفق:

الجدول رقم (03-16): نتائج تطوير الموانئ الجزائرية على سهولة شحن السفن للبضائع:

السنوات	سهولة الشحن	
2007	139	02
2010	98	2.7
2012	89	2.68
2014	117	2.54
2016	77	2.8
2018	122	2.39
2023	127	2.2

المصدر: <https://fr.scribd.com/document/680325791/International-LPI-from-2007-to-2023-01>

تاريخ الاطلاع 18:15/2025/02/21 الساعة

تبرز بيانات الجدول مدى انعكاسات الجهود المبذولة من الحكومة على التطوير من حيث الدرجة والرتبة. أين احتلت الجزائر أحسن ترتيب لها المرتبة 77 من بين دول العالم في سهولة الشحن، وعند تدقيق النظر في هذه المرتبة المسجلة سنة 2016 نرى أن الاحصائيات قد أهملت شقا مهما وهو حالة التراجع والتقييد للتصدير والاستيراد في الجزائر الناجم عن تراجع أسعار النفط وهو ما يظهر جليا خلال السنة الأخيرة للدراسة. كما أن أغلبية السلع المستوردة الصلبة والسائلة تنقل بواسطة مجهزي السفن للشركات ذات الشراكة كارجيل، دافيس بما يعادل 98% أما حصيلة السفن المحلية فلا تكاد تتعدى أو حتى تصل نسبة 2%. وهذا راجع إلى طبيعة السلع المستوردة التي تحتاج سفن متخصصة وهذا ما لا يحتويه الأسطول البحري من السفن.¹

3- انعكاسات سياسة تحديث الموانئ على وقت بقاء السفينة في الرصيف:

إن الاجراءات والتدابير المتبعة في عملية التحديث المتعاقبة للموانئ تجلت عليها مجموعة النتائج:

¹ Ministère de transport. 2020. Strategie de developpement du transport.

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

مع مطلع الألفية ونتيجة الوفرة المالية التي عاشتها الجزائر المصاحبة لارتفاع أسعار النفط، اهتمت الجزائر بتطوير موانئها من خلال التركيز على البنية التحتية لهذه الأخيرة. فيما يتعلق بجانب الأشغال القاعدية للأرصفة والمرافئ من خلال تسطير مشاريع توسعة الأرصفة واستحداث أخرى تتماشى مع تطور المتسارع لقطاع النقل البحري وعصرنة السفن، كما عمدت على إبرام العديد من اتفاقيات الشراكة في هذا المجال مع الدول الرائدة فيه، بغية عصرنة وتطوير الموانئ من أجل الوقت المتعلق بالشحن والتفريغ. من أجل تدارك ضعف القدرة الاستيعابية للموانئ وكذا قدم وقلة المعدات والآلات بما ناهيك عن سوء التسيير والمشاكل اللوجستية. حيث بلغت فترة بقاء السفن في المرافئ لفترات تتجاوز 4-6 أيام مما يكلف مبالغ طائلة مما ينتج عنه رفع قيمة السلع المستوردة. كما أن زيادة وقت الانتظار يرفع من قيمة رسوم الانتظار. كل هذه الاختلالات والمشاكل التي تتخبط فيها الموانئ أصبحت العديد من السفن المرتبطة بالتزامات مع الشركاء في الموانئ العالمية تتحاشى التعامل مع الشحن للموانئ الجزائرية جراء التأخير الغير مبرر.

وفي قراءة أولية للجدول فإن أقصر فترات الانتظار هي لسفن الشحن المختصة بتفريغ الحاويات التي بلغ معدل البقاء فيها 0.7 يوم وهو معدل إيجابي إذا ما قورن بما قبل الألفية، كما شهدت فترة انتظار سفن الحاويات انخفاض لسنة 2023 حيث بلغت 0.58 يوم إذا ما قرنت بالسنة التي قبلها أين بلغت نسبة الانتظار ما يعادل 0.88. استنادا لما تم سرده فإن انعكاسات تطوير البنية القاعدية للموانئ ساهمت في رفع معدلات الشحن البحري وهذا ما ينعكس إيجابا على معدلات التجارة الخارجية كنتيجة حتمية لها.

الجدول رقم (03-17): انعكاسات سياسة تحديث الموانئ على وقت بقاء السفينة في الرصيف:

	2022	2021	2019	2018	
جميع السفن	1.05	1	0.97	0.97	
ناقلات السوائل	0.98	0.97	0.93	0.94	
ناقلات غاز البترول المسال	1.03	1.04	1.01	1.02	
ناقلات الغاز الطبيعي المسال	1.13	1.12	1.11	1.11	
ناقلات البضائع الأخرى	2.11	2.07	2.01	2.05	
سفن الشحن العامة	1.17	1.15	1.1	1.11	
سفن الحاويات	0.8	0.71	0.69	0.7	

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على معطيات كل ميناء.

إن الاجراءات والتدابير المتبعة في عملية التحديث المتعاقبة للموانئ تجلت عليها مجموعة النتائج:

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

مع مطلع الألفية ونتيجة الوفرة المالية التي عاشتها الجزائر المصاحبة لارتفاع أسعار النفط، اهتمت الجزائر بتطوير موانئها من خلال التركيز على البنية التحتية لهذه الأخيرة. فيما يتعلق بجانب الأشغال القاعدية للأرصفة والمرافئ من خلال تسطير مشاريع توسعة الأرصفة واستحداث أخرى تتماشى مع تطور المتسارع لقطاع النقل البحري وعصرنة السفن، كما عمدت على إبرام العديد من اتفاقيات الشراكة في هذا المجال مع الدول الرائدة فيه، بغية عصرنة وتطوير الموانئ من أجل الوقت المتعلق بالشحن والتفريغ. من أجل تدارك ضعف القدرة الاستيعابية للموانئ وكذا قدم وقلة المعدات والآلات بما ناهيك عن سوء التسيير والمشاكل اللوجستية. حيث بلغت فترة بقاء السفن في المرافئ لفترات تتجاوز 4-6 أيام مما يكلف مبالغ طائلة مما ينتج عنه رفع قيمة السلع المستوردة. كما أن زيادة وقت الانتظار يرفع من قيمة رسوم الانتظار. كل هذه الاختلالات والمشاكل التي تتخبط فيها الموانئ أصبحت العديد من السفن المرتبطة بالتزامات مع الشركاء في الموانئ العالمية تتحاشى التعامل مع الشحن للموانئ الجزائرية جراء التأخير الغير مبرر.

وفي قراءة أولية للجدول فإن أقصر فترات الانتظار هي لسفن الشحن المختصة بتفريغ الحاويات التي بلغ معدل البقاء فيها 0.7 يوم وهو معدل إيجابي إذا ما قورن بما قبل الألفية، كما شهدت فترة انتظار سفن الحاويات انخفاض لسنة 2023 حيث بلغت 0.58 يوم إذا ما قرنت بالسنة التي قبلها أين بلغت نسبة الانتظار ما يعادل 0.88. استنادا لما تم سرده فإن انعكاسات تطوير البنية القاعدية للموانئ ساهمت في رفع معدلات الشحن البحري وهذا ما ينعكس إيجابا على معدلات التجارة الخارجية كنتيجة حتمية لها.

4- تحليل مشاريع الاستثمار في البنية التحتية كمؤشر معبر عنها:

الفترة الأولى : ما بعد الأزمة الاقتصادية والاضطرابات الأمنية 1999/1990:

عرفت معدلات الاستثمار في مشاريع البنية التحتية معدلات منخفضة جدا وهذا راجع إلى الانكماش الاقتصادي الذي عرفته الجزائر وكذا اللا استقرار الأمني كما ركزت الدولة استثماراتها على الحد الأدنى من المشاريع الحيوية فقط حيث لم تتجاوز نسبة الاستثمارات في مشاريع البنية التحتية لهذه الفترة معدل 1 %

الفترة الثانية: فترة البرامج الحكومية الكبرى 200/2000:

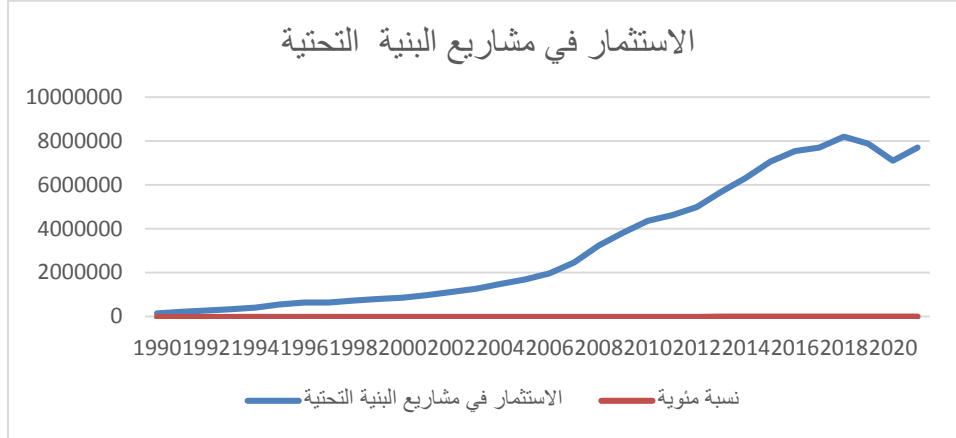
تميزت هذه الفترة بانتعاش كبير في مشاريع الاستثمار في البنية التحتية وهذا راجع للبرامج التي سطرتها الحكومة كبرنامج دعم النمو والبرنامج التكميلي لدعم النمو كل هذه الاستثمارات راجعة للاستقرار التي عرفته الجزائر وكذا الارتفاع الذي شهده قطاع المحروقات.

الفترة الثالثة: ذروة الانفاق 2019/2010:

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

عرفت معدلات الاستثمار معدلات قياسية تجاوزت 8% من الانفاق العام للحكومة لتعرف بعدها سنوات ما بعد سنة 2014 تراجع نسبي بسبب أزمة النفط وما يعاب على هذه الفترة هو الاعتماد الكلي على المالية العامة دون إصلاحات إنتاجية مما جعل الاستدامة المالية في محل شك.

الشكل رقم (03-05): الاستثمار في البنية التحتية



المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد : الديوان الوطني للإحصائيات (ONS) ، الحسابات القومية، بيانات الاستثمار في البنية التحتية.

المبحث الثاني: دراسة تحليلية في واقع التجارة الخارجية للجزائر

تلعب مؤشرات التجارة الخارجية دورا هاما في تحديد مدى قوة الدول ومكانتها في الأسواق العالمية. فلتجارة الخارجية أهمية بارزة في اقتصاديات العالم. وقد عرفت اهتماما ملحوظا في الجزائر في العشريتين الأخيرتين. خاصة بعد تحول أغلب دول العالم لاقتصاد السوق.

المطلب الأول: تطور التجارة الخارجية في الجزائر

يقصد بها مجموعة التدابير والقرارات التي تستعملها الحكومة بغية التدخل في تجارتها الخارجية.¹ وقد اتبعت الدولة الجزائرية منذ الاستقلال استراتيجية تدخل الدولة في التجارة الخارجية، وكان الهدف الرئيسي من التدخل هو تنظيم قطاع التجارة الخارجية مع ما يتماشى مع الأهداف الاقتصادية المسطرة من الحكومة. ويمكن التمييز بين عدد من المراحل في التجارة الخارجية للجزائر.

أولاً- مراحل التطور

1- مرحلة متابعة الدولة للتجارة الخارجية: وهي المرحلة التي تلت الاستقلال مباشرة 1963-1967: أطلق عليها تسمية مرحلة الانتظار. وتميزت بانعدام الفكر الاقتصادي والنظرة الاستشرافية. وغياب النموذج المتبع. أي

¹ مجدي محمد شهاب، سوزي عدلي ناشد أسس العلاقات الاقتصادية الدولية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص 185.

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

بقاء الاقتصاد على ما ورث من الاستعمار. كما شهد تحكم الدولة في الاقتصاد والمبادلات كما عرف اتباع نظام الحصص والرفع من التعريفات الجمركية. كما تم اعتماد قوانين وتدابير من أجل حماية المنتج المحلي من المنافسة الأجنبية من خلال اتباع ما يلي:

- اعتماد تدابير الأدوات السعرية من خلال التأثير على الواردات والصادرات كالرقابة على سعر الصرف؛
- اعتماد نظام الحصص وتراخيص الاستيراد الأدوات الكمية؛
- انشاء هيئات تقوم بالعمليات التجارية الأدوات التنظيمية.

2- مرحلة الاحتكار: عمدت الجزائر في هذه الفترة اتباع استراتيجية التخطيط عن طريق ثلاث مخططات رباعية اهتمت كلها بالتصنيع. باعتبار ان الصناعة هي عجلة التنمية. كما تم الاتفاق في المخطط الأول على مجموعة من الأهداف الرئيسية الخاصة بقطاع التجارة يتقدمها تشجيع الصادرات من أجل الرفع من قيمتها. وقد تبين رغبة الدولة في تقييد واحتكار التجارة الخارجية عن طريق مجموعة من المراسيم أولها المرسوم 73-01 والذي يمنح الشركات العامة حق احتكار التجارة. ليليه مرسوم 74-11 المتعلق بتحرير الصادرات، ومرسوم 74-12 المتعلق بالشروط القانونية لاستيراد السلع والبضائع.

3- مرحلة التحرير: شهدت بداية التسعينات تحولات جذرية في الاقتصاد العالمي والجزائري بشكل خاص أدت إلى تبني اقتصاد السوق بهدف تحقيق التنمية المستدامة في كل الميادين. أين برزت المؤسسات النقدية والمالية الدولية كعنصر فاعل في تحرير التجارة الخارجية. لتمس هذه التغيرات الكلية الجزائر أين تم إعادة هيكلة الاقتصاد الوطني من باب تحرير التجارة الخارجية. هذا الفكر تجسد على مرحلتين:

1-3 المرحلة الأولى: التحرير المقيد. تمثلت بإصدار قانون النقد والقرض سنة 1990 الذي أعطى حرية الاستثمار الأجنبي كما أعطى الحرية لمشاركة الرأس المال الأجنبي الاستثماري في عجلة التنمية المحلية للاقتصاد الجزائري. كما أعطى الصلاحية بتمثيل البنوك والمؤسسات المالية الأجنبية من قبل مجلس القرض والنقد. كما عمد بنك الجزائر في هذا المنوال على اصدار عدة قوانين:

90-03، تضمن شروط تتعلق بتحويل رؤوس الأموال من أجل الاستثمار في الجزائر بالإضافة إلى شروط تحويل العوائد إلى الخارج والتي تستوجب مصادقة بنك الجزائر.

90-04، والمتعلق بكيفية انتقاء العملاء وتجار الجملة وتعيينهم من طرف مجلس النقد والقرض.

2-3، المرحلة الثانية: من أجل تحرير التجارة الخارجية بصفة نهائية تم اصدار قانون 91/31 المصادق عليه في 01/02/1991 من أجل رفع الاستثناءات المذكورة في بعض مواد قانون النقد والقرض لتحرير التجارة بشكل تام،

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

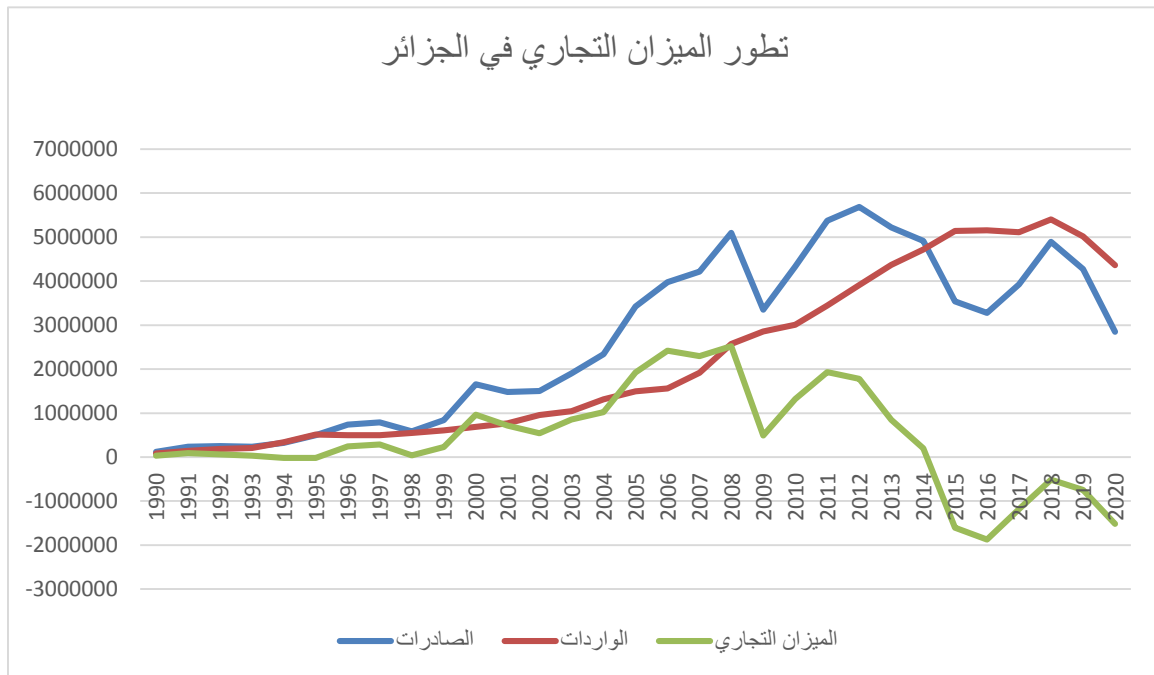
كما تم تفعيل كذلك تعليمية من بنك الجزائر سنة 1993 والتي تأكد تحرير التجارة بشكل تام وفعلي. وفي نفس الصدد تم ابرام جملة من التعليمات من طرف الحكومة من أجل اعادة التأهيل للوصول إلى الإطار لقانوني الذي يتماشى مع نظم المنظمة العالمية للتجارة وكذلك من أجل مواكبة الاقتصاد العالمي.

ثانياً- تحليل الميزان التجاري في الجزائر خلال الفترة 1990-2020

عرف الميزان التجاري في الجزائر تحولات ملحوظة منذ بداية التسعينات إلى غاية الألفية الحديثة، متأثراً بعوامل كثيرة تتقدمها تقلبات أسعار النفط، وكذا سياسات التنويع المنتهجة من الحكومة. وكذا التغيرات البيئية في الاقتصاد العالمي. كما يعد فهم هذه التغيرات أمراً ضرورياً لتقييم أداء الاقتصاد المحلي ومنطلقاً رئيسياً لبنى السياسات الاقتصادية من أجل تحقيق الرفاه الاجتماعي والاستدامة.

