

جامعة الجزائر 03

كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم الاقتصادية

فرع: اقتصاد الخدمات

الموضوع:

دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية

- دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري -

SNTM / CNAN

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية

من إعداد الطالبة:

تحت إشراف الأستاذة:

ولد لغواطي سعيدة

أ. د/ حملاوي ربيعة

أعضاء لجنة المناقشة:

الأستاذة الدكتورة:

بن حمود سكيمة ..... رئيسا

الأستاذة الدكتورة:

حملاوي ربيعة ..... مقرا

الأستاذة الدكتورة:

العسكري أنيسة ..... عضوا

الأستاذ الدكتور:

فارس فوضيل ..... عضوا

الدكتور:

محمدي عز الدين ..... عضوا

السنة الجامعية: 2014-2015

### المخلص:

شهد العالم تنامي مفاهيم العولمة واحتدام المنافسة في التجارة العالمية، فاستحدثت أنظمة الإنتاج المتكاملة التي تعتمد على سلسلة التوريد والإمداد (اللوجستيك) والتي تتطلب توافقا وتناغما بين أطراف السلسلة، فبرز النقل في قلب هذه المنظومة اللوجيستية معززا بثورة المعلومات والاتصالات ونظام التحوية ونظام النقل متعدد الوسائط لتوصيل وإحكام الحلقات المكونة لهذه المنظومة، فنالت أنماط النقل المختلفة في ظل مواكبتها لأنظمة الإنتاج الحديثة حفا وافرا من ذلك التطور، ولما كان النقل البحري يضطلع إلى تغطية التجارة العالمية كانت له الأسبقية في ذلك، وتجسد ذلك في التطورات والقفزات النوعية والكمية التي شهدتها كل من وسائل النقل البحري والموانئ فتمخض عن هذا ولادة بيئة تنافسية عالمية ذات معالم جديدة، يستدعي تأطيرها بمجموعة من النظم والقوانين الدولية وإسهام العديد من الهيئات والمنظمات العالمية لخدمة هذا النشاط والتأكيد على أهميته في تجسيد وتكريس أهداف التنمية الاقتصادية.

والجزائر ككل بلدان العالم لا زالت تسعى في إطار تنمية اقتصادها منذ استقلالها إلى تطوير قطاع النقل من خلال خلق مؤسسات اقتصادية متخصصة في ذلك، كحال الشركة الوطنية للنقل البحري والتي أصبحت في سنة 2004 مجمع بفرع، وباعتبار الجزائر من بين الدول التي تشهد تطورا غير مسبوق في عمليات التجارة الخارجية وهو ما دفع إلى بروز العديد من التحديات المتعلقة بارتفاع تكاليف النقل التي أثرت في ميزان المدفوعات وحركة التجارة الخارجية بشكل عام في ظل وجود شركة وطنية وحيدة تتكفل بتغطية عمليات النقل البحري، باتت معالم عدم قدرتها على الصمود واضحة من خلال تراجعها المستمر عن أداء الوظائف المنوطة بها.

**الكلمات المفتاحية:** النقل البحري، الموانئ، التجارة الخارجية، التنمية الاقتصادية.

### Résumé:

Le monde a connu un accroissement des définitions de la mondialisation, ainsi qu'une augmentation de la concurrence du commerce international, Ce qui à induit à créer de nouveaux mécanismes de production qui se base sur les séries de logistique et qui nécessite une complémentarité entre eux, Le transport est le noyau du mécanisme de logistique avec l'apparition de nouvelles données relatifs par conséquent à l'information, communication, et le système de conteneurisation ainsi que le système du multimodal, Ces différents mécanismes jouent un rôle important dans l'évolution de ces derniers, les différents types de transport ont bénéficié de cette évolution, notamment le transport maritime considère depuis, le moyen principal du transport de la quasi-totalité des échanges commerciaux mondiaux, Pour cela il est logique que le transport maritime soit accompagné de cette évolution, cette dernière tire son origine des différents moyens de l'évolution quantitative, et qualitative de transport maritime et portuaire, ce changement a fait naître un environnement concurrentiel, mondial avec des repères nouveaux, Ce qui nécessite un encadrement avec les normes universelles par l'institution mondiale, puisque le transport maritime joue un rôle dans le développement économique.

l'Algérie comme tout les pays du monde dans le cadre du développement de son économie depuis son indépendance à été toujours ouverte au développement de ce secteur par voie de la création des sociétés économique spécialisées, à titre d'exemple, la société nationale de transport maritime (SNTM/CNAN), cette société s'est transformée en 2004 au groupe composé de filiales, l'algérie parmi les pays qui ont connu un développement dans les opérations du commerce extérieur, avec l'augmentation des charges, liées au surcote des prix de l'affrètement de transport qui impact sur la balance des paiements, En présence de l'unique société nationale qui s'en charge du transport maritime, qui n'assume pas entièrement son rôle ce qui induit à une régression de ces activités.

**les mots clés:** le transport maritime, les ports, le commerce international, le développement économique.

# كلمة شكر

أحمد الله العليّ القدير على توفيقه لتمام هذا العمل راجيا منه المزيد من التوفيق والسداد، وبهذه المناسبة وعرفانا

بالجميل أتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من:

أ. الدكتورة " حملاوي ربيعة " المشرفة و الموجهة لنا في هذا البحث، مشكورة على المعلومات والتوجيهات

الصائبة لنا ونصائحها وإرشاداتها القيمة وتشجيعها المحفز.

-السادة أعضاء " لجنة المناقشة "الذين خصوا جزءا من وقتهم لقراءة هذه المذكرة المتواضعة، وإعطائهم لملاحظات

ستكون بلا شك مفيدة لنا في باقي مشوارنا العلمي.

-شكر خاص جدا للسيد جودي من الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة لمساعدته وتشجيعاته فشكرا جزيلاً لك.

-زملائي موظفي الوكالة المحاسبية المركزية للخرزينة على تفهمهم وتشجيعهم لي طيلة فترة إعداد هذا البحث وأخص

بالذكر كل من: الهادي - فريد - سعيد - والأخ حسان وبالخصوص اسماعين لما قدمه لنا طيلة فترة دراستنا،

واخوانتي ميمي - فيفي - سكينه.

-كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى كل أساتذتي الموجهين لي، وإلى كل يد كريمة ساهمت في إعداد هذا البحث سواء

من قريب أو من بعيد

بفضل الله.

\*\*\* \*\*

ولد لغواطي سعيدة

# الإهداء

إلى من كان دعائها مصباحاً أنار لي دربي، ورضاءها عني قوة زادتنني عزيمة إلى الوالدة الكريمة حفظها

الله حبا في عطاءها وطمعا في رضاها، أدامها الله منارا فوق رأسي.

إلى من علمني كيف يكون حب العلم والالتزام وورقي المعاملة والذي العزيز رحمه الله

إلى الذي شجعني طوال مشواري العلمي وأمدني بالدعم المعنوي والمادي

أخي العزيز والغالي عمر.

إلى التي لطالما كانت لي سند وعون طوال حياتي ولم تبخل عني بأي شيء

أختي الغالية نعيمة.

إلى كل أخواتي وأولادهم وأزواجهم أدامكم الله تاج فوق رأسي.

دون أن انسى وسيلة التي وهبها الله كأخت لتكون معي في كل مشواري.

إلى كل الأحباب والأصحاب سدد الله خطاهم

وعوضهم الله عنا بأفضل من ذلك

اهدي هذا العمل

سعيدة

الصفحة	المحتوى
	المُلخص.....
	كلمة شكر.....
	الإهداء.....
I	قائمة المحتويات.....
IV	قائمة الجداول.....
VI	قائمة الأشكال.....
VIII	قائمة الملاحق.....
أ	المقدمة العامة.....
	الفصل الأول: الإطار العام للنقل البحري للبضائع.
1	تمهيد.....
2	المبحث الأول: مدخل إلى نشاط النقل البحري للبضائع.....
2	المطلب الأول: ماهية النقل البحري، خصائصه واتجاهاته الحديثة.....
21	المطلب الثاني: تقديم للطلب والعرض على خدمات النقل البحري للبضائع.....
34	المطلب الثالث: عرض عام للسوق الملاحي.....
37	المبحث الثاني: تكلفة وتسعير خدمات النقل البحري للبضائع.....
37	المطلب الأول: تكاليف خدمات النقل البحري.....
41	المطلب الثاني: إيرادات وعوائد خدمات النقل البحري.....
43	المطلب الثالث: تسعير الخدمات البحرية.....
48	المبحث الثالث: السياسات والاتفاقيات المعتمدة في نشاط النقل البحري للبضائع.....
48	المطلب الأول: سياسات النقل البحري للبضائع.....
51	المطلب الثاني: المنظمات المنظمة لنشاط النقل البحري.....

56	.....المطلب الثالث: المعاهدات والاتفاقيات المسيرة للنقل البحري
61	..... خلاصة
	<b>الفصل الثاني: أثر النقل البحري للبضائع على التنمية الاقتصادية.</b>
62	..... تمهيد
63	.....المبحث الأول: مفاهيم عامة حول التنمية الاقتصادية.
63	.....المطلب الأول: ماهية التنمية الاقتصادية وأهدافها.
68	.....المطلب الثاني: مستلزمات التنمية الاقتصادية ونظرياتها.
75	.....المطلب الثالث: مؤشرات قياس التنمية الاقتصادية ومعوقاتها.
82	.....المبحث الثاني: تأثير نشاط النقل البحري للبضائع في النشاط الاقتصادي.
82	.....المطلب الأول: علاقة النقل البحري للبضائع بالتجارة الخارجية وميزان المدفوعات.
90	.....المطلب الثاني: دور النقل البحري في زيادة الدخل الإجمالي للدول.
91	.....المطلب الثالث: دور النقل البحري في توفير فرص العمل وتوطين الصناعة وتقسيم العمل الدولي...
94	.....المبحث الثالث: واقع نشاط النقل البحري للبضائع في الجزائر.
94	.....المطلب الأول: النقل البحري للبضائع في الجزائر والموانئ التجارية.
101	.....المطلب الثاني: الأسطول التجاري وحالته.
103	.....المطلب الثالث: الشراكة الجزائرية في قطاع النقل البحري للبضائع.
107	..... خلاصة
	<b>الفصل الثالث: دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري.</b>
108	..... تمهيد
109	.....المبحث الأول: لمحة عن الشركة الوطنية للنقل البحري
109	.....المطلب الأول: تقديم الشركة الوطنية للنقل البحري.
110	.....المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة <b>CNAN GROUP</b> .
116	.....المطلب الثالث: فروع الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة وحالتها.

119	المبحث الثاني: التحليل الإحصائي للنشاط التجاري للبضائع خلال الفترة 2004-2013
119	المطلب الأول: تحليل الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013.....
128	المطلب الثاني: تحليل الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013.....
139	المطلب الثالث: تحليل الميزان التجاري الجزائري وميزان الخدمات خلال الفترة 2004-2013.....
141	المبحث الثالث: تقييم نشاط الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN GROUP .....
142	المطلب الأول: نشاط الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة حسب نوعية الخطوط.....
146	المطلب الثاني: تقييم نشاط الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة من حيث الحجم.....
152	المطلب الثالث: بعض المؤشرات الخاصة بالشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.....
162	..... خلاصة
163	..... الخاتمة العامة
168	..... قائمة المراجع
178	..... الملاحق

❖ قائمة الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
1	الأجيال المختلفة لسفن الحاويات	17
2	المواصفات والأبعاد الهندسية لسفينة الحاويات العملاقة	18
3	الميزان التجاري أو ميزان المعاملات المنظورة	86
4	ميزان الخدمات أو ميزان المعاملات غير المنظورة	86
5	نموذج لميزان الخدمات الملاحية	88
6	حركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013	120
7	مساهمة الموانئ التجارية الجزائرية في حركة الصادرات خلال الفترة 2004-2013	122
8	تطور حركة الشحن عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013	124
9	نسبة كل ميناء من إجمالي البضائع المشحونة خلال الفترة 2004-2013	124
10	حركة الشحن بالموانئ التجارية حسب المنتجات	126
11	تطور عدد وحمولة الحاويات المشحونة عبر الموانئ خلال الفترة 2004-2013	127
12	حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013	129
13	مساهمة الموانئ التجارية الجزائرية في حركة الواردات خلال الفترة 2004-2013	131
14	تطور حركة التفريغ حسب الموانئ خلال الفترة 2004-2013	132
15	نسبة كل ميناء من إجمالي البضائع المفرغة خلال الفترة 2004-2013	133
16	حركة التفريغ بالموانئ التجارية حسب المنتجات	134
17	تطور عدد وحمولة الحاويات المفرغة عبر الموانئ خلال الفترة 2004-2013	135
18	تطور متوسط المكوث بالرصيف والانتظار بالمرسى بالموانئ خلال الفترة 2004-2013	136
19	متوسط الانتظار بالمرسى والمكوث بالرصيف حسب نوع السفينة خلال الفترة	137

	2013-2004	
139	تطور الميزان التجاري الجزائري خلال الفترة 2013-2004	20
141	تطور عجز ميزان الخدمات خلال الفترة 2013-2004	21
142	حركة البضائع وفق الخطوط المنتظمة وغير المنتظمة خلال الفترة 2013-2004	22
143	حركة النقل وفق خطوط الجنوب خلال الفترة 2013-2004	23
144	حركة النقل عبر خطوط الشمال خلال الفترة 2013-2004	24
145	حركة البضائع وفق الخطوط غير المنتظمة خلال الفترة 2013-2004	25
146	الأسطول التجاري الجزائري حسب نوع السفينة خلال الفترة 2013-2004	26
148	الأسطول التجاري للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة خلال الفترة 2013-2004	27
149	أنواع السفن المملوكة للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة خلال سنة 2013	28
150	مساهمة الشركة في الحركة الإجمالية خارج المحروقات خلال الفترة 2013-2004	29
151	تطور الحمولة عن طريق الاستئجار خلال الفترة 2013-2004	30
153	تطور الأيدي العاملة في الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة خلال الفترة 2013-2009	31
154	التغيرات في أهم مؤشرات النشاط الاقتصادي والتجاري في السنتين 2013-2012	32
155	تطورات رأس مال العامل في السنتين 2013-2012	33
155	تطورات احتياجات رأس المال العامل خلال السنتين 2013-2012	34
156	تطورات حساب الخزينة خلال السنتين 2013-2012	35
157	نسب التسيير الخاصة بالشركة الوطنية الجزائرية للملاحة خلال الفترة 2013-2012	36
158	بعض نسب الهيكلية المالية للشركة الوطنية للملاحة للفترتين 2013-2012	37
159	نسب السيولة للشركة خلال الفترة 2013-2012	38
160	نسب المردودية للشركة الوطنية للنقل البحري للفترتين 2013-2012	39



❖ قائمة الأشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
22	منحنى الطلب	1-1
23	منحنى التغير في الطلب	2-1
23	منحنى التغير في الكمية المطلوبة	3-1
29	منحنى العرض	4-1
30	منحنى التغير في الكمية المعروضة	5-1
30	منحنى التغير في العرض	6-1
96	خريطة لأهم الموانئ التجارية الجزائرية	1-2
111	الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN GROUP	1-3
121	التمثيل البياني لتطور معدل نمو الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية في الفترة 2013-2004	2-3
123	التمثيل البياني للصادرات التي تغطيها الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2013-2004	3-3
125	التمثيل البياني لنسب البضائع المشحونة حسب كل ميناء من 2013-2004	4-3
130	التمثيل البياني لتطور معدل نمو الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية في الفترة 2013-2004	5-3
133	التمثيل البياني لنسب البضائع المشحونة حسب كل ميناء من 2013-2004	6-3
136	التمثيل البياني لتطور متوسط المكوث بالرصيف والانتظار بالمرسى بالموانئ التجارية خلال الفترة 2013-2004	7-3
138	التمثيل البياني لمتوسط الانتظار بالمرسى والمكوث بالرصيف حسب نوع السفينة خلال الفترة 2013-2004	8-3
140	تطور الميزان التجاري خلال الفترة 2013-2004	9-3
141	مساهمة قطاع النقل في ميزان الخدمات خلال الفترة 2013-2004	10-3

143	مساهمة خطوط الجنوب في الخطوط المنتظمة للشركة الوطنية للنقل البحري خلال الفترة 2004-2013	11-3
144	مساهمة خطوط الشمال في الخطوط المنتظمة للشركة الوطنية للنقل البحري خلال الفترة 2004-2013	12-3
147	تطور سفن الأسطول التجاري الجزائري خلال الفترة 2004-2013	13-3
151	نسبة مساهمة الشركة الوطنية للنقل البحري بسفنها الخاصة ووحدة الاستئجار خلال الفترة 2004-2013	14-3

❖ قائمة الملاحق

الصفحة	العنوان	الرقم
195	جدول حسابات النتائج للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة لسنة 2013	1-3
196	أصول الميزانية المالية لسنة 2013	2-3
197	خصوم الميزانية المالية لسنة 2013	3-3

### المقدمة العامة:

تشهد الساحة الاقتصادية في وقتنا الراهن حركية مستمرة ومتسارعة، أحدثت تغييرات جذرية في العديد من المفاهيم الاقتصادية وحولتها من الاقتصاد الكمي إلى الاقتصاد الرقمي الذي يعتمد في منهجه على السرعة في نشر وإحصاء البيانات المتعلقة بالموشرات الاقتصادية والمالية الخاصة بمختلف المعاملات التجارية، وفي هذه الظروف لم يعد السوق ذلك المكان الذي يلتقي فيه العرض والطلب بل أصبح عالما رقميا افتراضيا قائما بذاته، لا يعترف بالحدود ولا بالجغرافيا، والتأقلم معه يقتضي مرونة خاصة في التعامل مع كافة الشركاء الاقتصاديين والاجتماعيين الفاعلين فيه، وأمام هذا الاتساع عرفت حركة التجارة العالمية رواجاً كبيراً مرده إلى زيادة الطلب وزيادة الحاجيات الإنسانية من جهة، ومن جهة أخرى إمكانيات التبادل بين الاقتصاديات بناء على نظرية المزايا النسبية المعبر عنها في أفكار دافيد ريكاردو.

إن عملية الشراء من المنظور المحاسبي تتم عبر مرحلتين أساسيتين، الأولى تتمثل في اتخاذ القرار بإبرام الصفقة أو اقتناء البضاعة، والتي تقتضي فضلاً عن المعطيات المتعلقة بالنوعية والكمية شروطاً خاصة كإختيار الوقت المناسب أو السعر الأدنى الذي يمكن أن تصل إليه البضاعة محل الطلب وذلك من أجل تحقيق أكبر إقتصاد ممكن، أما الثانية فتتمثل في إستلام البضاعة، وهي الحلقة الأهم كونها تبرر الغاية من الشراء وهذا ما دفع بالحكومات والأفراد إلى التنافس فيما بينها لاختيار أفضل الطرق وأنجع السبل التي من خلالها تتم عملية نقل هذه البضائع، على إختلاف طبيعتها من المورد إلى المستهلك أو بتعبير عام وفق المسار الذي يربط كلا من الاستخراج، الإنتاج، التوزيع، الاستهلاك، وذلك بشكل يهدف إلى تخفيض تكاليف العملية وتحقيق أكبر عائد ممكن يبعث على التنافسية.

والنقل على إختلاف أنواعه، البري، البحري والجوي يرتبط ارتباطاً قوياً بباقي القطاعات الأخرى إلى درجة أن البعض يعتبره عصب الحياة الاقتصادية والاجتماعية وركيزتها الأساسية، ويراه آخرون على أنه صناعة إستراتيجية هامة ومعياراً لتصنيف اقتصاديات الدول، فضلاً عن تنشيطه لحركة التجارة الخارجية وزيادة التعاملات فهو يخلق مناصب الشغل ويساهم في زيادة مستويات النمو والدخل الإجمالي، إلا أنه وفي المقابل يزيد من التكلفة الإجمالية للمنتج النهائي، وفي هذا الصدد تشير بعض الدراسات التي أجريت أن تكاليف النقل تمثل في المتوسط ما قيمته 20 في المائة من التكلفة النهائية لأي منتج، كما

أثبتت في الوقت نفسه أن النقل البحري يعتبر الوسيلة الأمثل والأنسب لعملية نقل البضائع عبر أنحاء العالم وخاصة بين الأقاليم التي تفصلها عن بعضها البحار والمحيطات، وهذا لما يوفره من مزايا تميزه عن غيره كالقدرة على نقله لأكبر كمية ممكنة وبمستوى عال من الأمان، وعلى هذا الأساس أصبحت مسألة دراسة اقتصاديات النقل لاسيما في مجال النقل البحري تحظى بمزيد من الإهتمام من قبل الاقتصاديين والمسيرين على وجه الخصوص، وذلك بغرض التحكم فيها وضبطها ومن ثم توجيهها لخدمة الأهداف المسطرة في برامج التنمية.

الجزائر وبحكم موقعها الإستراتيجي المطل على البحر الأبيض المتوسط وبشريطها الساحلي المقدر بـ 1644 كلم<sup>1</sup> لازالت تسعى في إطار تحقيق تنميتها الاقتصادية وتحسين مستوى معيشة أفرادها إلى الإهتمام بقطاع النقل البحري، وذلك من خلال توفير 13 ميناء موجهة لتغطية مختلف العمليات المتعلقة بقطاع التجارة الخارجية ونقل الأشخاص والمحروقات، كما قامت بضخ الأموال وتعبئتها لزيادة حجم أسطولها البحري وتفعيل نشاطه، حيث أسندت مهمة النقل البحري للبضائع إلى الشركة الوطنية للنقل البحري فضلا عن فتح المجال أمام الخواص لخلق مؤسسات اقتصادية متخصصة في هذا الشأن، كما اهتمت بالجوانب القانونية والتقنية المنظمة للنشاط من خلال سن التشريعات والقوانين المتعلقة بتنظيم حركة الملاحة البحرية وتسيير الموانئ، وكل هذا وعيا منها بمدى أهمية النقل البحري ولما يمكنه أن يوفر من عملة صعبة ومزايا مختلفة لكافة القطاعات ومن ثم تحديد التوجهات الإستراتيجية والسياسات اللازمة لإحداث التنمية.

### أولا: إشكالية البحث

وعلى ضوء ما تقدم ينصب محور إشغالنا في هذه الدراسة حول الإشكالية الرئيسية الآتية:  
كيف يساهم النقل البحري للبضائع في التنمية الاقتصادية بالجزائر؟ وإلى أي مدى يمكن الاعتماد على الشركة الوطنية للنقل البحري في هذه التنمية؟

### ثانيا: الأسئلة الفرعية

بالإضافة إلى الإشكالية الرئيسية يمكننا طرح التساؤلات الفرعية التالية:

<sup>1</sup> - صالح صالح، ملخص محاضرات مقياس الاقتصاد الجزائري والعملة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف 01، 2013.

- ماذا نعني بالنقل البحري للبضائع وسياساته؟ وما هي خصائصه وتكاليفه؟

- ما هي العلاقة التي تربط النقل البحري للبضائع بالتنمية الاقتصادية؟

- ما هو واقع الشركة الوطنية الجزائرية للنقل البحري؟ وما مدى مساهمتها في التنمية الاقتصادية؟

### ثالثا: فرضيات البحث

لمعالجة إشكالية البحث والإجابة على الأسئلة المطروحة، يقوم بحثنا هذا على عدة فرضيات، وهي:

✓ **الفرضية الأولى:** النقل البحري للبضائع لم يعرف تطورا تكنولوجيا كبيرا كغيره من وسائل النقل الأخرى؛

✓ **الفرضية الثانية:** توجد علاقة وطيدة بين النقل البحري للبضائع والتنمية الاقتصادية؛

✓ **الفرضية الثالثة:** الشركة الوطنية للنقل البحري للبضائع تساهم في التنمية الاقتصادية.

### رابعا: أهمية البحث

يحتل هذا البحث أهمية بالغة كونه يتناول واحدة من الوسائل المهمة التي تعنى بها الدولة عند إعدادها لسياسة التنمية الشاملة كونه يعتبر همزة وصل بين مختلف القطاعات، كما تكمن أهمية هذا البحث في الإطلاع الميداني على الشركة الوطنية الجزائرية للنقل البحري ومحاولة معرفة مساهمتها في إحداث التنمية الاقتصادية، وتزايد أهمية البحث من منطلق أن الاقتصاد الجزائري حوالي أكثر من 75 في المائة من تجارته الخارجية تتم عبر البحر، كونه العامل الأساسي للتنمية الاقتصادية والتجارة الخارجية وهذا ما نحاول إبرازه في هذا البحث.

### خامسا: أهداف البحث

يهدف هذا البحث إلى إلقاء الضوء على قطاع خدماتي يكتسي أهمية كبيرة على الصعيدين الوطني والدولي كما تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

1. إبراز مختلف تعاريف النقل والنقل البحري للبضائع وخصائصه؛

2. التعرف على تأثير نشاط النقل البحري للبضائع على بعض المؤشرات الاقتصادية؛

3. محاولة الوقوف على واقع الشركة الوطنية للنقل البحري.

#### سادسا: حدود البحث

تقتصر هذه الدراسة على النقل البحري للبضائع دون الركاب في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، ولهذا كانت حدود الدراسة كما يلي:

- ✓ **الحدود المكانية:** سيتم التركيز في هذه الدراسة على الشركة الوطنية الجزائرية للنقل البحري كونها الشركة الوطنية المخول لها نقل بضائع التجارة الخارجية الجزائرية.
- ✓ **الحدود الزمنية:** تم حصر المجال الزمني في السنوات الممتدة من 2004 إلى 2013.

#### سابعا: أسباب اختيار الموضوع

إن مبررات اختيار هذا الموضوع تعود أساسا إلى أهميته التي تتبع من عدة اعتبارات علمية وذاتية، حيث تركزت الاعتبارات العلمية لهذه الدراسة:

- ✓ تعتبر الدراسات المتعلقة بنشاط النقل البحري للبضائع جد مهمة لما تقدمه لباقي القطاعات الاقتصادية؛
- ✓ محاولة إتمام حلقة جديدة لسلسلة البحوث حول الإصلاحات المنتهجة لتفعيل دور قطاع النقل البحري في التنمية الاقتصادية، وإكمال ما تطرق إليها الباحثون؛
- ✓ الرغبة في المساهمة في إثراء النقاشات الوطنية لتقديم الحلول للمشاكل التي يعاني منها الاقتصاد الجزائري، وكثرة المنتقدين لعدم فعالية النقل البحري؛
- ✓ يعد الموضوع جديد نسبيا خاصة في شق النقل البحري للبضائع في الفترة الأخيرة والتي عرفت تطور كبير لحجم التجارة الخارجية للجزائر؛
- أما بخصوص الاعتبار الذاتي لتناول هذا الموضوع:
- ✓ ينطبق موضوع البحث مع تخصص الطالب في مرحلة الليسانس " علوم اقتصادية " والدراسات العليا " اقتصاد الخدمات "؛
- ✓ الميل الشخصي للمواضيع الاقتصادية خاصة المتعلقة بنشاط النقل البحري.

## ثامنا: المنهج والأدوات المستعملة في البحث

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

- ✓ **المنهج الوصفي:** من خلال استعراض الإطار النظري للدراسة، والمتمثل في كل ما يخص النقل البحري للبضائع والتنمية الاقتصادية من حيث المفاهيم والخصائص والأهمية، علاقة النقل البحري للبضائع بالتنمية الاقتصادية، إضافة إلى التطرق لواقع الشركة الوطنية للنقل البحري
- ✓ **المنهج الوصفي التحليلي:** لتقييم نشاط الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، بالإضافة إلى تحليل نشاطها في مجال التجارة الخارجية عبر مختلف الموانئ التجارية، ومدى مساهمتها في توفير مناصب العمل وذلك بالاعتماد على أدوات التحليل الاقتصادي من إحصائيات وأرقام، كمعدلات النمو، تطور عدد العمال، جداول التحليل المالي.
- ✓ **أدوات الدراسة:** لمعالجة الموضوع تم الاعتماد على عدة مصادر ومراجع كالكتب والمذكرات بالإضافة إلى المواقع الرسمية لمؤسسات الدولة كوزارة النقل، وزارة التجارة، والديوان الوطني للإحصائيات وكذا المؤسسات الدولية، ومختلف المجالات والدوريات ذات الصلة بالموضوع، بالإضافة إلى بعض الوثائق والملفات المتعلقة بحركة البضائع على مستوى الشركة الوطنية للنقل البحري والموانئ التجارية.

## تاسعا: موقع البحث بالنسبة للدراسات السابقة

- بالرغم من أهمية موضوع النقل البحري للبضائع، إلا أن الدراسات والبحوث السابقة في هذا الموضوع لم تستوفي هذا البحث، فالمكتبات تفتقر إلى الدراسات والبحوث التي تتناول هذا النشاط وان وجدت فهي قليلة وقديمة نوعا ما، ومن الدراسات التي تناولت موضوع النقل البحري للبضائع ما يلي:
- ✓ دراسة أمال خليفي، بعنوان " دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (1987-1997) دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري CNAN -
  - SNTM، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، جامعة الجزائر، 1997، وقد توصلت الباحثة إلى النتائج التالية:

❖ للنقل البحري دورا في ترقية المبادلات الخارجية وتسهيل عملية نقل البضائع في وقت معتبر وبأقل تكلفة ممكنة؛

❖ رغم الإصلاحات التي شهدتها النظام المينائي الجزائري إلا أن الموانئ ظلت تعاني من مشاكل عدة أدت إلى كبح تطورها والحد من مساهمتها في ترقية النقل البحري والتنمية الاقتصادية؛

❖ يعاني ميناء الجزائر من مشاكل بسبب قدرات الأسطول المحدودة نظرا لقدم سفنه وتدهور طاقاتها التنافسية في عالم سريع التأثير بالتكنولوجيا في مجال النقل البحري.

وبالنظر إلى تاريخ إنجاز هذه الدراسة (سنة 1997) فإن دراستنا هذه ستأتي لتوسيع المجال الزمني ابتداء من سنة 2004 ووصولاً إلى سنة 2013، كما سيتم تطبيق هذه الدراسة من حيث الحدود المكانية على الشركة الوطنية للنقل البحري **SNTM/CNAN**.