شكل تطور الميزان التجاري في الجزائر خلال الفترة 1990-2020. الوحدة 10^6 دج.

الشكل الرقم (03-06): تطور الميزان التجاري



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات الديوان الوطني للإحصائيات (ONS)، إحصاءات التجارة الخارجية.

مما يتم ملاحظته من خلال معطيات الشكل البياني أن صادرات الجزائر ووارداها تعيش تذبذباً وهذا راجع لطبيعة الاقتصاد الوطني المتعلق بعوائد البترول وكذا الاستراتيجيات الغير واضحة المتبعة من طرف الحكومة خاصة ما يتعلق بالتجارة الدولية.

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

حيث عرفت فترة التسعينات قفزة ملحوظة إذا ما قورنت بفترة الثمانينات وهذا راجع لاتباع سياسة تحرير التجارة الخارجية التي عازمت الحكومة على تطبيقها وتحسينها. إلا أن الصادرات المحلية بقيت تعيش تذبذبا خاصة بسبب الأوضاع الأمنية التي عاشتها في تلك الحقبة الزمنية. لتعرف اعلى قيمة لها سنة 1999 بقيمة 8.4 مليار دينار، وبلغت أدنى قيمة لها سنة 1990 بقيمة 1.2 مليار دينار.

لتشهد بداية الألفية ارتفاعا كبيرا في الصادرات الجزائرية وهذا راجع للارتفاع المذهل التي عرفته أسعار النفط العالمي. حيث سجلت معدلات نمو قدرت ب 75%. حيث تميزت هذه الفترة بازدهار كبير في الصادرات المحلية إذا ما قورنت بفترة سابقة.

وعرفت الفترة الممتدة ما بين 2015 و 2020 تراجعاً رهيباً في الصادرات الجزائرية وهذا راجع إلى الانخفاض التي شهدته الأسواق العالمية في أسعار النفط وكذا تداعيات جائحة كورونا والتي أثرت بشكل كبير على الاقتصاد العالمي بشكل عام وعلى الاقتصاد المحلي بشكل خاص.

كما عرفت الواردات كذلك تباينا ملحوظا طول فترة الدراسة هذا التباين راجع إلى السياسات التجارية المنتهجة من طرف الحكومة وكذا إلى الأوضاع الأمنية الداخلية التي شهدتها الجزائر خلال فترة التسعينات وكذا التطورات التي يعيشها الاقتصاد العالمي، وأذ تم مقارنة فترة التسعينات بحقبة الثمينات فنلاحظ تحسنا طفيفا باعتبار أن فترة الثمانينات عرفت الواردات ركودا كبيرا يرجع لسياسة الاحتكار المطبقة من طرف الدولة، وشهدت تلك الفترة منح حق الاحتكار للمؤسسات العمومية وتم توقيف جل نشاطات المستوردين الخواص. وفي بداية التسعينات وجراء الاصلاحات المنتهجة في مجال التجارة الخارجية إلى أن الانتعاش في قيمة الواردات كان طفيفا. أما الألفية الجديدة والحديثة فقد عرفت انتعاشا في قيمة الواردات جراء ارتفاع أسعار البترول في الأسواق العالمية... أي عرف الاقتصاد المحلي وفرة في العملات الأجنبية. كما عرفت فترة جائحة كورونا تراجع في الواردات جراء السياسات الحكومية العالمية المتبعة تفاديا لانتشار الوباء.

فيما يتعلق بالميزان التجاري فهو كذلك عرف تذبذبا في مستوياته بين الايجابي والسالب. أين عرفت فترة التسعينات فائضا في الميزان التجاري وهذا لتحسن مستوى أسعار المحروقات الناتج عن عدم الاستقرار في دول الخليج لتشهد بعده سنة 1994 و 1995 عجزا في الميزان التجاري بسب تراجع اسعار النفط وكذا حالة اللأمن التي كانت تعيشها البلاد. ليعود الميزان التجاري سنة 1996 ليحققا فائضا. ولتعرف الفترة الممتدة ما بين 2000 و 2014 فائض في الميزان التجاري لكن بشكل متذبذب. لتعرف الفترة ما بين 2015 و 2020 عجزا في الميزان

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

التجاري بسبب تراجع مستوى أسعار النفط وكذا ارتفاع فاتورة الواردات من السلع ناهيك عن تداعيات الأزمة العالمية المتمثلة في جائحة كورونا.

المطلب الثاني: قراءة في تطور بعض مؤشرات التجارة الخارجية

أولاً- تحليل بعض مؤشرات الأداء الاقتصادي المتعلقة بالتجارة الخارجية

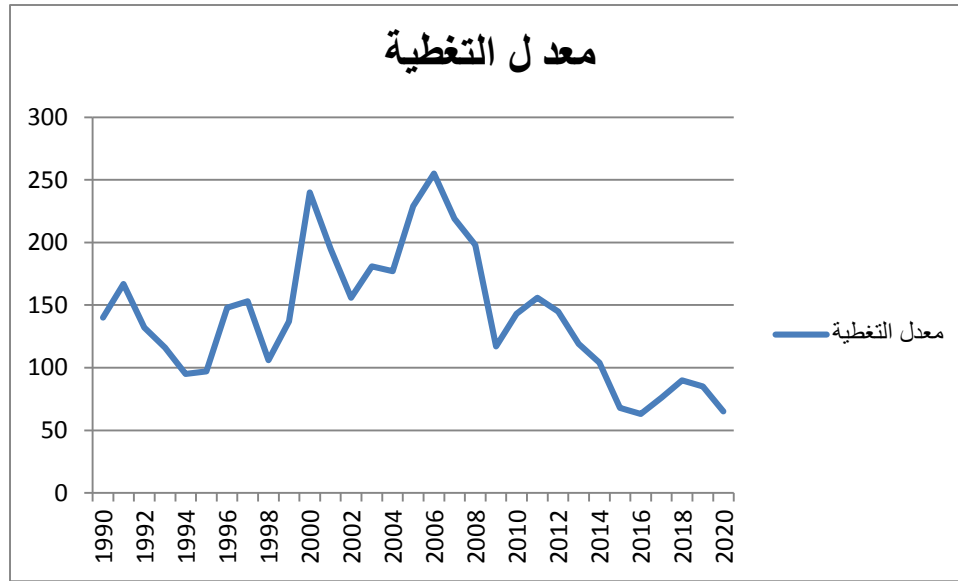
تبين مؤشرات التجارة الخارجية مدى انفتاح الاقتصاد الوطني على الأسواق العالمية وتسهم كذلك في معرفة كيفية تخصيص الموارد بأكبر كفاءة

1- تحليل معدل تغطية الصادرات للواردات للجزائر:

عرف معدل التغطية كغيره من مؤشرات التجارة الخارجية تذبذباً في مستوياته وهذا للفرق في معدلات النمو بين صادرات الدولة ووارداتها طول فترة الدراسة، ويرجع الفرق إلى طبيعة الاقتصاد الريعي الذي تشكل نسبة صادراته 98% من قطاع المحروقات. أين عرف مؤشر التغطية في السنوات الأولى معدلات مرتفعة أين قامت عائدات الصادرات بتغطية كلية للواردات. أين عرفت سنة 1994 تراجع في معدل التغطية أين غطت الصادرات الواردات بنسبة 95% وهو ما يعكس العجز الذي عرفه الميزان التجاري في تلك السنة، لتستمر هذه النسبة دون المستوى في سنة 1995 بمعدل 97%.

لتشهد نهاية التسعينات إلى غاية سنة 2014 تغطية كلية للصادرات لواردات الدولة بنسب متذبذبة وهذا راجع إلى الارتفاع الكبير الذي عرفته أسعار النفط العالمي مع بداية الألفية. أما التذبذب الملحوظ فهو راجع كذلك إلى عدم تبني الحكومة استراتيجيات واضحة فيما يتعلق بقطاع التجارة الخارجية.

الشكل رقم (03-07): معدل تغطية الصادرات للواردات للجزائر خلال الفترة 1990-2020



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات الميزان التجاري.

2- التوزيع الجغرافي لصادرات وواردات الجزائر:

يمثل التوزيع الجغرافي للواردات والصادرات أحد الجوانب الرئيسية في تحليل التجارة الخارجية أين يبين طبيعة العلاقات الاقتصادية التي تربط الدولة بمختلف الشركاء الاقتصاديين.

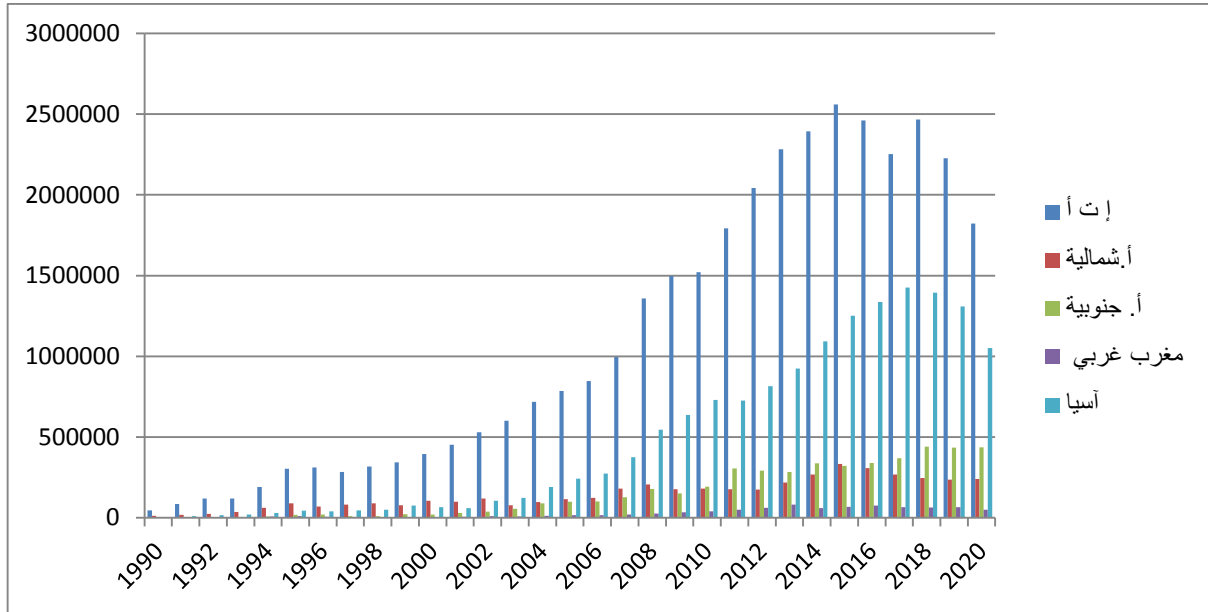
2-1 التوزيع الجغرافي للواردات الجزائرية حسب المناطق الجغرافية:

يتضح من خلال المنحنى سيطرة مجموعة الدول الأوروبية الاتحاد الأوروبي على واردات الجزائر وتعتبر الممون الرسمي للبلد حيث تتربع على الحصة الأكبر من واردات الجزائر بنسبة تفوق 90%. ويمكن اعتبار البعد التاريخي المتمثل في الحقبة الاستعمارية هو الرابط الرئيسي بين الأسواق المحلية والأوروبية وبشكل خاص السوق الفرنسي وكذا لقرب المسافة بين الجزائر والقارة الأوروبية. وقد عرفت الواردات الجزائرية من الدول الأوروبية تزايدا مستمرا. وتحتل الدول الآسيوية المرتبة الثانية من حيث تموين الجزائر بنسبة لا تتعدى 3%، وقد ازدهرت علاقة التموين بين الجزائر والدول الآسيوية في بداية الألفية الجديدة وهذا راجع إلى التطور الذي عرفته هذه الدول وكذا احتكارها لعدد كبير من الأسواق العالمية وتمتعها بميزة تنافسية لتصريف منتجاتها في السوق المحلية الجزائرية. كما تحتل دول أمريكا الشمالية المرتبة الثالثة من حيث التموين حسب المناطق المختارة في الجدول ويرجع سبب تراجع هذه المنطقة إلى بعد المسافة بين الجزائر والقارة الأمريكية مما يرفع من تكاليف النقل.

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

كما نجد أن مساهمة الدول المغاربية جد ضعيفة وهذا راجع لضعف اقتصاديات هذه الدول التي تنحصر صادراتها في المحروقات.

الشكل رقم (03-08) : التوزيع الجغرافي للواردات حسب المناطق الجغرافية



المصدر: https://wits.worldbank.org/countrystats.aspx?utm_

2-2 التوزيع لجغرافي للصادرات الجزائرية حسب المناطق الجغرافية:

2-2-1- تحليل الصادرات الجزائرية عبر الفترات الزمنية:

مرحلة النمو البطيء التدريجي 1990-1999: عرفت هذه الفترة معدلات نمو متواضعة مقارنة بالسنوات القادمة، لكن هذه المعدلات تحسنت عن فترة الثمانينات. أين عرفت الصادرات الجزائرية معدل نمو قدر ب 7.2% خلال هذه الفترة. وتعتبر الأسواق الأوروبية هي الأسواق الرئيسية في هذه الحقبة كما عرفت الصادرات لآسيا وأفريقيا معدلات منخفضة. ويمكن أرجاع هذا النمو التدريجي لما يلي:

- تحسن في الانتاج الصناعي؛

- الارتفاعات المستمرة لأسعار النفط؛

- تحسن العلاقات التجارية مع الدول الأوروبية وقرب المسافة.

مرحلة النمو السريع والانفتاح على الأسواق 2000-2008: عرفت هذه الفترة نموا وقفزة نوعية في حجم

الصادرات الجزائرية ويرجع هذا النمو لمجموعة من العوامل الرئيسة:

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

- الارتفاع الكبير لأسعار النفط العالمي وهو ما يميز الصادرات الجزائرية التي تتمثل أساسا في النفط؛
 - استمرار العلاقات مع الشركاء الأوروبيين وتحسنها مع نظيرتها الآسيوية؛
 - ارتفاع معدلات الصادرات لأمريكا الجنوبية ودول المغرب العربي.
- ومع كل هذا بقيت الصادرات تتمركز في الدول الأوروبية.
- فترة الذروة 2009-2014:** عرفت هذه الفترة استقرارا واستمرارا في معدلات نمو الصادرات كما تميزت الصادرات الجزائرية خلال هذه الفترة بما يلي:

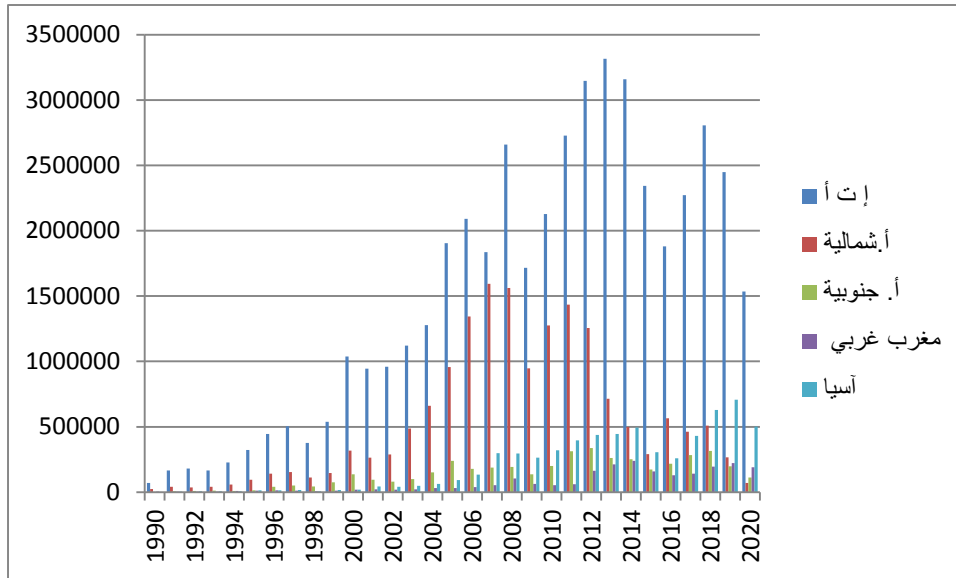
- هيمنة السوق الأوروبية على الصادرات الجزائرية باعتباره الشريك التجاري الأول في المبادلات التجارية؛
 - احتلال السوق الآسيوية مكانة مرموقة.
- كما يمكن لرجاع هذا النمو والاستقرار للأسباب التالية:
- ارتفاع أسعار النفط بشكل قياسي؛
 - ارتفاع معدلات الطلب على الغاز الطبيعي؛
 - تعزيز اتفاقيات التبادل التجاري مع كل من أمريكا اللاتينية ودول آسيا باعتبارها ثان سوق للصادرات الجزائرية.
- فترة الانخفاض الحاد 2015-2020:** عرفت الصادرات الجزائرية بعد سنة 2014 تراجع ملحوظ بمعدل 50% وهذا التراجع كان نتيجة عدة عوامل:

- انخفاض كبير في المستوى العام لأسعار النفط العالمي ما بعد سنة 2014؛
- تراجع مستويات طلب الغاز الطبيعي في الأسواق الأوروبية بسبب اعتمادهم على مصادر الطاقة المتجددة؛
- الأزمات الاقتصادية العالمية خاصة مخلفات جائحة كورونا؛
- اقتصر الصادرات الوطنية على المحروقات وغياب التنوع الاقتصادي.

2-2-2 تحليل الصادرات الجزائرية حسب المناطق الجغرافية خلال الفترة 1990-2020:

تهيمن دول الاتحاد الأوروبي على صادرات الجزائر، ويعتبر الاتحاد الأوروبي الشريك التجاري الأول للجزائر ويرجع هذا لعدة أسباب خاصة التاريخية منها الاستعمار وكذا قرب المسافة بين الجزائر والقارة الأوروبية وكذا وجود اتفاقيات تجارية في هذا الجانب ويحظى الاتحاد الأوروبي بما يعادل 75% من صادرات الجزائر. وتحتل دول أمريكا الشمالية المرتبة الثانية بعد الاتحاد الأوروبي بنسبة 16% من إجمالي الصادرات الجزائرية تتقدمهم الولايات المتحدة وتليها كندا. كما نالت الدول الآسيوية حصتها من الصادرات الجزائرية لكن بنسبة أقل حوالي ما يعادل 4% من إجمالي الصادرات.

الشكل رقم (03-09): التوزيع الجغرافي للصادرات الجزائرية



المصدر: https://wits.worldbank.org/countrystats.aspx?utm_

ثانياً- تحليل مؤشر الانفتاح التجاري في الجزائر

يعد مؤشر الانفتاح التجاري من بين أهم المؤشرات التي تعكس قيمة التجارة الخارجية لأي بلد كما يبين مدى ارتباط اقتصاد أي دولة بالتجارة الدولية.

1- مرحلة الانغلاق والشروع في تحرير التجارة الخارجية (مرحلة الاستقرار النسبي) 1990/1994:

عرفت الجزائر في هذه الفترة بمديونية خانقة ناتجة نتيجة الأزمة الاقتصادية في فترة الثمانينات أين تراوح معدل الانفتاح التجاري ما بين 18 إلى 21 كما عرفت هذه الفترة مجموعة من الإصلاحات الاقتصادية لكن هذه الاستراتيجيات لم تظهر نتائجها بعد. كما عرف الجهاز الإنتاجي ضعفا كبيرا.

2- مرحلة الانفتاح الحاد 1994/2000:

عرف مؤشر الانفتاح التجاري انتعاشا في هذه الفترة أين تراوحت معدله 30% ليصل في بداية الألفية إلى 60% وهذا راجع إلى تطبيق برنامج التعديل الهيكلي: تحرير التجارة، تخفيض الجمارك وكذا إعادة جدولة المديونية الخارجية وكذا عودة الاستقرار الأمني بشكل نسبي. وعرفت هذه الفترة تحرير الاستيراد بشكل أكبر من الصادرات كما ان التركيبة الاقتصادية بقيت ريعية ما يجعل المؤشر حساسا بشكل مفرط لتغيرات أسعار المحروقات.

3- مرحلة الانتعاش الاقتصادي والتوسع 2000/2013:

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

تراوحت معدلات الانفتاح التجاري ما بين 60% و70% وهي معدلات مرتفعة ويرجع ذلك إلى الارتفاع الكبير الذي عرفته معدلات النفط خلال الفترة 2008/2003 طفرة نفطية كما عرفت الواردات ارتفاعا كبيرا نتيجة زيادة الانفاق العمومي والمشاريع الكبرى إلا أن هذا الانفتاح لا يعد انفتاحا نوعيا لأنه لم يرق بتنويع اقتصادي وإنما كان محصورا على قطاع المحروقات.

4-مرحلة الانكماش النسبي 2021/2014:

عرفت معدلات الانفتاح تراجعاً نسبياً بالسنوات السابقة أين انخفضت قيمته إلى ما دون 50% بسبب انهيار معدلات النفط سنة 2014 وكذا مجموعة التدابير والقيود التي فرضت على الواردات رخص الاستيراد، تشجيع المنتج المحلي وهذا التراجع يعكس هشاشة الاقتصاد الوطني وكذا مدى ضعف التجارة الخارجية في امتصاص الصدمات وكذا غياب استراتيجيات حقيقية للخروج من التبعية لقطاع المحروقات وتنويع الصادرات.

الجدول رقم (03-18): تطورات معدل الانفتاح التجاري في الجزائر للفترة 1990-2021

السنوات	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
الانفتاح التجاري	18.66	18.81	20.79	20.63	26.63	29.71	22.41	21.02	22.83
السنوات	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
الانفتاح التجاري	21.91	19.11	20.76	24.15	22.69	24.12	22.04	20.42	22.9
السنوات	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
الانفتاح التجاري	26.31	32.84	29.36	28.63	29.22	31.35	32.91	37.85	35.88
السنوات	2017	2018	2019	2020	2021				
الانفتاح التجاري	32.58	31.35	33.02	29.23	33.4				

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على معطيات الميزان التجاري.

المبحث الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ على التجارة الخارجية في الجزائر:

لم تعد تقتصر محددات الأداء التجاري على العوامل التقليدية بل أصبح ينظر إلى البنية التحتية والخدمات اللوجستية كدواعم حاسمة في تسهيل حركة التجارة. لهذا فإن فهم العلاقة بين هذه المتغيرات والتجارة الخارجية يعد أمراً بالغ الأهمية لصياغة استراتيجيات حكومية فعالة.

المطلب الأول: مفاهيم أساسية حول منهجية ARDL

في هذا الإطار، سيتم عرض أهم المتطلبات النظرية للنمذجة القياسية بواسطة نموذج الانحدار الذاتي للإبطاء الزمني الموزع ARDL، وأبرز أهم مزايا هذه المنهجية الحديثة، وذلك على النحو التالي:

أولاً- مميزات منهجية ARDL

إن اختبارات التكامل المشترك المتعارف عليها، يلاحظ اشتراطها أن تكون السلاسل الزمنية المراد اختبار علاقة التكامل المشترك بينهما متكاملة من نفس الدرجة وفي غير مستوياتها الأصلية، وهذا يوضح محدودية استخدام هذه الاختبارات. لكن هناك اختبار بديل كمنهج للتكامل المشترك يتمثل في نموذج الانحدار الذاتي للإبطاء الزمني الموزع ARDL لصاحبيه Pesaran and Shin، والذي يقدم جملة من المنافع مقارنة بالاختبارات الأخرى، والتي تتجسد في:¹

- يعتبر هذا الأسلوب هو نسبياً أكثر قوة في العينات الصغيرة التي تتضمن بين 30-80 من المشاهدات.
- يستخدم هذا الأسلوب بغض النظر عما إذا كان الانحدار من الرتبة 0 أي $I(0)$ أو الرتبة 1 أي $I(1)$ أو في حالة الخليط بينهما، "نموذج ARDL يكون غير فعال في حالة ما إذا كانت أحد السلاسل الزمنية متكاملة من الرتبة 2 أي $I(2)$ ".

- يطبق نموذج ARDL إطار نمذجة من العام إلى الخاص من خلال اتخاذ عدد كافٍ من فترات الإبطاء للحصول على عملية توليد البيانات. وهو يقدر عدد من $p+1$ الانحدارات بغرض الحصول على طول فترة الإبطاء المثلى لكل متغير، حيث p هي أقصى فترة إبطاء يمكن أن تستخدم و k هو عدد المتغيرات الداخلة في المعادلة، ويتم اختيار النموذج على معايير إحصائية مختلفة مثل AIC Akaike Info Criterion أو SIC Schwarz أو HQC Hannan-Quinn Info Criterion

- علاوة على ذلك، تعاني النماذج التقليدية لاختبارات التكامل المشترك من مشكلة النمو الداخلي، في حين تستطيع طريقة نموذج ARDL التمييز بين المتغيرات التابع والمتغيرات التفسيرية والقضاء على المشاكل التي قد تطرأ بسبب وجود الارتباط الذاتي والنمو الداخلي. كما يستطيع نموذج ARDL تقدير العلاقة قصيرة الأجل وطويلة

¹- أنظر: دحاني محمد أدريوش: "إشكالية التشغيل في الجزائر"، أطروحة دكتوراه غير منشورة في اقتصاد التنمية، جامعة تلمسان-الجزائر، 2014، ص.254

عادل زقير: "أثر تطور الجهاز المصرفي على النمو الاقتصادي-دراسة قياسية لحالة الجزائر خلال الفترة 1998-2012"، أطروحة دكتوراه غير منشورة في العلوم الاقتصادية، جامعة بسكرة، الجزائر، 2016، ص.250.

الاجل في آن واحد، كما يقدم تقديرا غير متحيز وذو كفاءة. والاستعمال الأكثر ملائمة لنموذج ARDL هو أن يستند على إطار المعادلة الواحدة.¹

ثانياً- مدخل إلى نموذج الانحدار الذاتي للإبطاء الزمني الموزع ARDL

في نماذج السلاسل الزمنية، قد توجد فترة معينة طويلة نسبيا في متغيرات صنع القرار الاقتصادي والتأثير النهائي في متغير السياسة، وبصيغة أخرى إن التعديل في المتغير التابع الاستجابة Y بسبب التغيرات في المتغير التوضيحي X تتوزع على نطاق واسع عبر الزمن فإذا كانت المدة الفاصلة بين الاستجابة والتأثير كافية طويلة نسبيا فإن المتغيرات التوضيحية المتباطئة يجب تضمينها في النموذج.

هذا وتكون إحدى طرائق بناء نماذج الاستجابة الديناميكية بتضمين المتغيرات المتباطئة لـ X كمتغيرات توضيحية أي يكون استخدام نماذج الإبطاء Distributed Models Lag في ذلك، حيث إن الأساس في نماذج الإبطاء يكون بتضمين سلسلة من متغيرات الإبطاء التوضيحية لضمان عملية التعديل وفق النموذج البسيط التالي:

$$Y_t = a_0X_t + a_1X_{t-1} + a_2X_{t-2} + \dots + a_pX_{t-p} + \mu_t$$

ويمكن أن يعبر السلوك الديناميكي من خلال الاعتماد على القيمة السابقة للمتغير الداخلي أي Y_t يعتمد على القيم السابقة Y ويتمثل بنموذج الانحدار الذاتي

: AR_p Autoregressive Model

$$Y_t = \beta_1Y_{t-1} + \beta_2Y_{t-2} + \dots + \beta_pY_{t-p} + \varepsilon_t$$

بمعنى آخر أن الطريقة الإضافية أو البديلة لاحتواء المركبة الديناميكية في السلوك الاقتصادي تكون من خلال تضمين متغيرات داخلية متباطئة إلى جانب المتغيرات الخارجية توضيحية. في حين في دراسات السلاسل الزمنية تكون نماذج الانحدار الديناميكية متضمنة كلا من المتغيرات الداخلية والخارجية المتباطئة كمتغيرات توضيحية. ويمكن التعبير في حالة وجود k من المتغيرات التوضيحية بالنموذج التالي:

¹-MUHAMMAD AFZAL et al, OPENNESS, INFLATION AND GROWTH RELATIONSHIPS IN PAKISTAN An Application of ARDL Bounds Testing Approach, Pakistan Economic and Social Review, Vol: 51, N:01, Summer 2013, P:25.

² علي عبد الزهرة حسن وعبد اللطيف شومان، تحليل العلاقة التوازنية طويلة الأجل باستعمال جذر الوحدة وأسلوب دمج النماذج المرتبطة ذاتيا ونماذج توزيع الإبطاء ARDL، مرجع سبق ذكره، ص ص: 183-185.

وتعتبر هذه المعادلة عن الشكل الأساسي لنموذج الانحدار الذاتي للإبطاء الزمني الموزع ARDL "Autoregressive-Distributed Lag" حيث:

- ε_t حد الخطأ العشوائي - التشويش الأبيض -، والنموذج هو نموذج انحدار ذاتي، بمعنى أن المتغير Y_t هو مفسر جزئياً بواسطة القيم المبطئة للمتغير نفسه، كما أن لديه مكونات إبطاء موزع، وذلك في شكل إبطاءات متتالية للمتغير التفسيري X وأحياناً، يتم استبعاد القيمة X_t نفسها من هيكل نموذج الإبطاء الموزع.

- كما أن β_0 : يمثل الحد الثابت،

- رتبة المتغير التابع Y عدد فترات الإبطاء للمتغير X_t

- t متغير الزمن الاتجاه الزمني.

ويمكن التعبير عن المعادلة اختصاراً بـ $ARDL_{p,q}$ وهذا النوع من النماذج مستند إلى تقدير نموذج تصحيح

الخطأ غير مقيد¹ **Unrestricted Error Correction UECM**

وبصورة أشمل تكون الصيغة العامة لنموذج $ARDL_{p,q_1,q_2,\dots,q_k}$ مكون من متغير تابع Y وعدد k

من المتغيرات التفسيرية $X_1, X_2, \dots, X_k$ على الشكل التالي²:

$$\begin{aligned} \Delta Y_t = & c + \sum_{i=1}^p \beta_{1i} \Delta y_{t-1} + \sum_{i=0}^{q_1} \beta_2 X_{1t-1} + \sum_{i=0}^{q_2} \beta_3 X_{1t-1} + \dots \\ & + \sum_{i=0}^{q_k} \beta_k X_{kt-1} + \alpha_1 y_{t-1} + \alpha_2 X_{1t-1} + \alpha_3 X_{2t-1} + \alpha_k X_{kt-1} \\ & + \varepsilon_t \end{aligned}$$

حيث أن:

- C : الحد الثابت.

- Δ : الفروق من الدرجة الأولى.

- K : عدد المتغيرات.

¹ على عبد الزهرة حسن، عبد اللطيف شومان، تحليل العلاقة التوازنية طويلة الأجل باستعمال جذر الوحدة وأسلوب دمج النماذج المرتبطة ذاتياً ونماذج توزيع الإبطاء **ARDL**، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد 34، المجلد التاسع، جامعة بغداد، 2013، ص 183-187.

² عابد بن عابد العبدلي، محددات الطلب على واردات المملكة العربية السعودية في إطار التكامل المشترك وتصحيح الخطأ، مجلة مركز صالح للاقتصاد الإسلامي، جامعة الأزهر، العدد 32، 2007، ص 29.

- p : فترة إبطاء المتغير التابع Y .
 - $q_1, q_2, \dots, q_k$ فترات إبطاء المتغيرات التفسيرية $X_1, X_2, \dots, X_k$ على التوالي.
 - $\beta_1, \beta_2, \dots, \beta_k$ معاملات العلاقة قصيرة الأجل.
 - $a_1, a_2, \dots, a_k$ معاملات العلاقة طويلة الأجل.
 - ε_t حد الخطأ العشوائي.
- ويتم اختبار علاقة التكامل المشترك وفق نموذج ARDL من خلال فرضيتين¹:
- H_0 : فرضية العدم، عدم وجود تكامل مشترك علاقة توازنية طويلة الأجل بين المتغيرات، والتي تتمثل في a_1 :

$$= a_2 = a_3 = a_4 = a_5 = a_6 = 0$$
 - H_1 : الفرضية البديلة، وجود تكامل مشترك علاقة توازنية طويلة الأجل بين المتغيرات، والتي تتمثل في $a_1 \neq$:

$$a_2 \neq a_3 \neq a_4 \neq a_5 \neq a_6 \neq 0$$
- وقبل النمذجة القياسية بواسطة نموذج ARDL لابد من المرور على خطوات²، وهي:
- (1) التأكد من أن أي من المتغيرات ليس متكامل من الرتبة الثانية 2 فهذا يبطل منهجية نموذج ARDL.
 - (2) صياغة نموذج تصحيح خطأ غير مقيد Unrestricted Error Correction UECM، والذي يكون نوع خاص من نموذج ARDL.
 - (3) في الخطوة الثانية، تحديد بنية فترة الإبطاء الكافية للنموذج.
 - (4) التأكد من أن أخطاء النموذج مستقلة تسلسليا.
 - (5) التأكد من أن النموذج مستقر ديناميكيا.
 - (6) تنفيذ الحدود "Bounds Test" للرؤية ما إذا كان هناك دليل على علاقة طويلة الأجل بين المتغيرات.
 - (7) إذا كانت النتيجة إيجابية في الخطوة 6، يتم تقدير العلاقة طويلة الأجل "مستويات النموذج"، فضلا عن فصل نموذج تصحيح خطأ غير مقيد Unrestricted Error Correction UECM.

¹ علي عبد الزهرة حسن، عبد اللطيف حسن شومان، تحليل العلاقة التوازنية طويلة الأجل باستعمال جذر الوحدة وأسلوب دمج النماذج المرتبطة ذاتيا ونماذج توزيع الإبطاء ARDL، مرجع سبق ذكره، ص 188.

² Dave Giles, Econometrics Beat: Dave Giles' Blog, ARDL Model- Part II – Bounds Tests, 2013 <http://davegiles.blogspot.com/2013/06/ardl-models-part-ii-bounds-tests.html> part-ii-bounds-tests.html 2020/06/28.

(8) استعمال نتائج النموذج المقدر في الخطوة 7 لقياس حركية تأثيرات العلاقة قصيرة الأجل، والعلاقة التوازنية الطويلة الأجل بين المتغيرات.

ولتطبيق اختبار التكامل المشترك باستخدام نموذج ARDL يتم اعتماد أربعة إجراءات، حيث¹:

(1) يتمثل الإجراء الأول في اختيار فترة الإبطاء المثلى للفروق الأولى لقيم المتغيرات في نموذج UECM، وذلك باستخدام نموذج متجه انحدار ذاتي غير مقيد Model Autoregressive Vector Unresyricted، ويتم ذلك باستخدام أربعة معايير مختلفة لتحديد هذه الفترة هي معيار Hannan and Quinn، معيار HQ, 1979، معيار Akaike AIC, 1973، معيار Schwarz 1978، SC، معيار خطأ التوقع النهائي Final Prediction Error FPE المقترح من قبل Akaike 1969.

(2) يتمثل الإجراء الثاني في تقدير UECM بواسطة طريقة المربعات الصغرى العادية OLS، ولتحديد كل نموذج من هذه النماذج يتم إتباع إجراء اختبار النموذج الذي ينتقل من العام إلى الخاص General to Specific والذي يتمثل في إلغاء متغير الفروق الأولى إلى متغير تكون القيم المطلقة لإحصائية t الخاصة به أقل من الواحد الصحيح، وذلك بشكل متتالي.

(3) يتمثل الإجراء الثالث في اختبار المعنوية المشتركة لمعاملات مستويات المتغيرات المبطة لفترة واحدة بواسطة اختبار Wald إحصائية اختبار F.

(4) أما الإجراء الرابع، فيتمثل في مقارنة قيمة إحصائية F المحسوبة لمعاملات المتغيرات المستقلة المبطة لفترة واحدة بقيمة إحصائية F الحرجة الجدولية المناظرة المحسوبة في Pesaran et al 2001، ونظرا لأن اختبار F له توزيع غير معياري، فإن هناك قيمتين حرجتين لإحصائية هذا الاختبار: قيمة الحد الأدنى و تفترض أن كل المتغيرات ساكنة في قيمها الأصلية أو في مستواها، بمعنى أنها متكاملة من الرتبة صفر أي $I(0)$ قيمة الحد الأعلى وتفترض أن المتغيرات ساكنة في الفروق الأولى لقيمتها، بمعنى أنها متكاملة من الرتبة واحد صحيح أي $I(1)$ قيمة الحد الأعلى وتفترض أن المتغيرات ساكنة في الفروق الأولى لقيمتها، بمعنى أنها متكاملة من الرتبة واحد صحيح $I(1)$ ، حيث:

¹ مجدي الشورجي، العلاقة بين رأس المال البشري والصادرات والنمو الاقتصادي في تايوان، الملتقى العلمي الدولي حول المعرفة في ظل الاقتصاد الرقمي ومساهماتها في تكوين المزايا التنافسية للبلدان العربية، جامعة الشلف، الجزائر، 27-28 نوفمبر 2007، ص ص 18-20.