✓ دراسة حملوي ربيعة، بعنوان " العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع دراسة حالة الشركة **SNTM-CNAN** مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1999، وقد توصلت الباحثة للنتائج التالية:

❖ إن العرض في خدمات النقل البحري للبضائع يتميز بطبيعة غير مرنة على المدى القصير خاصة في الفترة مابين زيادة الطلب وبناء السفن، مع اعتبار أن كل السفن الأخرى مشغلة حتى وان كانت متوقفة بالموانئ؛

❖ لا يمكن اعتبار مؤسسات النقل الأخرى " الشركة الوطنية للنقل البحري، الشركة الوطنية للنقل الجوي" رغم ما تساهم به في نقل بعض السلع من وإلى العالم الخارجي أنها وسائل بديلة لخدمات النقل بالسفن وذلك لمحدودية طاقاتها؛

❖ 70 في المائة من احتياجات الدولة في مجال النقل البحري يتم تغطيتها بسفن أجنبية، وحسب الأنظمة السائدة في السوق العالمية إما نظام السفن الجواله أو بالخطوط المنتظمة؛

❖ من جانب الموانئ لازالت مهياة لاستقبال الناقلات الصغيرة، وخدمات النقل البحري تنجز بتكاليف مرتفعة بسبب قدم الأسطول والوضعية المالية السيئة لمؤسسات النقل البحري.

## عاشرا: صعوبات البحث

أهم الصعوبات التي واجهت الدراسة في البداية كانت متعلقة بقلة وندرة المراجع التي تتناول نشاط النقل البحري للبضائع وعلاقتها بالتنمية الاقتصادية، خاصة المتعلقة منها بالجزائر إضافة إلى صعوبات الحصول على الإحصائيات من مصادرها الرسمية، وتناقضها من مصدر لآخر.

## احد عشر: خطة وهيكل البحث

انطلاقا من طبيعة الموضوع وأهدافه تضمن البحث مقدمة عامة احتوت على الإطار العام للدراسة وبعض الدراسات التي تمت الاستفادة منها، يتبعها فصلين خصصا للجانب النظري لموضوع البحث، ثم فصل ثالث تطبيقي، وفي الأخير خاتمة عامة وذلك على النحو التالي:

✓ **الفصل الأول:** هو عبارة عن الإطار العام للنقل البحري للبضائع، وسوف نتطرق إليه من خلال ثلاثة مباحث:

المبحث الأول سنتناول فيه مدخل إلى نشاط النقل البحري للبضائع، والمبحث الثاني سنعالج فيه تكلفة النقل البحري للبضائع وتسعير الخدمات البحرية أما المبحث الثالث سنتعرض إلى السياسات والاتفاقيات المعتمدة في نشاط النقل البحري للبضائع.

✓ **الفصل الثاني:** سنخصصه لدراسة علاقة النقل البحري للبضائع بالتنمية الاقتصادية وذلك من خلال المباحث التالية:

المبحث الأول سنستعرض فيه المفاهيم العامة للتنمية الاقتصادية، والمبحث الثاني سيكون عبارة عن شرح تأثير نشاط النقل البحري للبضائع في النشاط الاقتصادي، أما المبحث الثالث سنتعرف من خلاله على واقع نشاط النقل البحري للبضائع في الجزائر.

✓ **الفصل الثالث:** سيتضمن تحليلا وصفيا للشركة الوطنية للنقل البحري، وذلك ضمن ثلاثة مباحث:

المبحث الأول عبارة عن لمحة حول للشركة الوطنية الجزائرية للنقل البحري، والمبحث الثاني فسنخصصه بنوع من التحليل للنشاط التجاري للبضائع خلال الفترة 2004-2013 ، أما المبحث الثالث سنتطرق إلى تقييم نشاط الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

وفي ختام عرضنا سنلخص أهم نتائج البحث مع إبداء بعض الاقتراحات والتوصيات التي نراها مناسبة لتفعيل وتحسين نشاط شركة النقل البحري في الجزائر.

### تمهيد:

تشتمل اقتصاديات النقل البحري على عدة خصائص تميزها عن اقتصاديات سائر أنماط النقل الأخرى، وهذا ما أدى بمعظم الدول إلى الاهتمام بهذا النشاط بتكثيف الجهود وضح الأموال اللازمة لتطويره لخدمة أهداف التنمية الاقتصادية.

لذا فدراسة النقل البحري للبضائع تتطلب توفير أرضية نظرية عن اقتصاديات النقل البحري ومفاهيمه العامة وعناصره ومن ثم تبيان السياسات والاتفاقيات المعتمدة في هذا النشاط وانطلاقاً من هذا، سوف نتطرق ضمن هذا الفصل إلى الإطار العام لقطاع النقل البحري للبضائع حيث قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى المباحث التالية:

المبحث الأول: مدخل إلى نشاط النقل البحري للبضائع.

المبحث الثاني: تكلفة وتسعير خدمات النقل البحري للبضائع.

المبحث الثاني: السياسات والاتفاقيات المعتمدة في نشاط النقل البحري للبضائع.

## المبحث الأول: مدخل إلى نشاط النقل البحري للبضائع.

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

### المطلب الأول: ماهية النقل البحري، خصائصه واتجاهاته الحديثة.

يعد النقل البحري وسيلة مهمة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي خاصة، وتنشأ أهميته كونه نشاطا تسيطر عليه أعداد محدودة من الدول لأنه نشاط كثيف الاستثمار يصعب على الدول النامية تبنيه.

#### أولا: ماهية نشاط النقل البحري :

سوف نتعرف على تعريف النقل البحري وأهميته كما يلي:

#### 1. تعريف نشاط النقل البحري

• **تعريف النقل:** بالرغم من وضوح مسألة النقل للوهلة الأولى من حيث دلالاته، إلا أن تعاريفه تباينت

واختلفت من قبل المختصين ووردت له عدة تعاريف نذكر منها:

• " يمكن التعبير عن النقل بأنه ذلك النشاط الاقتصادي، الذي يعمل من خلال وسائله المختلفة على

اختزال البعدين الزمني والمكاني للأفراد والسلع بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها"<sup>1</sup>.

• " يعرف النقل بأنه خدمة من الخدمات، ينتج منفعة في الزمان والمكان يضمن تنقل الأشخاص

والبضائع على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة"<sup>2</sup>.

• هو عبارة عن خدمة من الخدمات ذات الطابع الاقتصادي، الاجتماعي، الإنتاجي، وهو بمثابة نظام

حركة للأفراد والسلع باستخدام المرافق والوسائل اللازمة بهدف تحقيق وتسهيل انتقالهم من مكان لآخر<sup>3</sup>.

**1.1 تعريف النقل البحري:** يعرف النقل البحري بأنه نشاطا إنتاجيا، من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة

من منفعة اقتصادية (مكانية وزمانية) وذلك بنقلها من مكان إلى آخر، كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره

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

<sup>2</sup> - فارس بوباكور، سليم بوقنة، النقل والتنمية- حالة استثمارات النقل قيد الانجاز في الجزائر، الملتقى الوطني حول الاقتصاد الجزائري: "قراءات حديثة في التنمية"، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، يومي 13-14 ديسمبر 2009.

<sup>3</sup> - غانم هاجر، أسماء حدباوي، واقع وآفاق النقل المستدام في الجزائر، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، يومي 07-08 نوفمبر 2013.

الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا ودوليا، واعتبرت الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS سنة 1999 قطاع النقل البحري قطاعا تجاريا حيث يقوم بنقل أكبر جزء من البضائع حول العالم وتم وصفه أيضا قطاعا خدماتيا يقوم بمهمة تجارة الخدمات للمستفيدين من الموانئ<sup>1</sup>.

**2.1. العناصر الرئيسية لمنظومة النقل البحري:** لكي تتم عملية النقل البحري لابد من توافر أربعة عناصر رئيسية:

- السفينة؛
- الميناء؛
- البضائع (البضاعة المنقولة)؛
- خدمات النقل البحري للبضائع.

أ. السفينة:

➤ **تعرف السفينة:** وردت عدة تعريف للسفينة من بينها:

- تمثل السفينة وسيلة النقل البحري التي أسقطت حاجز المسافات الطويلة بين الدول، ويتكلفت اقتصاديا محدودة وفي زمن محدد بالطبيعة والقوة المستخدمة في تسيير السفينة والتي كانت متباينة بين الرياح وقوة البخار والطاقة النووية<sup>2</sup>.
- عرفت السفينة في معاهدة لاهاي الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن على أنها " كل مركب مستعمل في نقل البضائع بحرا"<sup>3</sup>.
- السفينة هي المحور الذي تدور من حوله جميع الأنشطة المتعلقة بالنقل البحري والملاحة البحرية، وهناك أنواع عديدة للسفن، بني كل نوع منها لغرض معين وهناك شروط أساسية يجب أن توضع محل الاعتبار عند بناء أو تشغيل السفينة منها على سبيل المثال<sup>4</sup>:

<sup>1</sup> - أحمد الراشد، تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في انجاز وتطوير عمليات أعمال موانئ العراق باستخدام عملية التحليل الهرمي (AHP) دراسة ميدانية في الشركة العامة للموانئ العراقية، مجلة العلوم الاقتصادية، ماي 2011، المجلد السابع، العدد 28، ص 124.

<sup>2</sup> - محمد زوكية خميس، جغرافية النقل، الطبعة الأولى، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 65.

<sup>3</sup> - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية -دراسة مقارنة-، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2009، ص 45.

<sup>4</sup> - عبد القادر فتحي لاشين، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2008، ص 24-25.

- توازن السفينة في البحر، وهذا يعني أن يتم ترتيب البضائع داخل السفينة بما يضمن تحقيق السلامة للسفينة نفسها والعاملين عليها والراكبين فيها وكذا البضائع المشحونة.
  - يجب أن تتوفر للسفينة المقدرة على الطفو في حالة وقوع الحوادث والقدرة على مواصلة الطفو لتستمر رحلتها إلى أقرب ميناء.
  - أن تكون السفينة قوية البناء، قادة على الصمود لمخاطر البحر والرياح.
- أنواع السفن: يمكن تقسيم أنواع السفن على الأساسين التاليين:

• حسب نوع ونظام الحمولة:

❖ المجموعة الأولى - سفن النقل، وتشمل<sup>1</sup>:

- سفن الركاب: تخصص بصفة أساسية لنقل المسافرين، ومن المعروف أن بعض سفن الركاب تقبل شحن نسبة قليلة من أنواع معينة من البضائع العامة والبضائع الثمينة، وتتميز سفن الركاب عادة بأنها عالية السرعة بصفة عامة، كما أنه من الضروري توافر المعدات المختلفة لسلامة الركاب وأدوات إنقاذهم.
- سفن البضائع الجافة: ويجري تشغيل هذه السفن عادة إما متجولة أو عاملة على خطوط منتظمة.
- سفن نقل المواد السائلة " الناقلات ": هي سفن متخصصة في نقل المواد البترولية أو السوائل على وجه العموم.
- سفن العبارات: هي سفن صغيرة في الغالب ولا تزيد حمولتها عن 4500 طن على أكثر تقدير، وتستعمل لنقل الركاب والسيارات بين الموانئ المتقاربة.
- ❖ سفن المجموعة الثانية - سفن الخدمات البحرية وتشمل<sup>2</sup>: - القاطرات البحرية - سفن الإنقاذ البحري - سفن تحطيم الثلوج - سفن الأرصاد الجوية - سفن الإرشاد - سفن التموين " بالمياه والوقود " .

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الطبعة الأولى، المكتب العربي للمعارف، القاهرة، 2011، ص- ص 74-71.

<sup>2</sup> - عبد القادر فتحي لاشين، فريق من خبراء المنظمة، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، مرجع سابق، ص ص 26-25.

❖ سفن المجموعة الثالثة - سفن الأغراض الأخرى، وتشمل<sup>1</sup>: سفن الصيد - سفن النزهة - سفن الأبحاث العلمية.

• حسب انتظام الرحلة: يمكن تقسيم السفن إلى نوعين رئيسيين هما:

❖ السفن الجواله<sup>2</sup>: هي السفن التي لا تتقيد بجدول إبحار أو خط سير معين، وهي غير ملزمة بأجور شحن محددة، وإنما تتحدد تلك الأجور حسب قوى العرض والطلب على فراغات السفن، وهذه السفن تميل للتركيز على حمل السلع متجانسة وعادة ما تكون من نوع بضائع الصب، ويكون هيكل السفن في معظمها بسيطاً قياساً بالسفن المنتظمة، وكذلك الحال لعنابرها والروافع المتوفرة لديها، والجهاز المسير لها، هذا النوع من السفن يجب أن يكون على دراية بطبيعة الإنتاج الاقتصادي في العالم ومواسمه، إذ يحاول ملاك السفن الجواله وبوساطة وكلاء التأجير ترتيب عملية المؤاجرة بحيث يقلل قدر الإمكان من رحلات السفينة وهي فارغة.

❖ السفن الخطية (المنتظمة): هي سفن تعمل على خطوط منتظمة وفقاً لبرامج محددة المواعد، إذ تقوم هذه السفن بتوفير خدمات خطية لنقل البضائع بصرف النظر إذا كانت مشحونة بالكامل أو غير مشحونة، إذن أساس تشغيل سفن البضائع الخطية هو الخدمة المنتظمة ووصول السفينة في الموعد المحدد لها وإلا سوف تتدهور مكانتها في السوق وتفقد سمعتها، وهناك عدة أنواع من هذه السفن كالسفن التقليدية، سفن الدرجة\*، سفن الحاويات وهذه الأخيرة على درجة كبيرة من السرعة، وتكاليفها بناءً وتشغيلاً تعتبر عالية جداً بالنسبة لغيرها من سفن البضائع العامة<sup>3</sup>، وهناك نوعان من الخطوط الملاحية المنتظمة<sup>4</sup>:

- النوع الأول: الخطوط الملاحية القصيرة : تتميز السفن العاملة فيها بصغر حجمها نسبياً، وتبحر لمسافات قصيرة بالمقارنة بالنوع الآخر، لذا فإن جزءاً كبيراً من الوقت الكلي

<sup>1</sup>- نفس المكان.

<sup>2</sup> - هاشم مرزوك الشمري، عبد الحسين محمد العنبيكي، جعفر عبد الأمير الحسيني، مرجع سبق ذكره، ص 26.

\* سفن الدرجة هي السفن التي تدخل إليها البضاعة متدرجة من البر إلى داخل العنابر عند الشحن وتخرج منها البضاعة متدرجة.

<sup>3</sup> - عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، مرجع سبق ذكره، ص 32.

<sup>4</sup> - هاشم مرزوك الشمري، عبد الحسين محمد العنبيكي، جعفر عبد الأمير الحسيني، مرجع سبق ذكره، ص 28.

للرحلة ينفق في الموانئ، وهذا يعني أن كفاءة عمل هذه السفن يعتمد بدرجة كبيرة على كفاءة الخدمات المقدمة لها من قبل الميناء.

- النوع الثاني: الخطوط الملاحية لأعالي البحار: تتميز السفن العاملة في هذا النوع من الخطوط بأنها كبيرة الحجم نسبياً ومخصصة لقطع المسافات الطويلة.

#### ب . الميناء

➤ تعريف الميناء: وردت عدة تعاريف للميناء نذكر منها:

- يمكن تعريف الميناء على أنه مكان تلاقي وسائط النقل المختلفة لنقل وعبور البضائع للداخل والخارج، أو المكان الذي تلجا إليه السفن للاحتماء من العواصف، وعموماً يتكون الميناء من عنصرين أساسيين هما<sup>1</sup>:
- واجهة بحرية تشمل مساحة مائية محمية صناعياً أو طبيعياً إزاء الظواهر الطبيعية كأخطار الأعاصير والأمواج...
- مساحة أرضية تقام عليها المخازن والأرصفة مجهزة بمعدات ووسائط النقل.
- الميناء هو تلك النقطة العقدية بين اليابسة والماء والتي من شأنها توفير حركة آمنة وكفوءة بين نمطي النقل المختلفين<sup>2</sup>.
- الموانئ البحرية تعتبر حلقة الوصل في سلسلة النقل التي تربط الدول حول العالم بعالمها الخارجي، كما أنها مشاريع أساسية في مجال التنمية الاقتصادية الشاملة، لما تحققه من موارد مالية بالعملة الأجنبية وتوفير فرص عمل، وتتعدد منافع الموانئ البحرية فعلى صعيد الاقتصاد الوطني، تحقق الموانئ البحرية محصلات بالنقد الأجنبي من صادرات خدمية عبر قطاع النقل البحري وتسهم في تحسين وضع ميزان المدفوعات للدولة مع العالم الخارجي، كما أنها تدعم القدرة التنافسية لصادرات الدولة نظراً لأن زيادة كفاءتها تعني القدرة على خفض تكلفة استيراد السلع الاستهلاكية والوسيطات والاستثمارية والمواد الخام، ناهيك عن

<sup>1</sup>- أيمن النحرابي، الموانئ البحرية العربية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 25.

<sup>2</sup> - Ximena clark, David dollar, Alejandro micco, journal of development economics 75, world bank, unites states, 2004, p418.

مساهمتها في تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء وما يصاحب ذلك من تشجيع إقامة بعض المشاريع الصناعية والتجارية والخدمية الجديدة<sup>1</sup>.

- الميناء هو حلقة في سلسلة النقل وهو أحد مراحل السلسلة اللوجيستية المتكاملة، فالميناء ليس مجرد تسهيلات لاستقبال السفن وتداول البضائع من السفينة إلى الرصيف وبالعكس، وإنما هو عنصر هام في سلسلة الإمداد<sup>2</sup>.

➤ **تصنيف الموانئ:** هناك أصناف عديدة للموانئ نذكر مايلي:

- **حسب موقع الميناء:** فنجد الموانئ<sup>3</sup>:

❖ **موانئ نهريّة:** تقع على مصب النهر أو على احد مواقعه وتتصل بالبحر عن طريق قناة؛

❖ **موانئ بحرية:** تقع على السواحل البحرية ويكون منسوب البحر متغيرا أو ثابتا.

- **حسب طبيعة الموقع:** نجد:

❖ موانئ ذات حماية طبيعية؛

❖ موانئ نصف طبيعية؛

❖ موانئ صناعية.

- **حسب نوع الخدمة:** يمكن تقسيم الميناء من حيث الخدمة التي يؤديها<sup>4</sup>:

❖ **موانئ الأمان:** هي موانئ تلجا إليها السفن عند الظواهر الطبيعية أو عند الحاجة.

❖ **الموانئ التجارية:** هي الموانئ التي تلجا إليها السفن بانتظام، وترتكز وظيفتها على

تفريغ و شحن السفن من خلال أرصفة ومعدات ملائمة لكل نوع بضاعة التي تتعامل

معها.

<sup>1</sup> المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، مناخ الاستثمار في الدول العربية [على الخط]، 2010، متاح على: <http://www.dhaman.org>، ص 189.

<sup>2</sup> أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص 26.

<sup>3</sup> أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 30.

<sup>4</sup> إجلال إبراهيم محمد، تخطيط النقل وسياساته، الطبعة الأولى، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2008، ص ص 151-153.

- ❖ **موانئ الصيد:** تعتبر هذه الموانئ أصغر حجماً بالنسبة للموانئ التجارية، وتشمل مسطح مائي وأرصفتها مناسبة للزوارق المترددة عليها، وفي أحيان كثيرة تشمل هذه الموانئ على مصانع التعليب وثلاجات وأماكن تمليح وتبخير الأسماك.
- ❖ **الموانئ الحرة:** هي جزء متصل أو منفصل من الموانئ التجارية، فهي عبارة عن مساحة مخصصة لإقامة مشروعات خدمية أو صناعية أو تخزينية وتحتاج إلى بنية أساسية من طرق ومخازن بالإضافة إلى البنية الإدارية المعلوماتية.
- ❖ **الموانئ الحربية:** تكون هذه الموانئ عبارة عن قواعد بحرية حربية، وفي بعض الحالات يستعان بعدد قليل من الأرصفة في أرضية الموانئ التجارية، وتخضع هذه الموانئ إلى ميزات عند اختيارها للموقع كسهولة الوصول إليها، ذات مساحات واسعة بمنافذ عديدة بالإضافة إلى اتصالها بالداخل وأن تكون محصنة ضد أي عدوان محتمل.
- ❖ **الموانئ الجافة:** هي موانئ لا تقع على السواحل، لكنها تقوم بالعديد من مهام الموانئ البحرية، سيما الإدارية منها والإجراءات الجمركية وعمليات فحص البضائع لتخفيف الضغط عليها منعا لحدوث حالات التكدس والاحتفاظ، مما تزيد من طاقات الموانئ الاستيعابية وترفع من كفاءتها التشغيلية، ويمكن أن تكون قريبة من السواحل فتكون وظيفتها صناعة أو إصلاح السفن أو الحاويات.
- **التصنيف حسب الوظيفة:** يمكن تقسيمها إلى:
  - ❖ **الموانئ العامة:** تستقبل هذه الموانئ مختلف أنواع السفن كسفن البضائع سفن نقل البترول، سفن المسافرين، وتقوم هذه الموانئ ببعض الخدمات كإصلاح السفن وتموينها وتقوم عليها عدة صناعات كتكرير البترول وصناعة السيارات، تتميز هذه الموانئ بوقوعها في مسارات طرق الملاحة العالمية وهي تتصل بجميع وسائل النقل كالنقل البحري والسكك الحديدية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - رشيد غلاب، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج مصفوفة الانتظار - حالة المؤسسة المينائية لسككدة -، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة 20 أوت، سككدة، 2007، ص ص 89-90.

❖ **الموانئ المتخصصة:** تتميز هذه الموانئ بالتخصص في تقديم الخدمات ولها عدة

أنواع<sup>1</sup>:

- **الموانئ الصناعية:** تختص في خدمة تجارة خاصة أو صناعة معينة كالموانئ التي تقوم بتكرير البترول؛
- **موانئ العبارات:** تقوم بخدمة حركة الركاب والمسافرين بواسطة العبارات التي يمكنها نقل كميات بسيطة من البضائع؛
- **الموانئ الحرة:** تقوم هذه الموانئ بتقديم الخدمات الخاصة بالبضائع العابرة التي لا تدخل البلاد بل تشحن إلى بلد آخر ولا تدفع فيها رسوم جمركية؛
- **موانئ النزهة.**

وللموانئ البحرية العديد من الفوائد يأتي في مقدمتها مايلي<sup>2</sup>:

- تنشيط وزيادة حركة التبادل التجاري الدولي؛
- خلق فرص العمل سواء في الأنشطة التي تقدمها الموانئ أو الأنشطة المساندة له وهذا يساهم في الحد من البطالة؛
- المساهمة في تنمية المناطق النائية والجديدة؛
- تعتبر الموانئ البحرية مصدرا هاما من مصادر الدخل الوطني في أغلب الدول؛
- زيادة القيمة المضافة من خلال شركات إصلاح وصيانة السفن العابرة والمتردة على الميناء، بالإضافة إلى صناعات التعبئة والشحن؛
- تأمين الشواطئ البحرية بسبب وجود الموانئ فيها.

#### ت. طبيعة البضاعة المنقولة

تعتبر البضائع العنصر الأساسي في هذا النشاط، إذ أن السفينة بلا بضاعة لا قيمة لها والميناء بلا بضاعة لا قيمة له، إذن فهي العنصر الأساسي لما تدره السفينة من عوائد نتيجة نقلها،

<sup>1</sup> - علي عبد اللا، مصطفى الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جمهورية مصر العربية، 2000، ص20-21.

<sup>2</sup> - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، اثر الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات ( GATS ) على النقل، الأمم المتحدة، [على الخط]، 2001 09\_22، متاح على: < <https://www.google.fr/search?newwindow=1&q=> > (أطلع عليه في 23 مارس 2014)، ص57.

بالإضافة إلى أرباح الموانئ جراء استقبالها للبضائع، إذن البضائع هي العنصر المشترك بالنسبة للميناء والسفينة<sup>1</sup>.

إن البضائع المنقولة بواسطة النقل البحري إما أن تكون سائنة كالبترول والغاز وتسمى ببضائع الصب السائل وتقل بسفن ناقلات خاصة، أو تكون بضائع جافة كبضائع الصب الجاف من أمثلتها (الفحم، الحديد، الفوسفات، الحبوب...)، ونجد بضائع الصب الجاف النمطية\* كالدقيق والأرز والسكر وغيرها وهناك بضائع عامة وهي البضائع المنقولة إما بطريقة تقليدية أو بواسطة الحاويات، وتختلف تكاليف البضائع باختلاف طبيعتها، فالسلع ذات الحجم الكبير والسلع التي تشكل خطر على السفينة قد ترتفع تكاليف نقلها<sup>2</sup>.

ولقد جاء في المادة الأولى ف الفقرة ج من اتفاقية بروكسل "1924" أن البضاعة تشمل الممتلكات والأشياء والبضائع من أي نوع باستثناء الحيوانات الحية والحمولة المصرح عنها بموجب اتفاقية النقل أنها موضوعة على سطح السفينة وأنها منقولة عليها<sup>3</sup>

### ث. خدمات النقل البحري للبضائع

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

- **خدمات الشحن والتفريغ<sup>4</sup>**: يعتبر هذا النشاط من أهم النشاطات في مجال خدمات السفن والبضائع في الموانئ، إذ يختص هذا النشاط بشحن وتفريغ البضائع وكلما ارتفعت معدلاته كلما انخفضت مدة بقاء السفن بالموانئ وارتفعت معدلات التداول، وهذا ينعكس

<sup>1</sup> - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، مرجع سابق، ص 57.

\* بضائع صب جاف نمطية هي بضائع يمكن نقلها في عبوات خاصة ويمكن تحديد حجم العبوة ووزنها.

<sup>2</sup> - شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري ( التجارة الخطية ) فعاليات التطبيق ومتطلبات الريادة، الدار الجامعية، مصر، 2006، ص34.

<sup>3</sup> - هلال العيد، نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2011، ص24.

<sup>4</sup> - رابح بوقرة، محاد عريوة، أهمية تفعيل نشاط مؤسسات قطاع النقل البحري ودورها في النهوض بالتجارة الخارجية والمساهمة في التنمية الاقتصادية الشاملة في الجزائر، ملتقى دولي حول " استراتيجيات وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، يومي 07-08 نوفمبر 2013.

أثره على زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ وتحديد مستويات النوالين\* وتنقسم عمليات الشحن والتفريغ إلى قسمين هما:

- شحن وتفريغ تقليدي من السفينة إلى الرصيف والعكس صحيح؛
- شحن وتفريغ الحاويات.
- **خدمات التخزين<sup>1</sup>**: يتم تخزين البضائع الصادرة حتى شحنها على السفن والبضائع الواردة لحين تسليمها لأصحابها في المخازن والمساحات الموجودة بالميناء أو الملحقة به. وتعتبر هذه الخدمة مكتملة لعمليات الشحن والتفريغ والتجارة العابرة (الترانزيت). ولذلك فإن توفير المخازن والمساحات الكافية لاستيعاب ما يتم تفريغه أو شحنه يسهم في تحقيق معدلات عالية للشحن والتفريغ للبضائع وسرعة تداولها. وليس معنى ذلك أن تصبح الموانئ مناطق لتخزين البضائع بل على العكس من ذلك فإن من المرغوب فيه أن تكون الموانئ طاردة للتخزين وليس جذابة.
- **خدمات القطر والإرشاد<sup>2</sup>**: وهذه الخدمة هي خدمة إرشاد السفن للدخول إلى الميناء والخروج منه بصورة سليمة، وكلما كانت هذه الخدمات منظمة وسريعة كلما كان دخول وخروج السفن من وإلى الميناء بطريقة آمنة وسريعة.
- **خدمات الوكالات الملاحية<sup>3</sup>**: تقوم هذه الخدمات على تمكين السفن الأجنبية من دخول الموانئ وتكليف الجهات التي تقوم على خدمة السفينة أو تموينها أو إصلاحها للقيام بهذه العمليات، وتقوم هي على الجانب الآخر بسداد مستحقات هذه الجهات خصما من حسابات السفن لديها وتغذي حسابات السفن من أموال المالك سواء بتحويل النقد الأجنبي المباشر من الخارج أو بتحصيل نوالين تلك السفن، وسداد ما عليها من التزامات بالداخل وتحويل فوائضها إلى الخارج بالنقد الأجنبي. ونشير هنا أن عمل الوكالات الملاحية لا يتطلب رؤوس أموال كبيرة، لأنه يعتمد على الخبرة ووسائل الاتصال بالدرجة الأولى

\* النولون هو كمية من النقود يتحصل عليها مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.

<sup>1</sup> - محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري والجوي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2013، ص 223.

<sup>2</sup> - محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سابق، ص 233.

<sup>3</sup> - تقرير مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشارقة، النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، [على الخط]، 2009 متاح على،

http://www.chamber.org.sa/Trans.pdf/WTO/Documents/Sea، ص12.

والخدمة الكافية لاستقبال السفن الأجنبية بالموانئ، بالإضافة إلى توفر أجهزة الاتصال المحلية والدولية.

• **خدمات صيانة وإصلاح السفن وتخريدها<sup>1</sup>:** تعتبر هذه الخدمات من أهم الأنشطة الصناعية والخدمية التي تقدم بواسطة الشركات المتخصصة، وتشمل هذه الخدمات أعمال الصيانة والإصلاح اللازمة للسفن.

• **خدمات تموين السفن<sup>2</sup>:** تعد خدمات تموين السفن من الخدمات الهامة التي يتم توفير احتياجات السفن الأساسية من الوقود والزيوت والمواد الغذائية وغيرها، وتعتبر من الخدمات التي لها مردود اقتصادي مرتفع إذا ما نفذت هذه الخدمات بأسلوب جيد وبأسعار منافسة فان ذلك يؤدي إلى جذب العديد من السفن إلى الميناء وتحقيق عائد مجزي وقيمة مضافة عالية.

## 2. أهمية النقل البحري للبضائع<sup>3</sup>

ليس من الممكن اليوم أن نتخيل اقتصادا في العالم يمكن أن ينمو بدون تجارة ملاحية، فقد أضحت للنقل البحري دور حيوي وفعال في اقتصاد الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، وذلك لما يقدمه للتجارة الخارجية من خدمات مهمة وما له تأثير مباشر على النشاط الاقتصادي والدخل الوطني، فالنقل البحري يعتبر قطاعا هاما وحساسا تحرص الدولة على تماسكه وحمايته فهو يؤثر على الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية ويساعد على تعمير المناطق وتوطن الصناعات من خلال التوسع في مشروعات الموانئ.

وان كانت أهمية النقل البحري تظهر من خلال دوره في التنمية الاقتصادية والعمليات الإنتاجية والتسويقية، ومساهمته في تحسين ميزان المدفوعات، وعمله على توسيع دائرة السوق وتقسيم العمل الدولي، فان دور النقل البحري وأهميته لا تقتصر على ذلك إنما تتعداها، فمتى وجدت صناعة وطنية جيدة وقوية للنقل البحري فلا شك أنه سيكون لها دورها في تنويع العمالة وخلق فرص جديدة للعمل، سواء في صناعة النقل البحري أو في الصناعات المغذية لها، فالصناعة البحرية هي صناعة لها كثافة عمالية عالية،

<sup>1</sup> - محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سبق ذكره، ص 239.

<sup>2</sup> - محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سابق، ص 238.

<sup>3</sup> - محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سابق، (بتصرف)، ص ص 75-76.

فامتلاك الدولة لأسطول بحري وطني يحد من المصاعب التي يمكن أن تواجه الدولة في أوقات الحروب والأزمات، ويحمي تجارتها فهذا يقلل الاعتماد على الغير اقتصاديا.

إن الإسهام الاقتصادي لقطاع النقل البحري في الاقتصاد الوطني يكون على مختلف الأصعدة ويمكن التعرض له بصورة موجزة في النقاط التالية<sup>1</sup>:

- فتح فرص عمل أمام الإطارات والخبرات بمختلف تخصصاتها ومجالاتها؛
- تحقيق إيرادات مباشرة لخزينة الدولة من رسوم الموانئ البحرية، وإيرادات الخدمات التي تقدمها المنشآت التابعة للدولة؛
- الآثار الايجابية لنشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات الدولية؛
- إن تطوير الأسطول التجاري البحري الوطني يمثل عملية ذات بعد استراتيجي ترتبط بالأمن الوطني للدولة من ناحية إمدادات المواد الغذائية ولاسيما السلع الإستراتيجية؛
- الآثار الايجابية لارتفاع الخدمات التابعة لقطاع النقل البحري وانعكاساتها في كفاءة منظومة التجارة الخارجية للدولة؛
- حدوث وفرة في العملة الأجنبية كمقابل للخدمات المقدمة للسفن والركاب؛
- الإيرادات التي تحققها الدولة في شكل رسوم وضرائب على أنشطة المنشآت المرتبطة بالنقل البحري. ويوجه عام يمكن أن نقرر أن أهمية قطاع النقل البحري هي مسألة لا جدال بشأنها، ومع اختلاف أهميته من دول إلى أخرى يمكن تحديد مدى الإسهام الاقتصادي لنشاط النقل البحري من خلال:
- تقدير نسبة الدخل المحقق في قطاع النقل البحري إلى قيمة الدخل الإجمالي بتكلفة عوامل الإنتاج الجارية، ومقارنة نسبة الإسهام بالقطاعات الاقتصادية الأخرى؛
- تقدير أعداد العمالة في قطاع النقل البحري، ومقارنته بإجمالي فرص العمل في القطاعات الاقتصادية الأخرى؛
- تقدير إجمالي الرواتب والأجور المدفوعة للإطارات والعمالة بالقطاع ونسبتها إلى إجمالي قيمة الرواتب والأجور المحققة في الاقتصاد الوطني.

#### ثانيا: خصائص النقل البحري

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

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

1. الارتباط الوثيق بين النقل البحري والتجارة الدولية: إن وسيلة النقل الأكثر استعمالاً في التجارة الدولية هي النقل البحري، إذ ارتبط بها ارتباطاً وثيقاً منذ القدم بسبب ما يتمتع به من مميزات كالقدرة العالية للسفن، بحمل آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة، كما تنقل سفينة الركاب مئات الركاب في الرحلة الواحدة<sup>1</sup>، وتصل مساهمة النقل البحري حوالي 80% في التجارة الدولية، حيث يعبر حوالي 25000 بليون طن من الشحنات بالمحيطات سنوياً، بالمقارنة مع 7000 بليون طن من الحمولات عن طريق السكك الحديدية و3000 بليون طن عن طريق البر.

2. توافر معلومات ضخمة في صناعة النقل البحري<sup>2</sup>: يعتمد نشاط النقل البحري على توافر كم هائل من المعلومات اللازمة لضمان انتظام وتعظيم إنتاجية هذا النشاط، ابتداءً من المعلومات عن القارات وأنواع العملات، بيانات عن الموانئ البحرية، ويتم تبادل هذه المعلومات إلكترونياً من خلال نظم اتصالات متقدمة تعمل على نقلها بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك ... وتتبع أهم فوائد منظومة المعلومات على النحو التالي :

➤ انجاز أنشطة النقل البحري بأقل وقت وجهد وتنفيذها بأقل تكلفة؛

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

3. صناعة النقل البحري كثيفة رأس المال: تتصف صناعة النقل البحري بكثافة رأس المال بالمقارنة بصناعات النقل الأخرى، فمثلاً السفينة وهي من بين العناصر الأساسية المكونة للنقل البحري لا بد أن تتوفر على مواصفات خاصة بالإضافة إلى احتوائها على وسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية نظراً لبقاء السفينة في المياه لفترات زمنية طويلة، ويمكن قياس الكثافة الرأسمالية لصناعة النقل البحري من خلال عدة مؤشرات، كقياس تكلفة بناء السفن والموانئ<sup>3</sup> وبظهور سفن الحاويات وتقنية النقل متعدد الوسائط ساهم ذلك في سرعة تحول الموانئ البحرية من الكثافة العمالية إلى الكثافة الرأسمالية.

4. استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري<sup>4</sup>: تعتمد صناعة النقل البحري على التكنولوجيا الحديثة، التي انعكست على بناء وتطوير السفن وذلك من خلال أساليب إدارتها وبنائها ووسائل تشغيلها بالإضافة إلى تطوير أساليب تداول البضائع بالموانئ.

<sup>1</sup> - حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2000، ص 410.

<sup>2</sup> - حمادة فريد منصور، مرجع سابق، ص 426.

<sup>3</sup> - سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل (دراسة تمهيدية)، الدار الجامعية، مصر، 2003، ص 48.

<sup>4</sup> - سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سابق، ص 53.

5. انخفاض تكلفة النقل البحري<sup>1</sup>: يعد النقل البحري أول أنماط النقل من حيث التكلفة، بسبب قدرته الكبيرة على التعبئة، لذا فهو ينافس أنماط النقل الأخرى في مجال نقل السلع منخفضة القيمة كبيرة الحجم كخامات المعادن ( فحم، فوسفات، خشب...) بالإضافة إلى الحيوانات الحية والمحاصيل الزراعية، إذ يتم الاعتماد على النقل البحري في المبادلات الدولية وأسهم في ذلك أحجام السفن الكبيرة التي تلبي احتياجات التجارة الدولية.

6. الطرق الملاحية البحرية: يتميز النقل البحري أيضا بوجود خطوط ملاحية بصورة طبيعية ولا تحتاج إلى استثمارات لإنشائها أو صيانتها<sup>2</sup>، وهذه الطرق البحرية تتكون من بحار ومحيطات فهي هبة طبيعية مجانية من الله على عكس الطرق البرية فهي تحتاج إلى بناء كطرق السكك الحديدية ذات تكلفة باهظة ويمكن التمييز بين الخطوط الملاحية البحرية التالية<sup>3</sup>:

➤ خطوط ملاحية ساحلية خاصة بسفن الملاحه الساحلية؛

➤ خطوط ملاحية منتظمة خاصة بسفن ذات الرحلات المنتظمة؛

➤ خطوط ملاحية غير منتظمة خاصة بالسفن الجواله؛

➤ خطوط على البحار مخصصة للسفن والناقلات العملاقة.

### ثالثا : الاتجاهات الحديثة للنقل البحري للبضائع

1. نظام التحوية: هو نظام للنقل يعتمد على أسلوب وضع البضائع في حاويات لغرض نقلها، والحاوية هي ذلك الصندوق الذي يأخذ شكل مكعب أليمنيوم أبعاده  $2,5 \times 2,5 \times 6$  م أو  $2,5 \times 2,5 \times 12$  م، والحاويات التي تكون بقياس 12م تساوي تقريبا في حجمها عربة السكك الحديدية<sup>4</sup>.

أصبحت الحاويات من أهم الوسائل المستحدثة في تسهيل عمليات نقل البضائع وشحنها وتفريغها، وتكمن أهمية هذه الوسائل في الحرص على شحن البضائع داخل هذه الحاويات، بالإضافة إلى تنميط البضائع وتوحيد مقاييسها وأوزانها وتعبئتها في عبوات نمطية صغيرة، مما يسهل عمليات مناولة البضائع أثناء الشحن أو التفريغ، كما أن الفترة الزمنية التي تقضيها السفينة في الإبحار والفترة التي تمكث فيها

<sup>1</sup> - محمد خميس زوكة، مرجع سبق ذكره، ص 82.

<sup>2</sup> - أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، الطبعة الأولى، دار الوفاء لدينا للطباعة والنشر، الإسكندرية، 2009، ص 32.

<sup>3</sup> - حمادة فريد منصور، مرجع سبق ذكره، ص 422.

<sup>4</sup> - أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 198.

السفينة في المرافئ تعد قصيرة جداً نظراً لسهولة التحميل والتفريغ، وكذلك أجور الشحن بالحاويات أقل من الأجور العادية لشحن البضائع<sup>1</sup>.

**1.1. ظهور ثورة الحاويات:** يعود تاريخ استخدام هذا النظام بشكل عملي أثناء الحرب العالمية الثانية من قبل الجيش الأمريكي لغرض الإسراع في تقديم المؤن العسكرية، أما أول استخدام مدني لها فقد كان عام 1948، لكن التحول الكبير قد بدأ فعلاً بعد أن قام مالكون ماكلين "MALCOM PURCELL" عام 1956 الذي أطلق عليه أبو التحوية بتجربته في النقل المباشر بواسطة الحاويات، والتي أثبتت انخفاض تكاليف النقل بهذا النظام بالإضافة إلى التعامل مع الشحنات الضخمة المنقولة<sup>2</sup>، ويساهم نظام التحوية في خفض تكاليف النقل وذلك من خلال<sup>3</sup>:

- تخفيض الوقت اللازم للشحن والتفريغ؛
- تقليل نسبة التلف من البضائع وقابلية الترتيب العمودي؛
- التقليل من احتمالات سرقة البضائع؛
- خفض تكاليف التغليف ويعود ذلك إلى الحماية التي توفرها الحاويات للبضائع وهو ما يستدعي إلى تغليف بسيط للبضاعة المنقولة؛
- ملائمتها وسهولة نقلها عبر وسائل النقل المتعددة؛
- التقليل من تكاليف التأمين لانخفاض احتمالات تضرر البضائع المنقولة؛
- تسهيل العمليات الإدارية المتعلقة بحركة البضائع، مما يقلل من وقت انتظار السفينة؛
- تقليل مدة بقاء السفينة في الميناء؛
- استخدام المكننة بكثافة في مناولة الحاويات، مما يزيد من إنتاجية العمل.

وكنتيجة لذلك فقد فرض نظام التحوية نفسه على أنظمة النقل التقليدية الأخرى، فأحدث طفرة هامة في

مجال النقل.

**2.1. سفينة الحاويات:** هي السفينة المبنية خصيصاً لنقل الحاويات وتتميز بأن عنابرها مصممة بشكل خلايا ثابتة أو متحركة للرص أسفل السطح وفتحات عنابرها واسعة لتسهيل نزول وصعود الحاويات،

<sup>1</sup> - عتاب يوسف حسون، تقييم كفاءة معايير التقييم المالي والإداري المستخدمة في قطاع النقل البحري نموذج مرافئ اللاذقية وطرطوس، بحث أعد لنيل درجة الماجستير في الاقتصاد، قسم إدارة الأعمال، جامعة تشرين، الجمهورية العربية السورية، 2007، ص33.

<sup>2</sup> - هاشم مرزوك الشمري، عيد الحسين محمد العنكي، جعفر عبد الأمير الحسيني، مرجع سبق ذكره، ص 55.

<sup>3</sup> - UNCTAD secretariat, review of maritime transport, united nations, new York and Geneva, 2009, pp5-8.

وتحتوى على دعامات ونقط تحزيم الحاويات التي ترص على السطح وهي إلى جانب ذلك لا تحمل عادة حمولات مجزأة<sup>1</sup>. لقد شكلت الخصائص الاقتصادية التي تميز بها نظام التحوية، حافزا كافيا لشركات صناعة السفن لبناء أجال متعاقبة من السفن المتخصصة بنقل الحاويات والجدول رقم (1) يمثل الأجيال المختلفة لسفن الحاويات:

جدول رقم(1): الأجيال المختلفة لسفن الحاويات.

أجيال سفن الحاويات	السعة بالحمولة المكافئة TEU	الطول بالمتر	العرض بالمتر	غاطس السفينة بالمتر
الجيل الأول 1968	1100	190	27	9
الجيل الثاني (1970-1980)	3000-2000	213	27,4	10,8
الجيل الثالث (1980-1987)	4500-3000	294	32	12,2
الجيل الرابع (1988-1995)	5000-4000	305-280	41,1	12,7
الجيل الخامس (1996-2005)	7500-6400	347-300	42,9	14
الجيل السادس (2006-2007)	9000-8000	380-330	47	14,5
الجيل السابع (2007-2013)	15000-12500	400-380	58	15
الجيل المرتقب (2013-2014)	18000	400	58	16

Source: Donge\_ Wook S ong, Photis M , Panayides, Maritime logistics: contemporary issues, first édition, Emerald group publishing limited, United Kingdom, 2012, p12.

بعد سنة من ظهور الجيل السادس سنة 1996 ظهرت السفينة SOVERIGN MAERSK بسعة 6700 حاوية TUE\* وهي سفينة مطورة من سفن الجيل السادس، وبعد مرور 10 سنوات ظهرت سفينة سعتها 11000، وأخذت الشركات الملاحية العالمية في زيادة طرقات وحمولات سفتها من الحاويات، حيث تمكنت من رصد تزايد طلبات بناء سفن الحاويات العملاقة بسعة 10 آلاف حاوية TUE وتعتبر شركة CASCO من ترسانة هيونداي الكورية أو سفن من هذه السعة وذلك في سنة 2008 م<sup>2</sup>، وفي مطلع 2010 كانت في الخدمة سفن حاويات بسعة 15000 حاوية وغطس يتراوح بين

<sup>1</sup> - الشيخ صالح خالد ، النظام القانوني لعقد النقل الحاويات عن طريق البحر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2013، ص 56.

\* هي وحدة قياس الحاويات أي 20 قدم " TWENTY FOOTERS EQUIVALENT UNIT "

<sup>2</sup> - أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص ص 75 76 .

17-21م<sup>1</sup> ويمكن التعرف على المواصفات الرئيسية والأبعاد الهندسية لسفينة الحاويات العملاقة EMMA MAERSK والجدول رقم (2) يبين ذلك:

جدول رقم (2): المواصفات والأبعاد الهندسية لسفينة الحاويات العملاقة.

GT 170974	الحمولة الكلية المسجلة
NT 55396	الحمولة الكلية المسجلة
397 متر (1300 قدم) LOA	الطول الإجمالي
56 متر	العرض
15.5 مترا (51 قدم)	الغاطس
109 ألف حصان ميكانيكي (82 ميكاواط)	قوة الدفع
25.5 عقدة (47.2 كم/سا) (29.3 ميل/سا)	السرعة المتوسطة
156907 طن متري للحمولة الساكنة	الطاقة التشغيلية
11000 حاوية مكافئة Tue حسب شركة Maersk	الطاقة الاستيعابية من الحاويات
13 فرد مع وجود أماكن تسع لـ 30 فرد	عدد أفراد الطاقم
Ap moller – Maersk group	المالك

المصدر: أيمن النحرابي، منظومة النقل بسفن الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 201.

## 2. نظام النقل متعدد الوسائط:

هو نظام لنقل البضائع باستخدام عدة وسائط نقل مختلفة في وثيقة واحدة، يتحمل بموجبها متعدد النقل متعدد الوسائط مسؤولية النقل بأكمله، ويعد هذا النظام من أحدث أساليب النقل، فهو وضع خصيصا لتسهيل انتقال البضائع بين نقطتين في بلدين مختلفين باستخدام وسائط نقل مختلفة، فالنقل متعدد الوسائط في جوهره نظام قانوني جديد للنقل، وليس نمط من أنماط النقل<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - عزة صلاح خليل، نحو التخطيط الاستراتيجي لخدمات النقل بالحاويات لمواجهة المنافسة العالمية، دراسة حالة محطة الحاويات للميناء الجنوبي بورتسودان، المؤتمر الدولي 26 للمواني والنقل البحري (التكامل من أجل مستقبل أفضل)، يومي 17 و 19 فيفري 2010.

<sup>2</sup> - عدنان إبراهيم علي أبو حسين، قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي دراسة تحليلية تطبيقية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 42.

ويعرف النقل متعدد الوسائط طبقا للاتفاقية جنيف في 24-05-1980 والتي وضعت من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد) بناء على قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 33\_160 بتاريخ 20\_12\_1978 كالتالي<sup>1</sup>:

" نقل بضائع بواسطة مختلفتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما، يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط في عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر".

### 1.2. ظهور نظام النقل متعدد الوسائط.

يعد اكتشاف استخدام الحاويات في نقل البضائع مطلع الستينات بمثابة حجر زاوية في تطور صناعة النقل البحري لما أفرزته من تغييرات جذرية في صناعة النقل، وأصبحت الحاوية المشحونة بالبضائع قادرة على التحرك من موقع إنتاج السلعة حتى وصولها إلى أسواق الاستهلاك وهو ما يطلق عليه نظام النقل متعدد الوسائط<sup>2</sup>. ولم يأتي الاتفاق دوليا على تنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط إلا بعد سلسلة من الصعوبات القانونية التي كانت تظهر عند شحن البضاعة من دولة إلى أخرى، ومن هنا جاءت معاهدة الأمم المتحدة الخاصة بالنقل متعدد الوسائط للبضائع التي تم من خلالها تنظيم أحكامه في جنيف 1980، وتم الاتفاق على إدخال هذه المعاهدة حيز التنفيذ بعد مصادقة 30 دولة عليها، وتنظم أحكام الاتفاقية عملية النقل متعدد الوسائط المرتكزة على مجموعة من المبادئ الأساسية تحدد نظام المسؤولية والتزامات متعهد النقل وتهدف هذه الاتفاقية بالأساس إلى: (توحيد القواعد القانونية المطبقة على وسائط النقل المختلفة في إطار عملية النقل الواحدة التي يحكمها عقد واحد وتحت مسؤولية محرر العقد متعهد النقل متعدد الوسائط).

### 2.2. مزايا النقل الدولي متعدد الوسائط<sup>3</sup>: تتمثل فيما يلي:

➤ تقليل زمن نقل البضائع وفترات المكوث والانتظار داخل الموانئ ومن ثم إمكانية زيادة عدد السفن التي يتعامل معها الميناء؛

<sup>1</sup> - عبد القادر فتحي لاشين، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2007، ص 343.

<sup>2</sup> - هاشم مرزوك الشمري، عبد الحسين محمد العنبي، جعفر عبد الامير الحسيني، مرجع سبق ذكره، ص 68.

<sup>3</sup> - عدنان ابراهيم علي أبو حسين، مرجع سبق ذكره، ص 44.

- الاستخدام الأمثل لوسائل النقل، بسبب استخدام نظام النقل متعدد الوسائط حيث أصبحت الحاويات تنقل بواسطة السكك الحديدية والشاحنات... أدى هذا إلى تحقيق مكاسب إضافية كإمكانية استخدام خطوط السكك الحديدية في أوقات توقفها ليلاً لنقل الحاويات؛
- تشجيع الدول المشاركة في هذه المنظومة على تطوير البنى الأساسية الخاصة بها، للرفع من مستوى شبكة الطرق المحلية لمطابقة المعايير الدولية المناسبة لنقل الحاويات مع الدول المتقدمة للاستفادة من عوائد هذا النظام؛
- إحكام تتبع حركة نقل الحاويات طول فترة رحلتها عبر وسائل النقل المختلفة، بواسطة أنظمة تبادل البيانات الكترونية والتحديد الإلكتروني للموقع<sup>1</sup>.

### 3. محددات قدرة الموانئ التنافسية في ظل الواقع الجديد.

في ظل نظام النقل متعدد الوسائط تطور مفهوم الميناء من كونه تكاملي لنظام النقل، إلى كونه نظام من منظومة أوسع للإنتاج والتموين والتجارة. فقد أصبحت الموانئ مركزاً للخدمات اللوجستية والنقل متعدد الوسائط ومركزاً لتجارة الترانزيت وإعادة الشحن وتقديم خدمات الصيانة والإصلاح للسفن المترددة عليه<sup>2</sup>. ولكي تلعب الموانئ الدور المطلوب منها، وهو تسيير التدفق السلعي كمنافذ عبور وليس مخازن، فيجب عليها المحافظة على عجلة التطوير بتوفير الاستثمارات اللازمة لتهيئة الأرصفة وتزويدها بالمعدات اللازمة لرفع كفاءتها وعلى الأخص أرصفة الحاويات، وكذلك اختصار الإجراءات الجمركية وتبسيطها، لاسيما بالنسبة لبضائع الترانزيت، وتحديث التشريعات البحرية طبقاً للمعايير الدولية في صناعة النقل البحري، والعمل على مشاركة القطاع الخاص في التطوير والاستثمار في مجال الإدارة والتشغيل. وهناك عدة مرتكزات لتعزيز القدرة التنافسية للموانئ، أبرزها<sup>3</sup>:

- وجود موانئ محورية، وإنشاء محطات حاويات متخصصة عالية التجهيز كمراكز تميز<sup>4</sup>، وصيانة الطريق المؤدية إليها، مع تهيئة موانئ جافة لتقليل الازدحام داخل الميناء، لإتاحة القدرة على التعامل

<sup>1</sup> - أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 73.

<sup>2</sup> - هاشم مرزوك الشمري، عبد الحسين محمد العنبيكي، جعفر عبد الأمير الحسيني، مرجع سبق ذكره، ص ص 71-72.

<sup>3</sup> - هاشم مرزوك الشمري، عبد الحسين محمد العنبيكي، جعفر عبد الأمير الحسيني، مرجع سابق، ص ص 72-73.

<sup>4</sup> - محمد زنبوع، أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية، مجلة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، دمشق،

2006، العدد الثاني، ص 19.

مع الشركات الملاحية العالمية واستقبال سفنها العملاقة والوفاء بمطالبها عن طريق استثمارات عالية وتكنولوجيات حديثة وتنظيم إداري عالي الكفاءة.

➤ اعتماد نظام تبادل البيانات والمعلومات الكترونيا، اذ تلعب تكنولوجيا المعلومات والبرمجيات دورا هاما في أنشطة النقل واللوجستيات، ورغم ارتفاع تكلفة هذه التكنولوجيات إلا أن الاستثمار بشكل مباشر في تحسين طرق الاتصال بالعملاء والموردين قد أدى إلى تغييرا ملموسا في دورة التجارة، فتطبيق هذه النظم مكن صناعة النقل البحري من القضاء على التأخيرات التي تنتج عن المبالغة في العمل الورقي بإجراء الفحص والتأكد من الترخيص، كما أنها تزيد من كفاءة استخدام تسهيلات النقل. ومما لا شك فيه إنشاء قاعدة البيانات سوف تساعد القائمين على شؤون التجارة الخارجية والنقل على تحليل مدى التطور في أنماط النقل لاستخدامها في تخطيط الاستثمارات لتحسين الهياكل الأساسية للنقل البحري ووضع الخطط الشاملة لتطوير مشاريع النقل البحري بكل وسائله مستقبلا، إذ أن هذه البيانات تمكن سلطات المرافق وملاك السفن والشاحنين من تحديد اتجاهاتهم وتخطيط أنشطتهم عن طريق تحليل البيانات الإحصائية المتوفرة.

### المطلب الثاني: تقديم للطلب والعرض على خدمات النقل البحري للبضائع.

إن الطلب والعرض كثيرا ما يتعرض لعدم التوازن خاصة بالنسبة لخدمات النقل البحري، التي تعرض في سوق دولية تتميز بالمنافسة وهذا ما يحدث آثار على أسعار النقل، ولهذا السوق خصوصيات تميزه عن غيره من أسواق النقل الأخرى.

### أولاً: الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع

1. مفهوم الطلب: يعرف الطلب على أنه الكمية التي يكون المشترون على استعداد لشراؤها عند سعر معين وفي فترة زمنية معينة<sup>1</sup>، إذن هو الرغبة المدعومة بالقدرة على الشراء، وترتبط الكميات المطلوبة بمجموعة من المتغيرات من بينها السعر (P)، الدخل (R)، الزمن (T)، أذواق المستهلكين (G)، الدعاية (Pub)... إذن نلاحظ أن دالة الطلب تابعة لمجموعة من المتغيرات<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - علي كساب، النظرية الاقتصادية، التحليل الجزئي، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2009، ص 60.

<sup>2</sup> - توفيق عبد الرحيم حسن، مبادئ الاقتصاد الجزئي، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2005، ص 23.

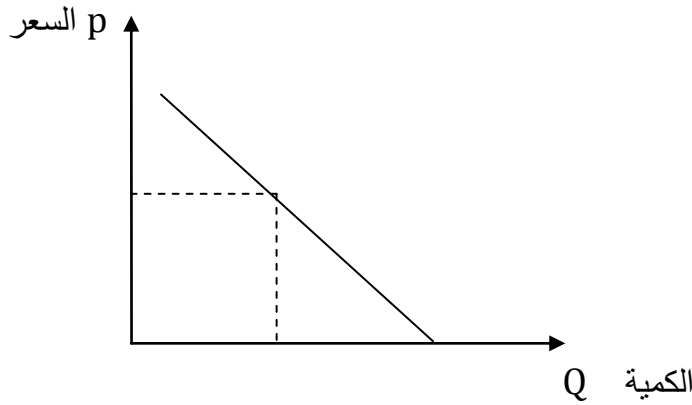
**1.1. قانون الطلب<sup>1</sup>:** إن التعريف السابق للطلب يركز على العلاقة بين الثمن والكمية المطلوبة مع افتراض أن العوامل الأخرى تبقى ثابتة مما يسمح لنا بدراسة العلاقة بين ثمن السلعة والحجم المطلوب منها، فالثمن هو المتغير المستقل والكمية المطلوبة هي المتغير التابع والعلاقة بينهما هي علاقة عكسية، وتسمى هذه العلاقة بقانون الطلب إذ أن ارتفاع ثمن السلعة أو الخدمة يؤدي إلى انكماش الكمية المطلوبة منها والعكس صحيح، والعوامل المحددة لها بدالة الطلب يعبر عنها كما يلي:

$$Q_D : F ( P_A, P_B, P_C, R, T, \dots G )$$

- $Q_D$ : الكمية المطلوبة من السلعة أو الخدمة؛
- $P_A$ : يمثل سعر السلعة أو الخدمة A؛
- $P_B$ : يمثل سعر السلعة أو الخدمة B؛
- $R$ : يمثل الدخل؛
- $T$ : الزمن؛
- $G$ : أذواق المستهلكين.

ويمكن تمثيل هذه العلاقة العكسية بين سعر السلعة أو الخدمة والكمية المطلوبة منها كالتالي:

شكل رقم (1-1): منحنى الطلب.

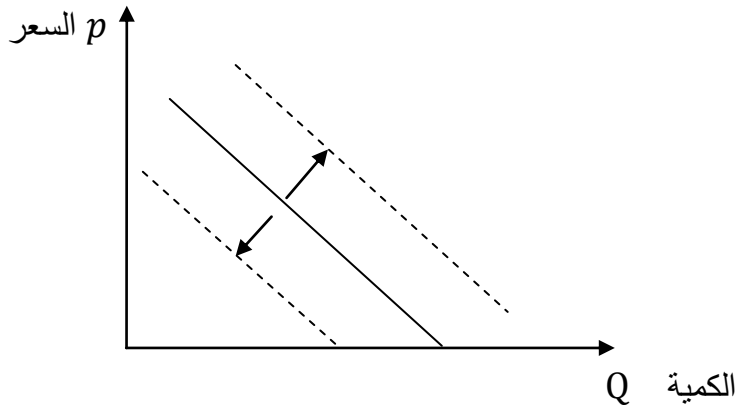


المصدر: علي كساب، النظرية الاقتصادية، التحليل الجزئي، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2009، ص 62.

<sup>1</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مذكره مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع التخطيط، جامعة الجزائر، 1999، ص 80.

- إذا حدث تغير في العوامل المحددة للطلب على خدمة أو سلعة ما، كأسعار السلع الأخرى أو الخدمات الأخرى مع بقاء سعر الخدمة نفسها ثابت فان منحى الطلب سينزاح يمينا أو يسارا حسب نوعية التغير كما يظهره الشكل التالي:

شكل رقم (1-2): منحى التغير في الطلب.