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

- إذا كانت قيمة إحصائية F المحسوبة أكبر من قيمة الحد الأعلى، سيتم رفض فرضية العدم القائلة بعدم وجود تكامل مشترك بين المتغيرات بغض النظر عن رتب التكامل المشترك للمتغيرات، ويعني ذلك وجود علاقة تكامل مشترك بين المتغيرات.
- إذا كانت قيمة إحصائية F المحسوبة أقل من قيمة الحد الأدنى، فال يمكن رفض فرضية العدم القائلة بعدم وجود تكامل مشترك بين المتغيرات، ويعني ذلك عدم وجود علاقة توازنه طويلة الأجل بين المتغيرات.
- أما إذا كانت قيمة إحصائية F المحسوبة تقع بين قيم الحدين الأدنى والأعلى، ستكون النتائج غير محددة، ولا يمكن اتخاذ قرار لتحديد عما إذا كان هناك تكامل مشترك بين المتغيرات من عدمه.
- إذا كانت كل المتغيرات متكاملة من الرتبة 1، أي $I = 1$ ، فإن القرار الذي يتم اتخاذه لتحديد عما إذا كان هناك تكامل مشترك بين المتغيرات من عدمه سوف يتم على أساس مقارنة قيم إحصائية F المحسوبة بالقيمة الحرجة للحد الأعلى، وبالمثل، إذا كانت كل المتغيرات متكاملة من الرتبة صفر، أي $I = 0$ ، فإن هذا القرار يتم اتخاذه على أساس مقارنة إحصائية F المحسوبة بالقيمة الحرجة للحد الأدنى.

المطلب الثاني: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة 1990-2021 باستخدام نموذج $ardl$

غالبا ما تتميز السلاسل الزمنية التي تصف المتغيرات الاقتصادية الكلية بعدم الاستقرار، وذلك لأن معظمها يتغير وينمو مع الزمن، مما يجعل من متوسطها وتباينها غير مستقرين ومرتبطين بالزمن، لذلك من الضروري اختبار استقرارية السلاسل الزمنية ومعرفة درجة تكاملها. حيث يهدف اختبار الإستقرارية إلى فحص خواص السلاسل الزمنية لمتغيرات الدراسة خلال الفترة 1990-2021، والتأكد من مدى سكونها وتحديد رتبة تكامل كل متغير على حدي. حيث تكون "السلسلة مستقرة إذا تذبذبت حول وسط حسابي ثابت، مع تباين ليس له علاقة بالزمن." ولإجراء اختبار استقرارية السلاسل الزمنية لمتغيرات الدراسة سيتم استخدام أكثر من طريقة، منها الرسم البياني للسلاسل الزمنية، فضلا عن استخدام اختبارات جذر الوحدة. ورغم تعدد اختبارات جذر الوحدة، إلا أننا سوف نعتمد في هذه الدراسة على اختبار: اختبار ديكي فوللر الموسع Augmented Fuller-Dickey، وذلك لاختبار فرضية العدم القائلة بوجود جذر الوحدة.

أولاً- دراسة استقرارية السلاسل الزمنية

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

تعتبر السلاسل الزمنية من المدخلات الأساسية في تحليل الظواهر الاقتصادية والمالية، حيث تساعد الباحثين في دراسة تطور المتغيرات عبر الزمن وفهم دناميكتها. كما لا بد عند استخدام السلاسل الزمنية من التأكد من خصائصها الاحصائية. وتعتبر خاصية الاستقرار شرطاً ضرورياً لتطبيق نماذج الاقتصاد القياسي بشكل صحيح.

1- تعيين النموذج:

هذه المرحلة تتمثل في صياغة النموذج في صورة رياضية، وذلك عن طريق صياغة العلاقات الاقتصادية بين المتغيرات محل الدراسة، وحتى يتم صياغة هذه العلاقات في شكلها الرياضي لابد والمرور بالخطوات التالية: وهي تحديد متغيرات النموذج، وتحديد الشكل الرياضي للنموذج.

لتعيين النموذج لابد من تحديد متغيرات النموذج والشكل الرياضي وذلك فيما يلي:

1-1- تحديد متغيرات النموذج:

- المتغير التابع: الانفتاح الاقتصادي LOP

- المتغيرات المستقلة: * الاستثمار في مشاريع البنية التحتية LX

* حجم البضاعة المنقولة عبر النقل البحري LY

1-2- تحديد الشكل الرياضي للنموذج:

بعد تحديد المتغير التابع المعبر عن الظاهرة محل الدراسة ومجموع المتغيرات المفسرة يمكن التعبير عما سبق بالصيغة

الرياضية التالية:

$$LOP = F(LX, LY)$$

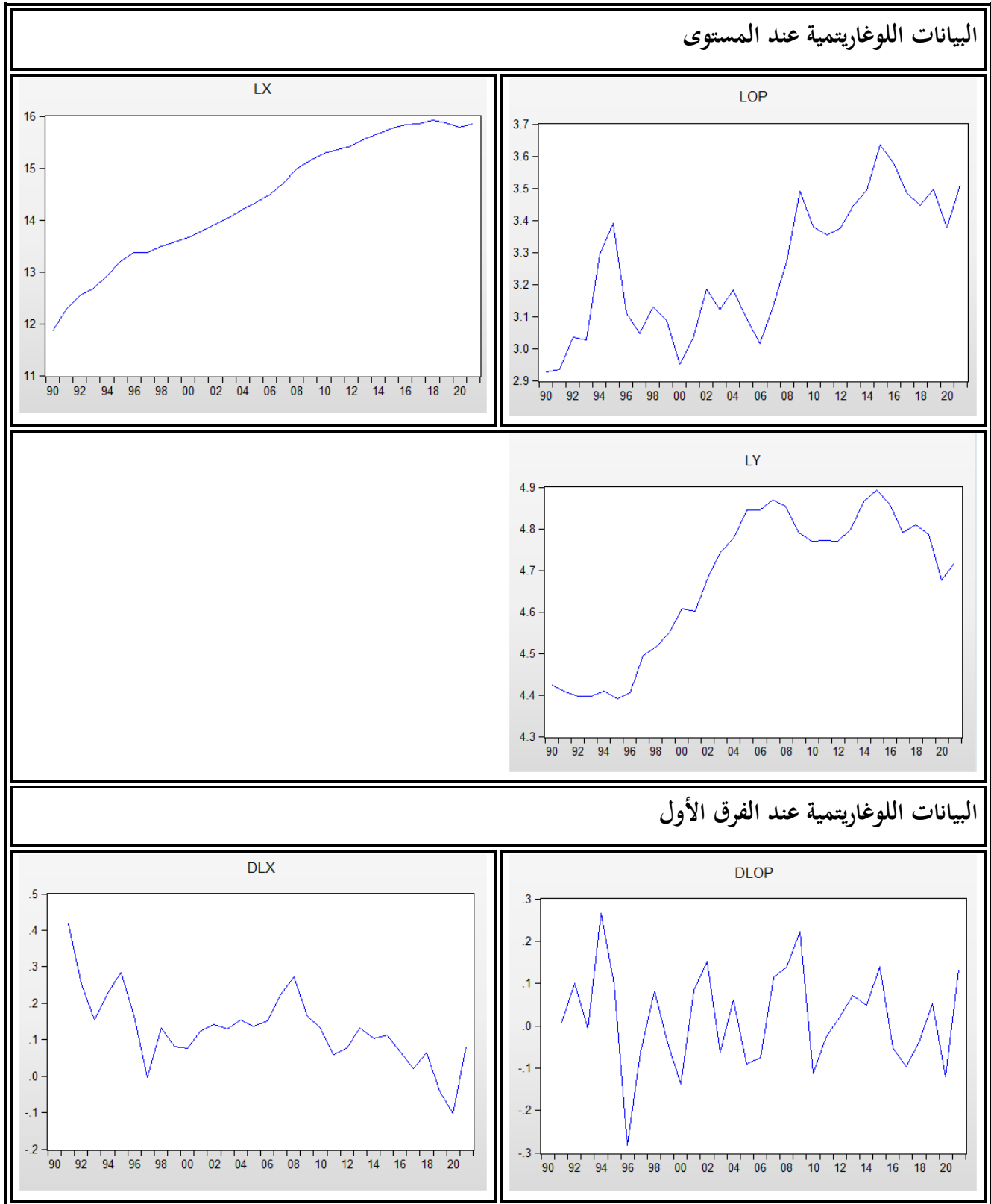
وتعطي الصيغة الرياضية للنموذج الخطي في صيغة المعادلة التالية:

$$LOP_t = B_0 + B_1LX_t + B_2LY_t + U_t$$

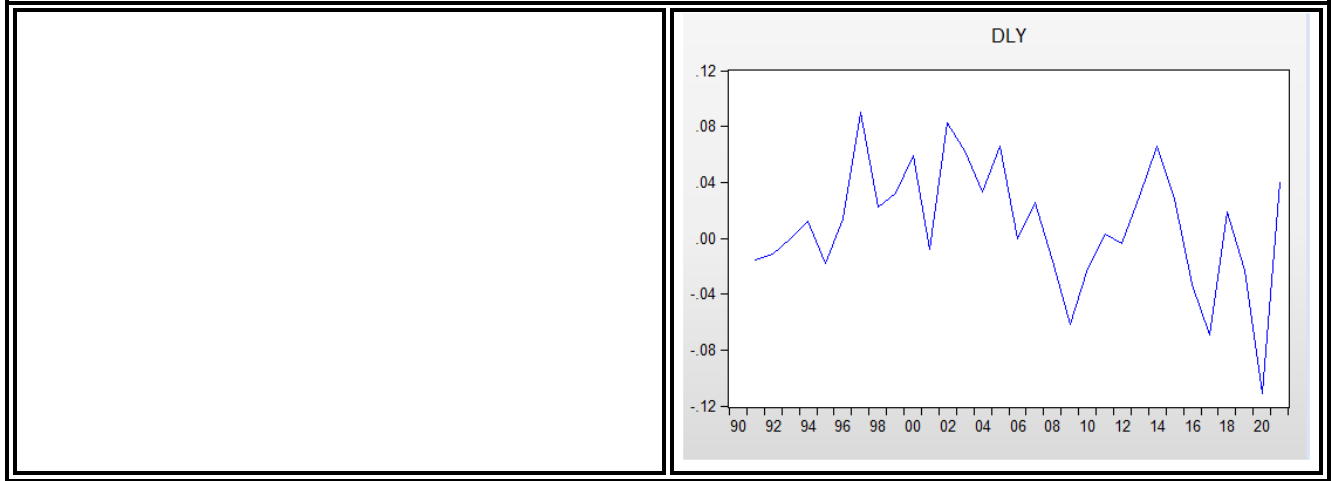
2- دراسة استقرارية النموذج: قبل التطرق لدراسة استقرارية السلاسل الزمنية، سوف نعرض تطورات متغيرات

الدراسة خلال الفترة المراد دراستها. الشكل التالي يوضح ذلك:

الشكل رقم (03-10): منحنى بياني لمختلف متغيرات الدراسة



الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج Eviews 09

من خلال الشكل رقم 11، نلاحظ السلاسل لمتغيرات الدراسة لم تكن مستقرة عند المستوى الأول Level، وأنها تصبح مستقرة بعد أخذ الفرق الأول لها first difference، ولغرض التحقق من مدى استقرارية هذه المتغيرات المدروسة لا بد من إجراء اختبارات أخرى مثل اختبار جذر الوحدة.

ثانياً- دراسة استقرارية السلاسل الزمنية ودرجة تكاملها باستخدام الاختبارات الاحصائية

يهدف اختبار الاستقرار إلى فحص خواص السلاسل الزمنية محل الدراسة خلال فترة الدراسة والتأكد من مدى سكونها وتحديد رتبة تكاملها على حدى. لذلك سيتم التطرق في هذا الفرع إلى دراسة استقرارية متغيرات الدراسة في المستوى والفرق الأول، حيث نقوم أولاً بتحديد درجة التباطؤ P والتي تقابل أقل قيمة للمعيارين AIC و SCH و HQ والتي توافق $p=1$ والجدول التالي يوضح ذلك.

الجدول رقم (03-19): نتائج اختبار LagLengthCriteria

مقياس حنان كوين H	مقياس شواتزر SC	مقياس أكايك AIC	فترات التباطؤ Lag
0.412170	0.315024	0.456468	0
7.641787	7.251595	7.817372*	1
7.429906	6.749885	7.739996	2
6.923998	5.952540	7.366984	3
*يعني عدد فترات التباطؤ الزمني التي اختارها المعيار.			

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج EViews 09

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

من خلال نتائج الجدول رقم 1 يتضح لدينا أن التباطؤ الأول 1، أي $P=1$ هو التباطؤ الأنسب لبيانات الدراسة الحالية خلال الفترة من 1990 إلى 2021.

الجدول الموالي يوضح درجة السكون لجميع متغيرات الدراسة في المستوى، وذلك بتطبيق اختبار ديكي فولر ADF على السلاسل الزمنية كما يلي:

الجدول رقم (03-20): نتائج اختبار فيليبس بيرون ديكي فولر للمتغير LOP

اختبار جذر الوحدة لديكي فولر ADF									
النتيجة	القرار	T المجدولة			T المحسوبة	المركبة	النموذج	درجة التأخير	السلسلة
		10%	5%	1%					
السلسلة غير مستقرة	قبول H_0	3.21	3.56	4.29	3.128 0.118	الاتجاه العام @trend	[6]	1	LOP
		-	-	-	-	القاطع C			
		-	-	-	-	جذر الوحدة ϕ			
	قبول H_0	2.62	2.96	3.67	1.853 0.356	القاطع C	[5]		
		-	-	-	-	جذر الوحدة ϕ			
	قبول H_0	1.61	1.95	2.64	0.752 0.871	جذر الوحدة ϕ	[4]		

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج Eviews 09

أما باقي متغيرات الدراسة فهي موضحة في الجدول التالي من خلال اختبار ديكي فولر ADF:

الجدول رقم (03-21): نتائج اختبار فيليبس بيرون ADF للمتغيرات الدراسة

ديكي فولر المطور		القرار الرتبة	السلسلة الزمنية	
المستوى	الفرق الأول			
0.467	3.970	I1	LX	
3.128	5.163	I1	LOP	
0.800	4.397	I1	LY	
4.29	4.29		1%	القيم
3.56	3.56		5%	الحرجة

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

3.21	3.21	10%	
------	------	-----	--

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج Eviews 09

تبين نتائج جدول جذر الوحدة الخاص باستقرار السلاسل الزمنية أنه لا يمكن رفض فرضية العدم القائلة بوجود جذر الوحدة بالنسبة للمتغيرات الدراسة، حيث أنها لم تكن مستقرة عند المستوى، فكانت القيم المحسوبة أقل من القيم الحرجة المستخرجة عند مستوى معنوية 1%، 5%، 10% وعند فحص المتغيرات عند الفرق الأول تبين أنه يمكن رفض هذه الفرضية بالنسبة للفرق الأولى لنفس هذه المتغيرات. مما يعني أنها أصبحت مستقرة بعد اخذ الفروقات الاولى I 1.

ونستنتج من ذلك أن السلاسل الزمنية محل الدراسة متكاملة من نفس الدرجة، أي $CI \sim 1$ ، وهذا ما يسمح بإمكانية تطبيق طريقة اختبارات الحدود الحديثة في البحث عن مدى وجود علاقة توازنية طويلة الأجل بين متغيرات الدراسة.

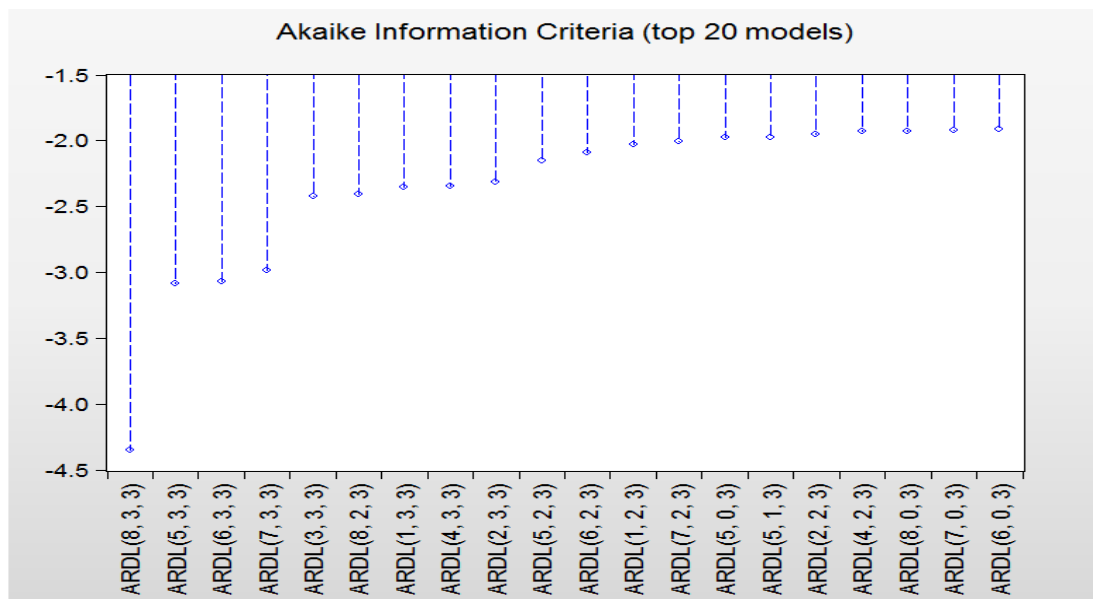
ثالثاً- تقدير نموذج الانحدار الذاتي للفجوات الزمنية الموزعة المتباطئة ARDL

بعد دراسة استقرارية السلاسل الزمنية توصلنا إلى أن السلاسل متكاملة من الدرجة I 1، لهذا سوف نقوم باستخدام منهج ARDL لاختبار التكامل المشترك منهج اختبار الحدود.

1- اختيار فترات الإبطاء المثلى للمتغيرات الداخلة في تقدير نماذج ARDL :

يوضح الشكل أدناه اختيار فترات الإبطاء المثلى حسب معيار AIC

الشكل رقم (03-11): نتائج اختبار فترات الإبطاء المثلى حسب معيار AIC



المصدر: مخرجات برنامج Eviews09

2- نتائج تقدير نموذج ARDL

الجدول الموالي يوضح نتائج تقدير نموذج ARDL وباستخدام برنامج Eviews09 الذي يقوم بتحديد فترات الإبطاء الزمني 8.3.3 بناء على معيار AK Akaike والتي تعطي أخفض قيمة لهذا المعيار ويتم تحديدها من قبل البرنامج كما أسلفنا.

الجدول رقم (03-22): نتائج تقدير نموذج ARDL

Model selection method: Akaike info criterion (AIC)
Dynamic regressors (3 lags, automatic): DLX DLY

Fixed regressors: C
Number of models evaluated: 128
Selected Model: ARDL(8, 3, 3)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.*
DLOP(-1)	-0.317146	0.081656	-3.883946	0.0081
DLOP(-2)	0.224263	0.087462	2.564121	0.0427
DLOP(-3)	0.169978	0.092119	1.845212	0.1145
DLOP(-4)	0.014494	0.083869	0.172811	0.8685
DLOP(-5)	-0.305693	0.071220	-4.292260	0.0051
DLOP(-6)	0.047496	0.067646	0.702133	0.5089
DLOP(-7)	-0.050317	0.068424	-0.735374	0.4898
DLOP(-8)	0.288977	0.065264	4.427813	0.0044
DLX	1.337274	0.153890	8.689816	0.0001
DLX(-1)	1.632053	0.226439	7.207482	0.0004
DLX(-2)	-1.524289	0.253553	-6.011709	0.0010
DLX(-3)	-1.171198	0.186366	-6.284385	0.0008
DLY	-0.276103	0.179786	-1.535729	0.1755
DLY(-1)	-0.885403	0.187332	-4.726374	0.0032
DLY(-2)	-0.155888	0.180901	-0.861730	0.4219
DLY(-3)	-2.354262	0.194652	-12.09472	0.0000
C	0.069181	0.020828	3.321499	0.0160
R-squared	0.983195	Mean dependent var	0.016543	
Adjusted R-squared	0.938380	S.D. dependent var	0.103666	
S.E. of regression	0.025733	Akaike info criterion	-4.347526	
Sum squared resid	0.003973	Schwarz criterion	-3.508247	
Log likelihood	66.99655	Hannan-Quinn criter.	-4.136450	
F-statistic	21.93925	Durbin-Watson stat	2.639202	
Prob(F-statistic)	0.000521			

المصدر: مخرجات برنامج Eviews09

من خلال النتائج المحصل عليها و بالإعتماد على المعايير الإحصائية الاحصائية المحسوبة لفشيرF، و الاحصائية المحسوبة للمعاملات ستيودنتT، و معامل التحديد R^2 ، و القيمة العظمى LOG L نستنتج ما يلي:

التحليل الإحصائي:

- نجد أن الاحصائية المحسوبة ستيودنتTstat لمعاملات النموذج الحد الثابت أكبر من الإحصائية الجدولة $T_{tab}=1.96$.

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

- من خلال إحصائية فيشر F_{Stat} التي تساوي 21.93 أكبر من الاحصائية الجدولة ومنه نرفض الفرضية البديلة H_0 أي النموذج ككل له دلالة معنوية.
- $R^2=0.983$ أي 98.3% من التجارة الخارجية مفسرة من طرف المتغيرات المستقلة ضمن النموذج وتبقى 1.7% تدخل ضمن هامش الخطأ.
- التحليل الاقتصادي:

من خلال النتائج المتحصل أعلاه سابقا نلاحظ أن الحد الثابت موجب و معنوي و هذا ما يتوافق مع النظرية الاقتصادية كما ان معظم متغيرات الدراسة ذو معنوية وذات دلالة إحصائية في السنة الحالية و في السنوات السابقة و هذا ما يطابق النظرية الاقتصادية.

رابعاً- دراسة اختبار التكامل المشترك باستخدام منهج ARDL

بعد التأكد من جودة أداء النموذج الآن نقوم بتقدير النموذج وذلك وفق الخطوات التالية:

1- اختبار الحدود للتكامل المشترك:

يهدف اختبار الحدود إلى الكشف عن وجود علاقة توازنية طويلة الأجل بين المتغيرات محل الدراسة، و ذلك من خلال اختبار فرضية العدم و التي تنص على عدم وجود علاقة في الأجل الطويل بين المتغيرات و يوضح الجدول أدناه نتائج هذا الاختبار.

الجدول رقم (03-23): نتائج اختبار التكامل المشترك باستخدام اختبار الحدود Bounds Test

البيان	$F_{statistic}$ المحسوبة	الاحتمال	النتيجة
النموذج	56.64		وجود علاقة توازنية طويلة الأجل وجود علاقة تكامل مشترك
القيم الحرجة	الحد الأدنى	الحد الأعلى	
عند مستوى معنوية 1%	3.17	4.14	
عند مستوى معنوية 5%	3.79	4.85	
عند مستوى معنوية 10%	5.15	6.36	

المصدر: من إعداد الباحث الاعتماد على مخرجات برنامج Eviews09

تبين من خلال الجدول أعلاه أن قيمة إحصائية F لاختبار الحدود هي 56.64 يتجاوز القيمة الحرجة عند مستوى معنوية 1% 5% 10%، وفقا لذلك يتم رفض فرضية العدم التي تنص بعدم وجود علاقة طويلة الأجل بين المتغيرات، و هذا يعني وجود توازن طويلة الاجل بين متغيرات الدراسة في النموذج.

2- تقدير الأثر في الأجل القصير والطويل باستعمال نموذج ARDL

بعد التأكد من جودة أداء النموذج الآن نقوم بتقدير النموذج وذلك وفق الخطوات التالية:

1-2 تقدير نموذج تصحيح الخطأ غير المقيد UECM :

سوف نقوم بتقدير أثر متغيرات البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية باستخدام نموذج تصحيح الخطأ غير المقيد UECM، وهو منهج بديل لطريقة النحل وجراجر ذي الخطوتين، وينطوي على تقدير معالم النموذج على المدى القصير والطويل في معادلة واحدة. وتتم صياغة نموذج UECM ضمن إطار نموذج الانحدار الذاتي للفجوات الزمنية الموزعة ARDL ونتائج التقدير موضحة في الجدول التالي:

الجدول رقم (03-24): نتائج تقدير نموذج تصحيح الخطأ غير المقيد UECM

Test Equation:				
Dependent Variable: D(DLOP)				
Method: Least Squares				
Date: 04/16/25 Time: 17:19				
Sample: 1999 2021				
Included observations: 23				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(DLOP(-1))	-0.389198	0.282778	-1.376339	0.2179
D(DLOP(-2))	-0.164935	0.235449	-0.700511	0.5098
D(DLOP(-3))	0.005043	0.194015	0.025994	0.9801
D(DLOP(-4))	0.019537	0.156005	0.125232	0.9044
D(DLOP(-5))	-0.286156	0.118204	-2.420866	0.0518
D(DLOP(-6))	-0.238660	0.085362	-2.795847	0.0313
D(DLOP(-7))	-0.288977	0.065264	-4.427813	0.0044
D(DLX)	1.337274	0.153890	8.689816	0.0001
D(DLX(-1))	2.695488	0.312052	8.637936	0.0001
D(DLX(-2))	1.171198	0.186366	6.284385	0.0008
D(DLY)	-0.276103	0.179786	-1.535729	0.1755
D(DLY(-1))	2.510150	0.226987	11.05858	0.0000
D(DLY(-2))	2.354262	0.194652	12.09472	0.0000
C	0.069181	0.020828	3.321499	0.0160
DLX(-1)	0.273840	0.166293	1.646732	0.1507
DLY(-1)	-3.671656	0.292886	-12.53612	0.0000
DLOP(-1)	-0.927948	0.306394	-3.028611	0.0231
R-squared	0.991783	Mean dependent var		0.002207
Adjusted R-squ...	0.969870	S.D. dependent var		0.148251
S.E. of regression	0.025733	Akaike info criterion		-4.347526
Sum squared r...	0.003973	Schwarz criterion		-3.508247
Log likelihood	66.99655	Hannan-Quinn criter.		-4.136450
F-statistic	45.26062	Durbin-Watson stat		2.639202
Prob(F-statistic)	0.000064			

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج Eviews09

- تحليل نتائج التقدير: يقدر معامل التحديد بـ $R^2=0.991$ ، وهو جيد حيث أن المتغيرات المفسرة تتحكم بـ 99% من التغيرات التي تحدث على معدلات التجارة الخارجية، مما يعني أن هناك ارتباط قوي بين متغيرات التجارة الخارجية وبعض المتغيرات الاقتصادية المفسرة له، كما أن قيمة إحصائية فيشر المحسوبة F_{cal} والتي تساوي $F_{cal}=45.26$ أكبر من $F_{n-k-1}^k = F_{29}^2 = 3.33$ وبما يدل على أن النموذج ككل له معنوية إحصائية، ونقبل هذا النموذج بمستوى معنوية 5%.

2-2- تقدير نموذج تصحيح الخطأ ECM

بعد التأكد من وجود علاقة توازنية طويلة الأجل الآن نقوم بتقدير الآثار قصيرة وطويلة الأجل كما يوضحه الجدول الموالي:

- تحليل نتائج التقدير: يتكون الجدول من جزأين، حيث يوضح الجزء العلوي تقدير نموذج تصحيح الخطأ والعلاقة قصيرة الأجل بينما يوضح الجزء السفلي تقدير العلاقة طويلة الأجل.

الجدول رقم (03-25): نتائج تقدير نموذج تصحيح الخطأ ECM

ARDL Cointegrating And Long Run Form
Dependent Variable: DLOP
Selected Model: ARDL(8, 3, 3)
Date: 04/16/25 Time: 17:18
Sample: 1990 2021
Included observations: 23

Cointegrating Form				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(DLOP(-1))	-0.389198	0.282778	-1.376339	0.2179
D(DLOP(-2))	-0.164935	0.235449	-0.700511	0.5098
D(DLOP(-3))	0.005043	0.194015	0.025994	0.9801
D(DLOP(-4))	0.019537	0.156005	0.125232	0.9044
D(DLOP(-5))	-0.286156	0.118204	-2.420866	0.0518
D(DLOP(-6))	-0.238660	0.085362	-2.795847	0.0313
D(DLOP(-7))	-0.288977	0.065264	-4.427813	0.0044
D(DLX)	1.337274	0.153890	8.689816	0.0001
D(DLX(-1))	1.524289	0.253553	6.011709	0.0010
D(DLX(-2))	1.171198	0.186366	6.284385	0.0008
D(DLY)	-0.276103	0.179786	-1.535729	0.1755
D(DLY(-1))	0.155888	0.180901	0.861730	0.4219
D(DLY(-2))	2.354262	0.194652	12.094722	0.0000
CointEq(-1)	-0.927948	0.306394	-3.028611	0.0231
Cointeq = DLOP - (0.2951*DLX -3.9567*DLY + 0.0746)				

Long Run Coefficients				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
DLX	0.295102	0.169457	1.741462	0.1322
DLY	-3.956749	1.338663	-2.955748	0.0254
C	0.074553	0.035481	2.101207	0.0803

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد مخرجات برنامج Eviews09

2-3: التفسير الاقتصادي للنتائج:

نموذج تصحيح الخطأ قصير الأجل:

- نلاحظ من الجدول أعلاه ان متغير الاستثمار في مشاريع البنية التحتية LX معنوي عند مستوى 5 % كما إن التقدير اتجاهات متوافقة مع النظرية الاقتصادية حيث نلاحظ وجود علاقة عكسية بين الاستثمار في مشاريع البنية التحتية ومتغيرات التجارة الخارجية

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

- كما أظهرت نتائج نموذج تصحيح الخطأ أن معامل إبطاء حد تصحيح الخطأ يكشف عن سرعة أو بطء عودة المتغيرات إلى حالة التوازن، ويجب أن يكون هذا المعامل معنوياً وسالب الإشارة للكشف عن وجود تكامل مشترك بين المتغيرات، وتشير القيمة المطلقة لمعامل حد تصحيح الخطأ إلى سرعة استعادة حالة التوازن، وتظهر الإشارة السالبة تقارب النموذج الحركي على المدى القصير، والمعامل السالب والمعنوي المرتبط بإبطاء حد تصحيح الخطأ وسيلة أكثر فعالية لبيان التكامل المشترك.

وفي هذا النموذج تبلغ قيمة معامل تصحيح الخطأ $CointEq-1$ ، والتي تعني سرعة تصحيح الخطأ، سالبة وتبلغ حوالي 92.79% ونلاحظ أنها ذات معنوية إحصائية قوية عند مستوى 0.023 %، وهذا ما يزيد من دقة وصحة العلاقة التوازنية في المدى الطويل، وأيضاً تشير إلى أن 92 % من انحراف الاقتصادي عن مستوى التوازن في المدى الطويل سيتم تصحيحه كل عام.

نموذج تصحيح الخطأ طويل الأجل:

- بالنسبة لمعامل الاستثمار في مشاريع البنية التحتية إشارته موجبة مما يدل على أن العلاقة طردية بين المتغير التابع الانفتاح الاقتصادي والمتغير المستقل الاستثمار في مشاريع البنية التحتية، حيث إذا تغيرت نسبة الاستثمار بوحدة واحدة فإن الانفتاح الاقتصادي أي التجارة الخارجية سوف تتغير بـ 0.29 ومنه هذا المتغير مقبول من الناحية الاقتصادية.

- بالنسبة لمعامل حجم البضاعة المنقولة عبر النقل البحري نلاحظ أن إشارته سالبة وهذا يدل على وجود علاقة عكسية بينه وبين الانفتاح الاقتصادي،

- كما نلاحظ أن قيمة المعلمة المقدرة للحد الثابت تشير إلى أنه عندما تكون قيم المتغيرات المستقلة منعدمة فإن معدل التجارة الخارجية يكون عند حدود 0.074 وهي ليست ذات معنوية عند مستوى 5 % وذلك لأن $prob=0.080 > 0.05$.

خامساً: تقييم النموذج وفقاً للمعيار الإحصائي:

1- تقييم النموذج وفقاً للمعيار الإحصائي في الأجل القصير:

- معنوية المعالم المقدرة:

يتضح من الجدول رقم 6 أن متغير الاستثمار في مشاريع البنية التحتية وحجم البضاعة المنقولة عبر النقل البحري ذات دلالة إحصائية بمستوى معنوية 5 % في السنة الحالية والسنوات السابقة.

2- تقييم النموذج وفقاً للمعيار الإحصائي في الأجل الطويل:

- معنوية المعالم المقدرة:

يتضح من الجدول رقم 6 أن المتغير المستقل حجم البضاعة المنقولة عبر النقل البحري ذات دلالة إحصائية بمستوى معنوية 5% أي أقل من 5% وهذه دلالة على وجود علاقة معنوية ذات دلالة إحصائية بينه وبين المتغير التابع الانفتاح الاقتصادي أي التجارة الخارجية في الأجل الطويل.

3- اختبارات التشخيص

ثبوت معنوية الدالة ككل عند مستوى معنوية 5% ويعني ذلك وجود علاقة بين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع مما يدل على أن النموذج جيد ويمكن التنبؤ به.

3-1- اختبار التوزيع الطبيعي للبواقي Jarque- Bera

الجدول رقم (03-26): نتائج اختبار التوزيع الطبيعي للبواقي Jarque- Bera

قيمة إختبار	القيمة الاحتمالية
1.007318	0.604315

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج Eviews

سنعتمد على إحصاءه Jarque- Bera حيث: $\chi^2_3 = 7.81$ و $J-B = 1.007 < 5\%$ ومنه نقبل فرضية العدم H_0 ، التي تنص على أن البواقي تتبع توزيع طبيعي، وقيمة الاحتمال $prob=0.60$ الموافقة لاختبار B-J أكبر من 5% تؤكد ذلك، وبالتالي هذه تعتبر دلالة على أن بواقي النموذج تتبع التوزيع الطبيعي وهي صفة جيدة ومرغوبة في النموذج.

3-2- تجانس ثبات تباين البواقي الأخطاء:

هناك عدة اختبارات للكشف على أن تباين البواقي متجانس أم لا، ومن بينها اختبار ARCH، يعتمد هذا الاختبار على مضاعف لاغرانج LM، خطوات الاختبار كالتالي:

- تقدير النموذج العام $Y = XB + \varepsilon$ بطريقة المربعات الصغرى العادية ثم حساب مربعات البواقي.

- تقدير المعادلة التالية

$$\hat{\varepsilon}_t^2 = \theta_0 + \theta_1 \hat{\varepsilon}_{t-1}^2 + \dots + \theta_q \hat{\varepsilon}_{t-q}^2 + \mu_t$$

مع حساب معامل التحديد الخاص بهذه المعادلة R^2 ، نفقد في هذه الحالة q مشاهدة.

- فرضية ثبات التباين الشرطي لأخطاء H_0 التي ينبغي اختبارها هي

$$H_0: \theta_0 = \theta_1 = \dots = \theta_q = 0$$

إحصائية مضاعف لاغرنج $LM = n - q \times R^2$ تتبع توزيع χ^2 بدرجة حرية q . إذا كان LM أكبر من χ^2_q القيمة الحرجة لتوزيع χ^2 أكبر من α فإننا نرفض H_0 ، أي إذا هناك على الأقل معامل واحد من معاملات معادلة ARCH يختلف معنوياً عن الصفر فإن التباين الشرطي للأخطاء غير متجانس.

حيث لدينا: $LM = 0.33$ %5 $\chi^2_1 = 3.84$ ومنه نقبل H_0 التي تنص على تجانس تباين حدود الخطأ، حيث أن قيمة الاحتمال $prob = 0.56$ أكبر من 5 % تدعم ذلك، والجدول التالي يوضح نتائج هذا الاختبار.