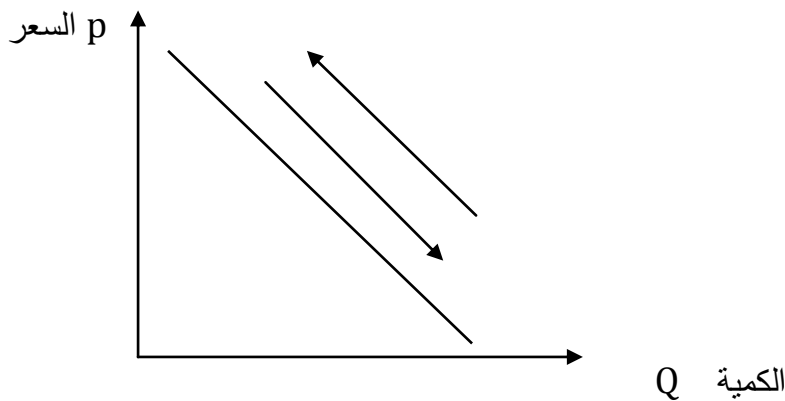


المصدر: علي كساب، النظرية الاقتصادية، التحليل الجزئي، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2009، ص68.

إذن: تحرك المنحنى يمينا أو يسارا يسمى بالتغير في الطلب.

- أما إذا حدث تغير في سعر السلعة أو الخدمة نفسها مع بقاء العوامل الأخرى المحددة للطلب ثابتا، فان أثر هذا التغير يكون على الكمية المطلوبة على نفس المنحنى كما يبينه الشكل التالي:

شكل رقم (1-3) : منحى التغير في الكمية المطلوبة.



المصدر: علي كساب، النظرية الاقتصادية، التحليل الجزئي، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2009، ص68.

إذن: انتقال الكمية المطلوبة على نفس المنحنى يسمى بالتغير في الكمية المطلوبة.

2.1. مرونة الطلب: تعرف المرونة على أنها مقياس لمدى استجابة الكمية المطلوبة من سلعة أو خدمة

ما للتغير الحاصل في أحد محددات الطلب عليها، وهناك ثلاثة أنواع من مرونة الطلب وهي: مرونة

الطلب السعرية، مرونة الطلب الدخلية، مرونة الطلب التقاطعية<sup>1</sup>.

وتكتب معادلة المرونة كما يلي :

$$\frac{\text{التغير النسبي في الكمية المطلوبة}}{\text{السعر}} \times \frac{\text{التغير النسبي في سعر السلعة أو الخدمة}}{\text{الكمية}}$$

$$EDp = \frac{\Delta Q}{Q} / \frac{\Delta p}{p} \implies EDp = \frac{\% \Delta Q}{\% \Delta p}$$

$$\implies EDp = \frac{\Delta Q}{\Delta p} \cdot \frac{p}{Q}$$

حيث أن:

- EDp: مرونة الطلب السعرية؛
- $\Delta Q$ : التغير النسبي في الكمية المطلوبة؛
- $\Delta p$ : التغير النسبي في السعر.

### 3.1. حالات مرونة الطلب<sup>2</sup>:

أ. حالة الطلب المرن (كبير المرونة): إذا كانت نسبة التغير في الكمية المطلوبة أكبر من نسبة التغير

في السعر أي:  $EDp > 1$ ؛

ب. حالة الطلب تام المرونة (متكافئ المرونة): إذا كانت نسبة التغير في الكمية المطلوبة تساوي نسبة

التغير في السعر أي:  $EDp = 1$ ؛

ج. حالة الطلب غير المرن (قليل المرونة): إذا كانت نسبة التغير في الكمية المطلوبة أصغر من نسبة

التغير في السعر أي:  $EDp < 1$ ؛

د. حالة الطلب مرن تماما ( مرونة كبيرة جدا): إذا كانت الكمية تتغير تغيرا كبيرا جدا إذا تغير السعر

بشكل قليل جدا أي:  $ED = \infty$ ؛

<sup>1</sup>- توفيق عبد الرحيم حسن، مرجع سبق ذكره، ص 24.

<sup>2</sup>- علي كساب، مرجع سبق ذكره، ص 32.

هـ. حالة الطلب عديم المرونة ( غير مرن تماما ) : وهي الحالة التي تبقى فيها الكميات المطلوبة ثابتة مهما تغير السعر أي:  $ED_p = 0$ .

## 2. مفهوم الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع.

يعرف على أنه الطلب على خدمات وسائل النقل البحري للبضائع التي تشمل عليها التجارة الدولية، وذلك فان الطلب على خدمات النقل البحري يعتمد على أحجام وأوزان هذه البضائع وعلى المسافة التي يتم نقل هذه البضائع عن طريق البحر.<sup>1</sup>

ويعتبر الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع طلبا مشتقا أو مستمدا من طلب أصلي آخر هو البضائع المنقولة نفسها، فالشاحنون يطلبون البضاعة أولا وأخيرا ولا يطلبون الخدمات البحرية إلا كوسيلة لنقل هذه البضاعة إليهم أو إلى الجهات التي يحددونها إذ لا يمكن أن يحجز شخص فراغا في سفينة بدون وجود الطلب الأساسي الذي ينصب على البضاعة نفسها<sup>2</sup>، ويحكمه شروط الطلب على تلك البضاعة من حيث مرونة الطلب والعرض الخاص به، كما يتأثر بأحجام وأوزان السلع والمسافات التي يتم عبرها نقل البضائع بحرا بالإضافة إلى تكلفة النقل، إذن يتحدد الطلب على خدمات النقل البحري بحجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا أي بحجم الصادرات والواردات من السلع والخدمات<sup>3</sup>.

### 1.2. مرونة الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع.

كما نعلم أن الكميات المطلوبة من بضاعة معينة تزداد إذا انخفض سعرها، وإذا أدى تخفيض سعر البضاعة إلى زيادة في الكميات المطلوبة منها هذا هو قانون الطلب ( العلاقة العكسية بين الكمية المطلوبة والسعر) ويمكن التوصل إلى هذه المرونة من خلال العناصر التالية:

أ . مرونة الطلب السعرية التي يتم نقلها بحرا<sup>4</sup>: تعرف مرونة الطلب السعرية على خدمات النقل البحري للبضائع، على أنها التغير النسبي في الكمية المنقولة بحرا من سلعة معينة نتيجة للتغير النسبي في تكلفة تقديم خدمات النقل البحري للبضائع، وتتوقف هذه المرونة على تكلفة النقل أو النولون البحري ويمكن التعبير عنها بالمعادلة التالية:

<sup>1</sup> -سمية بدوي، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1989، ص 360.

<sup>2</sup> -كارلين اولولين، ترجمة مختار السويقي، اقتصاديات النقل البحري دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الطبعة الثالثة، الدار المصرية اللبنانية، مصر، 1996، ص95.

<sup>3</sup> -سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 84.

<sup>4</sup> -سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص ص 85-88.

$$\text{مرونة الطلب السعرية} = \frac{\text{التغير النسبي في الكمية المنقولة}}{\text{التغير النسبي في تكلفة النقل}}$$

$$ED_p = \frac{\Delta Q}{\Delta p} \cdot \frac{p}{Q} \dots\dots(1)$$

حيث أن :

•  $ED_p$  : مرونة الطلب السعرية؛

•  $\Delta Q$  : التغير النسبي في الكمية المنقولة؛

•  $\Delta p$  : التغير النسبي في تكلفة النقل أو النولون البحري.

ب . مرونة عرض السلعة المطلوبة نقلها بحرا: وهي التغير النسبي في الكمية المعروضة من السلعة

( صادرات و واردات ) نتيجة للتغيير في سعر عرض هذه السلعة بالصيغة التالية :

$$E_s = \frac{\Delta Q_s}{Q_s} / \frac{\Delta p_s}{p_s} \dots\dots(2)$$

•  $E_s$  : مرونة عرض السلعة؛

•  $\frac{\Delta Q}{Q}$  : التغير النسبي في الكمية المعروضة من السلعة؛

•  $\frac{\Delta p}{p}$  : التغير النسبي في سعر هذه السلعة.

ت . **تكلفة النولون البحري (T)**: يعرف النولون على أنه مبلغ من المال يتحصل عليه مالك السفينة

نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وتظهر أهمية النولون بقيمته

المنخفضة بالنظر لوسائل النقل الأخرى نتيجة حمولة السفينة الكبيرة والتكنولوجيا العالية التي تتمتع بها

كل عمليات الشحن والتفريغ، ويحسب بالفرق بين سعر السلعة المنقولة والذي يدفع من طرف المستورد

$(D_p)$  والسعر الذي يحصل عليه البائع لتلك السلعة  $(S_p)$  وتظهر المعادلة كالتالي<sup>1</sup>:

$$T = D_p - S_p$$

$$S_p = D_p - T \dots\dots(3)$$

وبافتراض أن تكلفة النولون (T) يتم حسابها كنسبة من قيمة السلعة ويرمز لها بالرمز (F) وبالتالي فان :

$$T = F \cdot D_p \dots\dots(4)$$

نعوض قيمة T في المعادلة رقم (3) نجد :

<sup>1</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص36.

$$S_P = D_P - (F \cdot D_P)$$

$$\Rightarrow S_P = D_P - (1-F)$$

ومن المعادلة رقم (1) الى المعادلة رقم (4) يمكن حساب معادلة مرونة الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع كما يلي :

$$ED = \frac{(F)(ED_p)(E_s)}{E_s + (1 + F)}$$

حيث أن :

- ED : مرونة الطلب على خدمات النقل بغرض نقل البضائع بحرا؛
- F : النولون البحري كنسبة من قيمة السلعة؛
- ED<sub>p</sub> : مرونة الطلب السعرية للسلعة؛
- E<sub>s</sub> : مرونة عرض السلعة.

ومنه فان معادلة الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع هي نتيجة تأثير كل من مرونة الطلب السعرية على الصادرات والواردات ومرونة عرض الصادرات والواردات بالإضافة إلى تكلفة النولون.

#### ➤ مرونة الإحلال: " بين السفينة ووسائل النقل الأخرى "

إن توافر المرونة الاحلالية بين السفينة ووسائل النقل البديلة لها تأثير على حجم الطلب المرتبط بخدمات النقل البحري، كما يؤثر حجم ووزن السلع محل التبادل التجاري على مرونة الإحلال فمثلا:

- إذا كانت السلع المتبادلة صغيرة أو خفيفة الوزن فمن المتوقع أن تزداد مرونة الإحلال بين السفينة وغيرها من وسائل النقل الأخرى، فهذا يؤدي إلى انخفاض معدلات الطلب على خدمات النقل البحري مما يترتب عليه خسائر في تشغيل السفن.
- أما إذا كانت البضائع كبيرة الحجم ثقيلة الوزن، فان قيمة مرونة الإحلال سوف ترتفع لصالح النقل البحري وهذا يؤدي إلى زيادة معدلات الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع حتى لو افترضنا زيادة أسعار النولون البحري.

وهناك عدة حالات تؤدي إلى ارتفاع الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع منها<sup>1</sup>:

1- ربيعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر EPAL ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2008، ص 123.

- انخفاض مرونة الطلب على الواردات من قبل الدول المستوردة؛
- انخفاض مرونة الطلب السعرية على الصادرات في الأسواق العالمية؛
- انخفاض قيمة النولون البحري؛
- انخفاض مرونة الإحلال بين النقل البحري الممثل في السفينة وغيرها من وسائل النقل البديلة مع مراعاة حجم ووزن البضائع.

## 2.1 . حالات مرونة الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع<sup>1</sup>

- أ . حالة الطلب المرن: إذا كانت نسبة التغير في الكمية المطلوب نقلها بحرا أكبر من نسبة التغير في سعر الخدمة (تكلفة النولون) نكون في حالة الطلب المرن المعبر عنه بـ :  $EDp > 1$ ؛
- ب . حالة الطلب غير المرن: إذا كانت نسبة التغير في الكمية المطلوب نقلها أصغر من نسبة التغير في سعر الخدمة (تكلفة النولون) فمثلا لا يوجد بديل للخدمة فيتم رفع سعرها دون انخفاض كبير في الكمية المنقولة ونكون هنا في حالة الطلب غير المرن:  $EDp < 1$ ؛
- ت . الطلب تام المرونة (متكافئ المرونة): يعني أن نسبة التغير في الكمية المطلوبة ( المنقولة بحرا) مساوية لنسبة التغير في السعر ( تكلفة النقل أو النولون) والمعبر عنها بـ:  $EDp = 1$ .

### ثانيا: عرض خدمات النقل البحري للبضائع

1. مفهوم العرض: يعرف العرض على أنه " الكمية التي يقبل البائعون بيعها عند سعر معين وفي فترة معينة "، إذ نعني بعرض خدمة أو سلعة ما الكميات المختلفة من هذه السلعة أو الخدمة التي يقدر ويرغب المنتج عرضها للبيع عند سعر محدد وفي فترة زمنية معينة، أي أن العرض هو الكميات التي يسعى المنتجون بيعها أما الكميات المباعة فهي التي بيعت فعلا<sup>2</sup>.

1.1. قانون العرض: ينص قانون العرض على أنه كلما ارتفع سعر السلعة أو الخدمة كلما أدى ذلك إلى زيادة الكميات المعروضة، أي أن التغير في الكميات المعروضة يستجيب للتغير في سعر السلعة بنفس الاتجاه في ظل ثبات العوامل الأخرى خلال فترة زمنية، إذن قانون العرض ينص على العلاقة الطردية بين الكميات المعروضة من السلعة وسعرها خلال فترة زمنية معينة<sup>3</sup>.

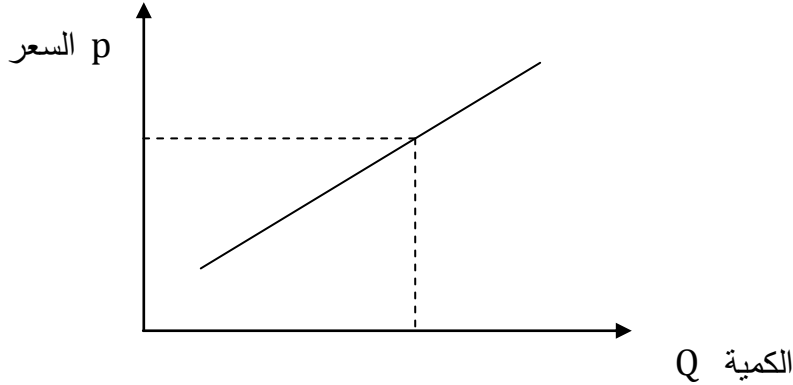
<sup>1</sup> - كارلين اولولين، ترجمة مختار السويدي، مرجع سبق ذكره، ص 113.

<sup>2</sup> - علي كساب، مرجع سبق ذكره، ص 34.

<sup>3</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 86.

ويمكن تمثيل هذه العلاقة الطردية بين سعر السلعة أو الخدمة والكمية المعروضة منها كالتالي :

شكل رقم (1-4): منحنى العرض.



المصدر: علي كساب، النظرية الاقتصادية، التحليل الجزئي، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2009، ص102.

يلاحظ من الشكل أن منحنى العرض ذو ميل موجب، هذا يدل على العلاقة الطردية بين المتغيرين، ويطلق على العلاقة التي تجمع الكمية المعروضة من سلعة أو خدمة ما والعوامل المحددة لها "بدالة العرض"، ويمكن التعبير عنها بـ:

$$Q_0: F ( P_A, P_B, P_L, P_k, R, T, E, \dots )$$

حيث :

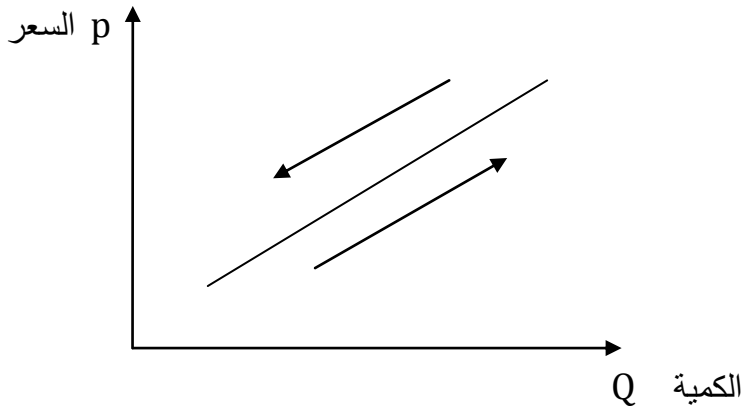
- $Q_0$ : الكمية المعروضة من السلعة أو الخدمة A؛
- $P_A$ : يمثل سعر السلعة أو الخدمة A؛
- $P_B P_k$ : يمثل سعر السلعة أو الخدمة B؛
- $R$ : يمثل الدخل؛
- $T$ : العوامل الأخرى التي تؤثر في الكمية المعروضة؛
- $E$ : يمثل توقعات المنتجين.

➤ **التغير في العرض والتغير في الكمية المعروضة<sup>1</sup>**: نعلم أن العرض يتأثر بالكثير من المتغيرات

(محددات العرض) بالزيادة أو النقصان إذ لا بد من التمييز بين حالتين:

<sup>1</sup>- توفيق عبد الرحيم حسن، مرجع سبق ذكره، ص 26.

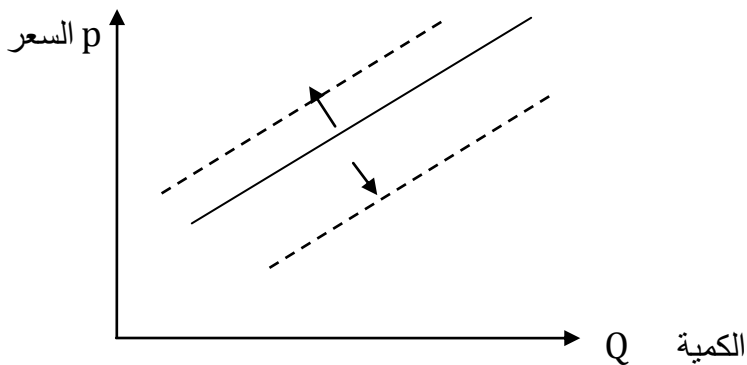
- **التغير في الكمية المعروضة:** هو التغير الذي يحدث على الكميات المعروضة نتيجة التغير في سعر السلعة أو الخدمة المعروضة، مع افتراض ثبات العوامل الأخرى وهذا التغير في الكميات المعروضة يكون على طول منحنى العرض كما هو مبين في الشكل التالي :
- شكل رقم (1-5): منحنى التغير في الكمية المعروضة.



المصدر: توفيق عبد الرحيم، مبادئ الاقتصاد الجزئي، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2005، ص26.

- **التغير في العرض:** هو التغير الذي يطرأ على الكميات المعروضة نتيجة التغير في احد محددات العرض مع ثبات سعر السلعة أو الخدمة، وهذا التغير يكون إما بالزيادة أو النقصان مما يؤدي إلى انتقال منحنى العرض إلى الأعلى أو الأسفل، هنا نقول زيادة العرض أو نقصان العرض كما هو مبين في الشكل التالي:

شكل رقم (1-6): منحنى التغير في العرض.



المصدر: توفيق عبد الرحيم، مبادئ الاقتصاد الجزئي، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2005، ص26.

2.1 . مرونة العرض: تعرف مرونة العرض على أنها درجة استجابة العرض للتغيير الحاصل في احد محددات العرض<sup>1</sup>.

إذن يعبر عن مرونة العرض بالصيغة التالية :

$$\frac{\text{التغير النسبي في الكمية المعروضة}}{\text{التغير النسبي في سعر السلعة أو الخدمة}} \times \frac{\text{السعر}}{\text{الكمية}}$$

$$E_s = \frac{\Delta Q_s}{Q_s} / \frac{\Delta p}{p}$$

حيث أن:

- $E_s$ : مرونة العرض السعرية؛
- $\frac{\Delta Q_s}{Q_s}$ : التغير النسبي في الكمية المعروضة من السلعة؛
- $\frac{\Delta p}{p}$ : التغير النسبي في سعر هذه السلعة.

### 3.1 . حالات المرونة:

- أ . عرض مرن (كبير المرونة)  $E_s > 1$  أي: التغير النسبي في سعر السلعة او الخدمة بمقدار 1% يؤدي الى تغير نسبي في الكمية المعروضة أكبر من 1%؛
- ب . عرض تام المرونة (متكافئ المرونة)  $E_s = 1$  أي: التغير النسبي في سعر السلعة او الخدمة يكون بنفس المقدار الذي تتغير فيه الكمية المعروضة؛
- ت . عرض غير المرن (قليل المرونة)  $E_s < 1$  أي: التغير في السعر بنسبة 1% يؤدي الى تغير الكمية المعروضة أقل من 1%؛
- ث . عرض مرن تماما ( مرونة كبيرة جدا)  $E_s = \infty$  أي: التغير في الكمية المعروضة يكون كبير حتى لو كان التغير في السعر طفيف جدا يكاد مساويا للصفر؛
- ج . عرض عديم المرونة ( غير مرن تماما )  $E_s = 0$  أي: التغير في السعر لا يؤدي إلى تغير الكميات المعروضة.

<sup>1</sup> - علي كساب، مرجع سبق ذكره، ص 35.

## 2. مفهوم عرض خدمات النقل البحري للبضائع<sup>1</sup>

يمكن أن نعرف عرض خدمات النقل البحري للبضائع ما هو إلا عرض للخدمات التي تتيحها السفن التجارية للشاحنين وهي تشمل قدرة السفينة على الحمولة، كما تشمل الفراغات داخل عنابرها وذلك أن تستمر السفينة في أداء خدماتها خلال زمن محدد والمسافة التي تقطعها السفينة أثناء أدائها لخدماتها. فإذا حدث ارتفاع مفاجئ في الطلب على السفن لنقل كميات كبيرة من البضائع خلال يوم أو يومين، فسوف تتقدم السفن الجاهزة والموجودة في نفس الميناء أو في موانئ مجاورة، وإذا استمر الطلب على السفن في الارتفاع فإن نولون السفن سوف يرتفع وملاك السفن العاطلة سيشرعون في تجهيزها هذا في المدى القصير، أما في المدى الطويل سوف يزداد عرض حمولات السفن بناء سفن جديدة للوفاء بطلبات السوق، وإذا ارتفع الثمن سوف يؤدي هذا إلى زيادة في العرض.

### 1.2. مرونة عرض خدمات النقل البحري للبضائع<sup>2</sup>

تعرف مرونة عرض خدمات النقل البحري للبضائع، على أنها معدل التغير الحاصل في عرض خدمات النقل البحري عبر السفينة نتيجة التغير في قيمة النولون البحري، تختلف مرونة العرض في الأجل القصير عنها في الأجل الطويل فمرونة العرض في الأجل القصير تنخفض نسبياً مقارنة بالأجل الطويل، ويمكن التعبير عنها بالمعادلة التالية:

$$\text{التغير النسبي في عرض الخدمات} \\ \text{مرونة عرض خدمات النقل البحري} = \frac{\text{التغير النسبي في قيمة النولون}}{\text{التغير النسبي في عرض الخدمات}}$$

$$Es = \frac{\Delta Qs}{\Delta p} \cdot \frac{p}{Qs} \dots\dots(1)$$

### 2.2. محددات عرض خدمات النقل البحري للبضائع:

هناك عدة عوامل تؤثر على عرض خدمات النقل البحري للبضائع يمكن تقسيمها إلى عوامل اقتصادية تتمثل في مرونة العرض وعوامل أخرى فنية تتمثل في المتغيرات التي تؤثر على قدرة السفينة على الإبحار. أ. مرونة عرض خدمات النقل البحري وعامل الزمن: تعرف مرونة عرض خدمات النقل البحري للبضائع على أنها معدل التغير الحاصل في عرض خدمات النقل البحري عبر السفينة نتيجة التغير

<sup>1</sup> - كارلين اولولين، ترجمة مختار السويدي، مرجع سبق ذكره، ص 141.

<sup>2</sup> - نفس المكان.

- في قيمة النولون البحري، تختلف مرونة العرض في الأجل القصير عنها في الأجل الطويل فمرونة العرض في الأجل القصير تنخفض نسبيا مقارنة بالأجل الطويل.
- ب. الوزن: وزن البضائع المنقولة تؤثر على طاقة السفينة لعرض خدماتها والكثير من الناقلين يرفضون نقل المزيد من البضائع الضخمة بالرغم من وجود جانب من عنابر السفينة فارغا ولم تمتلئ.
- ت. السرعة والمسافة: لهذين العاملين أهمية في تحديد معدلات تكرار الرحلات البحرية ومن ثم تقدير طاقة السفينة على استغلال الفراغات والعنابر المتاحة لديها في تقديم خدمات النقل.
- ث. أهداف الناقلين والشركات الملاحية: تختلف أهداف الناقلين مقدمو الخدمة والهدف الرئيسي يتمثل في الحصول على ثمن مرتفع مقابل هذا النشاط.
- ج. المستوى الفني والتكنولوجي: يعتمد عرض خدمات النقل البحري على المستوى الفني والتكنولوجي والاكتشافات الحديثة، فإذا كانت الخدمات المقدمة ذات نوعية جيدة وتقنيات عالية هذا يؤدي الى زيادة طاقة العرض باستخدام هذه الوسائل والاكتشافات.
- ح. أسعار خدمات النقل البحري: هناك علاقة طرية بين عرض خدمات النقل البحري وأسعارها.
- خ. حجم الأسطول الوطني المخصص لنقل البضائع وبالإضافة إلى عنصر التكاليف الخاص بالناقلات والرحلات البحرية.
- د. سعة السفينة.

### ثالثا: سوق خدمات النقل البحري للبضائع

#### 1. مفهوم سوق خدمات النقل البحري

تعدى نطاق السوق الأبعاد المكانية حيث صار يلتقي من يعرض ومن يطلب الخدمة أو السلعة، في فضاء أكثر اتساعا خاصة مع التطور الحاصل في وسائل الاتصال، وأصبح إمكانيات الاتصال متوفرة وتتم في أبعاد زمنية قصيرة في إطار تسارع التقنيات، فلا قيمة لأي منتج لا يتم تصريفه والاستفادة منه، وتتصف أسواق خدمات النقل بخصائص تنفرد بها عن غيرها من السلع لكون العرض يقابله طلب مباشر وفوري، ولا يقبل التجزئة أو التخزين<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - حمد سلمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003، ص645.

## 2. توازن سوق خدمات النقل البحري للبضائع<sup>1</sup>.

يعرف توازن السوق على أنه الوضع الذي تتحدد عنده كمية التوازن في السوق، وعندها أيضا يتحدد سعر توازن هذه السلعة أو الخدمة، ويعرف أيضا على أنه ذلك الوضع الذي إذا تم الوصول إليه فلن يوجد أي حافز للابتعاد عنه ما لم تحدث أي مؤشرات خارجية تؤدي إلى ذلك.

يحدث توازن سوق خدمات النقل البحري بفعل العديد من العوامل إلا أن هذا التوازن لن يطول بسبب عدم ثبات عوامل التوازن وهذا يكون على المدى الطويل في مجال النقل البحري، مما يؤدي إلى خلل بين العرض والطلب مثل هذه العوامل نجد ارتفاع التكاليف كظروف سياسية أو طبيعية، يتم نقل كمية من البضائع على خطوط مختلفة إلا أن الحجم التجاري للبضائع يكون متماثلا لجميع الخطوط فمثلا قد تبحر الناقلة على خط ملاحي ممتلئة وتعود فارغة على نفس هذا الخط ونفس الفترة الزمنية، ومن خلال هذا يكون هناك اتجاه نحو التوازن في السوق خاصة إذا كان المستورد يستغرق فترة زمنية كافية لتقرير شراء البضائع أم لا وأن أسعار بضائع الصب تختلف بين الدول المستوردة عنها في الدول المصدرة.

يمكن أن تحدث تذبذبات للطلب والعرض في المدى الطويل ويكون هذا التذبذب على خدمات السفن في طريق ملاحي معين ويمكننا أن نفسره كالتالي:

- خلال فترة زمنية معينة يبقى متوسط النولون البحري ثابت دون تغيير إلا أن التطورات والتغيرات في طريق ملاحي معين كالإضرابات سوء المحاصيل تؤخر الطلب على الصب في الدولة المستوردة؛
- يمكن أن يرتفع الطلب على حمولات السفن رغم إشباع الطلب من السلعة في الدولة المستوردة وذلك بسبب أن السلعة بعد استيرادها يعاد تصديرها مرة أخرى إلى دولة أخرى، لذا فالطلب في المدى الطويل لحمولات السفن في طريق ملاحي معين يميل إلى التذبذب؛
- تغيير ظروف الطلب والعرض في دولة ما.

### المطلب الثالث: عرض عام للسوق الملاحى.

أهم ما يميز السوق الملاحى هو وجود مجموعتين من الخطوط، لتنظم المعاملات التي تتم بين الدول لضمان مبادلاتها التجارية وحماية مصالحها المتبادلة بين مختلف هذه الدول.

<sup>1</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص ص 116-117.

أولاً: مفهوم السوق الملاحي وأعوانه.

يعتبر السوق الملاحي سوق عالمي واحد تحكمه ظروف تشريعية تكنولوجية اقتصادية اجتماعية، يتم فيها استئجار السفن وتقديم الخدمات البحرية والسعر هنا يتحدد حسب قوى العرض والطلب، فقوى العرض يتمثل في فراغات السفن وقوى الطلب تتمثل في حجم البضائع المطلوب نقلها تبعاً لسعر محدد، فهذا السوق الدولي يتكون من أسواق منفصلة حسب أنواع البضائع، فهي أسواق غير مستقرة نتيجة تفاعل عدة متغيرات، ويلتقي في السوق الملاحي العديد من المتعاملين لإبرام العقود لتوفير خدمات النقل البحري، سواء على الخطوط المنتظمة أو الجواله، وينشط في السوق الملاحي عدة أعوان أهمهم<sup>1</sup>:

1. **ملاك السفينة أو الناقلين:** الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط بعقد النقل، فالناقل إما يكون مالك سفينة أو مستأجر بمشارطات زمنية أو بمشارطات بالرحلة، وهو يقوم بعرض فراغات السفن وحمولاتها في السوق أمام المستأجرين أو الشاحنين بغرض تأجيرها أو استخدامها لرحلة أو عدة رحلات خلال فترة زمنية معينة.