الجدول رقم (03-27): نتائج اختبار شرط ثبات حدود الخطأ تجانس التباين

Heteroskedasticity Test: ARCH

F-statistic	0.307437	Prob. F(1,20)	0.5854
Obs*R-squared	0.333061	Prob. Chi-Square(1)	0.5639

المصدر: مخرجات برنامج Eviews09

3-3- اختبار شرط استقلال حدود الخطأ بمعنى عدم وجود ارتباط ذاتي تسلسلي:

من أجل دراسة فرضية عدم ارتباط الأخطاء، نلجأ إلى اختبار:

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test ، للارتباط الذاتي حيث:

$LM = 7.16$ %5 $\chi^2_2 = 5.99$ باحتمال $prob = 0.02$ أقل من 5 %، وهذا يشير إلى قبول الفرضية الصفرية H_0 التي تفترض على عدم وجود ارتباط ذاتي لبواقي النموذج المقدر، والجدول التالي يوضح نتائج اختبار Godfrey-Breusch للارتباط الذاتي:

الجدول رقم (03-28): نتائج اختبار Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	0.905509	Prob. F(2,4)	0.4738
Obs*R-squared	7.168008	Prob. Chi-Square(2)	0.0278

المصدر: مخرجات برنامج Eviews09

سادساً- اختبار استقرار النموذج Test Stability

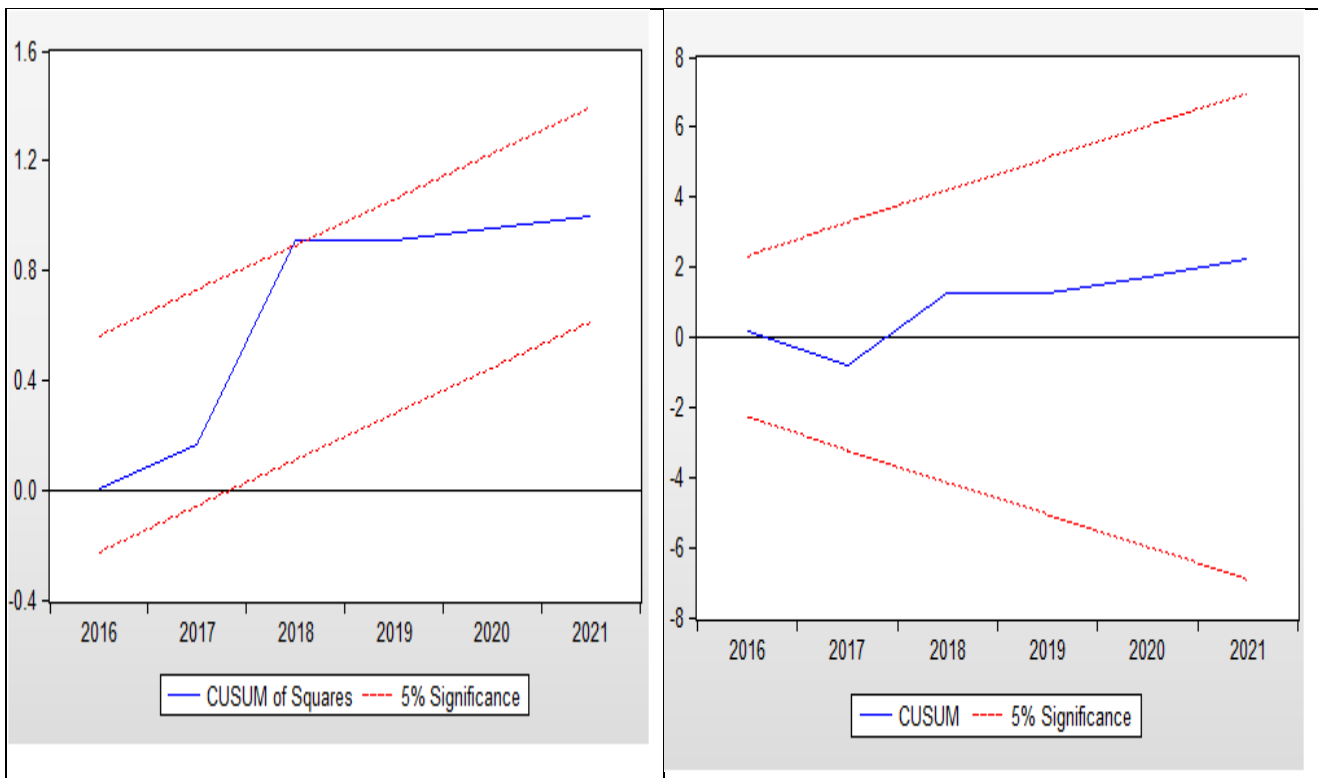
الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

لكي نتأكد من خلو البيانات المستخدمة في هذه الدراسة من وجود أي تغيرات هيكلية فيها لابد من استخدام أحد الاختبارات المناسبة لذلك مثل: المجموع التراكمي للبواقي المعادة CUSUM، وكذا المجموع التراكمي لمربعات البواقي المعادة CUSUM of Squares، ويعد هذان الاختباران من أهم الاختبارات في هذا المجال لانهما يوضحان أمرين مهمين لتبيان وجود أي تغير هيكلية في البيانات، ومدى استقرار وانسجام المعلمات طويلة الأجل مع المعلمات قصيرة الأجل وأظهرت الكثير من الدراسات أن مثل هذه الاختبارات نجدها دائما مصاحبة لمنهجية ARDL.

ويتحقق الاستقرار الهيكلي للمعلمات المقدرة لصيغة تصحيح الخطأ لنموذج الانحدار الذاتي للإبطاء الموزع، إذا وقع الشكل البياني لاختبارات CUSUM و CUSUM of Squares داخل الحدود الحرجة عند مستوى معنوية 5% وهذا يعني أن المعلمات مستقرة على طول فترة الدراسة.

الشكل رقم (03-12): اختبار مسار البواقي المتراكم للتقدير المتتالي لمعالم النموذج CUSUM

CUSUM of Squares, Test



المصدر: مخرجات برنامج Eviews09

الفصل الثالث: دراسة قياسية لأثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية في الجزائر

من خلال الرسم البياني التالي نلاحظ أن المجموع التراكمي للبواقي المعاودة CUSUM بالنسبة لهذا النموذج هو يعبر خط وسطى داخل حدود المنطقة الحرجة مشيرا إلى استقرار النموذج عند حدود معنوية 5%. كما أن المجموع التراكمي لمربعات البواقي المعاودة CUSUM of Squares هو عبارة عن خط وسطى يقع داخل حدود المنطقة الحرجة، وما يمكن استنتاجه من هذين الاختبارين أن هناك استقرارا وانسجاما في النموذج بين نتائج الأمد الطويل ونتائج الفترة قصيرة المدى.

خلاصة الفصل:

حاولنا في هذا الفصل إعطاء صورة واضحة حول بعض مؤشرات البنية التحتية وكذا الخدمات اللوجستية بالموانئ الجزائرية، وكذا إبراز أثر الاستثمار في مشاريع البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ على التجارة الخارجية بالجزائر خلال الفترة 1990-2021.

أين أبرزت الدراسة القياسية لأثر الأبنية التحتية معبرا عنها بمؤشر الاستثمار في مشاريع البنية التحتية وكذا الخدمات اللوجستية للموانئ معبرا عنها بمؤشر نقل البضائع على التجارة الخارجية في الجزائر باستخدام نموذج الانحدار الذاتي للإبطاء الموزع ARDL وذلك بالاستناد إلى بيانات سلاسل زمنية متعلقة بكل متغير. عن وجود علاقة طردية ذات دلالة إحصائية بين المتغيرات المدروسة سواء على المدى الطويل أو القصير، مما يعكس التأثير الإيجابي للاستثمار في مشاريع البنية التحتية والخدمات اللوجستية على تحسين أداء التجارة الخارجية في الجزائر سواء من خلال تقليص التكاليف، تسريع الإجراءات وتحسين القدرة التنافسية للسلع الجزائرية في الأسواق العالمية. تؤكد هذه النتائج أهمية تبني سياسات استثمارية فعالة في مجال النقل والخدمات اللوجستية كأداة لتحفيز النمو التجاري، كما تستوجب القيام بإصلاحات هيكلية في هذا القطاع لخلق بيئة تجارية أكثر انفتاحا وكفاءة.

الخاتمة

في ظل التحولات المتسارعة التي يشهدها الاقتصاد العالمي، وما تفرضه من متطلبات متزايدة تتعلق بالكفاءة اللوجستية وجودة الهياكل القاعدية. إذ لم تعد التجارة الخارجية مرهونة فقط بعوامل الإنتاج التقليدية أو بالسياسات التجارية، بل أضحت مرتبطة ارتباطا وثيقا بمدى تطور البنية التحتية وقدرة المنظومة اللوجستية على ضمان انسيابية تدفقات السلع والخدمات وتقليص التكاليف وتحسين أجال التسليم. وانطلاقا من إشكالية الدراسة المتمحورة حول مدى تأثير البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ على التجارة الخارجية في الجزائر. وانطلاقا من هذا الاشكال سعت هذه الدراسة إلى تحليل واقع البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ في الجزائر وقياس انعكاساتها على مؤشرات التجارة الخارجية بهدف الوقوف على طبيعة العلاقة القائمة بينهما وتحديد أوجه القصور ومواطن القوة التي تميز هذا القطاع وقد مهد هذا التحليل لاستخلاص جملة من النتائج التي تسمح بتقييم فعالية السياسات المتبعة واستشراف أفاق تطوير المنظومة اللوجستية بما يخدم تحسين أداء التجارة الخارجية وتعزيز اندماج الاقتصاد الجزائري في المبادلات الدولية.

في ظل ما تم تناوله من جوانب نظرية وما تم التوصل إليه من خلال الجانب التطبيقي حول أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ على التجارة الخارجية بالجزائر خلال الفترة 1990-2021، يمكن الجزم أن المنظومة المينائية تمثل أحد أهم المفاصل الجوهرية في تعزيز وتنمية التبادل التجاري والانفتاح على العالم الخارجي. فقد أكدت الدراسة التطبيقية على وجود علاقة طردية بين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع والتي أبرزت ان جودة البنية التحتية كما ونوعا وتطوير الخدمات اللوجستية المقدمة يساهم في تحسين حجم نمو التجارة الخارجية بالجزائر. مما يوضح الدور البارز التي تلعبه هذه العناصر في تسهيل السير الحسن لحركة البضائع وكذا تدنئة التكاليف وتنمية وتعزيز الكفاءة التشغيلية.

إن الجزائر، من خلال موقعها وامتدادها البحري على شريط ساحلي 1200 كم تمتلك كل المؤهلات لتكون قاعدة لوجستية بين أوروبا وأفريقيا، غير ان هذا الهدف يستلزم إرادة واستراتيجيات سياسة واضحة على الأجلين القصير والطويل، واستثمارات مستدامة في ما يتعلق بالبنية التحتية للموانئ بشكل خاص والبنية التحتية بشكل عام باعتبار ان مشاريع الاستثمار في البنية التحتية بمثابة مشاريع قاعدية لبدأ أي مشروع استثماري آخر.. كل هذه التحديات لا تبلغ الهدف المنشود دون إعادة النظر في إصلاحات تمس المؤسسات من أجل خلق بيئة تشغيلية ذات طابع تنافسي.

النتائج المتوصل إليها:

النتائج النظرية:

- أكدت الأدبيات وجود علاقة وثيقة بين فعالية البنية التحتية المينائية وجودة الخدمات اللوجستية وبين تطوير التجارة الخارجية،
- بينت الدراسات السابقة ان كفاءة الموانئ تمثل عنصرا حاسما في خفض التكاليف وتعزيز تنافسية المنتجات في الأسواق الدولية،
- أثبتت النظريات الحديثة في اللوجستيات أن تحسين نظم الحوكمة والتسيير وتبسيط العمليات يشكل عاملا جوهريا في تعزيز الأداء المينائي،
- خلصت الأدبيات إلى أن الاستثمار في مشاريع البنية التحتية يشكل شرطا أساسيا لجذب الاستثمارات الخارجية وتنشيط التجارة الخارجية؛
- وجود ضعف في عملية الربط بين الموانئ الجزائرية والأسواق الداخلية مما يسهم في ارتفاع تكلفة النقل وكذا تأخير في عملية تسليم السلع وهو ما يجعل المنتج المحلي لا يتمتع بميزة تنافسية في الأسواق العالمية؛
- كما ابرزت الأبحاث والدراسات السابقة وجود فجوة تنظيمية تعيق عملية التشغيل في الموانئ، كتداخل صلاحيات الجهات المسيرة وضعف التنسيق بين مستويات الإدارة المختلفة مما يعزز من مستوى البيروقراطية؛
- الاهتمام فقط بالبنية التحتية الفيزيائية دون النظر إلى نظم التسيير والحوكمة فقر التوجيه الاستراتيجي.

النتائج التطبيقية:

- أظهرت النتائج التحليلية للموانئ وجود فوارق نسبية بين خدمات الموانئ، وهو ما يعكس تفاوت إقليمي في فعالية البنية التحتية والخدمات اللوجستية؛
- تطوير البنية التحتية للموانئ من حيث الطاقة الاستيعابية وربطها بشبكات النقل يسهم في تحسين حجم التجارة الخارجية؛
- تحسين الخدمات اللوجستية بما يواكب التطورات التكنولوجية يسهم في تعزيز تنافسية المنتجات الجزائرية في الأسواق؛
- تأثير المتغيرات المستقلة على التجارة الخارجية كان إيجابيا على المدينين القصير والطويل؛
- غياب قاعدة بيانات لوجستية وطنية يمثل عائق أمام التخطيط والتقييم مما يصعب عملية اتخاذ القرار؛

المقترحات:

- وجوب الاستثمار بشكل مستدام في تحسين البنية التحتية وتطويرها عن طريق تحديث المعدات، توسيع الأرصفة وكذا تحسين مناطق الربط بين الموانئ وشبكات النقل المحلية مما يسهل سلاسة وحسن سير الحركة التجارية؛
- تحسين جودة وفعالية الخدمات اللوجستية عن طريق تبني نظم رقمية متطورة وكذا تبسيط الإجراءات الجمركية؛
- تحفيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تسيير وإدارة الموانئ؛
- خلق تكامل في السياسات من أجل تحقيق فعالية أكبر في تنفيذ الاستراتيجيات التجارية عن طريق تعزيز التنسيق بين الهيئات ذات العلاقة بالتجارة وزارة التجارة، النقل، الجمارك، الموانئ؛
- تقليل الضغط على الموانئ الساحلية عن طريق العمل على تطوير موانئ المناطق الداخلية وتجسيد مناطق لوجستية جافة من أجل تسريع الدورة التجارية؛
- اعتماد سياسات اللامركزية في تطوير الخدمات اللوجستية تأخذ بعين الاعتبار خصائص كل ميناء ومستلزماته بما يخلق عدالة في التوزيع الجغرافي للاستثمارات؛
- الأخذ بعين الاعتبار التجارب الرائدة في تسيير الموانئ من خلال الشراكة وتبادل الخبرة؛
- وجوب تبني استراتيجيات ورؤى وطنية موحدة لتطوير الموانئ، قائمة على التجارة الخارجية كرافعة استراتيجية من أجل تحقيق أعلى أثر اقتصادي؛
- إعادة هيكلة المنظومة المؤسسية للموانئ بما يعزز الشفافية، الكفاءة، وتوحيد المعايير بين مختلف الموانئ؛
- تفعيل الشراكات الدولية مع موانئ دولية ناجحة عبر إبرام اتفاقيات تعاون تقني بغية نقل سريع للتكنولوجيا خاصة ما يتعلق بالإدارة الذكية؛
- انشاء مرصد وطني للخدمات اللوجستية والتجارة الخارجية من أجل جمع البيانات مراقبة الأداء، اصدار تقارير وتقديم اقتراحات سياسة من أجل بناء سياسات اقتصادية مستقبلية؛
- اعتماد برامج تدريب للموارد البشري العامل في الموانئ، تركز على الإدارة الحديثة استخدام التكنولوجيا.
- أفاق الدراسة:

تطرح النتائج المتوصل إليها في هذه الدراسة جملة من الأفاق البحثية التي يمكن ان تشكل امتدادا علميا وعمليا لموضوع الأطروحة:

- توسيع المجال الجغرافي والزمني للدراسة: يمكن مستقبلا توسيع نطاق البحث ليشمل مقارنات منهجية بين الموانئ الجزائرية ونظيرتها في دول المنطقة مما يسمح بتحديد حجم الفجوة اللوجستية وتفسيرها وفق معايير الأداء الدولي؛
- تطوير نماذج قياسية أكثر تقدما: تبرز الحاجة إلى ضرورة بناء نماذج تحليلية كمية تعتمد تقنيات قياسية متقدمة مثل نماذج المعادلات الهيكلية أو تحليل الانحدار متعدد الأبعاد بهدف قياس التأثيرات المباشرة والغير مباشرة بين متغيرات الدراسة؛
- إدماج البعد الرقمي في تحليل الأداء المينائي: يعتبر التحول الرقمي نحو موانئ ذكية اتجاها عالميا ويمكن دراسة أثر الأنظمة الرقمية والتتبع الآني والبنى التحتية المعلوماتية على تقليص زمن العبور وتحسين كفاءة الخدمات اللوجستية؛
- استكشاف البعد البيئي والاستدامة اللوجستية: يعتبر جانب الاستدامة محورا مهما للدراسات المستقبلية، إذ يمكن تناول أثر اعتماد ممارسات الموانئ الخضراء وإدماج المعايير البيئية في العمليات اللوجستية على جاذبية الاستثمار وكفاءة النشاط التجاري.

قائمة المراجع

أ- قائمة المراجع باللغة العربية

■ الكتب:

1. شقيري نوري موسى وآخرون، التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2012.
2. مروان عبد الملك ذنون، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار الأكاديميون للنشر والتوزيع، الأردن، 2020.
3. حسام علي داود وآخرون، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2002.
4. رشاد العصار وآخرون، التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2000.
5. زينب حسن عوض الله، الاقتصاد الدولي، مؤسسة دار الكتاب للطباعة، مصر، 2004.
6. محمد رتول، الاقتصاد الدولي - مفاتيح العلاقات الاقتصادية الدولية، ديوان المطبوعات الجامعية، 2018.
7. جودة عبد الخالق، الاقتصاد الدولي - من المزايا النسبية إلى التبادل اللامتكافي، دار النهضة، لبنان، 1992.
8. صبحي تادريس قريصة، مدحت محمد العقاد، النقود والبنوك والعلاقات الاقتصادية الدولية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، 1983.
9. كامل بكري، الاقتصاد الدولي - التجارة والتمويل -، الدار الجامعية، 2003.
10. سامي حاتم عفيفي، الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والتجارة الخارجية - مبادئ اقتصاديات التجارة الدولية، الدار المصرية اللبنانية.
11. علي عبد الفتاح شرار، الاقتصاد الدولي نظريات وسياسات، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2007.
12. سامي خليل، المرشد في الاقتصاد الدولي، دار النهضة العربية، مصر، 2006.
13. مجدي محمود شهاب، الاقتصاد النقدي، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، مصر.
14. موسى سعد مطر وآخرون، التجارة الخارجية، دار صفاء، عمان، 2001.
15. رعد حسن الصرن، التجارة الدولية المعاصرة من الميزة المطلقة إلى العولمة والحرية والرفاهية الاقتصادية، دار الرضا للنشر، دمشق، 2000.
16. أبو بكر متولي، الاقتصاد الخارجي، نظرة تحليلية، مكتبة عين شمس، القاهرة، 1980.
17. عمر صقر، سياسات التجارة الخارجية، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، 2005.
18. مجدي محمود شهاب، الاقتصاد الدولي المعاصر، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007.
19. شكري محمد غانم، مبادئ الاقتصاد الدولي، أمانة اللجنة العامة للتعليم والبحث العلمي، ليبيا، 1988.
20. كاظم عبادي الجاسم، جغرافية التجارة الدولية، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2015.
21. حسام علي داود وآخرون، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع.
22. علي عبد الفتاح أبو شرار، الاقتصاد الدولي نظريات وسياسات، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2007.
23. اسماعيل العربي، التعاون الاقتصادي للتنمية في نطاق المنظمات الدولية، طبعة جديدة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1979.