2. **المستأجرين:** هم الأشخاص الذين يرتبطون مع مالك السفينة بعقود، بهدف استغلال فراغات السفن لمدة زمنية معينة لرحلة واحدة أو عدة رحلات.

3. **الشاحن ( الوسيط ):** وهو الذي يتوسط كل من الناقلين الذين يعرضون حمولاتهم للتأجير وبين المستأجرين لتنفيذ العقد بينهم.

**ثانياً: تقسيمات السوق الملاحي:** ينقسم السوق الملاحي بوجه عام إلى نوعين رئيسيين من الأسواق:

1. **سوق سفن الخطوط المنتظمة<sup>2</sup>:** إن هذا النوع من السوق تعمل فيه سفن معينة بحمولات معينة، والتي تعمل في منطقة جغرافية معينة بين موانئ معروفة مسبقاً ولها جداول إبحار ومواعيد معينة، وأسعار شحن معلنة ومحددة مسبقاً، ومن أهم خصائص هذا السوق هي التكلفة التشغيلية العالية للسفن نظراً لخصائصها، ومن أجل الحفاظ على انتظام الخدمة فإن السفينة قد تتجه إلى ميناء معين أو تغادره سواء كانت مشحونة أو فارغة.

وقد دفعت هذه الخاصية الشركات الملاحية إلى إيجاد ترتيبات خاصة بهذا السوق من شأنها أن تحقق للشركات الملاحية ( من ملاك ومشغلي السفن ) هامش ربح في ظل معطيات المنافسة بين مقدمي

<sup>1</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 24-26.

<sup>2</sup> - أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 215.

خدمة النقل والتي قد تتخفف الأسعار بموجبها، وكذلك عامل مستوى العرض من الخدمة، وهي عوامل قد تدفع إيرادات هذه الشركات إلى الانخفاض، واهم الترتيبات بين الشركات الملاحية هو ما يطلق عليه نظام المؤتمرات الملاحية، الذي يعتبر كيان يضم مجموعة من الشركات الملاحية يجمعهم اتفاق بالالتزام بكافة ترتيبات المؤتمر الذي تقتضي بالالتزام بسياسة تسعيرية وتشغيلية موحدة ووضع السياسات الحمائية لأعضاء المؤتمر في مواجهة المنافسين الخارجيين.

2. سوق السفن الجواله: هو السوق الذي تعمل فيه سفن ليس لها جداول إبحار ثابتة أو خطوط محددة، وهي تجوب البحار وفق تعاقدات على نقل شحنات أو تستأجر لفترات زمنية، وعادة ما تكون قيمة النولون ( سعر خدمة النقل ) أو قيمة الإيجار منخفضة، كما أن البضائع المنقولة عادة ما تكون منخفضة القيمة والكميات المنقولة منها تكون كبيرة كبضائع الصب<sup>1</sup>.  
ومن بين الخصائص التي تميز السفن الجواله ما يلي<sup>2</sup>:

- تبدأ الرحلة من ميناء واحد للشحن وتنتهي إلى ميناء واحد للتفريغ مع أقل تكاليف ممكنة للحفاظ على البضاعة أثناء الرحلة؛
- يرتبط مالك السفينة الجواله والمستأجر بعقد خاص منفصل لكل مرة تؤجر فيها السفينة، وتختلف شروط العقد حسب الظروف التفاوضية بين المالك والمستأجر وعلى الحالة العامة للسوق الملاحية؛
- غالبا ما يكون موضوع عقد تأجير السفينة ( عقد المشاركة ) يخص شحن نوعية واحدة ومتجانسة من البضائع حتى وان كان هناك أكثر من شاحن؛
- تتأثر فئات النولون للسفن الجواله بحالتي العرض والطلب للسفن والأحداث الكبرى على المستوى العالمي؛
- تعمل معظم السفن الجواله منتقلة بين أنحاء العالم، وعادة ما تكون أحجامها متوسطة وكذلك غاطسها، وتتميز ببساطة تصميمها وانخفاض تكاليف بنائها؛
- لا نقل السفن الجواله الركاب؛

<sup>1</sup>- أيمن النحرابي، مرجع سابق، ص 227.

<sup>2</sup>- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة دار الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 2001، ص ص 66-68.

- نادرا ما تكون أعمال الشحن والتفريغ من مسؤولية السفن الجواله، ولذلك عادة ما يفتقر تنظيم الشركة لإدارة خاصة بعمليات الموانئ إلا إذا كان حجم أسطولها يتطلب ذلك، مما يجعل من الجهاز الإداري لشركات السفن الجواله قليل ومحدود.

### المبحث الثاني: تكلفة وتسعير خدمات النقل البحري للبضائع.

إن تصنيف التكاليف يختلف بين الاقتصاديين والمحاسبين، إلا أن هذه الاختلافات ليست جوهرية فسببها يرجع إلى الزوايا والأغراض التي تتفق فيها هذه التكاليف، ومهما اختلف تصنيف التكاليف فدراستها تعتبر أمر مهم لتحقيق المردودية الاقتصادية سواء بالنسبة للسفينة أو بالنسبة للرحلة البحرية وتظهر أهميتها في تحديد عرض الخدمات نسبة للطلب بهدف تجنب الخسائر وكذا بالنسبة لدراسة تسعير الخدمات البحرية هذا يساعد على اتخاذ القرارات.

### المطلب الأول: تكاليف خدمات النقل البحري.

أولاً: مفهوم تكاليف النقل: نعني بالتكاليف مجموع النفقات التي تتحملها الوحدة الإنتاجية واللازمة لعناصر الإنتاج لتوليد عرض المنتج، سواء كانت هذه العناصر أصول رأسمالية ترتبط بما يسمى تكاليف ثابتة، أو لعناصر متغيرة مرتبطة بالعمليات التشغيلية حيث تتباين وفق حجم وطبيعة الإنتاج وأبعاده الزمانية والمكانية ومعدل دوران التشغيل ... الخ<sup>1</sup>.

وتتصف التكاليف في قطاع النقل البحري عموماً مجموعة من الخصائص أهمها<sup>2</sup>:

1. ارتفاع نسبة التكاليف الثابتة، ويكون هذا الارتفاع لما تتطلبه مشروعات النقل البحري من إنشاءات ضخمة تمتد عشرات السنين كتشييد الموانئ، والسفن وغيرها من الآلات والمعدات المستخدمة والتي تتطلب تكاليف رأسمالية تتمحور على نسبة مرتفعة من إجمالي التكاليف؛
2. استمرارية تكاليف التطوير والتحديث، إذ يتطلب العمل في قطاع النقل البحري استمرارية تطوير وتحديث السفن والموانئ والوسائط وتدعيمها بالتطورات التكنولوجية مما يؤدي إلى زيادة التكاليف؛

<sup>1</sup> - حمد سلمان المشوخي، مرجع سبق ذكره، ص 557.

<sup>2</sup> - ناصر نور الدين عبد اللطيف، محاسبة التكاليف في قطاع النقل البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2008، ص 138.

3. صعوبة تجزئة التكلفة وعدم قابليتها للتخزين، بالنظر لطبيعة الخدمة المقدمة عبر وسائط النقل البحري وارتباطها بالأبعاد الزمنية والمكانية للرحلة البحرية وظروفها ومحدداتها فإنه يصعب تخزين تكلفتها ويتم استهلاك الخدمة بمجرد توفيرها وتكلفة خدمة النقل البحري بذلك تعتبر تكلفة غير قابلة للتخزين؛
4. تأثر تكاليف النقل البحري بالظروف البيئية والاقتصادية، كتكاليف الموانئ وتكاليف الوقود وبفترة مكوث السفن بالموانئ.

### ثانياً: أنواع التكاليف في قطاع النقل البحري.

تعددت عناصر تكاليف النقل البحري، ويمكن تصنيف التكاليف وفقاً لتقسيمات مختلفة بالنظر إلى الهدف من التقسيم فقد تقسم إلى تكاليف عامة وخاصة، وقد تقسم إلى تكاليف مباشرة وغير مباشرة أو تكاليف ثابتة ومتغيرة، وفيما يلي نتطرق إلى عناصر تكاليف النقل البحري وهي:

1. **التكاليف المباشرة:** وهي تشمل التكاليف المرتبطة مباشرة بتسيير الرحلة البحرية للسفينة ولها صلة أساسية بالتشغيل وتتضمن نفقات الوقود، نصيب الرحلة من الاستهلاك والتأمين، ورسوم الموانئ والاستئجار وغيرها مما يمكن السفينة من أداء وظيفتها بكفاءة<sup>1</sup>.

2. **التكاليف غير المباشرة:** وهي تكاليف غير منظورة، وتتمثل في النفقات التي تدفع بصفة غير مباشرة عند سير الرحلة البحرية للسفينة، ويصعب تحديد نصيب الوحدة المنتجة منها لأنها تدخل ضمن تكلفة المنقول من خلال عملية النقل، وتتضمن عادة عناصر تكاليف الشحن والتفريغ وتكاليف التغليف ومعدات المناولة ونفقات التدريب وغيرها<sup>2</sup>.

3. **التكاليف البيئية الإضافية:** وتتمثل في التكاليف المرتبطة بالعوامل والمخاطر والمتغيرات البيئية التي تعمل في ظلها الوسائط البحرية للسفينة وتؤثر في الرحلة البحرية للسفينة، ومن أهم عناصرها التكلفة المترتبة على طول فترة المكوث خارج وداخل الموانئ أو بسبب عدم حداثة الوسائط البحرية أو عدم حداثة ورش الصيانة بما يزيد من الأعطال وعدم استكمال الرحلات ودفع التعويضات، أو بسبب غياب وضعف إجراءات السلامة البحرية وما يترتب على ذلك من حوادث وخسائر وتعويضات<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - حمد سلمان المشوخي، مرجع سبق ذكره، ص 568.

<sup>2</sup> - ناصر نور الدين عبد اللطيف، مرجع سبق ذكره، ص 204-205.

<sup>3</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 275.

4. **التكاليف الثابتة:** هي التكاليف التي لا تتغير بتغير حجم نشاط المشروع على المدى القصير وفي الخدمات البحرية فهي لا تتأثر بالمسافة أو حجم البضائع المنقولة، إذن هي تكاليف مستقلة عن حركة التشغيل، وتتمثل عناصرها فيما يلي<sup>1</sup>:

- رأس المال المدفوع؛
- أقساط الاهتلاك؛
- مرتبات وأجور الأطقم والإداريين؛
- تكلفة المسارات والطرق وموانئ.

5. **التكاليف المتغيرة:** وهي التكاليف التي تتغير مع التغير في حجم النشاط، وهي عادة عناصر تكاليف تكون مرتبطة بكل من تشغيل الرحلة البحرية كتكلفة الوقود والزيوت، قطع الغيار المستهلكة ورسوم الموانئ وغيرها<sup>2</sup>.

6. **التكاليف المختلطة:** وهي التكاليف التي يتغير شق منها مع التغير في حجم النشاط ويظل الشق الآخر منها ثابتا، ومثال ذلك تكلفة الصيانة والإصلاح للسفن والأجهزة فهي تتضمن عمليا شقا ثابتا يتمثل في تكلفة الصيانة الدورية كما تتضمن شقا متغيرا يتمثل في تكلفة الإصلاح التي تزداد مع زيادة أحجام التشغيل<sup>3</sup>.

### ثالثا: عناصر التكاليف في قطاع النقل البحري.

تتمثل عناصر التكاليف في قطاع النقل البحري في كل من رسوم الموانئ بمكوناتها المختلفة، كما تشمل تكاليف الشحن والتفريغ وتكاليف الوقود والزيوت وأجور طاقم السفينة، تكاليف التأمين وسوف ننظر لهذه العناصر في النقاط التالية<sup>4</sup>:

1. **تكاليف الموانئ:** وتشمل كل من رسوم الرصيف ورسوم الاتصالات والحراسة والإرشاد وهي على النحو التالي:

<sup>1</sup> - محمد محمود يوسف، الإدارة الإستراتيجية لتكاليف النقل ودورها في تنمية حركة التجارة العربية البينية، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2003، ص24.

<sup>2</sup> - ناصر نور الدين عبد اللطيف، مرجع سبق ذكره، ص 209.

<sup>3</sup> - ناصر نور الدين عبد اللطيف، مرجع سبق ذكره، ص 210.

<sup>4</sup> - ناصر نور الدين عبد اللطيف، مرجع سبق ذكره، ص- ص 218-224.

- رسوم الإرشاد: وتتمثل في المبالغ المسددة مقابل الخدمات التي يؤديها المرشد البحري للسفينة، وتختلف قيمة رسوم الإرشاد من ميناء لآخر وفقا لطبيعة عملية الإرشاد ومدى سهولة أو صعوبة ممرات الدخول والخروج من الموانئ والقنوات والممرات.
- رسوم الجر والقطر: وهي مبالغ مسددة مقابل خدمات عملية القطر أو سحب السفينة بواسطة قاطرة بحرية أخرى عند الدخول أو الخروج من الميناء.
- رسوم الرصيف: وتتمثل في المبالغ المسددة لهيئة الميناء مقابل الاستقادة من الخدمات والتسهيلات المتاحة على الأرصفة، وتفرض هذه الرسوم على أساس حجم أو كمية البضائع المشحونة أو المفرغة.
- رسوم الاتصالات: وتتمثل في المبالغ المسددة مقابل خدمات استخدام الفاكس والهاتف والتلكس ويتم تحديدها يوميا.
- رسوم الميناء: وهي مبالغ تسددها هيئة الميناء مقابل خدمات صيانة وإصلاح الأرصفة وتطهير المداخل، ويتم فرض رسوم الميناء على أساس صافي حمولة السفينة بالطن أو المتر المكعب.
- 2. تكاليف الشحن والتفريغ: وتتمثل في المبالغ المسددة مقابل الخدمات المقدمة لأغراض الشحن أو تفريغ البضائع، وتشمل تكاليف إيجار المخازن ومرتبات العمالة، وتكاليف نقل البضائع من الرصيف إلى السفينة والعكس، وتكاليف رص وترتيب وتحريم البضائع داخل عنابر السفينة.
- 3. تكاليف التزود بالوقود: وهي مبالغ تسدد مقابل تموين السفينة البحرية بالوقود والزيوت خلال تشغيل الرحلة البحرية للسفينة سواء خلال فترة إبحار السفينة أو مكوثها بالموانئ.
- 4. تكلفة مرتبات وأجور طاقم السفينة: وتتمثل في المرتبات والأجور الخاصة بوقت التشغيل الأصلي، وكذلك المرتبات والأجور مقابل أيام العطلات وأجور الوقت الإضافي وكافة المكافئات المخصصة لطاقم السفينة.
- 5. تكاليف الصيانة والإصلاح: تتمثل في:
- تكاليف الصيانة والإصلاح الوقائية وتتمثل في المبالغ المخصصة لإجراء الصيانة الدورية الوقائية وفقا لجدول زمنية مقررة، ويتم أجرؤها بهدف الكشف عن الأجزاء الهتلكة وتغييرها وبالتالي الوقاية من الأعطال المحتمل حدوثها أثناء تشغيل السفينة.

• تكاليف الصيانة والإصلاح السنوية، وتتمثل في المبالغ المخصصة لإجراء الصيانة والإصلاح التي تتم سنويا.

• تكاليف الإصلاحات الجوهرية، وهي مبالغ مخصصة لإجراء إصلاحات في حالة توقف السفينة أو في حالة انخفاض الكفاءة التشغيلية للسفينة إلى الدرجة التي تجعلها تحقق خسائر تشغيل.

6. **تكاليف أقساط التأمين:** تتحمل شركات النقل البحري عادة تكاليف نوعين من أقساط التأمين، يتمثل النوع الأول في تكاليف أقساط التأمين على السفن المملوكة للشركة سواء على السفينة ذاتها أو على الآلات والمعدات والأجهزة التي تحتويها، ويستهدف هذا النوع من التأمين لتغطية أخطار الحوادث التي تتعرض لها السفن البحرية كالحريق والغرق، أي كافة الأضرار المحتملة التي تصادف السفن البحرية، ويتمثل النوع الثاني في تكاليف أقساط التأمين التي تلتزم بها الشركة اتجاه هيئات التأمين مقابل التغطية المدنية وسداد التعويضات عن مسؤولية الشركة القانونية عن الطاقم البحري والبضائع والركاب والتي تنظمها الاتفاقيات الدولية.

7. **تكاليف الإهلاك:** تستخدم شركة النقل البحري معدلات إهلاك متعارف عليها دوليا في نشاط النقل البحري لاحتساب أقساط اهتلاك السفن البحرية، فكل نوع سفينة عمر إنتاجي يحسب على أساسه القسط فنجد العمر الإنتاجي لسفينة الركاب هي 20 سنة والسفن المخصصة لنقل البضائع 20 سنة بينما ناقلات البترول فيكون العمر الإنتاجي المفترض لها 15 سنة.

8. **التكاليف الإدارية والتمويلية:** تتمثل في كافة التكاليف الإدارية والتمويلية الفترية والتي لا يمكن تخصيصها مباشرة على أي سفينة أو أي رحلة بحرية لأنها غير مرتبطة بتشغيل السفينة أو بمكوئها، وهي تمثل تكاليف إدارة الشركة منها مرتبات ومكافآت موظفي الإدارة والأعباء المالية كفوائد القروض بالإضافة إلى مصاريف الإضاءة والتكليف وتكاليف الدعاية والإعلان وغيرها.

#### المطلب الثاني: إيرادات وعوائد خدمات النقل البحري.

تتمثل إيرادات وعوائد خدمات النقل البحري في عوائد خدمات الموانئ البحرية والتي تتمثل في مجموع الرسوم المفروضة على السفن البحرية وكذا مجموعة الرسوم المفروضة على البضائع المنقولة عبر السفن، وتعتبر حصيلة هذه الرسوم بمثابة العائد الرئيسي والمصدر الأساسي للدخل وتحقق الإيراد بالنسبة للموانئ

البحرية، وعادة يتم استخدام حصيلة الإيراد في تغطية تكاليف صيانة وتحديث المرافق والتسهيلات المرتبطة بأداء الخدمة.

وبصفة عامة تتعدد أنواع الرسوم التي يتم فرضها في جميع الموانئ حسب نوعية الخدمات المقدمة بالإضافة إلى موقع الميناء وأهميته التجارية والاقتصادية، ويمكن تقسيم أنواع الرسوم التي تعرضها هيئات الموانئ نظير الخدمات والتسهيلات التي تقدمها إلى قسمين هما:

1. **الرسوم المفروضة على السفن البحرية:** تعتبر رسوم الميناء ورسوم الرصيف ورسوم القطر والإنارة ورسوم الرباط، من أنواع الرسوم التي تقوم بتحصيلها الموانئ من ملاك السفن البحرية، وهذه الرسوم تعتبر إجبارية تتحملها كافة السفن التي تستعمل الميناء مع مراعاة مايلي<sup>1</sup>:

- اختلاف أسعار ونسب هذه الرسوم من ميناء لآخر وفقا للموقع؛
- قد يتم منح بعض الامتيازات أو الإعفاءات الخاصة للسفن الساحلية أو سفن دول مجاورة وفقا لاتفاقيات متبادلة بين الدول؛
- قد تفرض أسعار خاصة من تلك الرسوم للسفن التي تدخل الميناء بغرض إجراء إصلاحات أو التزود بالوقود وغيرها؛
- قد يتحمل ملاك السفن بالإضافة إلى الرسوم السابقة رسوم جمركية؛
- قد يتحمل ملاك السفن رسوم أخرى رسوم إزالة القمامة والفضلات ورسوم الأحواض الجافة وغيرها؛
- يتحمل ملاك السفن تكاليف عمال الشحن والتفريغ الذين يعملون في سطح السفينة أو دخل عابرها، أما تكاليف عمال الشحن والتفريغ الذين يباشرون أعمالهم على الرصيف فيتحمل تكاليفهم المصدر أو المستورد.

2. **الرسوم المفروضة على البضائع:** يتم فرض الرسوم على البضائع، استنادا إلى قوائم أسعار أو تعريفات الرسوم التي تفرضها هيئة الميناء بكل دولة على البضائع المتداولة، وفقا لبيانات تفصيلية عن أسعار الرسوم الواجب تطبيقها على كل نوع من أنواع البضائع، أي أن تلك القوائم تشمل رسوم محددة تفرض على بضائع محددة وفقا لنوع تلك البضائع، كما قد تختلف أسعار الرسوم المقررة على البضائع

<sup>1</sup> - ناصر نور الدين عبد اللطيف، مرجع سبق ذكره، ص368.

الواردة عن تلك الرسوم المقررة على البضائع الصادرة، كما يتحمل المستوردون والمصدرون أيضا الرسوم المقررة نظير استخدام المخازن المملوكة لهيئة الميناء.

### المطلب الثالث : تسعير الخدمات البحرية.

يعتبر سعر الخدمة في النقل البحري من أهم الاعتبارات لدى طالبي الخدمة والعارضين لها لذا لهذه التسعيرة أهمية خاصة عند الاختيار ما بين عدد كبير بين المنافسين.

#### أولاً: مفهوم تسعير خدمات النقل.

تعني تسعير خدمات النقل التعريفية المحددة والملائمة مقابل ما يؤدي من خدمات النقل، وهذا يعني ترجمة قيم الخدمات المقدمة إلى نقود، فسعر الخدمة يعبر عنها بقيم مقابل المنفعة المستمدة من الخدمات ليدفعه المستفيد سواء كان الراكب أو الشاحن أو الناقل<sup>1</sup>.

إذ تعتبر قرارات التسعير من أهم القرارات التي تتخذها إدارة المنشآت الاقتصادية، ليشمل كل نواحي أنشطة الوحدة الاقتصادية وعلى أوضاعها التنافسية بما يؤثر على الاستمرار والبقاء في الأجل الطويل وحجم الطلب على الخدمات المقدمة وبالتالي يؤثر على تدفق الإيرادات لتغطية التكاليف وتحقيق عائد يسمح بالبقاء والاستمرار<sup>2</sup>.

وتبرز أهمية التسعير، لما يحققه من أهداف اقتصادية واجتماعية وأمنية بالإضافة إلى اتخاذ قرارات إستراتيجية تحدد مدى نجاح وربحية الوحدة التشغيلية، ويعكس التسعير مستويات الإنتاج وبالتالي المستويات المعيشية، ويهتم بالتسعير كل فئات المجتمع من مسؤولين ومخططين ورجال أعمال ومستثمرين، والتجار والمستوردين والمصدرين، ومخططي التنمية ومتخذي القرارات، لما للتسعير من أثر في فعاليات الإنتاج والاستهلاك والتوزيع والتسويق والرفاهية الاقتصادية ويمكن إيجاز أهمية التسعير فيما يلي<sup>3</sup>:

- تحديد ربحية الوحدات التشغيلية: يعني أن التسعير هو محور الإيرادات وبالتالي تحديد الربحية الاقتصادية بعد تغطية التكاليف.
- التأثير في القوى العاملة: يؤثر التسعير في منح الأجور والمرتببات للعاملين في هذا القطاع.

<sup>1</sup> - حمد سلمان المشوخي، مرجع سبق ذكره، ص 580.

<sup>2</sup> - أيمن النحرابي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، 289.

<sup>3</sup> - حمد سلمان المشوخي، مرجع سبق ذكره، ص ص 580-581.

- التسعير والسياسات الاقتصادية والمالية: تتدخل الدولة في سياسات التسعير من خلال التشريعات والقوانين والأحكام المطبقة، فتؤثر بشكل مباشر في السياسات الاقتصادية والمالية والنقدية والمصرفية للوحدة الإنتاجية.
- التسعير ومعدلات الأداء: يعكس التسعير معدلات الأشغال للطاقت المتاحة وأمثليه استغلالها لضمان تكرارية واستغلالية الطلب.
- التسعير والسوق: تعكس فعاليات الطلب والعرض في السوق الحر حقيقة الأسعار الفعلية في ظل وجود البدائل والمنافسة لوسائط النقل.
- وتهدف سياسة التسعير نحو تحقيق الربح الذي يحقق التوازن الاقتصادي بينها وفقا للجانب المحاسبي إذ تهدف سياسة التسعير نحو تحقيق الربح المستهدف أو المرغوب فيه الذي يحقق التوازن المحاسبي للشركة، أما وفقا للجانب الاجتماعي فتهدف سياسة التسعير نحو ضمان توفير خدمات نقل تعمل على تحقيق بعض الأهداف السياسية والاجتماعية والأمنية للدولة<sup>1</sup>.

ثانيا: تسعير خدمات النقل البحري والعوامل المؤثرة فيه.

يطلق على تسعير خدمات النقل البحري بالنولون ويعرف كالتالي:

1. **تعريف النولون:** هو كمية من النقود يتحصل عليها مالك السفينة مقابل نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وما يلاحظ على تكلفة النولون أنه منخفض نسبة لوسائل النقل الأخرى نتيجة حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ والتي أدت إلى انخفاض تكاليف النقل البحري<sup>2</sup>.

2. **أنواع النولون:** تتنوع أنواع النولون حسب حالات شحن البضائع<sup>3</sup>:

- **النولون الضائع:** تحسب قيمة النولون على الفراغ المحجوز والذي شحن على أساس النولون المنفق عليه بالنسبة للبضاعة الباقية.
- **النولون الإضافي:** يدفع هذا النولون في حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة في ميناء الوصول، وهنا يكون للناقل الحق في الحصول على النولون اللازم.

<sup>1</sup> - ناصر نور الدين عبد اللطيف، مرجع سبق ذكره، ص 374.

<sup>2</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 36.

<sup>3</sup> - ربيعة حملاوي، مرجع سابق، ص 37.

- **نولون عقد الإيجار:** يحدد هذا النولون على أساس سعر نقل الطن الوزني من البضاعة.
- **نولون النقل المتتابع:** يكون هذا النولون عندما يتم النقل من طرف عدة ناقلين.
- **النولون المقدم:** أي دفع جزء من النولون مقدما قبل تسليم البضاعة في ميناء الوصول.
- **النولون الاضطراري:** يكون هذا النولون في حالة شحن السفن كل حسب دوره، وأن المستأجر قد يواجه صعوبة عدم إمكان الحصول على بضائع أخرى لشحنها بنفس سعر النولون العادي، ومن أجل استكمال حمولة السفينة من البضائع فإنه يضطر لقبول شحن البضائع بسعر نولون أقل من السعر العادي وهذا يعتبر اضطراريا.
- **نولون عن المسافات الزائدة:** إذ لم يتمكن الناقل من تفريغ البضائع في ميناء الوصول لأسباب معينة كاحتفاظ الأرصفة، وإذا طلب الشاحنون توجيه السفينة إلى ميناء آخر للتفريغ فإن للمالك الحق في مطالبة أصحاب البضائع بنولون إضافي، إذا كانت المسافة بين ميناء التفريغ الأصلي والميناء الجديد وتريد عن 100 ميل بحري.
- **النولون الإجمالي:** يستخدم هذا النولون عندما يضطر مالك السفينة نتيجة عجز في الفراغ المخصص للشحنة في السفينة المستعملة عبر الخطوط المنتظمة إلى شحن الجزء الباقي من البضاعة على سفينة متجولة.

3. **العوامل المؤثرة في أسعار النولون<sup>1</sup>:** يمكن تقسيم العوامل إلى جزئيين عوامل خاصة وعوامل عامة.

أ. **العوامل العامة المؤثرة في أسعار النولون:** تتمثل العوامل في:

➤ **الطلب والعرض:** إذا كان عدد السفن المعرضة في الأسواق الملاحية كبير وكان الطلب على هذه السفن ضعيف فهذا يؤثر على أسعار النوالين بالانخفاض، والعكس إذا زاد الطلب على السفن وكان العرض منها ضعيف فهذا يؤدي إلى ارتفاع في أسعار النوالين، وإن زيادة العرض في خدمات النقل البحري تكون بزيادة حمولات السفن وكذلك بزيادة حجم عمليات النقل البحري وذلك بفضل تدخل التطور التكنولوجي في الخدمات البحرية بالإضافة إلى عوامل اقتصادية سياسية وعسكرية.

➤ **معامل تستيف البضائع:** إذا كانت البضاعة ذات حجم كبير بالنسبة لوزنها فإن معامل تستيفها يكون صغيرا (كالقمح والحديد....) ولهذا يتحدد سعر النولون بحسب وزن البضاعة أو

<sup>1</sup>- ربيعة حملاوي، مرجع سابق، ص ص 40-41.

حجمها بالشكل الذي يحقق عائد كبير، فإذا كان معامل التسليف منخفض يعني ذلك وزن ثقيل وحجم صغير فالسفينة تصل إلى أقصى حمولتها حتى ولو لم تمتلئ عابرها بالبضاعة والعكس، وللحصول على النولون فإن الناقل يقوم باحتساب على أساس الوزن أو الحجم طبقاً لمعامل التسليف الخاص بكل بضاعة.

➤ **مسافة الرحلة البحرية والفترة المسموح بها للشحن والتفريغ:** إذا كانت المسافة بين ميناء الشحن وميناء التفريغ قصيرة فإن وقت الرحلة يكون أقل فهذا يؤدي إلى انخفاض في مصاريف التشغيل وهذا يؤثر على انخفاض التكاليف الكلية للرحلة والعكس صحيح، ونجد أيضاً أن سعر النولون يتأثر بالفترة المسموح بها للشحن والتفريغ وهي الأيام التي تقضيها السفينة بالميناء لإتمام هاتين العمليتين، وإذا تجاوزت هذه العمليات عدد الأيام المسموح بها فإن مالك السفينة يتحصل على غرامة والعكس إذا استغرقت عمليات الشحن والتفريغ وقت أقل مما هو متفق عليه فإن المستأجر يحصل من المالك على جائزة يطلق عليها اسم " كسب الوقت " وقيمتها هي نصف قيمة غرامة التأخير.

#### ب. العوامل الخاصة المؤثرة على أسعار النولون

➤ **طبيعة البضاعة المنقولة:** تعتبر طبيعة ونوعية البضائع المنقولة من بين عوامل تحديد فئات النولون، فالبضائع تختلف وتتطلب عملية مناولتها ونقلها إجراءات خاصة، وتتوقف هذه الإجراءات على قابلية البضائع للكسر، وعدم استواء أو تناسق شكل البضاعة، أو قد تحتاج لاحتياطات خاصة لحماية البضاعة من التلوث أو كونها سامة يجب فصلها عن باقي البضائع الخطيرة أو سريعة الالتهاب وهذه الصفات تلزم الناقل باتخاذ إجراءات معينة في نقل وتسليف ومناولة هذه البضائع مما يترتب عليه تحديد سعر نولون مرتفع يمثل هذه الأنواع من البضائع<sup>1</sup>.

➤ **قيمة البضاعة:** عادة عندما تكون السلع مرتفعة القيمة فإن سعر النولون يكون مرتفعاً تبعاً لقيمتها، وكلما كانت السلع منخفضة القيمة فإن سعر نولونها يكون منخفضاً، فالأدوات الطبية مثلاً أسعار نولونها يعادل 4 مرات أو 5 مرات نولون السلع العادية الأخرى<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - سمية بدوي، مرجع سبق ذكره، ص ص 518-519.

<sup>2</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 41.

ثالثاً: تسعير خدمات النقل البحري في السوق الملاحي.

### 1. تسعير خدمات النقل البحري في السوق الملاحي الخاص بالسفن النظامية.

يتم تحديد أساليب تسعير خدمات النقل البحري ( النوالين البحرية ) في هذا السوق، في إطار القرارات التي تصدرها المؤتمرات الملاحية، وتعتمد هذه المؤتمرات على عدة عوامل أساسية لتحديد أسعار النوالين البحرية تتمثل أهمها فيما يلي<sup>1</sup>:

**1.1. عنصر المسافة:** ويقصد به المسافة التي تستغرقها الرحلة، حيث يؤثر هذا العنصر تأثيراً ضئيلاً في تحديد أسعار خدمات النقل عبر الخطوط المنتظمة، وعليه فانه كلما زادت مسافة الرحلة فان قيمة النولون ترتفع نسبياً.

**2.1. إمكانيات الموانئ في تقديم التسهيلات البحرية:** تختلف أسعار النوالين البحرية وفقاً لاختلاف إمكانيات الموانئ وقدرتها على تقديم التسهيلات البحرية اللازمة للسفن المختلفة، فكلما انخفضت تلك الإمكانيات كلما ارتفعت تكاليف الحصول عليها نظراً لتباطؤ معدلات التشغيل، الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع أسعار النولون الأساسي بالنسبة لتلك الموانئ والعكس، وحتى لا تكون هناك فوضى في تسعير خدمات الموانئ يكون الإشراف على هذه العملية من قبل المؤتمرات الملاحية.

**3.1. طبيعة البضاعة المنقولة من حيث الحجم والوزن والقيمة:** تعد طبيعة ونوعية البضائع المنقولة بحراً من أهم العوامل التي تؤثر في قيمة النولون البحري لنقل هذه البضائع.

**4.1. اتجاه الرحلة البحرية:** يؤثر اتجاه الرحلة البحرية في تحديد قيمة النولون البحري، فهو يتحدد وفقاً لما إذا كانت الرحلة تقتصر على الذهاب أو العودة، بالإضافة إلى عاملي العرض والطلب على فراغات السفن.

### 2. تسعير خدمات النقل البحري عبر السفن الجوالّة:

يتم تسعير خدمات النقل البحري عبر السفن الجوالّة وفقاً لتفاعل قوى العرض والطلب الخاص بها، إذ يمكن القول أن السوق الملاحي الذي تمارس فيه تلك السفن نشاطها هو سوق يقترب من المنافسة الكاملة، وبصفة عامة تحدد أسعار النوالين البحرية لخدمات السفن الجوالّة " بأسعار التعاقد " التي يتم تحديدها في

<sup>1</sup> - سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص - ص 143-152.

إطار ما يعرف " بمشارطات الإيجار " ويقصد بها العقود الرسمية التي يتم عقدها بين: مالك السفينة والمستأجر والوسيط الملاحي<sup>1</sup> وتتخذ تلك المشاركة عدة أشكال منها:

**1.2 . المشاركة الزمنية<sup>2</sup>:** في هذه المشاركة يتم إيجار سفينة معينة محدد وأحيانا داخل منطقة جغرافية معينة، فقد تكون هذه المشاركة لفترة زمنية قصيرة " عدة أشهر أو عاما "، أو لفترة طويلة جدا تستمر لعامين حتى لأكثر من عشر سنوات، ويتم تحديد قيمة الإيجار على أساس دولار/يوم وهذه القيمة تعتمد على التفاصيل الفنية للسفينة ومدة العقد أما عن قيمة الإيجار فإنها تدفع كل شهر.

**2.2 . مشاركة الإيجار بالرحلة<sup>3</sup>:** في هذه المشاركة يتعهد مالك السفينة بتقديم سفينته لكي تقوم بنقل بضائع محددة لرحلة واحدة أو أكثر، كما يتعهد مستأجر السفينة بدفع قيمة الأجرة ( النولون ) على أساس حمولة السفينة أو حجم البضاعة المنقولة، ويقوم المستأجر بدفع قيمة التأجير إما على شكل مبلغ محدد إجمالي بغض النظر عن حمولة السفينة أو في شكل مبلغ محدد عن كل طن يتم نقله، ويتأثر سعر النولون المحدد في إطار مشارطات الإيجار بطول الرحلة البحرية بين مينائي الشحن والتفريغ، وكذلك بعدد الموانئ التي تدخلها السفينة ورسوم الخدمات التي تدفعها في كل ميناء.

### المبحث الثالث: السياسات والاتفاقيات المعتمدة في نشاط النقل البحري للبضائع

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

#### المطلب الأول: سياسات النقل البحري للبضائع.

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

<sup>1</sup> - سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص157.

<sup>2</sup> - عبد القادر فتحي لاشين، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندمجات العالمية، مرجع سبق ذكره، ص19.

<sup>3</sup> - سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص158.

أولاً : سياسة حرية النقل البحري

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

وبالرغم من تأثير التجاريين في الدول الأوروبية باحتكارهم لحركة نقل التجارة والبضائع بتفضيلهم استخدام السفن الوطنية، إلا أن الهولنديين اتبعوا سياسة حرية الملاحة في تصدير خدماتهم الملاحية واعتمدوا على المنافسة في مجال النقل البحري وليس على الاحتكار، وهذه المنافسة أدت إلى ظهور التخصص والكفاءة في مجال النقل البحري حيث سارع الهولنديين إلى بناء سفن خفيفة وسهلة القيادة لمنافسة السفن الشراعية المعتمدة في ذلك الوقت والتي كانت ثقيلة الوزن وبطيئة الحركة ثم وحدوا تصميم السفن واشتروا لوازم بنائها بالجملة وبالإضافة إلى رخص البناء وقلة عدد طاقم السفينة، وحرصوا على استخدام بحارة من أي جنسية بأقل الأجر الممكنة وبهذا تمكنوا من تقليل نفقات تشغيل السفن إلى أقل مستوى، فأصبحت تكاليف النقل بالسفن الهولندية أقل بكثير من النقل باستخدام السفن المنافسة، هذا الانفتاح تدعم في سنة 1849 من خلال ما أصدرته بريطانيا من قوانين ملاحية اعتبرت بداية حقيقية لحرية التجارة العالمية والمواصلات البحرية فاعترفت لحرية البحار وفق منظور ادم سميث الداعم لحرية التجارة<sup>1</sup>.

تعتبر صفة العالمية والمنافسة الحرة في مجال النقل البحري حجر الأساس في تخصص الدول الأوروبية في مجال النقل البحري، ويرجع تفوق هذه الدول في هذا المجال للعوامل التالية<sup>2</sup>:

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

<sup>1</sup> - أحمد عبد المنصف، مرجع سبق ذكره، ص ص 133-134.

<sup>2</sup> - بروجي قورين، دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية حالة ميناء وهران التجاري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع تسويق وتجارة دولية، جامعة حسيبة بن بوعلي، شلف، 2012، ص 84.

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

### ثانيا: سياسة حماية النقل البحري.

بعد الحرب العالمية الثانية واجهت معظم الدول، مشاكل التنمية خاصة في مجال التجارة الخارجية فاعتمدت إلى امتلاك أساطيل وطنية لتساعدها على الإسراع من وتيرة التنمية، إلا أن معظم هذه الدول والنامية بوجه خاص لا تملك خبرة صناعية أو بحرية تكفيها من تفعيل تجارتها الخارجية وبالتالي صادفت عدت صعوبات في تشغيل أساطيلها في ظل المنافسة الحرة من الأساطيل ذات الخبرة الواسعة والإدارة الإستراتيجية، فكان على هذه الدول أن تتبنى سياسات الحماية من أجل مساعدة أساطيلها التجارية حديثة النشأة وهو ما جعل فكرة النشاط الملاحي العالمي على أنه نشاط حر محلا للعديد من الانتقادات<sup>1</sup>.

ويمكن تعريف سياسة الحماية بأنها مساعدة أو إعانة تمنحها الحكومة لصالح الصناعة الوطنية في مجال النقل البحري، لتدعيم قدرتها التنافسية في الأسواق الملاحية العالمية<sup>2</sup>، فالإجراء الحمائي يهدف إلى خفض التكاليف المرتفعة أو زيادة الإيرادات بحسب الإعانات المقدمة وقد تتدخل الحكومات لدعم أساطيلها الوطنية إما بطريقة مباشرة لتغطية خسائر مؤقتة حتى لا تتخلف عن مسايرة الأساطيل العالمية، أو بطريقة غير مباشرة وذلك بمنح السفن الوطنية حق الأولوية في النقل والمعاملة المميّزة في الموانئ ويمكن حصر هذه الإعانات في العناصر التالية<sup>3</sup>:

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

<sup>1</sup> - أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 136.

<sup>2</sup> - أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 139.

<sup>3</sup> - بروجي قورين، مرجع سبق ذكره، ص 85.

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

ت. الإعانات الضريبية: تقوم هذه الإعانات بمنح إعفاءات ضريبية للشركات الوطنية الملاحية قد تكون في شكل إهلاك سريع للسفن يخصم من إيرادات الشركة واغلب الدول تمنح سفنها إعفاءا ضريبيا.

ث. الإعانات السياسية للأسطول البحري: في هذا النوع من الإعانة يمكن إدراج سياسة حصر الملاحة الساحلية للدولة فيما بين موانئها في نشاط الأسطول الوطني فقط.

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

ح. تفضيل العلم وسياسة التفضيل التجاري: يخص هذا النوع من الدعم جميع الطرق التي تتبعها الحكومة من أجل نقل جزء معين من تجارتها الخارجية عبر سفنها الوطنية وتتمثل هذه الإجراءات في:

- منح تراخيص استيراد للتجار بشرط استخدام السفن الوطنية؛
  - تخفيض الرسوم الجمركية ورسوم الموانئ عند نقل البضائع بواسطة السفن الوطنية؛
  - استخدام الضغط الحكومي من أجل جعل الشاحنين يستخدمون السفن الوطنية؛
  - عقد الاتفاقيات التجارية الثنائية بين دولتين لحجز التجارة بينهما لنقلها على سفن الدولتين
- مناصفة أو تبعاً لنسب محددة؛

#### المطلب الثاني: المنظمات المنظمة لنشاط النقل البحري.

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

أولاً: المنظمة البحرية الدولية " OMI " من المسلم به أن أفضل طريقة للسلامة في البحر تكون بتطوير اللوائح الدولية التي تتبعها كل الدول لتعزيز السلامة البحرية، ففي سنة 1948 عقد مؤتمر دولي بجنيف تم بموجبه اعتماد اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية رسمياً وكان اسمها المنظمة مابين الحكومات المراقبة للملاحة البحرية<sup>1</sup>، وفي 22 ماي 1982 أصبحت تسمى بالمنظمة البحرية الدولية " OMI " فهي<sup>2</sup>:

" منظمة تقنية متخصصة تابعة للأمم المتحدة، وهي أول منظمة عالمية عالجت المسائل البحرية تهتم بوضع قوانين وتقنيات من أجل الأمن والسلامة البحرية "، وتضم حوالي 170 بلد عضو وثلاثة أعضاء منتسبين، مهامها الأساسية يمكن حصرها فيما يلي:

- إنشاء إطار تنظيمي لصناعة النقل البحري يكون عادلاً وفعالاً معتمداً عالمياً؛
- تحقيق الأمن البحري، وحماية البحار من التلوث الذي تحدثه السفن؛
- التعليم والتدريب البحري، وتطوير البنية البحرية؛
- تعزيز النقل البحري المستدام والتنمية المستدامة البحرية، وهي واحدة من الأولويات الرئيسية للمنظمة البحرية الدولية في السنوات المقبلة.

### 1. هيكل المنظمة البحرية الدولية: تتكون المنظمة البحرية الدولية من<sup>3</sup>:

1.1. الجمعية العامة: وهي تتكون من جميع الدول الأعضاء، تجتمع مرة كل سنتين في دورة عادية وقد تكون هناك دورات استثنائية إذا لزم الأمر.

- المجلس: يعتبر المجلس الجهاز التنفيذي للمنظمة وهو المشرف على أعمال المنظمة، ينتخب من طرف الجمعية العامة لمدة سنتين وأعضاؤه للفترة 2014-2015 هم كالتالي:

- الفئة (أ): تتكون من 10 دول، وهي الدول التي لديها أكبر مصلحة في توفير خدمات النقل البحري الدولي وتضم كل من: الصين - اليونان - إيطاليا - بنما - النرويج - جمهورية كوريا - الاتحاد السوفياتي - الولايات المتحدة الأمريكية - المملكة المتحدة - اليابان.

<sup>1</sup> - المنظمة البحرية العالمية [على الخط]، متاح على: WWW.IMO.ORG (اطلع عليه في 2014-05-22).

<sup>2</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 58.

<sup>3</sup> - المنظمة البحرية العالمية [على الخط]، متاح على: WWW.IMO.ORG (اطلع عليه في 2014-05-22).

- الفئة (ب): تتكون من 10 دول أخرى لديها أكبر مصلحة في التجارة البحرية الدولية وهي: الأرجنتين - بنغلاديش - البرازيل - كندا - فرنسا - ألمانيا - الهند - هولندا - إسبانيا - السويد.

- الفئة (ج): تتكون من 20 دولة هذه الدول تضمن تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية في العالم وهي: استراليا - جزر البهاماس - بلجيكا - تشيلي - قبرص - الدنمارك - اندونيسيا - جامايكا - كينيا - ماليزيا - ليبيريا - مالطا - المكسيك - المغرب - البيرو - الفلبين - سنغافورة - جنوب إفريقيا - تايلاند - تركيا.

## 2.1. لجان المنظمة.

• **لجنة السلامة البحرية<sup>1</sup>**: تعتبر من أقدم اللجان تهتم بالأمن الملاحي، البحث والإنقاذ ونقل البضائع الخطيرة، تجهيز الناقلات، الحماية من الحرائق، أمن ناقلات الصيد، وبصفة عامة أي شيء يؤثر مباشرة في السلامة البحرية.

• **لجنة حماية البيئة البحرية<sup>2</sup>**: مهمتها حماية مياه البحر من التلوث وإعداد قوانين تضمن هذه الحماية.

• **اللجان الفرعية**: مهمتها مساعدة لجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية في عملهم، وهي لجان مفتوحة لجميع الدول الأعضاء وعددها ستة<sup>3</sup>:

- اللجنة الفرعية للعنصر البشري والتكوين؛

- اللجنة الفرعية للملاحة والاتصالات والبحث والإنقاذ؛

- اللجنة الفرعية لمنع التلوث والتدخل؛

- اللجنة الفرعية لتصميم وبناء السفن؛

- اللجنة الفرعية للأنظمة ومعدات السفينة؛

- اللجنة الفرعية لنقل البضائع والحاويات.

<sup>1</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص ص 58-59.

<sup>2</sup> - ربيعة حملاوي، مرجع سابق، ص 59.

<sup>3</sup> - المنظمة البحرية العالمية [على الخط] ، متاح على: WWW.IMO.ORG (اطلع عليه في 2014-05-22).

• **اللجنة القانونية:** هي لجنة مخولة للتعامل مع المسائل القانونية، كمراجعة الاتفاقيات وتفسير الاتفاقيات المتعلقة بالأمن الملاحي وتحديد المسؤوليات للحمولة الضارة والتعويض عنها<sup>1</sup>.  
**لجنة التعاون التقني:** تتكون هذه اللجنة من جميع الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، تم تأسيسها سنة 1969 كهيئة تابعة للمجلس، تهتم هذه اللجنة بمساعدة الدول الأعضاء لتنفيذ الإجراءات التقنية المتفق عليها، بالإضافة إلى تقديم خدمات واستشارات لهم خاصة الدول النامية التي تعاني من مشاكل عدة حيث أنها قامت بوضع برنامج تكويني في إدارة الأمن البحري ومجال البحرية وكذا العمليات التقنية المتعلقة بالمواني ورص البضائع<sup>2</sup>.

• **لجنة تبسيط الإجراءات المتعلقة بالوثائق:** تعالج المسائل المتعلقة بتسهيل عمليات النقل البحري الدولي وتبسيط إجراءات الحصول على الوثائق.

**3.1. السكرتارية (الأمانة):** تتكون الأمانة العامة للمنظمة من الأمين العام وحوالي 300 عامل دولي، والأمين العام للمنظمة هو السيد Koji sekimizu الياباني الذي عين في هذا المنصب اعتباراً من 1 جانفي 2012<sup>3</sup>، والمنظمة أبرمت 30 اتفاقية وبروتوكولا وأكثر من 500 توصية.

#### ثانياً: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

أدى قلق الدول النامية حول مكانتها في التجارة الدولية إلى الدعوة لعقد مؤتمر لمعالجة المشاكل التي تهددها، حيث عقد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في جنيف سنة 1964<sup>4</sup> ويتكون هذا المؤتمر من حوالي 163 دولة عضو ويهدف بشكل عام إلى توسيع التجارة الخارجية والتطور الاقتصادي خاصة فيما بين الاقتصاديات النامية ويتمحور برنامج عمل المؤتمر حول هدفين أساسيين هما<sup>5</sup>:

• تحسين فعالية النقل البحري؛

• تكثيف مساهمة الدول النامية في النقل البحري الدولي ومعالجة المشكلات المتعلقة بالتجارة.

ولتحقيق هذه الأهداف أرسى هذا المؤتمر جملة من الشروط أهمها:

<sup>1</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب على خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 59.  
<sup>2</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 59.  
<sup>3</sup> - موقع المنظمة البحرية العالمية [على الخط]، متاح على: WWW.IMO.ORG، (اطلع عليه في 2014-05-22).  
<sup>4</sup> - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، استعراض النقل البحري 2011 [على الخط]، منشورات الأمم المتحدة نيويورك وجنيف، 2011، متاح على: < unctad.org/ar/docs/rmt2011\_ar.pdf >، (أطلع عليه في 2014-05-24).  
<sup>5</sup> - ربيعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية، مرجع سبق ذكره، ص 143.

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

تم انعقاد دورة المؤتمر في 1965 وهي أول دورة أعدت برامج عمل حول النقل البحري والموانئ انبثقت عنها مجموعات عمل تتمثل مهمتها في<sup>1</sup>:

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

### ثالثاً: منظمة العمل الدولية " OIT "

منظمة العمل الدولية هي إحدى أقدم منظمات الأمم المتحدة المتخصصة، وهي المنظمة الوحيدة التي تتميز بتركيبة ثلاثية تضم الحكومات، أرباب العمل والعمال<sup>2</sup>، أنشئت هذه المنظمة سنة 1919 مقرها جنيف، عدد أعضائها 175 عضو (دولة) من أهم مهامها نجد<sup>3</sup>:

- إعداد البرامج الدولية لتحسين شروط العمل والحياة، وتطوير إمكانيات الشغل والحفاظ على الحقوق الأساسية للأفراد؛
- وضع مقياس عالمي للعمل؛
- تتكلف بنشاطات التعليم والتكوين لتقديم الجهود.

وهدف المنظمة الرئيسي هو تحقيق العدالة الاجتماعية وحماية حقوق العمال وضمان مستويات الأجور المناسبة، وفي المجال البحري كانت المنظمة من أوائل الجهات التي طالبت بوضع حد أدنى للأجور بالنسبة

<sup>1</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 58.

<sup>2</sup> - موقع منظمة العمل الدولية [على الخط]، متاح على: WWW.ILO.ORG، (أطلع عليه في 2014-05-27).

<sup>3</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 62-63.

للعاملة البحرية وظروف التوظيف البحري وعدد ساعات العمل<sup>1</sup>.

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

- السن الأدنى للعمل البحري وتحديد فترة العمل؛
- تنصيب البحارة ومنح عطل مدفوعة الأجر للبحارة، بالإضافة لتوفير السكن للفرق العاملة.

### المطلب الثالث: المعاهدات والاتفاقيات المسيرة للنقل البحري.

مع تطور حجم المبادلات التجارية بين الدول زادت المسؤوليات وحدثت الخلافات حول البضائع المنقولة خاصة إذا فسدت أو أتلقت لأي سبب ينجر عنها تعويضات يتحملها مالك السفينة، مما دفع بملاك السفن المطالبة بإعفائهم قانونيا عن الأخطاء التي تقع في الملاحة أو على إدارة السفينة حيث طالبت عدة دول بوضع معاهدة دولية لتنظيم العلاقة بين الشاحنين والناقلين (ملاك السفن أو المستأجرين).

#### أولا: معاهدة بروكسل "سند الشحن" 1924.

تم إبرام هذه المعاهدة ببروكسل في 25 أوت 1924 لإرساء القواعد والقوانين الخاصة بتنظيم العلاقة بين الشاحنين والناقلين والناشطين في مجال النقل البحري للبضائع، وعرفت بمعاهدة سندات الشحن، حيث انظم إليها العديد من الدول، وبموجبها حررت شروط الإعفاء من المسؤولية في حالة إهمال أو إتلاف البضائع من قبل الناقل، وباعتراف الجميع فان هذه المعاهدة أقرت الحلول للعديد من المشاكل التي قد تحدث بين الناقلين والبنوك والمؤمنين والتوفيق بينهم<sup>2</sup>، ودخلت حيز التنفيذ دوليا اعتبارا من 02 جوان 1931 بعد استكمال عدد التوقيعات المطلوبة، وحرصت هذه المعاهدة على تبني فلسفة جعلت التزامات الناقل من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على عكسها، كما أنهت عصر الإعفاء المطلق من المسؤولية وأعطت حلا مقبولا لمشكلة توزيع مخاطر النقل<sup>3</sup>.

ويحرر عقد النقل البحري بوثيقة تدعي سند الشحن الذي نظم من قبل أحكام معاهدة بروكسل، والمعدلة بموجب بروتوكول 23 فيفري 1968، هذه المعاهدة تنظم نقل البضائع عبر البحر شريطة أن يكون النقل بين

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

<sup>2</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 49.

<sup>3</sup> - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012، ص 4.

دولتين مختلفتين بواسطة وثيقة الشحن، حيث تضمنت هذه الاتفاقية أحكاما خاصة بمسؤولية الناقل البحري وأحكاما أخرى خاصة بإعفائه من المسؤولية. وأحكام أخرى بتحديد مسؤوليته<sup>1</sup>، وعند تطبيق هذه المعاهدة لا بد من اعتبار ما يلي<sup>2</sup>:

1. **نوعية البضاعة:** حسب ما نصت عليه المادة الأولى من المعاهدة: " لتطبيق المعاهدة وجب أن يكون النقل دوليا أي بين موانئ دولة ودولة أخرى بموجب سند شحن أو وثيقة أخرى مماثلة "، تطبق بنود المعاهدة على جميع أنواع البضائع المنقولة بحرا ما عدا بعض البضائع كنقل الآثار والمواد الذرية، بالإضافة إلى ذلك المعاهدة لا تطبق على نقل الحيوانات الحية لأن نقلها ينجر عنه مخاطر استثنائية ويحتاج إلى عناية خاصة، ولا تسري المعاهدة على الملاحة الساحلية الوطنية حيث نجد في الجزائر أحكام هذه المعاهدة تطبق على النقل البحري بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية.

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

### 1.2. الحالات الداخلية: في حالة:

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

### 2.2. الحالات الخارجية: في حالة:

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

### 3. المكان الفعلي الذي شحنت فيه البضاعة.

<sup>1</sup> - أحمد قريني، مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري، مؤسسة ميناء الجزائر، ميناء الجزائر، جويلية 2000، العدد 26، ص 21.

<sup>2</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص ص 51 - 54 .

ثانيا: الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات 1972.

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

وفي المادة 3 و 4 من نفس الاتفاقية تنص على " إعفاء الواردات بالحاويات من الرسوم والحقوق الجمركية، هذا من قبل الدول المتعاقدة، شرط أن يتم إعادة تصديرها في مدة لا تتجاوز ثلاث أشهر، ويمكن تمديد هذه المدة لأكثر من ثلاث أشهر من قبل السلطات الجمركية<sup>2</sup>.

بالإضافة إلى أن الشروط التقنية الخاصة بالحاويات ضرورية لقبول الحاوية من طرف السلطات المعنية هذا ما حددته المادة 12 من الاتفاقية، وإذا لم تتوفر فيها هذه الشروط تسحب الموافقة على الاستعمال لغاية الإصلاح التقني لتتفق مع الشروط الواردة في المعاهدة وهناك عدة ملحقات مكملة للمواد المتعلقة بنظام الحاويات وهي كالتالي<sup>3</sup>:

- الملحق الأول: يضم ملكية الحاوية والبلد الذي سجلت فيه ووزن الحاوية.
- الملحق الثاني: يتعلق بطريقة تداول الحاويات بين البلدان المتعاقدة ويسجل هذا التداول من قبل السلطات الجمركية في سجل يسمى "حساب مفتوح" يرصد الحساب عند عملية إعادة التصدير للحاوية.
- الملحق الثالث: يتعلق باستعمال الحاويات إذ أن الحاويات الفارغة لا يجوز شحنها إلا بهدف تصدير البضائع.
- الملحق الرابع: يتضمن الشروط التقنية في الحاوية المعترف بها دوليا.

<sup>1</sup> - أمال خليفي، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (87-97)، دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع تخطيط، جامعة الجزائر، 1998، ص 74.

<sup>2</sup> - اسيا صخري معمري، دور الموانئ في تنمية الاقتصاد الوطني - حالة ميناء الجزائر - مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع نقود ومالية، جامعة الجزائر، 2001، ص 48.

<sup>3</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 57.

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

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

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

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

في شهر مارس 1969 اقترح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ( CNUCED ) على لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، إدراج موضوع نقل البضائع بحراً ضمن الموضوعات التي تستحق البحث، بعد ملاحظة أن معاهدة بروكسل وتعديلاتها غير صالحة لأنها لا توازن بين مصالح الدول الشاحنة والدول الناقلة، ويتطور عمليات النقل البحري صار من الضروري إعادة النظر في تنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن عقد النقل<sup>1</sup>.

وانعقد مؤتمر دولي في 31 مارس 1978 بمدينة هامبورغ تحت إشراف الأمم المتحدة وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 01 نوفمبر 1992 وشملت النقاط التالية<sup>2</sup>:

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

<sup>1</sup> - مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أعضاء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري،

[على الخط]، 2009، متاح على [www.amtcc.com/limosite/march2009.pdf](http://www.amtcc.com/limosite/march2009.pdf) (اطلع عليه في 10 مارس 2014)، ص 1-2.

<sup>2</sup> - Denis Chevalier, Francois Duphil, Le transport: Gérer les operations de transport de marchandises à l'international, editions foucher, vanves, 2004, pp 126-127.

رابعا : معاهدة الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائط 1980.

تم توقيع هذه المعاهدة في 24 ماي 1980م بنيويورك، تمكن هذه المعاهدة من استعمال عدة وسائط نقل سواء بريا أو جويا أو بحريا باستعمال وثيقة نقل واحدة، تغطي جميع مراحل النقل من الباب الى الباب (من المصدر الى المستورد)، تحت مسؤولية متعهد واحد فقط يدعى " متعهد النقل متعدد الوسائط " ويقصد بمتعهد النقل متعدد الوسائط حسب المادة (2) الثانية من الاتفاقية ب: " كل شخص يقوم بإبرام عقد نقل متعدد الوسائط لصالحه الخاص أو عن طريق وسيط آخر والذي يتحمل جميع المسؤوليات "<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - آسيا صخري معمرى، مرجع سبق ذكره، ص46.

## خلاصة:

بعد التطرق إلى مختلف المفاهيم والمجالات ذات الصلة بموضوع النقل البحري للبضائع، اتضح جليا أن هذا الموضوع صار يكتسي من الأهمية أكثر مما كان عليه من ذي قبل، فضلا عن كونه نشاطا إنتاجيا وتوزيعيا وخدميا، أصبح يؤدي دوره الريادي بامتياز في مجال تفعيل التجارة الخارجية خاصة في ظل الحركية والانفتاح الذي شهده هذا القطاع، وبالتالي بات ضروريا على المؤسسات الناشطة في هذا السوق اتخاذ التدابير والاستراتيجيات اللازمة للعمل على ضبط التكاليف وتدنيها لتوفر لنفسها مزيدا من التنافسية في ظل التطور التكنولوجي المتسارع.

أما من جانبه القانوني، فإن قيمة الموضوع حتمت على دول العالم الالتفات حول فكرة تنظيمه وتقنينه من خلال إبرام المعاهدات والاتفاقيات والانتطاء تحت رايتهما لحل كل نزاع محتمل ومن ثم ضمان الحقوق وتحديد المسؤوليات لدى كل الفاعلين في هذا السوق.

**تمهيد:**

تلعب خدمات النقل البحري دورا حيويا وفعالا في دفع عملية الإنماء الاقتصادي والاجتماعي في كافة الدول بغض النظر عن اختلاف أنماط التنمية سواء في الدول المتقدمة أو النامية ولا سيما تلك التي تتوفر على سواحل مناسبة لإقامة هذا النشاط، والجزائر على غرار هذه الدول تعتبر صناعة النقل البحري فيها من بين الصناعات الرائدة والفاعلة في الاقتصاد الوطني لما لها من تأثير في التنمية الاقتصادية، وتظهر هذه الأهمية في البيانات المتعلقة بميزان المدفوعات وكذا خلق إمكانيات التشغيل من خلال توفير مناصب العمل والإسهام في تنمية التجارة الخارجية بشكل عام.