24. صلاح الدين حسن السيسي، إدارة اموال وخدمات المصارف لخدمة أهداف التنمية الاقتصادية، دار الوسام للطباعة والنشر، لبنان، 1999.
25. محمد حسين الفطافطة، التأجير التمويلي في الدول العربية التجارية ومتطلبات التطوير، دار الشعلة للبحوث والاستشارات، الأردن، 2007.
26. أحمد جابر بدران، الاقتصاد الدولي والاندماج الاقتصادي المعاصر، مصر، 2014.
27. ميرندا زغلول رزق، دراسة لآثار اتفاقيات الجات لتحرير التجارة على مستقبل اقتصاديات الدول النامية، كلية التجارة، جامعة الرقازيق، العدد الاول، 1996.
28. محمد عبد الله شاهين محمد، اتجاهات التجارة الدولية وأثرها على التجارة الخارجية للدول العربية، شركة دار الأكاديميون للنشر والتوزيع، الأردن، 2018.
29. ابراهيم المصري، الاقتصاد الدولي، دار الحكمة، جمهورية مصر، 2013.
30. عبد المطلب عبد الحميد، النظام الاقتصادي العالمي، مكتبة النهضة المصرية، مصر، 1998.
31. أسامة الجدوب، الجات ومصر والبلدان العربية من هافانا إلى مراكش.
32. خالد أحمد علي محمود، التجارة الدولية بين الحماية والتحرر والنظرية الحديثة، دار الفكر الجامعي، مصر، 2018.
33. أحمد جابر بدران، الاقتصاد الدولي والاندماج الاقتصادي المعاصر، مصر، 2013-2014.
34. عبد الناصر نزار العبادي، منظمة التجارة العالمية واقتصاد الدول النامية، الدار الجامعية، القاهرة، 1999.
35. مصطفى رشيد شبيحة، الاقتصاد النقدي والمصرفي، دار الجامعية الجديدة للنشر، مصر، 1999.
36. فليح حسن خلف، العلاقات الاقتصادية الدولية، مؤسسة الوراق.
37. عمر صقر، سياسات التجارة الخارجية، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، 2005، ص 54.
38. فينان محمد طاهر، مشكلة نقل التكنولوجيا، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1986.
39. عبد الباسط عبد وفا، مشكلات التجارة الخارجية، كلية الحقوق، جامعة حلوان، دار النهضة، ط 03، 2005.
40. خلاف عبد الجابر خلاف، العلاقات الاقتصادية الخارجية وتطور جانبها التنظيمي، 1995.
41. احمد جبر سالم، أحمد جاسم، محمد، الاستثمار في البنية التحتية ومصادر التمويل، دار الأيام للنشر والتوزيع، الأردن، 2017.
42. محي الدين عمرو، التخلف والتنمية، دار النهضة، لبنان، 1975.
43. الدخيل خالد ابراهيم، مقدمة في النظرية الاقتصادية الجزئية، مكتبة ملك فهد الوطنية، السعودية، 2000.
44. خضر أحمد حسان، خصخصة البنية التحتية، المعهد العربي للتخطيط، العدد 18، الكويت.
45. جبر محمود النابلسي، لوجستيات إدارة الموانئ النقل متعدد الوسائط، دار الجنان للنشر والتوزيع، الأردن، 2017.
46. حازم الصايغ، تنظيم إدارة الموانئ، الإدارة العليا حول الجوانب التنظيمية والإدارية للموانئ بالدول العربية، الأكاديمية العربية للنقل البحري، العدد 25.
47. سيف الدين محمد خلف، القطاع الخاص ومستقبل الاقتصاد العراقي، مركز العراق للدراسات، العراق، 2007.
48. محمود شاكر، أصول الموازنة العامة، دار المسيرة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
49. عبد الرضا، نبيل جعفر، مواجهة التخلف، الغدير للطباعة والنشر، العراق، 2013.

50. فريق من خبراء المنظمة، إشراف د. عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة الخدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية والإدارة، مصر، 2007.
51. شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2015.
52. رونالدو إنش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، السعودية، 2006.
53. أحمد محمد غنيم، إدارة اللوجستيات، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، 2010.
54. خبراء الشركة العربية لمتحدة للتدريب والاستشارات الإدارية، الاتجاهات والأساليب الحديثة لإدارة المشتريات والمخازن باستخدام النظام اللوجستي، الشركة المتحدة للتسويق والتوريدات، مصر، 2006.
55. محمد علي إبراهيم، تعريف الأعمال اللوجستية، ملتقى الإدارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورشة عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على التخزين، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2008.
56. أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2009.
57. سميرة بدوي، اقتصاديات وإنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، كلية التجارة، مصر، 2003.
58. محمد زغلول، إدارة الموانئ، المكتبة الحديثة، مصر، 2001.
59. محمد توفيق، سلمى زكي عبد الفتاح، معايير الاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر، مصر 2009.
60. مصطفى يوسف كافي، تقنيات دراسة الجدوى الاقتصادية، دار ومؤسسة رسلان للطباعة والنشر والتوزيع، سوريا، 2009.
61. محمد عبد الحافظ، إدارة الإمداد والتخزين، دار الفجر للنشر والتوزيع، مصر، 2011.

البحوث والمقالات والدوريات والمجلات العلمية:

62. رقية جبار، التحصيل المستندي كوسيلة دفع في التجارة الخارجية، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، العدد 02، الجزائر، 2017.
63. طارق بودينار، بلغيث عمارة، الاعتماد المستندي ودوره في التجارة الخارجية، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، الجزائر، 2022.
64. جواب حنان، معوشي بوعلام، دور القرض الايجاري في تمويل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة واثره على التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة التنمية والاستشراف للبحوث والدراسات، العدد 01، الجزائر، 2020.
65. عباس أمينة، كروشة إيمان، التحرير التجاري وأثره على النمو الاقتصادي في الجزائر دراسة قياسية خلال الفترة 1990-2019، مجلة التنمية والاقتصاد التطبيقي - المسيلة-، العدد 01، الجزائر، 2021.
66. كمال عياشي، دور نظرية الإوز الطائر الآسيوية في السياسة الصناعية الجديدة في الجزائر للتحويل إلى الهيكل التصديري، مجلة أبحاث اقتصادية وإدارية، العدد 06، 2009، الجزائر.
67. داغر محمود محمد، علي محمد علي، الانفاق العام على مشروعات البنية التحتية وأثره على النمو الاقتصادي في ليبيا، مجلة بحوث اقتصادية عربية، العدد 51، 2010.
68. لخضاري بولنوار، بن جدو سامي، أثر البنية التحتية على النمو الاقتصادي لعينة من البلدان المتطورة دراسة قياسية للفترة 2001-2021، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، المجلد 19، العدد 31، الجزائر، 2023.

69. سعدي عبد الصمد، مولاي بوعلام، أثر الاستثمار في البنية التحتية في تحسين أداء التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة 1974-2020، مجلة التنمية والاستشراف للبحوث والدراسات، المجلد 08، العدد 02، الجزائر، 2023.
70. شريف فتيحة، مخفي أمين، اللوجستيك و رفع أداء قطاع خدمات النقل البحري الدولي للبضائع حالة الجزائر الفترة 2010-2020، مجلة الاقتصاد والبيئة، المجلد 05، العدد 02، الجزائر، 2022.
71. محمد خالد، سياسة إدارة الدين العام، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 15، العدد 02، سوريا.
72. حملاوي ربيعة، الأنشطة اللوجستية والموانئ الوطنية، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، الجزائر.
73. سمير معوض، اللوجستيات والنقل الدولي متعدد الوسائط، مجلة أنترنشيونال، 2001.
74. خواسك محمد سعد وآخرون، الدور اللوجستي ومدى تأثيره في عملية تطوير الأداء بالموانئ، مجلة البحوث التجارية، جامعة الرقازيق، المجلد 31، العدد 1.2، 2009.
75. محمود مجدي بربري محمد، أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في الدول العربية، مجلة البحوث الإدارية، المجلد 41، العدد 3، مصر، 2023.
76. سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ، ومخطة الحاويات، مجلة أنترنشيونال، 2001.
77. وهبة الوهاب، الحاج العمري، الآثار الاقتصادية لتنمية وتحديث الموانئ دراسة تحليلية استشرافية لحالة ميناء الجزائر للفترة 2000-2023، مجلة الاستراتيجية والتنمية، المجلد 14، العدد 02، 2024.

■ المذكرات والرسائل والأطروحات الجامعية:

1. مامش حسبية، العامل الدولي والإقليمي في تصويب سياسات التجارة الخارجية- دراسة حالة الجزائر- مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 03.
2. زكراوي ليلي، واقع وآفاق المبادلات التجارية بين الصين ودول شمال إفريقيا - دراسة حالة الجزائر، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، فرع تجارة دولية، جامعة سيدي بلعباس، 2017-2018.
3. بوطالب هدى، تطور استخدام الاعتماد المستندي في التجارة الخارجية الجزائرية، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع إدارة العمليات التجارية، جامعة الجزائر 03، 2009-2010.
4. محمد كمال خليل، تجربة التخطيط في جمهورية مصر العربية صناعات الغزل والنسيج، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، الإسكندرية، 1983.
5. بوطالب هدى، تطور استخدام الاعتماد المستندي في التجارة الخارجية الجزائرية، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات شهادة الماجستير، العلوم الاقتصادية، 2009-2010.
6. محمد عبد العال علي ماهر أبو راس، تقييم وتطوير المعايير المستخدمة في اختبار مشاريع البنية التحتية التطويرية، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الهندسة، 2016.
7. لراوي علي محمد، أهمية ودور البنى اللاركتازية في التنمية مع اشارة خاصة إلى التجربة العراقية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، العراق، 1986.

8. قائد عائض العمشيلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، مصر، 1991.
9. إيهاب النحراوي، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية الخليج العربي، رسالة دكتوراه، النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2007.
10. مدان أوراغ، جمال بوثلجة، الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية ودورها في تفعيل التبادل التجاري الدولي - دراسة حالة ميناء بجاية 2021.

1.

مواقع الأنترنت:

1. <https://tijareti.com/algerian-ports/>. تاريخ الاطلاع 2025/02/18 الساعة 14:34

ب- قائمة المراجع باللغة الأجنبية:

1. Jean Louis Mucchielli. **Economie Internationale**. 2ed.DALLOZ. 1997.
2. GreamBibeau ,Gaetm Morin, **Introduction a l'économie Internationale**,2^e Edition paris,1997.
3. The general agreement on tariffs and trade , basic instruments, vol.111,p 3 , Geneve,1958.
4. Banque Nationale d'Algérie – le guide de l'exportateur Etape par Etape de la prospection au paiement – fascicule N 4 – Alger- 1998.
5. Pahariya ,N.C.2008 , **Import substitution and export promotion as developement strategies**, briefing paper, CATS International TDP7, 2008.
6. Raffael, dellacroce,2011, **Pension Found Investment in Infrastructure A survey**, OECD , p 29.
7. Kumo Wallassal, **Infrastructure Investement and economic growth**, 2012.
9. Bauchet: Le transport international dans l'économie mondiale ; Ed. Economica, 1999,^{2eme} Edition.
10. Chong saphia, and other,Financing Infrastructure A specturm of country approches, bulletin,2013.
11. Xiaolum,s,sun, **Forgein direct Investment and economic Development.UN.2002.**
12. Pierre Median , Anne Gratacap,La Logistique et supplychain Management,Dund. Paris,2008.
13. Jacques Pons, Transport et Logistique, Maillon determinants de la Supplychain, 2^e Edition,2005.
14. Wood, F, Donald ,R ,Paul, contemporary log, Pearson Educatio, Inc. New .Gersey, 8th Edition, 2004.

15. Yves Primor, logistique- production- distribution- soutien, 3^e Edition,Dound,Paris,2003.
16. Daniel hellstron and tilo halaszavich, **the impact of logistics on international trade investment fmows**, NOFOMA 2017 , vol 8. NO 9 , june 2017.
17. Petra adelajda zaninovic and helga pavlic skender, **the effects of logistics performance on international trade:EU15 VS CEMS**, economic research-EKONOMSKA ISTRAZIVUNJA, vol.34, NO. 1 ? 2021.
18. Younes abara, **the impact of logistics performance on foreign trade**, journal of industrial policy and technology management, vol. 4, NO. 2 ? 2021.
19. Chao zhan and chong wang, **study on the relationship between logistics industry and forgein trade in sichuan based on var model**. Avances in economics, business and management research AEBMR , vol. 62,2018.
20. Yekini ojenja salawu and seyed mohammadreza ghadiri, **A meta – synthesis of trade logistics influence on international trade**, african journal of business management, vol. 15. NO. 10 , october 2021.
21. Zhenyu jiang and yaohwa wu,**the impact of international logistics to the international trade reseearch based on an empiricial analysis of the data in 1995-2014 in shandong province**, ICTTE, vol. 124. 2017.
22. Cristian di cosco, **the impact of logistics on exports**.
23. Faheem ur rehman and author,**does trade related secotral infrastructure make chinese exports more sophisticated and diversfied**.
24. Spiros boughas and author,**infrastructure, transport costs and trade**. Journal of international economics, vol. 47, No. 1999, 1997.
25. Faheem ur rehman and author, **Does infrastructure increase exports and reduce trade deficit ? Evidence from selected south asian countries using a new global infrastructure index**, journal of economic structures, vol. 09, No. 10, 2020.
26. Anne ong lopez and hang ping thia, **is poor infrastructure affecting trade liberalization ?**, asian infrastructure investment bank AIIB, 2020.
27. Huizhen Mao,**investigating the simultaneous impact of infrastructure and geographical factors on international trade:Evidence from asian economies**, heliyon, vol.10.
28. Kone lbouanga and author,**infrastructure development as a drive of trade liberalization in the belt and road initiative african countries:A case study from kenya**,Asian journal of empiricial Research, vol.14, NO.1.
29. Luiz valdemir ribas, andre filipe zago,**the influence of infrastructure on trade in iatin american countries in the short and long run**, encontro national de economia area 10:economia regional e urbana.

قائمة الملاحق

الملحق رقم (01): تطور معدل تغطية الصادرات للواردات في الجزائر خلال الفترة 1990-2020

	1995	1994	1993	1992	1991	1990
	97	95	116	132	167	140
	2001	2000	1999	1998	1997	1996
	1935	240	137	106	153	148
	2007	2006	2005	2004	2003	2002
	219	255	229	177	181	156
	2013	2012	2011	2010	2009	2008
	119	145	156	143	117	198
2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
65	85	90	76	63	68	104

الملحق رقم (02) : تطور الميزان التجاري في الجزائر خلال الفترة 1990-2020

السنة	الصادرات	الواردات	الميزان التجاري
1990	122279	87018	35261
1991	233589	139241	94348
1992	249010	188547	60463
1993	239552	205035	34517
1994	324338	340142	15804-
1995	498451	513193	14742-
1996	740811	498326	242485
1997	791767.5	501579.9	290187
1998	588875.6	552358.6	36517
1999	840516.5	610637	229879.5
2000	1657215.6	690425.5	966790.1
2001	1480335.8	764826.4	715509.4
2002	1501191.9	957038.8	544153.1
2003	1902053.5	1047441.4	854612.1
2004	2337447.8	1314399.8	1023048
2005	3421548.3	1493644.8	1927903.5
2006	3979000.9	1558540.8	2420460.1
2007	4214163.1	1916829.1	2297334
2008	5095019.7	2572033.4	2522986.3
2009	3347636	2854805.3	492830.7
2010	4333587.4	3011807.6	1321779.8
2011	5374131.3	3442501.6	1931629.6

قائمة الملاحق

1780297.5	3907071.9	5687369.4	2012
848551.4	4368548.4	5217099.8	2013
197889.9	4719708.3	4917598.2	2014
1599273-	5139459.7	3537186.7	2015
1877060.4-	5154776.8	3277716.4	2016
1183002-	5111297.6	3928295.6	2017
513954.4-	5403233	4889278.6	2018
745188.2-	5016837	4271648.8	2019
1517281.7-	4363653.1	2846371.4	2020

الملحق رقم (03) : دراسة استقرارية لمتغيرات الدراسة عند المستوى الأول

t-Statistic Prob.*					t-Statistic Prob.*				
Augmented Dickey-Fuller test statistic					Augmented Dickey-Fuller test statistic				
Test critical values:					Test critical values:				
1% level					1% level				
5% level					5% level				
10% level					10% level				
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.					*MacKinnon (1996) one-sided p-values.				
Augmented Dickey-Fuller Test Equation					Augmented Dickey-Fuller Test Equation				
Dependent Variable: D(LOP)					Dependent Variable: D(LOP)				
Method: Least Squares					Method: Least Squares				
Date: 04/16/25 Time: 13:42					Date: 04/16/25 Time: 13:45				
Sample (adjusted): 1992 2021					Sample (adjusted): 1992 2021				
Included observations: 30 after adjustments					Included observations: 30 after adjustments				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.	Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LOP(-1)	-0.200500	0.109231	-1.835558	0.0775	LOP(-1)	-0.549522	0.175662	-3.128287	0.0043
D(LOP(-1))	0.069030	0.189426	0.364417	0.7184	D(LOP(-1))	0.274858	0.193944	1.417202	0.1683
C	0.670320	0.355328	1.886485	0.0700	C	1.643739	0.518034	3.173032	0.0039
					@TREND("1990")	0.009627	0.003973	2.422987	0.0227
R-squared	0.111028	Mean dependent var	0.019139		R-squared	0.274783	Mean dependent var	0.019139	
Adjusted R-squared	0.045178	S.D. dependent var	0.119325		Adjusted R-squared	0.191105	S.D. dependent var	0.119325	
S.E. of regression	0.116598	Akaike info criterion	-1.365526		S.E. of regression	0.107319	Akaike info criterion	-1.502455	
Sum squared resid	0.367069	Schwarz criterion	-1.225406		Sum squared resid	0.299452	Schwarz criterion	-1.315629	
Log likelihood	23.48289	Hannan-Quinn criter.	-1.320701		Log likelihood	26.53683	Hannan-Quinn criter.	-1.442688	
F-statistic	1.686075	Durbin-Watson stat	1.895641		F-statistic	3.283786	Durbin-Watson stat	1.909512	
Prob(F-statistic)	0.204170				Prob(F-statistic)	0.036613			