وستناول في هذا الفصل علاقة النقل البحري للبضائع بالتنمية الاقتصادية في المباحث التالية:

**المبحث الأول: مفاهيم عامة حول التنمية الاقتصادية.**

**المبحث الثاني: تأثير خدمات النقل البحري للبضائع في النشاط الاقتصادي.**

**المبحث الثالث: واقع نشاط النقل البحري للبضائع في الجزائر.**

### المبحث الأول: مفاهيم عامة حول التنمية الاقتصادية.

يعتبر موضوع التنمية الاقتصادية من المواضيع التي برزت بعد الحرب العالمية الثانية بصورة واضحة، وأصبحت تحتل مكانا مرموقا بين مختلف الدراسات الاقتصادية إلى درجة أنها صارت واحدة من التحديات التي باتت تشغل الدول والاقتصاديات سواء المتقدمة أو النامية.

### المطلب الأول: ماهية التنمية الاقتصادية وأهدافها.

اختلفت تعاريف التنمية الاقتصادية بين الاقتصاديين والكتاب باختلاف أفكارهم ونظرياتهم، لكن رغم هذا الاختلاف اجمعوا على أنها تشمل جميع جوانب الحياة وبذلك فهي تتجاوز مفهوم النمو الاقتصادي.

#### أولا: ماهية التنمية الاقتصادية

#### 1. مفهوم النمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية.

1.1. مفهوم النمو الاقتصادي : توجد تعاريف عديدة للنمو الاقتصادي من بينها ما يلي:

أ. يقصد بالنمو الاقتصادي حدوث زيادة في إجمالي الدخل القومي أو في إجمالي الناتج المحلي، بما يحقق زيادة في متوسط نصيب الفرد في الدخل الحقيقي\* إذ يتعين التأكيد على أن النمو الاقتصادي لا يعني فقط حدوث زيادة في الناتج المحلي بل لابد أن يترتب عنه زيادة في الدخل الحقيقي<sup>1</sup>.

ب. النمو الاقتصادي يحصل تلقائيا مع الزمن، فهو يرتبط بمعدل الناتج الوطني الإجمالي ومعدل نمو متوسط نصيب أفراد المجتمع ويستنتج من هذا أن النمو الاقتصادي يتضمن بالأساس<sup>2</sup>:

➤ نمو الناتج الوطني دون حصول تغيرات مهمة وملموسة في الجوانب الأخرى فهو مفهوم ينحصر في استخدام الموارد المالية لزيادة الإنتاج في المستقبل دون التركيز أو الاهتمام بعملية التوزيع والآثار التي تصاحبها.

➤ يتحقق النمو الاقتصادي عن طريق زيادة قدرة الدولة على إنتاج الخدمات والبضائع، فكلما

كان معدل نمو الاقتصاد الوطني اكبر من معدل نمو السكان كان ذلك أفضل وهذا يؤدي إلى

\* الدخل الحقيقي هو كمية السلع والخدمات التي يحصل عليها الفرد من خلال إنفاقه لدخله النقدي خلال فترة من الزمن وبالتالي: الدخل الحقيقي = الدخل النقدي ÷ المستوى العام للأسعار.

<sup>1</sup> - محمد عبد العزيز عجمية، التنمية الاقتصادية دراسات نظرية وتطبيقية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص73.

<sup>2</sup> - أحمد ديبش، إشكالية التنمية والاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 03، 2012، ص31.

رفع مستوى المعيشة.

2.1. مفهوم التنمية الاقتصادية: يقصد بالتنمية على أنها العملية التي ترمي إلى إحداث التغيير في المجتمع من حالة إلى أخرى، ولم يعد مفهوم التنمية في وقتنا الحاضر ينحصر في بعدها الاقتصادي (تنمية اقتصادية) بل أصبحت تؤخذ بمفهوم أوسع، يشمل الجانب الاقتصادي بالإضافة إلى الجوانب الأخرى، السياسية، التنظيمية والفكرية، لذلك فقد أصبحت للتنمية في المفهوم الحديث عدة محاور تكمل بعضها البعض<sup>1</sup>.

أ. التنمية الاجتماعية: تهدف التنمية الاجتماعية إلى تحقيق التوافق الاجتماعي لأفراد المجتمع، وتؤدي هذه التنمية وظيفة اقتصادية تتمثل في العمل على تحقيق أقصى استثمار للطاقات والإمكانات البشرية المتاحة في المجتمع، فهي تعرف على أنها التغيرات الهيكلية والوظيفية اللازمة لنمو المجتمع من خلال زيادة قدرة أفرادها على استغلال الطاقات المتاحة لتحقيق الحرية والرفاهية بمعدل أسرع من معدل النمو الطبيعي.

ب. التنمية السياسية: اختلفت تعاريف التنمية السياسية وتباينت بين المختصين واستقرت على أنه لتحقيق التنمية الاقتصادية لابد من تهيئة المناخ السياسي من خلال تحقيق الاستقرار السياسي، وتطبيق القانون، وهذا باعتبار أن رسم إستراتيجية التنمية الاقتصادية هي بأيدي رجال السياسة من خلال وضع الخطط والبرامج وكذا المشاريع، والهدف من التنمية السياسية هو أن يتعرف المواطن على حقوقه وواجباته الدستورية، وأن يتمكن من ممارستها يلتزم بها كي يتمكن من المشاركة في بناء وتطوير الكيان الاقتصادي، الاجتماعي، السياسي، الذي ينتمي إليه<sup>2</sup>.

ت. التنمية البشرية<sup>3</sup>: لقد برز مفهوم التنمية البشرية مع إصدار أول تقرير للتنمية البشرية من قبل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في عام 1990 تم تعريفه كما يلي: "التنمية البشرية هي عملية توسيع الخيارات المتاحة أمام الناس" وهذه الخيارات متمثلة في:

➤ الحياة الطويلة الخالية من العلل، يعبر عنها بمؤشر العمر المرتقب عند الولادة؛

<sup>1</sup>- عز الدين علي، أثر التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي بالجزائر خلال الفترة 2000-2012، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية، فرع إدارة العمليات التجارية، جامعة الجزائر 03، 2014، ص 46.

<sup>2</sup>- أحمد ديبش، مرجع سبق ذكره، ص 34.

<sup>3</sup>- عبد اللطيف مصطفى عبد الرحمن سانية، دراسات في التنمية الاقتصادية، مكتبة حسن العصرية، بيروت، لبنان، 2014، ص 19.

➤ اكتساب المعرفة، يعبر عنها بمؤشر الإلمام بالقراءة والكتابة؛

➤ التمتع بمعيشة كريمة، يعبر عنها بمؤشر متوسط الدخل الفردي الحقيقي.

ث. التنمية المستدامة: تعرف على أنها تنمية قابلة للاستمرار وتهدف إلى الاهتمام بالعلاقة المتبادلة بين الإنسان ومحيطه الطبيعي وبين المجتمع وتنميته وكذا التركيز على التعديل النوعي لتحسين توزيع الدخل بين أفراد المجتمع وتوفير فرص العمل والصحة والإسكان<sup>1</sup>، كما تعرف على أنها التنمية التي تسعى إلى الاستخدام الأمثل بشكل منصف للموارد الطبيعية بحيث تعيش الأجيال الحالية دون إلحاق الضرر بالأجيال المستقبلية والسبب يرجع إلى أن عدد السكان في تزايد مستمر ويقابله تناقص في الموارد الطبيعية لهذا جاءت التنمية المستدامة لمنع استنزاف هذه الموارد الطبيعية والحد من التلوث البيئي وهدر الطاقات ومعالجة مشكلة الفقر<sup>2</sup>.

ج. التنمية الاقتصادية: يعد مفهوم التنمية الاقتصادية من أهم المفاهيم الجديدة في القرن العشرين، حيث برز هذا المفهوم بصورة أساسية بعد الحرب العالمية الثانية، والى حينها لم تستعمل هذه العبارة للدلالة على حدوث التطور بل كان يقاس آنذاك بمدى التقدم المادي للمجتمعات أو ما يعرف بالتقدم الاقتصادي.

➤ اختلف العلماء في تعريف التنمية الاقتصادية فقد عرفها البعض على أنها : " العملية التي بمقتضاها يجري الانتقال من حالة التخلف إلى التقدم، ويصاحب ذلك تغييرات جوهرية في البنى الاقتصادية"<sup>3</sup>.

➤ عرفها البعض الآخر على أنها قدرة الاقتصاد القومي والتي ظلت ظروفه الاقتصادية الأولية ساكنة نوعا ما لفترة طويلة على توليد زيادة سنوية في الناتج القومي الإجمالي بمعدلات تتراوح بين 5% و 7% أو أكثر من ذلك<sup>4</sup>، وتشمل التنمية الاقتصادية تغييرات في البنى والهيكل

<sup>1</sup> - كمال ديب، دور المنظمة العالمية للتجارة فب تحقيق ابعاد التنمية المستدامة ( مدخل بيئي )، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، فرع نقود ومالية، جامعة الجزائر، 2009، ص 11.

<sup>2</sup> - محمد بسيوني، محمود مهدي، التنمية الاقتصادية ( مفاهيم-نظريات-تطبيقات )، الطبعة الاولى، دار الوفاء، 2012، ص 48.

<sup>3</sup> - محمد عبد العزيز عجمية، مرجع سبق ذكره، ص 77.

<sup>4</sup> - ميشال توارو، التنمية الاقتصادية، دار المريخ، المملكة العربية السعودية، 2006، ص ص 50-51.

الاقتصادية وذلك لتصحيح الاختلالات الهيكلية أو القضاء عليها والمتمثلة في الاهتمام بالمجال

الصناعي والزراعي على حد سواء، لأن كليهما قطاعين يكملان بعضهما البعض<sup>1</sup>.

➤ التنمية الاقتصادية تشير في مجملها على أنها تلك العملية التي يحدث من خلالها تغير شامل ومتواصل مصحوب بزيادة في متوسط الدخل الحقيقي وتحسن في توزيع الدخل لصالح الطبقة الفقيرة وتحسن في نوعية الحياة<sup>2</sup>.

➤ وما تجدر الإشارة إليه أن التنمية الاقتصادية تركيبة من الإجراءات والسياسات الموحدة والمعروفة والتي يؤدي استعمالها للقضاء على التخلف في البلدان النامية، بل على كل بلد اتخاذ النموذج التنموي الذي يتناسب مع إمكانياته وظروفه لتحقيق الأهداف التنموية المطلوبة، الاقتصادية، الاجتماعية والسياسية على المدى القصير والبعيد<sup>3</sup>.

**3.1. الفرق بين النمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية:** إن مصطلحي التنمية والنمو الاقتصادي يقتربان من بعضهما إلا أنه هناك فروق أساسية بينهما فالنمو الاقتصادي يتضمن زيادة الناتج الوطني خلال فترة زمنية طويلة دون حصول تغيرات مهمة وملموسة في الجوانب الأخرى، بينما تعني التنمية الاقتصادية إضافة إلى ما يحتويه النمو الاقتصادي حصول تغيرات مهمة وواسعة في المجالات الاقتصادية، الاجتماعية، السياسية، الثقافية وكذا الأنظمة والتشريعات المعمول بها في هذه الميادين، وعليه فإن التنمية، هي عملية مقصودة ومخططة تهدف إلى تغيير البناء الهيكلي للمجتمع لتوفير الحياة الكريمة لإفراده، وعليه فإن التنمية الاقتصادية اعم واشمل من النمو الاقتصادي أو بعبارة أخرى هي النمو مضافا إليه التغيير<sup>4</sup>.

## 2. أهمية التنمية الاقتصادية.

أصبحت التنمية الاقتصادية ضرورة ملحة لأي اقتصاد يطمح للخروج من دائرة التخلف، وتتجلى

ملامح هذه الأهمية في النقاط التالية<sup>5</sup>:

<sup>1</sup> - شهيرة بقاش، دور البنك الإسلامي للتنمية في دعم التنمية الاقتصادية في الدول الأعضاء حالة الجزائر 1990-2009، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، فرع نقود ومالية، جامعة الجزائر 03، 2012، ص 82.

<sup>2</sup> - عبد القادر محمد عبد القادر عطية، اتجاهات حديثة في التنمية، الدار الجامعية، مصر، 2003، ص 17.

<sup>3</sup> - آسيا قوراري، أثر الحرير المالي على التنمية الاقتصادية في الجزائر دراسة قياسية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع مالية، جامعة بشار، 2012، ص 65.

<sup>4</sup> - مدحت قريشي، التنمية الاقتصادية نظريات وسياسات وموضوعات، الطبعة الأولى، دار وائل، عمان، الأردن، 2007، ص ص 124-125.

<sup>5</sup> - حربي محمد عريقات، مقدمة في التنمية والتخطيط الاقتصادي، دار الكرم للنشر والتوزيع، الأردن، 1997، ص 53.

1.2. التنمية وسيلة لتقليص الفجوة الاقتصادية والتقنية بين الدول المتقدمة والنامية: تعتبر التنمية الاقتصادية والاجتماعية ضرورية للدول النامية لتقليص الفجوة الاقتصادية والتقنية بينها وبين الدول المتقدمة، وهناك عدة عوامل اقتصادية وغير اقتصادية ساعدت على اتساع هذه الفجوة، والتي مازالت متواجدة في الهياكل الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية، ويمكن تجاوز هذه الأوضاع تدريجيا بإحداث تنمية اقتصادية واجتماعية حقيقية تعتمد اعتمادا كبيرا على رؤية مستقبلية وإستراتيجية مدروسة وواضحة المعالم.

2.2. التنمية أداة للاستقلال الاقتصادي: التنمية الحقيقية لابد أن تقوم على الاستقلال الاقتصادي وليس على أساس التبعية، فالتنمية الحقيقية تعتمد على الذات باستغلال الموارد المتاحة في الدولة استغلالا صحيحا وتكيفها وفقا لهياكلها وأنظمتها.

#### ثانيا: أهداف التنمية الاقتصادية

للتنمية الاقتصادية عدة أهداف، تتفق حول الهدف العام المتمثل في تحسين مستوى معيشة أفراد المجتمع والبلوغ بهم إلى مستويات الرفاه الاقتصادي، ومن الصعب تحديد أهداف معينة نظرا لاختلاف ظروف كل دولة، إلا انه يمكن وضع بعض الأهداف الأساسية للتنمية الاقتصادية وهي كالتالي<sup>1</sup>:

#### 1. زيادة الدخل الوطني:

يمثل زيادة الدخل الوطني أول أهداف التنمية الاقتصادية، فالدافع الأساسي الذي تسعى إليه هذه الدول عند تبنيها للتنمية الاقتصادية هو مكافحة الفقر وانخفاض المستوى المعيشي، ولتحاشي ذلك لابد من زيادة الدخل الوطني الحقيقي، مع مراعاة العوامل التي تتحكم فيه كمعدل الزيادة السكانية وإمكانيات البلد المادية والتكنولوجية، حيث أنه كلما كان معدل الزيادة السكانية كبيرا كلما اضطرت الدول إلى العمل على تحقيق نسبة أعلى للزيادة في دخلها الحقيقي لتلبية الحاجيات الأساسية.

#### 2. الرفع من مستوى المعيشة:

تسعى التنمية الاقتصادية إلى تحسين المستوى المعيشي للأفراد من خلال المشاريع والبرامج المسطرة ضمن مختلف السياسات الإنمائية للدول والحكومات، فالالتهاف حول مفهوم التنمية لا يكون إلا من خلال توفير الضروريات المادية وغير المادية للأفراد والرفع من مستوى معيشتهم.

<sup>1</sup> - عبد اللطيف مصطفى عبد الرحمن سانية، مرجع سبق ذكره، ص ص 26-27.

### 3. تقليل التفاوت في الدخل والثروة:

من الأهداف الاجتماعية للتنمية الاقتصادية التوزيع الأمثل للثروة، فمعظم الدول النامية تعاني من تفاوت في توزيع المداخل والثروات، حيث تحصل قلة من أفراد المجتمع على حصة كبيرة من الثروة، مقابل حصول الغالبية من الأفراد على الجزء المتبقي منها، وعند دراسة سلوك الفئات المستحوذة على ثروات المجتمع يلاحظ أنها تميل إلى الإنفاق الاستهلاكي بدلا من الاستثمار، وهو ما سوف يضيع على البلد فرصة تكوين رأس المال وزيادة مستويات النمو.

### 4. تعديل التركيب النسبي للاقتصاد الوطني:

يجب أن تهدف التنمية الاقتصادية إلى تعديل التركيب النسبي للاقتصاد الوطني وتغيير طابعه التقليدي الذي يعتمد على اقتصاديات الزراعة أو اقتصاديات يرتبط النشاط الإنتاجي فيها بعائدات الأرض من مواد أولية أو محروقات، هذا الطابع التقليدي الذي تعتمد عليه الدول النامية يجعلها تتعرض لكثير من التقلبات الاقتصادية بسبب تقلبات الأسعار والإنتاج وعوامل أخرى وجاءت التنمية الاقتصادية لمحاولة التقليل من السيطرة الزراعية وقطاع المحروقات على الاقتصاد. ومن خلال استعراض أهداف التنمية الاقتصادية يتضح جليا أن أهدافها متداخلة ومكملة لبعضها البعض، وهذا ما يمكننا من صياغة تعريف شامل للتنمية الاقتصادية بناء على هذه الأهداف مفاده أن التنمية الاقتصادية هي: " تلك العملية التي تحدث تغيرا جوهريا وشاملا ومتواصلا مقرون بالزيادة في متوسط الدخل الحقيقي والتوزيع العادل للدخل الوطني لصالح الطبقات الفقيرة، وتسعى إلى تحسين نوعية الحياة وتغيير الهيكل الإنتاجي".

### المطلب الثاني: مستلزمات التنمية الاقتصادية ونظرياتها.

إن التنمية الاقتصادية عملية متعددة الأبعاد وتشمل التغيرات الجذرية في الهياكل الاجتماعية، الإدارية، المؤسساتية ولهذه التنمية عدة مستلزمات لتحقيق أهدافها فقد توصل العديد من المفكرين إلى نظريات تتعلق بالية التنمية ومراحلها.

أولاً: مستلزمات التنمية الاقتصادية.

تقوم التنمية الاقتصادية على مجموعة من المستلزمات التي تركز عليها وتعتبر من العوامل الجوهرية لإحداثها، ولا يمكن أن تتحقق التنمية في أي مجتمع من المجتمعات ما لم تتوفر هذه العناصر مجتمعة، وتتمثل هذه المستلزمات في عدة عناصر أبرزها:

### 1. تراكم رأس المال:

يقصد برأس المال مجموع الأموال النقدية المتاحة والمعبأة من قبل البنوك وشركات التأمين، وأسواق القيم المنقولة للاستخدام، ويعتبر رأس المال من عوامل الإنتاج النادرة في البلدان النامية على عكس عنصر العمل<sup>1</sup>، ويؤكد جميع الاقتصاديين على الأهمية الكبيرة لتراكم رأس المال في تحقيق التنمية، وتراكم رأس المال هو نتيجة لعملية الاستثمار التي تستلزم توفر حجم مناسب من المدخرات، وعليه فإن جوهر عملية تراكم رأس المال يكمن في حقيقة أن مثل هذا التراكم يعزز من طاقة البلد على إنتاج السلع، ويمكنه من تحقيق معدل نمو عالي كاستثمار في المصانع والذي بدوره يزيد من رأس المال المادي للدولة وتستعمل هذه الاستثمارات المباشرة باستثمارات في البنية الاقتصادية، إذ لا قيمة لرأس المال ما لم يتحول إلى أصل منتج للسلع أو الخدمات<sup>2</sup>، وتقتزن الموارد المالية بالموارد البشرية باعتباره المستخدم لهذه الموارد المالية والمنتج للسلع والخدمات والمستهلك لها أيضاً، لذا تتميز هذه الموارد بجميع ما يؤهلها لأن تكون قوة دافعة نحو تنمية حقيقية، وتتمثل هذه المؤهلات في استيعابها لفكرة التغيير أولاً، ثم تمتعها بالخبرة والمعرفة والكفاءة ما يضمن لها التسيير الجيد لمواردها المالية واستغلالها أحسن استغلال<sup>3</sup>.

### 2. توفر الموارد الطبيعية:

تعرف الموارد الطبيعية بأنها العناصر الأصلية التي تمثل هبات الأرض الطبيعية، واختلف الاقتصاديون حول أهمية هذه الموارد في عملية التنمية الاقتصادية، هناك من يرى بان الموارد الطبيعية تلعب دوراً أساسياً في التنمية في حين يراها البعض مجرد عامل مساعد لا أكثر، ويستدلون في ذلك على بعض الدول التي استطاعت تحقيق حالة من التقدم رغم افتقارها النسبي للموارد الطبيعية والمثال الواضح

<sup>1</sup> - الحسن ولد سيدي، دور التجارة في تحقيق التنمية الاقتصادية في البلدان النامية دراسة حالة موريتانيا، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع اقتصاد دولي، جامعة بسكرة، 2012، ص 49.

<sup>2</sup> - مبروكي رمضان، دور المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في التنمية الاقتصادية في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع تحليل اقتصادي، جامعة الجزائر 03، 2011، ص 40.

<sup>3</sup> - آسيا قوراري، مرجع سبق ذكره، ص 70.

في هذا المجال تقدم اليابان اقتصاديا، في حين أن العديد من الدول النامية تمتلك موارد طبيعية وفيرة إلا أنها لم تتمكن من تحقيق التنمية المنشودة في الوقت الحاضر و أن خطواتها في هذا المسعى لازالت دون المستوى المطلوب<sup>1</sup>، وعلى كل حال يمكن القول بأن الموارد الطبيعية مهمة في عملية التنمية، خصوصا في المراحل الأولى لها، فكلما ازدادت الموارد الطبيعية في البلد وتم استغلالها بشكل جيد كلما كان ذلك حافزا وعاملا مساعد على النمو والتطور، في المقابل فان ندرة الموارد الطبيعية لا يمكن اعتباره قيادا أمام التنمية<sup>2</sup>.

### 3. الموارد البشرية:

تعني الموارد البشرية القدرات والمواهب والمهارات والمعرفة لدى الأفراد والتي تدخل كمستلزم في العملية الإنتاجية، وتلعب الموارد البشرية دورا مهما في عملية التنمية حيث يعتبر الإنسان غاية للتنمية الاقتصادية باستهدافها لرفع مستوى معيشتة ووسيلة لها، حيث أن ثمار التنمية الاقتصادية ناتجة عن النشاط الإنساني ومن هنا تظهر أهمية المورد البشري في عملية التنمية الاقتصادية كفاعل ومستفيد في آن واحد<sup>3</sup>.

### 4. التكنولوجيا والتقدم التكنولوجي:

يمكن تعريف التكنولوجيا على أنها المعرفة العملية التي تستند على التجارب وعلى النظرية العلمية التي ترفع قدرات المجتمع، على تطوير أساليب أداء العمليات الإنتاجية والتوصل إلى أساليب جديدة أكثر نجاعة وإداء، وتعتبر التكنولوجيا عاملا مهما من عوامل الإنتاج فهي تلعب دورا حاسما في نمو الإنتاج بتحسينه كما ونوعا كما تعتبر معيارا لتصنيف الدول واقتصادياتها.

ونعني بالتقدم التكنولوجي ذلك التغيير في المعرفة الخاصة بالإنتاج والمنتوج، وقد يعني ذلك تحسنا في المنتج القديم أو ظهور منتج جديد، والتنمية الاقتصادية تتطلب حصول تقدم وتغير تكنولوجي من أجل توسيع الطاقات الإنتاجية وتشغيلها بالإضافة إلى تقليل تكاليف الإنتاج<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - فليح حسن خلف، التنمية والتخطيط الاقتصادي، عالم الكتب للنشر والتوزيع، الأردن، 2006، ص 188.

<sup>2</sup> - حورية حميدوش، دور قطاع التأمين في تحقيق التنمية الاقتصادية دراسة حالة الجزائر في الفترة 1995-2010، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع نقود وبنوك، جامعة الجزائر 03، 2011، ص 22.

<sup>3</sup> - مدحت قرشي، مرجع سبق ذكره، ص 137 .

<sup>4</sup> - جابر أحمد بسيوني، محمد محمود مهدي، مرجع سبق ذكره، ص 64.

ثانيا: نظريات التنمية الاقتصادية:

اجتهد الاقتصاديون عبر فترة طويلة من الزمن في وضع نظريات التنمية الاقتصادية التي اختلفت باختلاف التحليل الاقتصادي من اقتصاد لآخر، كل حسب صياغته وتفكيره، ونظريات التنمية الاقتصادية متعددة نذكر أهمها فيما يلي:

### 1. نظرية الدفعة القوية لرودان روزنتين " RODAN ROSENTEIN "

تتمثل فكرة النظرية في أن هناك حاجة إلى دفعة قوية أو برنامجا كبيرا ومكثفا في شكل حد أدنى من الاستثمارات بغرض التغلب على عقبات التنمية<sup>1</sup>، و ينطلق " RODAN " في تبريره للدفعة القوية من فرضية أساسية مفادها أن التصنيع هو سبيل التنمية في البلدان النامية على أن تبدأ عملية التصنيع بشكل دفعة قوية من خلال توظيف حجم كبير من الاستثمارات في بناء مرافق اجتماعية من طرق ووسائل نقل وتدريب للقوى العاملة، وهي مشروعات ضخمة غير قابلة للتجزئة تساهم في خلق وفرات اقتصادية خارجية تتمثل في توفير خدمات إنتاجية بتكلفة منخفضة ووجودها يكون ضروري لقيام المشروعات الصناعية، ويؤكد المؤيدون لهذه النظرية أن الاستثمار على نطاق واسع يؤدي إلى حصول زيادة سريعة في الدخل الوطني، ومن ثم زيادة الميل الحدي للادخار\* والذي يؤدي بدوه إلى تصاعد في مسيرة التنمية الاقتصادية وزيادة الاعتماد على الموارد المحلية<sup>2</sup>، ومن جملة الانتقادات التي وجهت لهذه النظرية ما يلي<sup>3</sup> :

- تتطلب الدفعة القوية رؤوس أموال ضخمة لإقامة القاعدة الصناعية الضرورية وهي مشكلة بالنسبة للبلدان النامية التي تفتقر لهذه الموارد؛
- تحتاج الدفعة القوية التي كوادر كثيرة ومتنوعة اقتصادية إدارية وغيرها والتي لا تتوافر في البلدان المتخلفة؛
- تركز هذه النظرية على التنمية الصناعية وإهمال الزراعة والتي تعتبر النشاط السائد في البلدان النامية.

<sup>1</sup> - عصام عمر مندور، التنمية الاقتصادية والاجتماعية والتغير الهيكلي في الدول العربية (المنهج، النظرية، القياس)، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية، 2011، ص 55.

\* الميل الحدي للادخار هو مقدار الزيادة في الادخار الناتجة عن الزيادة في الدخل المتاح، ويمكن التعبير عنه بالمعادلة التالية: الميل الحدي للادخار = التغير في الادخار / التغير في الدخل المتاح.

<sup>2</sup> - مدحت قرشي، مرجع سبق ذكره، ص 88.

<sup>3</sup> - آسيا قوراري ، مرجع سبق ذكره، ص 72.

## 2. نظرية النمو المتوازن لراجنر نيركسه " RAGNER NURKSE "

نادى بها السويدي الشهير NURKSE وهي امتداد لنظرية الدفعة القوية، والنمو المتوازن يتطلب توزيع الدفعة القوية من الاستثمارات بشكل متوازن بين مختلف صناعات السلع الاستهلاكية وبين صناعات السلع الرأسمالية، وكذلك يتضمن التوازن بين الصناعة والزراعة<sup>1</sup>، وكذا التوازن بين القطاع المحلي والقطاع الخارجي، وفي النهاية تحقيق التوازن بين جهة العرض وجهة الطلب، ذلك لأن جهة العرض تعمل على التأكيد على تطوير جميع القطاعات المرتبطة ببعضها البعض في آن واحد مما يساعد على زيادة عرض السلع، أما جهة الطلب فتدفع باتجاه توفير فرص العمل وزيادة الدخل ومن ثم يزداد الطلب على السلع والخدمات من قبل الأفراد<sup>2</sup>، ومن بين الانتقادات الموجهة لهذه النظرية نذكر ما يلي<sup>3</sup>:

- إقامة الصناعات جميعها في آن واحد قد يؤدي إلى زيادة تكاليف الإنتاج وهذا يجعلها غير مربحة، إضافة إلى أنه عند قيام صناعات جديدة فان الطلب على منتجات صناعية قائمة سوف ينخفض وهذا يجعلها غير مربحة هي الأخرى؛
- يعتبرها البعض غير واقعية لأنها تفترض توفر موارد ضخمة لتنفيذ برنامجها وهذا غير متوفر في البلدان النامية؛
- يؤكد البعض بأن مفهوم النمو المتوازن ينطبق أكثر على الدول المتقدمة من انطباقه على الدول المتخلفة.

## 3. نظرية النمو غير المتوازن لألبرت هيرشمان " ALBERT HIRSHMAN "

انطلقت هذه النظرية من انتقاد نظرية النمو المتوازن، وتتمثل مبادئ هذه النظرية في تركيز الاستثمارات في قطاع رائد أساسي بالنسبة للاقتصاد الوطني والذي يؤدي بدوه إلى جذب القطاعات الثانوية الأخرى<sup>4</sup> وعليه يؤكد هيرشمان أن الاستثمار في القطاعات الإستراتيجية يحقق وفرة اقتصادية ويقود إلى استثمارات جديدة ويمهد الطريق لدفع عملية التنمية الاقتصادية، ورغم أن البعض يرى أن هذه النظرية

<sup>1</sup> - عصام عمر مندور، مرجع سبق ذكره، ص60.