قائمة الملاحق

					t-Statistic Prob.*	
					Augmented Dickey-Fuller test statistic	0.752334 0.8714
					Test critical values: 1% level	-2.644302
					5% level	-1.952473
					10% level	-1.610211
					*MacKinnon (1996) one-sided p-values.	
					Augmented Dickey-Fuller Test Equation	
					Dependent Variable: D(LOP)	
					Method: Least Squares	
					Date: 04/16/25 Time: 13:47	
					Sample (adjusted): 1992 2021	
					Included observations: 30 after adjustments	
					Variable	Coefficient Std. Error t-Statistic Prob.
					LOP(-1)	0.005186 0.006894 0.752334 0.4581
					D(LOP(-1))	-0.009235 0.193087 -0.047827 0.9622
					R-squared	-0.006146 Mean dependent var 0.019139
					Adjusted R-squared	-0.042080 S.D. dependent var 0.119325
					S.E. of regression	0.121810 Akaike info criterion -1.308376
					Sum squared resid	0.415452 Schwarz criterion -1.214963
					Log likelihood	21.62564 Hannan-Quinn criter. -1.278492
					Durbin-Watson stat	1.953991
					t-Statistic Prob.*	
					Augmented Dickey-Fuller test statistic	-1.659658 0.4408
					Test critical values: 1% level	-3.670170
					5% level	-2.963972
					10% level	-2.621007
					*MacKinnon (1996) one-sided p-values.	
					Augmented Dickey-Fuller Test Equation	
					Dependent Variable: D(LX)	
					Method: Least Squares	
					Date: 04/16/25 Time: 13:58	
					Sample (adjusted): 1992 2021	
					Included observations: 30 after adjustments	
					Variable	Coefficient Std. Error t-Statistic Prob.
					LX(-1)	-0.021744 0.013102 -1.659658 0.1086
					D(LX(-1))	0.394619 0.148233 2.662158 0.0129
					C	0.381547 0.201461 1.893900 0.0690
					R-squared	0.459893 Mean dependent var 0.119142
					Adjusted R-squared	0.419885 S.D. dependent var 0.086376
					S.E. of regression	0.065788 Akaike info criterion -2.510107
					Sum squared resid	0.116859 Schwarz criterion -2.369987
					Log likelihood	40.65161 Hannan-Quinn criter. -2.465282
					F-statistic	11.49505 Durbin-Watson stat 1.688757
					Prob(F-statistic)	0.000245
					t-Statistic Prob.*	
					Augmented Dickey-Fuller test statistic	-0.467867 0.9796
					Test critical values: 1% level	-4.296729
					5% level	-3.568379
					10% level	-3.218382
					*MacKinnon (1996) one-sided p-values.	
					Augmented Dickey-Fuller Test Equation	
					Dependent Variable: D(LX)	
					Method: Least Squares	
					Date: 04/16/25 Time: 13:54	
					Sample (adjusted): 1992 2021	
					Included observations: 30 after adjustments	
					Variable	Coefficient Std. Error t-Statistic Prob.
					LX(-1)	-0.035111 0.075045 -0.467867 0.6438
					D(LX(-1))	0.407803 0.167616 2.432969 0.0222
					C	0.542056 0.910200 0.595535 0.5566
					@TREND("1990")	0.001862 0.010288 0.181003 0.8578
					R-squared	0.460573 Mean dependent var 0.119142
					Adjusted R-squared	0.398331 S.D. dependent var 0.086376
					S.E. of regression	0.066999 Akaike info criterion -2.444700
					Sum squared resid	0.116712 Schwarz criterion -2.257873
					Log likelihood	40.67050 Hannan-Quinn criter. -2.384932
					F-statistic	7.399756 Durbin-Watson stat 1.681809
					Prob(F-statistic)	0.000967
					t-Statistic Prob.*	
					Augmented Dickey-Fuller test statistic	2.200900 0.9917
					Test critical values: 1% level	-2.644302
					5% level	-1.952473
					10% level	-1.610211
					*MacKinnon (1996) one-sided p-values.	
					Augmented Dickey-Fuller Test Equation	
					Dependent Variable: D(LX)	
					Method: Least Squares	
					Date: 04/16/25 Time: 13:58	
					Sample (adjusted): 1992 2021	
					Included observations: 30 after adjustments	
					Variable	Coefficient Std. Error t-Statistic Prob.
					LX(-1)	0.002950 0.001340 2.200900 0.0362
					D(LX(-1))	0.576556 0.117991 4.886426 0.0000
					R-squared	0.388142 Mean dependent var 0.119142
					Adjusted R-squared	0.366290 S.D. dependent var 0.086376
					S.E. of regression	0.068760 Akaike info criterion -2.452040
					Sum squared resid	0.132383 Schwarz criterion -2.358627
					Log likelihood	38.78060 Hannan-Quinn criter. -2.422157
					Durbin-Watson stat	1.774726

قائمة الملاحق

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-1.628071	0.4563
Test critical values:		
1% level	-3.670170	
5% level	-2.963972	
10% level	-2.621007	

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

Augmented Dickey-Fuller Test Equation
Dependent Variable: D(LY)
Method: Least Squares
Date: 04/16/25 Time: 14:01
Sample (adjusted): 1992 2021
Included observations: 30 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LY(-1)	-0.074509	0.045765	-1.628071	0.1151
D(LY(-1))	0.243083	0.178614	1.360939	0.1848
C	0.356900	0.214312	1.665332	0.1074
R-squared	0.144096	Mean dependent var	0.010299	
Adjusted R-squared	0.080696	S.D. dependent var	0.045175	
S.E. of regression	0.043314	Akaike info criterion	-3.346057	
Sum squared resid	0.050654	Schwarz criterion	-3.205937	
Log likelihood	53.19086	Hannan-Quinn criter.	-3.301232	
F-statistic	2.272798	Durbin-Watson stat	1.984285	
Prob(F-statistic)	0.122388			

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-0.800684	0.9544
Test critical values:		
1% level	-4.296729	
5% level	-3.568379	
10% level	-3.218382	

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

Augmented Dickey-Fuller Test Equation
Dependent Variable: D(LY)
Method: Least Squares
Date: 04/16/25 Time: 13:59
Sample (adjusted): 1992 2021
Included observations: 30 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LY(-1)	-0.078432	0.097956	-0.800684	0.4306
D(LY(-1))	0.248957	0.223082	1.115989	0.2746
C	0.373652	0.427797	0.873434	0.3904
@TREND("1990")	9.42E-05	0.002069	0.045541	0.9640
R-squared	0.144164	Mean dependent var	0.010299	
Adjusted R-squared	0.045414	S.D. dependent var	0.045175	
S.E. of regression	0.044137	Akaike info criterion	-3.279470	
Sum squared resid	0.050650	Schwarz criterion	-3.092644	
Log likelihood	53.19205	Hannan-Quinn criter.	-3.219703	
F-statistic	1.459888	Durbin-Watson stat	1.986794	
Prob(F-statistic)	0.248464			

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	0.931710	0.9021
Test critical values:		
1% level	-2.644302	
5% level	-1.952473	
10% level	-1.610211	

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

Augmented Dickey-Fuller Test Equation
Dependent Variable: D(LY)
Method: Least Squares
Date: 04/16/25 Time: 14:02
Sample (adjusted): 1992 2021
Included observations: 30 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LY(-1)	0.001651	0.001772	0.931710	0.3595
D(LY(-1))	0.248012	0.184158	1.346735	0.1889
R-squared	0.056181	Mean dependent var	0.010299	
Adjusted R-squared	0.022473	S.D. dependent var	0.045175	
S.E. of regression	0.044664	Akaike info criterion	-3.314948	
Sum squared resid	0.055857	Schwarz criterion	-3.221534	
Log likelihood	51.72421	Hannan-Quinn criter.	-3.285064	
Durbin-Watson stat	1.947116			

الملحق رقم (04): دراسة استقرارية متغيرات الدراسة عند الفرق الأول

			t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic			-5.256387	0.0002
Test critical values:			1% level	-3.670170
			5% level	-2.963972
			10% level	-2.621007
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.				
Augmented Dickey-Fuller Test Equation				
Dependent Variable: D(DLOP)				
Method: Least Squares				
Date: 04/16/25 Time: 14:07				
Sample (adjusted): 1992 2021				
Included observations: 30 after adjustments				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
DLOP(-1)	-1.009896	0.192127	-5.256387	0.0000
C	0.019287	0.022356	0.862730	0.3956
R-squared	0.496671	Mean dependent var	0.004178	
Adjusted R-squared	0.478695	S.D. dependent var	0.168184	
S.E. of regression	0.121431	Akaike info criterion	-1.314598	
Sum squared resid	0.412875	Schwarz criterion	-1.221185	
Log likelihood	21.71897	Hannan-Quinn criter.	-1.284715	
F-statistic	27.62960	Durbin-Watson stat	1.955341	
Prob(F-statistic)	0.000014			

			t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic			-5.163331	0.0012
Test critical values:			1% level	-4.296729
			5% level	-3.568379
			10% level	-3.218382
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.				
Augmented Dickey-Fuller Test Equation				
Dependent Variable: D(DLOP)				
Method: Least Squares				
Date: 04/16/25 Time: 14:06				
Sample (adjusted): 1992 2021				
Included observations: 30 after adjustments				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
DLOP(-1)	-1.013914	0.196368	-5.163331	0.0000
C	0.028673	0.049066	0.584383	0.5638
@TREND("1990")	-0.000565	0.002618	-0.215900	0.8307
R-squared	0.497538	Mean dependent var	0.004178	
Adjusted R-squared	0.460319	S.D. dependent var	0.168184	
S.E. of regression	0.123553	Akaike info criterion	-1.249657	
Sum squared resid	0.412163	Schwarz criterion	-1.109537	
Log likelihood	21.74485	Hannan-Quinn criter.	-1.204831	
F-statistic	13.36772	Durbin-Watson stat	1.953980	
Prob(F-statistic)	0.000092			

			t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic			-5.211555	0.0000
Test critical values:			1% level	-2.644302
			5% level	-1.952473
			10% level	-1.610211
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.				
Augmented Dickey-Fuller Test Equation				
Dependent Variable: D(DLOP)				
Method: Least Squares				
Date: 04/16/25 Time: 14:08				
Sample (adjusted): 1992 2021				
Included observations: 30 after adjustments				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
DLOP(-1)	-0.988585	0.189691	-5.211555	0.0000
R-squared	0.483291	Mean dependent var	0.004178	
Adjusted R-squared	0.483291	S.D. dependent var	0.168184	
S.E. of regression	0.120895	Akaike info criterion	-1.355030	
Sum squared resid	0.423850	Schwarz criterion	-1.308323	
Log likelihood	21.32545	Hannan-Quinn criter.	-1.340088	
Durbin-Watson stat	1.930661			

			t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic			-3.727712	0.0087
Test critical values:			1% level	-3.670170
			5% level	-2.963972
			10% level	-2.621007
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.				
Augmented Dickey-Fuller Test Equation				
Dependent Variable: D(DLX)				
Method: Least Squares				
Date: 04/16/25 Time: 14:11				
Sample (adjusted): 1992 2021				
Included observations: 30 after adjustments				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
DLX(-1)	-0.460696	0.123587	-3.727712	0.0009
C	0.048796	0.020327	2.400581	0.0233
R-squared	0.331676	Mean dependent var	-0.011296	
Adjusted R-squared	0.307807	S.D. dependent var	0.081514	
S.E. of regression	0.067818	Akaike info criterion	-2.479632	
Sum squared resid	0.128781	Schwarz criterion	-2.386218	
Log likelihood	39.19447	Hannan-Quinn criter.	-2.449748	
F-statistic	13.89584	Durbin-Watson stat	1.760960	
Prob(F-statistic)	0.000868			

			t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic			-3.970913	0.0210
Test critical values:			1% level	-4.296729
			5% level	-3.568379
			10% level	-3.218382
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.				
Augmented Dickey-Fuller Test Equation				
Dependent Variable: D(DLX)				
Method: Least Squares				
Date: 04/16/25 Time: 14:10				
Sample (adjusted): 1992 2021				
Included observations: 30 after adjustments				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
DLX(-1)	-0.618347	0.155719	-3.970913	0.0005
C	0.116789	0.047004	2.484662	0.0195
@TREND("1990")	-0.002874	0.001802	-1.594749	0.1224
R-squared	0.389208	Mean dependent var	-0.011296	
Adjusted R-squared	0.343965	S.D. dependent var	0.081514	
S.E. of regression	0.066023	Akaike info criterion	-2.502982	
Sum squared resid	0.117695	Schwarz criterion	-2.362863	
Log likelihood	40.54474	Hannan-Quinn criter.	-2.458157	
F-statistic	8.602467	Durbin-Watson stat	1.703173	
Prob(F-statistic)	0.001287			

قائمة الملاحق

					t-Statistic		Prob.*	
Augmented Dickey-Fuller test statistic					-2.775009		0.0072	
Test critical values:					1% level		-2.644302	
					5% level		-1.952473	
					10% level		-1.610211	
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.								
Augmented Dickey-Fuller Test Equation								
Dependent Variable: D(DLX)								
Method: Least Squares								
Date: 04/16/25 Time: 14:12								
Sample (adjusted): 1992 2021								
Included observations: 30 after adjustments								
Variable					Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
DLX(-1)					-0.225410	0.081228	-2.775009	0.0096
R-squared					0.194125	Mean dependent var	-0.011296	
Adjusted R-squared					0.194125	S.D. dependent var	0.081514	
S.E. of regression					0.073176	Akaike info criterion	-2.359143	
Sum squared resid					0.155286	Schwarz criterion	-2.312437	
Log likelihood					36.38715	Hannan-Quinn criter.	-2.344202	
Durbin-Watson stat					1.814225			

					t-Statistic		Prob.*	
Augmented Dickey-Fuller test statistic					-4.103133		0.0034	
Test critical values:					1% level		-3.670170	
					5% level		-2.963972	
					10% level		-2.621007	
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.								
Augmented Dickey-Fuller Test Equation								
Dependent Variable: D(DLY)								
Method: Least Squares								
Date: 04/16/25 Time: 14:15								
Sample (adjusted): 1992 2021								
Included observations: 30 after adjustments								
Variable					Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
DLY(-1)					-0.754134	0.183795	-4.103133	0.0003
C					0.008232	0.008283	0.993759	0.3289
R-squared					0.375498	Mean dependent var	0.001889	
Adjusted R-squared					0.353194	S.D. dependent var	0.055421	
S.E. of regression					0.044572	Akaike info criterion	-3.319078	
Sum squared resid					0.055627	Schwarz criterion	-3.225665	
Log likelihood					51.78617	Hannan-Quinn criter.	-3.289194	
F-statistic					16.83570	Durbin-Watson stat	1.948347	
Prob(F-statistic)					0.000318			

					t-Statistic		Prob.*	
Augmented Dickey-Fuller test statistic					-4.397467		0.0079	
Test critical values:					1% level		-4.296729	
					5% level		-3.568379	
					10% level		-3.218382	
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.								
Augmented Dickey-Fuller Test Equation								
Dependent Variable: D(DLY)								
Method: Least Squares								
Date: 04/16/25 Time: 14:14								
Sample (adjusted): 1992 2021								
Included observations: 30 after adjustments								
Variable					Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
DLY(-1)					-0.841203	0.191293	-4.397467	0.0002
C					0.031449	0.018556	1.694802	0.1016
@TREND("1990")					-0.001363	0.000979	-1.392626	0.1751
R-squared					0.417349	Mean dependent var	0.001889	
Adjusted R-squared					0.374190	S.D. dependent var	0.055421	
S.E. of regression					0.043843	Akaike info criterion	-3.321778	
Sum squared resid					0.051899	Schwarz criterion	-3.181659	
Log likelihood					52.82668	Hannan-Quinn criter.	-3.276953	
F-statistic					9.669974	Durbin-Watson stat	1.944092	
Prob(F-statistic)					0.000681			

					t-Statistic		Prob.*	
Augmented Dickey-Fuller test statistic					-3.988591		0.0003	
Test critical values:					1% level		-2.644302	
					5% level		-1.952473	
					10% level		-1.610211	
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.								
Augmented Dickey-Fuller Test Equation								
Dependent Variable: D(DLY)								
Method: Least Squares								
Date: 04/16/25 Time: 14:16								
Sample (adjusted): 1992 2021								
Included observations: 30 after adjustments								
Variable					Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
DLY(-1)					-0.720050	0.180527	-3.988591	0.0004
R-squared					0.353471	Mean dependent var	0.001889	
Adjusted R-squared					0.353471	S.D. dependent var	0.055421	
S.E. of regression					0.044563	Akaike info criterion	-3.351082	
Sum squared resid					0.057589	Schwarz criterion	-3.304376	
Log likelihood					51.26623	Hannan-Quinn criter.	-3.336140	
Durbin-Watson stat					1.939192			

الملحق رقم (05) : إختبار Lag Length Criteria

VAR Lag Order Selection Criteria
Endogenous variables: LOP LX LY
Exogenous variables: C
Date: 04/16/25 Time: 13:35
Sample: 1990 2021
Included observations: 29

Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	9.618793	NA	0.000127	-0.456468	-0.315024	-0.412170
1	125.3519	199.5398*	8.13e-08*	-7.817372*	-7.251595*	-7.640178*
2	133.2299	11.95290	8.99e-08	-7.739996	-6.749885	-7.429906
3	136.8213	4.705871	1.39e-07	-7.366984	-5.952540	-6.923998

* indicates lag order selected by the criterion

LR: sequential modified LR test statistic (each test at 5% level)

FPE: Final prediction error

AIC: Akaike information criterion

SC: Schwarz information criterion

HQ: Hannan-Quinn information criterion

الملحق رقم (06) : نتائج إختبار الحدود (Bounds Test)

ARDL Bounds Test
Date: 04/16/25 Time: 17:19
Sample: 1999 2021
Included observations: 23
Null Hypothesis: No long-run relationships exist

Test Statistic	Value	k
F-statistic	56.64769	2

Critical Value Bounds

Significance	I0 Bound	I1 Bound
10%	3.17	4.14
5%	3.79	4.85
2.5%	4.41	5.52
1%	5.15	6.36

الملحق رقم (07) : اختبار التوزيع الطبيعي للبواقي