<sup>2</sup> - جابر أحمد بسيوني، محمد محمود مهدي، مرجع سبق ذكره، ص74.

<sup>3</sup> - مدحت قرشي، مرجع سبق ذكره، ص95.

<sup>4</sup> - شهيرة بقاش، مرجع سبق ذكره، ص38.

واقعية وتأخذ كل أوجه عملية التخطيط السنوي في الاعتبار، إلا أنها كانت محل العديد من الانتقادات منها<sup>1</sup>:

➤ إن خلق عدم التوازنات في الاقتصاد من خلال الاستثمارات في قطاعات إستراتيجية وفي ضوء شح في الموارد قد يقود إلى الضغوط التضخمية ومشكلات في ميزان المدفوعات في البلدان النامية؛

➤ لا تعطي هذه النظرية اهتماما كافيا لترتيب واتجاه وتوقيت النمو غير المتوازن، حيث تكمن المشكلة في تحديد أولوية الاستثمار في النشاطات الرائدة.

#### 4. نظرية التغير الهيكلي وأنماط التنمية<sup>2</sup>:

ترتكز هذه النظرية على الآلية التي تستطيع بواسطتها الاقتصاديات النامية تحويل هيكلها الاقتصادية الداخلية من هيكل تعتمد بشكل كبير على الزراعة التقليدية إلى اقتصاد أكثر حداثة وتحضر وتنوع يحتوي على الصناعات المتنوعة والخدمات، وتجدر الإشارة إلى أن الاستثمارات والمدخرات هي شروط ضرورية ولكنها حسب هذه النظرية ليست كافية لتحقيق التنمية الاقتصادية، بل هناك حاجة إلى تغييرات في هيكل الاقتصاد من أجل التحول من نظام تقليدي إلى نظام حديث.

#### 5. نظرية مراحل النمو لروستو " ROSTOW ":

قدم روستو نموذجا تاريخيا لعملية التنمية الاقتصادية وهو عبارة عن مجموعة من المراحل الاقتصادية المستتبطة من المسيرة التنموية للدول المتقدمة، حيث حاول في هذه النظرية أن يضع المراحل التي يجب على الدول النامية انتهاجها للوصول إلى التقدم، وقسمها إلى خمسة مراحل هي:

##### 1.5. مرحلة المجتمع التقليدي<sup>3</sup>:

تكون الدولة في هذه المرحلة شديدة التخلف، وسماتها نفس سمات العصر التاريخي الأول، وهذه المرحلة تكون عادة طويلة نسبيا وبطيئة الحركة حيث نجد:

أ. سيادة الطابع الزراعي التقليدي والصيد الهادف إلى تحقيق الاكتفاء الذاتي؛

ب. انخفاض الإنتاجية وتمسك المجتمع بالتقاليد والخرافات.

<sup>1</sup> - آسيا قوراري، مرجع سبق ذكره، ص74.

<sup>2</sup> - مدحت قريشي، مرجع سبق ذكره، ص ص 101-102.

<sup>3</sup> - عصام عمر مندور، مرجع سبق ذكره، ص63.

### 5.2. مرحلة ما قبل الانطلاق<sup>1</sup>:

تمثل المرحلة الثانية وهي الفترة التي تسبق فترة الإقلاع ومن بين المتطلبات الرئيسية لهذه الفترة هي أن يكون مستوى الاستثمار يصل إلى حدود 10% من الدخل الوطني كأقل تقدير لتأمين نمو مستدام، والاتجاه الأساسي للاستثمار يجب أن يكون نحو النقل ورأس المال الاجتماعي، والشرط الضروري لارتفاع معدل الاستثمار هو رغبة واستعداد الأفراد لإقراض رأس المال.

### 5.3. مرحلة الانطلاق والتهيو:

هي المرحلة الثالثة من مراحل النمو عند روستو ومن مظاهرها حدوث تغيرات على المستوى الاقتصادي وغير الاقتصادي حيث نجد أن<sup>2</sup>:

أ. هذه المرحلة قصيرة نسبياً تتراوح مدتها بين 20 إلى 30 سنة؛

ب. نمو الدخل الوطني وتحقيق نمو اقتصادي بمعدل 2%؛

ت. وجود مناخ سياسي ومؤسسي ملائم وإنشاء قطاعات صناعية تحويلية؛

ث. العامل الحاسم في الانطلاق هو الاستثمار المنتج.

### 5.4. مرحلة النضج<sup>3</sup>:

وهي المرحلة التي يطبق فيها المجتمع التكنولوجيا الحديثة ويحقق النمو المستدام، وتحل القطاعات الجديدة محل القديمة، ويرافق التغير الهيكلي في الصناعة تغيرات هيكلية اجتماعية.

### 5.5. مرحلة الاستهلاك الكبير:

وهي آخر مراحل النمو كما تصورها روستو، وتكون الدولة فيها قد بلغت شوطاً كبيراً من التقدم، ومن مظاهرها<sup>4</sup>:

1. ارتفاع الدخل الفردي وزيادة الخيارات الاستهلاكية للأفراد؛

2. زيادة الإنتاج الفكري والأدبي والعلمي للمجتمع؛

3. تمتع أفراد المجتمع بحالة الرخاء.

<sup>1</sup> - مدحت قرشي، مرجع سبق ذكره، ص 111.

<sup>2</sup> - عبد اللطيف مصطفى عبد الرحمن سانية، مرجع سبق ذكره، ص 77.

<sup>3</sup> - مدحت قرشي، مرجع سبق ذكره، ص 112.

<sup>4</sup> - عبد اللطيف مصطفى عبد الرحمن سانية، مرجع سبق ذكره، ص 79.

رغم الصدى الكبير الذي لقيته هذه النظرية إلا أنها وجهت لها انتقادات من بينها:

➤ صعوبة التفريق بين المراحل؛

➤ إمكانية تضليل واضعي السياسات.

#### 6. نظرية التبعية الدولية<sup>1</sup>:

اعتمدت مدرسة التبعية الدولية مفهوم التبعية لتفسير التخلف وترى هذه النظرية أن الدول النامية محاصرة بمجموعة من العراقيل المؤسساتية والاقتصادية المحلية والدولية، وكذا وقوعها في تبعية وسيطرة الدول الغنية، فهي ترى أن الدول المتقدمة تتحكم في معدلات التبادل التجاري، وتجبر الدول النامية عن طريق الشركات المتعددة الجنسيات على انتهاج سبل معينة.

#### المطلب الثالث: مؤشرات قياس التنمية الاقتصادية ومعوقاتها.

تتنوع مؤشرات التنمية الاقتصادية بين المركبة والبسيطة وتساعد هذه المؤشرات في معرفة مستوى التطور الحاصل في دولة ما، إلا أن هذه المؤشرات تواجه في معظم الحالات جملة من الصعوبات يمكن حصرها في الجانب الاقتصادي، الاجتماعي والإداري والتي من شأنها إعاقة مسار التنمية وتأجيل تطور هذه الدول.

أولاً: مؤشرات التنمية الاقتصادية.

نظراً للصعوبة المسجلة في تعريف التنمية الاقتصادية بسبب اعتبارها عملية شاملة هادفة إلى إحداث تغيرات هيكلية في عدة جوانب، ظهرت صعوبات في قياس جوانبها المختلفة والتعبير عنها بشكل كمي بسبب وجود متغيرات نوعية لا يمكن قياسها ومن أهم المؤشرات المستعملة في قياس التنمية الاقتصادية ما يلي:

#### 1. مؤشر الناتج الوطني:

إن الموارد الاقتصادية لا تصلح كما هي عليه لسد الحاجات وإشباع الرغبات، لذلك يجب تحويل هذه الموارد إلى منتجات قابلة لسد الحاجات وإشباع الرغبات، ونشاط المجتمع هذا يطلق عليه الإنتاج وحصيلة هذا الإنتاج هو الناتج الوطني أو الدخل الوطني، ولتحليل الناتج الوطني، تستخدم عادة بعض المفاهيم أهمها: الناتج الداخلي الخام (PIB) والناتج الوطني الإجمالي (PNB).

<sup>1</sup> - أحمد ديبش، مرجع سبق ذكره، ص 41.

### 1.1. الناتج الداخلي الخام (PIB)<sup>1</sup>:

يمثل الناتج الداخلي الخام قيمة مجموع السلع والخدمات المنتجة داخل الحدود الوطنية للدولة، بصرف النظر عن جنسية المنتج، أي أن الناتج الداخلي الخام هو رقم أعمال الدولة ككل. وتجدر الإشارة إلى أنه عندما يكون الناتج الداخلي الخام في ارتفاع وتزايد من سنة إلى أخرى، هنا يمكن التحدث عن النمو، حيث أن في أغلب النظريات الاقتصادية اعتبرت هذا النمو ضروري للتنمية وتطور أي دولة، أما عند انخفاض وتراجع قيمة الناتج الداخلي الخام فان هذا يعني التخلف والتدهور الاقتصادي الذي يفتح المجال للحديث عن مقاييس اقتصادية أخرى كالتضخم، البطالة،... الخ.

### 2.1. الناتج الوطني الإجمالي (PNB):

يعتبر الناتج الوطني الإجمالي المقياس الأكثر استخداما في تحليل الناتج الوطني، وهو عبارة عن القيمة النقدية للبضائع والخدمات النهائية المنتجة خلال فترة زمنية معينة عادة تكون سنة، كما يعرف بأنه عبارة عن قيمة جميع السلع والخدمات المنتجة والمعروضة في السوق خلال فترة زمنية معينة، إذ يتضمن مشتريات المستهلكين من المواد الغذائية، الملابس، الوقود، السيارات الجديدة وكذلك الخدمات الأخرى، كما يتضمن مشتريات المؤسسات الاقتصادية، ومشتريات الأفراد والمؤسسات من المباني السكنية وغير السكنية كالمحلات التجارية والمعامل والمكاتب والمخازن، كما يتضمن قيمة فائض الصادرات على قيمة الاستيراد. ويمكن النظر إلى الناتج الوطني الإجمالي على أنه عبارة عن المجموع الكلي للناتج الجاري، ويعتبر من غير صالح الاقتصاد الوطني أن يكون الناتج الوطني الإجمالي عاليا جدا أو منخفضا جدا، لأن ارتفاعه يتسبب في ارتفاع معدلات التضخم، إذ حتى تتمكن المؤسسات الإنتاجية من تحقيق أعلى إنتاج ممكن يتطلب منها استخدام المزيد من عنصر العمل عن طريق استمالة العمال برفع أجورهم لإغرائهم للعمل لديها، إلا أن ارتفاع معدلات الأجور هذه تؤدي إلى ارتفاع تكاليف الإنتاج ومن ثم انعكاسها على الأسعار التي ترتفع بدورها، وعلى ذلك يؤدي حجم الإنتاج الكبير إلى بروز حالة التضخم، كما يعتبر من غير المرغوب فيه الإنتاج عند المستويات الدنيا، لأن ذلك من شأنه أن يؤدي إلى رفع معدلات البطالة وانخفاض دخول المستخدمين وما يترتب عليه من انخفاض المستوى المعيشي العام<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - لعفيفي الدراجي، أثر المديونية الخارجية على التنمية الاقتصادية في الجزائر للفترة (1986-2004)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، نقود ومالية، جامعة 08 ماي 1945 قالة، 2006، ص 111.

<sup>2</sup> - ضياء مجيد الموسوي، النظرية الاقتصادية، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، صص 13-17.

ويعتبر الدخل أو الناتج الوطني من أهم المؤشرات العامة الدالة على التطور الاقتصادي وعلى نجاح السياسة الاقتصادية التي تنتهجها الدولة وتتمثل أهمية دراسة الدخل الوطني فيما يلي<sup>1</sup>:

- تقدير نجاح السياسة الاقتصادية للدولة، حيث تتمثل السياسة الاقتصادية للحكومة في القرارات والإجراءات التي تتخذها لتهيئة الجو الملائم للنشاط الإنتاجي وتوجيهه توجيهها صحيحا؛
- دراسة بعض المظاهر الهامة للبنيان الاقتصادي، فبيانات الناتج الوطني لا تظهر فقط مجموع هذا الناتج خلال السنوات المختلفة وإنما تبين أيضا مساهمة كل قطاع في تكوينه؛
- بحث توزيع الدخل بين عوامل الإنتاج، أي النصيب الذي يعود لعوامل الإنتاج نتيجة مساهمتها في الناتج الوطني والمتمثل في العوائد التي تتلقاها من أجور وفوائد وريع وأرباح؛
- قياس مستوى رفاهية الأفراد، وذلك بحساب معدل نمو متوسط دخل الفرد الحقيقي ونصيبه من الناتج الوطني الإجمالي. فانه يعتبر تقديرا تقريبا جيدا للنشاط الاقتصادي كما يعطي صورة دقيقة إلى حد ما حول الاقتصاد الوطني.

## 2. نصيب الفرد من الدخل الوطني الإجمالي<sup>2</sup>:

يعتبر هذا المؤشر من أكثر المقاييس استعمالا ويعتمد على قياس التنمية من خلال نصيب الفرد من الدخل الإجمالي، وهو ما يعبر عنه بمعدل الدخل الفردي الحقيقي، وقد استعمله البنك الدولي لمقارنة الظواهر التنموية عالميا إلا أن هناك العديد من المشاكل التي تواجه الدول النامية للحصول على أرقام صحيحة تمثل الدخل الحقيقي للفرد، يخفي هذا المؤشر حقيقة توزيع الدخل فقد أثبتت التجربة في الدول النامية أنه ليست هناك علاقة مباشرة وقوية بين ارتفاع الدخل الفردي وتحسن في نوعية الحياة، ويتعين أن يكون معدل نمو الناتج الوطني الإجمالي أكبر من معدل زيادة السكان حتى تكون هناك زيادة في نصيب الفرد من الدخل الإجمالي.

3. مؤشرات التبعية الاقتصادية<sup>3</sup>: تتعدد المؤشرات التي تقيس التبعية الاقتصادية ونذكر منها:

### 3.1. مؤشرات التبعية التجارية: ونجد:

أ. مؤشر التركيز السلعي للصادرات = صادرات سلعتين رئيسيتين / مجموع الصادرات × 100

<sup>1</sup> - لعففي الدراجي، مرجع سبق ذكره، ص 112.

<sup>2</sup> - عبد اللطيف مصطفى عبد الرحمن سانية، مرجع سبق ذكره، ص 44 45.

<sup>3</sup> - عبد اللطيف مصطفى عبد الرحمن سانية، مرجع سابق، ص 47 48.

ب. مؤشر درجة الانكشاف الاقتصادي = الصادرات + الواردات / الناتج الإجمالي  $\times 100$

3. 2. مؤشرات التبادل التجاري: ونجد:

أ. معدل التبادل الإجمالي = الرقم القياسي لكمية الصادرات / الرقم القياسي لكمية الواردات  $\times 100$

ب. معدل التبادل الصافي = الرقم القياسي لأسعار الصادرات / الرقم القياسي لأسعار الواردات  $\times 100$ .

4. تطور الإنتاج الصناعي والإنتاج الفلاحي:

تعد نسبة مساهمة الإنتاج الصناعي في قيمة الناتج الوطني أحد معايير قياس التنمية نظرا لاقتران هذه الأخيرة بالتصنيع، خاصة وان البعض من الاقتصاديين قد ربط عملية التنمية الاقتصادية بعملية التصنيع، فكلما زاد نصيب الإنتاج الصناعي من قيمة الناتج الوطني الإجمالي كلما كان ذلك مؤشرا جيدا على تقدم وتطور البلد.

وتجدر الإشارة إلى انه لا يجب إهمال دور الفلاحة والإنتاج الفلاحي في عملية التنمية الاقتصادية وهذا راجع إلى وجود علاقات وثيقة ومتبادلة بين الصناعة والزراعة. فإذا نما الدخل الزراعي بعدالة فان الصناعة ستنمى بسوق كبيرة واسعة لاستهلاك إنتاجها الذي قد يحقق لها اقتصاديات الحجم في الإنتاج والتسويق، كذلك الحال يجب أن يزود نمو الدخل بسبب التوسع الصناعي حافظا دائما للإنتاج الزراعي والإنتاجية من خلال زيادة الطلب على الغذاء<sup>1</sup>.

إن مشكلة الإنتاج الفلاحي لدى البلدان النامية تتلخص في ضرورة رفع الإنتاج الفلاحي قصد مواجهة تزايد السكان من جهة، وضرورة رفع الإنتاج الفلاحي قصد تحرير إمكانيات فائضة ماديا وبشريا لتغذية وتمويل التصنيع الذي يعتبر المفتاح الوحيد لطريق التقدم من جهة أخرى.

فالمشكل الفلاحي مطروح في واجهتين: واجهة دفاعية تخلص إلى جعل الفلاحة تشبع الحاجات الغذائية الأساسية وواجهة هجومية تخلص إلى جعل الفلاحة وسيلة من وسائل التنمية الاقتصادية.

5. مؤشر التنمية البشرية<sup>2</sup>:

إن تحقيق تطور اقتصادي لا يكفي وحده لتحقيق التنمية إذا لم يصاحبه زيادة مستوى الرخاء في الجوانب الأخرى ومن أجل ذلك يمكن التطرق إلى التنمية من المنظور البشري الذي يهدف أساسا إلى توسيع

<sup>1</sup> - فتح الله ولعلو، الاقتصاد السياسي، الطبعة الأولى، دار الحداد، لبنان، 1981، ص421.

<sup>2</sup> - منير العمش، تصحيح مسار التنمية في عالم متغير، مجلة البحث، [على الخط]، ديسمبر 2003، متاح على: www.albaath.com (أطلع عليه في 20 ماي 2014).

الخيارات الإنسانية، والنظر إلى البشر على أنهم هم الثروة الحقيقية، وتتطوي هذه العملية على تكوين وتعزيز قدرات الإنسان من خلال تنمية الموارد البشرية من حيث الصحة والتغذية والتعليم بما فيه اكتساب المهارات، كما ترتبط التنمية الإنسانية ارتباطاً عضوياً بحرية الإنسان لفقلة المعرفة أو جمودها يعني الركود والتضاؤل في فرص التنمية وقد أصبحت فجوة المعرفة أهم بكثير من فجوة الدخل في ظل الاقتصاديات المعاصرة التي تعتمد بالأساس على الأفكار واقتصاد المعرفة.

#### 4. مؤشر التنمية المستدامة<sup>1</sup>:

يختلف قياس التنمية المستدامة عن قياس التنمية التقليدية، حيث تقيس مؤشرات التنمية التقليدية التغير الذي يطرأ على جانب معين من جوانب عملية التنمية، وتعكس مؤشرات قياس التنمية المستدامة حقيقة ترابط وتكامل وتداخل الجوانب الاقتصادية، الاجتماعية، البيئية، وقد تم تطوير هذه المؤشرات لمتابعة التقدم الحاصل، وتقييم فعالية وأثر السياسات التنموية المطبقة على تنمية واستغلال الموارد الطبيعية.

#### ثانياً: معوقات التنمية الاقتصادية.

تختلف معوقات التنمية الاقتصادية من مجتمع إلى آخر حسب خصائص البلدان المتخلفة تخص هذه المعوقات المجالات الاقتصادية، الاجتماعية، الإدارية والسياسية فيما يلي شرح موجز لكل هذه العقبات:

#### 1. المعوقات الاقتصادية: أهمها:

##### 1.1. ضعف الهياكل الصناعية والزراعية<sup>2</sup>:

حيث نجد في البلدان النامية أن القطاع الصناعي هشاً وضعيفاً من حيث نسبة العاملين فيه، واغلب العاملين يتوزعون في الصناعات الخفيفة، والغالبية نجدها في القطاع الزراعي والخدمي، بالإضافة إلى ضعف الإنتاجية في القطاعين الزراعي والصناعي و بروز البطالة المقنعة فيهما وكذا عدم استعمال التكنولوجيا الحديثة.

<sup>1</sup> - اسيا قوراري، مرجع سبق ذكره، ص 78.

<sup>2</sup> - شهيرة بقاش، مرجع سبق ذكره، ص 38.

### 2.1 . البطالة<sup>1</sup>:

نجد في الدول النامية تفشي البطالة بين السكان النشطين ( القادرين على العمل ) وهذا يؤدي إلى التقليل من معدل تكوين رأس المال والحد من الادخار الذي ينعكس بدوره على التنمية وعلى متوسط دخل الفرد والادخار.

### 3.1 . انخفاض الدخل<sup>2</sup>:

إن هذا العامل يعتبر كمؤشر على التخلف أو التقدم، ويعتبر من بين معوقات التنمية، وانخفاضه يؤدي إلى انخفاض مستوى الدخل الوطني الحقيقي ومنه انخفاض مستوى الدخل الفردي وبالتالي تدهور مستوى التغذية والصحة ويقود هذا إلى انخفاض القدرة على الادخار وهو ما يترتب عنه انخفاض رأس المال المستثمر الذي يعني بدوره انخفاض الإنتاجية.

### 4.1 . محدودية الموارد البشرية<sup>3</sup>:

يعتبر عدم كفاية الموارد البشرية وعدم ملاءمتها عقبة أمام عملية التنمية الاقتصادية في البلدان النامية، حيث يظهر ذلك في عدم تحقيق معدلات نمو مرتفعة تضعف من مستوى الإنتاجية، كما تعتبر الندرة النسبية في التخصصات المهنية والمهارات كذلك عائقا في وجه تحقيق التنمية الاقتصادية وتنويع الإنتاج.

2. **المعوقات الاجتماعية:** تشكل هذه المعوقات واحدة من العقبات التي تعطل مسار التنمية الاقتصادية، ومن أهمها نذكر:

➤ الانفجار السكاني: يلاحظ أن الكثير من البلدان النامية تعاني من كثافة سكانية مرتفعة قياسا بحجم الموارد الاقتصادية المتاحة والمستخدمة، حيث ترتفع نسبة صغار السن مقارنة بنسبة من هم في سن العمل وهذا يؤدي إلى ارتفاع نسبة المستهلكين في المجتمع مقارنة بالمنتجين، وتحتم

<sup>1</sup> - شهيرة بفاش، مرجع سابق، ص 38.

<sup>2</sup> - بلال موزاي، الاستثمار والتنمية الاقتصادية تجربة الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع نقود ومالية، جامعة الجزائر، 2003، ص ص 19-20.

<sup>3</sup> - مدحت قريشي، مرجع سبق ذكره، ص 155.

هذه الظاهرة توجيه القسم المهم من الدخل إلى الاستهلاك على حساب الادخار والاستثمار، هذا إضافة إلى أعباء تكوين النسبة المرتفعة من السكان صغار السن وما تتطلبه من نفقات مكلفة<sup>1</sup>؛

➤ انخفاض المستوى التعليمي وانتشار الأمية: إن انخفاض المستوى التعليمي أو ضعفه يعرقل مسار التنمية و يعود هذا إلى نقص الوسائل والإمكانيات البيداغوجية والأساتذة الأكفاء وكل المرافق التي تساعد على تحسين المستوى التعليمي وتقليل نسبة الأمية<sup>2</sup>؛

➤ انخفاض المستوى الصحي وسوء التغذية: مقارنة بالدول المتقدمة فإن الدول النامية تعاني من انخفاض في المستوى الصحي ويستدل بذلك من خلال ما يتوفر من أطباء وكفاءتهم<sup>3</sup>.

### 3. المعوقات الإدارية والسياسية: من بين هذه المعوقات نذكر<sup>4</sup>:

#### 3.1. معوقات إدارية:

➤ هجرة اليد العاملة الماهرة إلى الخارج وعدم وجود سياسات فعالة لاستخدام اليد العاملة وتوزيعها؛

➤ عدم تطبيق أساليب الإدارة الحديثة، وانتشار الفساد بأنواعه المختلفة واستغلال المناصب؛

➤ سوء توزيع الاختصاصات التي تركز على الوساطة والقرابة؛

➤ سوء التسيير بالمؤسسات الإنتاجية؛

➤ نقص الخدمات الاجتماعية الضرورية للحياة؛

➤ الافتقار إلى الجدية وإرادة الإصلاح.

#### 3.2. معوقات سياسية: نذكر منها:

➤ التبعية السياسية خاصة لدى الدول الغربية؛

➤ عدم الاستقرار السياسي وغياب المناخ الديمقراطي هذا يؤثر على الاستثمار؛

➤ تمركز وسيطرة القوة السياسية في أيدي جماعات معينة.

<sup>1</sup> - إيمان نور اليقين خلادي، دور الادخار العائلي في تمويل التنمية الاقتصادية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع تحليل اقتصادي، جامعة الجزائر 03، 2012، ص 28.

<sup>2</sup> - شهيرة بقاش، مرجع سبق ذكره، ص 53.

<sup>3</sup> - نفس المكان.

<sup>4</sup> - شهيرة بقاش، مرجع سابق، ص ص 54-55.

#### 4. العقبات الدولية<sup>1</sup>:

هذه العقبات مرتبطة بالظروف الدولية الخارجية للبلدان المتخلفة مع البلدان الأجنبية في جوانبها الاقتصادية والمالية، تتمثل هذه المعوقات في سيطرة الشركات الاحتكارية الكبرى على السوق الدولية، وعدم قدرة الدول المتخلفة على مقاومة شروط التجارة الخارجية فتلجأ هذه الأخيرة إلى التخصص في تصدير سلعة أو مادة واحدة، ومع افتقارها لعامل التكنولوجيا المحنك من قبل الدول المتقدمة، فإن هذه الدول تبقى في تبعية مستمرة للدول المتقدمة وهو ما يجعل من إمكانية حدوث التنمية غاية في الصعوبة.

#### المبحث الثاني: تأثير نشاط النقل البحري للبضائع في النشاط الاقتصادي.

للنقل أثر بالغ في اقتصاديات الدول خاصة في تدفق التبادل التجاري بينها، وقد أدى التطور الحاصل في مجال النقل البحري إلى زيادة حجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا وهو ما انعكس على ميزان مدفوعات الدول بتحقيقها لفوائض معتبرة ساهمت بدورها في خلق وتوفير مناصب شغل لأفرادها.

#### المطلب الأول: علاقة النقل البحري للبضائع بالتجارة الخارجية وميزان المدفوعات.

يرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم، فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية وتهيأت لها المزيد من المنافذ والأسواق التي تساعد على رواجها وانتشارها.

#### أولاً: النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية.

##### 1. ماهية التجارة الخارجية:

1.1. للتعريف التجارة الخارجية: تعرف التجارة الخارجية على أنها فرع من فروع علم الاقتصاد الذي

يهتم بدراسة الصفقات الاقتصادية والتبادل التجاري الذي يتم بين الدولة والعالم الخارجي في صورته الثلاث

<sup>1</sup> - مدحت قرشي، مرجع سبق ذكره، ص 159.

المتتمثلة في انتقال السلع والخدمات والأفراد ورؤوس الأموال<sup>1</sup>.

ويمكن تعريف التجارة الخارجية على أنها: " مجموعة القواعد القانونية المنظمة للأعمال التجارية والقائمة على أساس التدفقات المالية والمادية والخدماتية المتبادلة بين الدول، بشقيها المتمثلان في الصادرات التي تعبر عن الفائض في القدرة الإنتاجية للاقتصاد الوطني الموجهة إلى دول أخرى، بينما تعبر الواردات عن العجز المسجل على مستوى الاقتصاد الوطني في تغطية جزء من الطلب الكلي، وبعبارة أخرى فإن التجارة الخارجية تعبر عن كل من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة<sup>2</sup>.

وتعتبر التجارة الخارجية إحدى الركائز الأساسية في التنمية الاقتصادية للدول فالي جانب القطاعات الاقتصادية الأخرى فهي تساهم بفعالية في تنمية الدخل الإجمالي ومن ثم فهي تساهم في رفع مستوى معيشة الأفراد وزيادة رفاهيتهم وهذا ما تتطلبه الدول النامية لما للتجارة الخارجية من دور في النشاط الاقتصادي، فنجد أن الدول تولي اهتماما متزايدا للتجارة الخارجية في سبيل تحقيق أهدافها المسطرة ضمن برامج التنمية من خلال استيراد السلع والمعدات ومستلزمات الإنتاج وفقا لبرامجها التنموية، كما تحتاج إلى تسويق وتصريف منتجاتها، ولا تتاح هذه الفرص إلا عن طريق الدخول في معاملات تجارية مع الدول الأخرى<sup>3</sup>، فالمعاملات السابقة لا تتم إلا بوجود وسائل نقل إذ أن التجارة الخارجية وخدمات النقل البحري لأي بلد كان دوما مرتبطان ببعضهما البعض، فبدون تجارة خارجية لا نحتاج إلى خدمات النقل البحري، وبدون خدمات النقل البحري لا يمكن للتجارة الخارجية أن تتوسع وتتطور<sup>4</sup>.

## 2.1 . أهمية النقل البحري للبضائع في التجارة الخارجية:

يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى، أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، لما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة، فالنقل البحري يكتسي أهمية كبيرة في التجارة الخارجية فحوالي 78% من حجم التجارة الدولية تتم بحرا، وحوالي 0,5% منها تتم جوا باستخدام

<sup>1</sup> - عبد الحميد حمشة، دور تحرير التجارة الخارجية في ترقية الصادرات خارج المحروقات في ظل التطورات الدولية الراهنة دراسة حالة الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع اقتصاد دولي، جامعة بسكرة، 2013، ص 10.

<sup>2</sup> - نعيمة زيرمي، التجارة الخارجية الجزائرية من الاقتصاد المخطط الى اقتصاد السوق، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الدولي للمؤسسات، فرع مالية دولية، مدرسة الدكتوراه، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، 2011، ص 65.

<sup>3</sup> - محمد جاسم، التجارة الدولية، زهران للنشر، عمان، 2006، ص 18.

<sup>4</sup> - مهدي درويش، أهمية النقل البحري والتجارة الخارجية، [على الخط]، محاضرة الريان، جامعة العراق 21 فيفري 2014، متاح على <http://www.azzaman.com> (أطلع عليه في 09 ماي 2014).

الطائرات، والباقي يتم نقله برا بين الدول ذات الحدود الداخلية التي لا تتوفر على شواطئ تطل على بحار<sup>1</sup>.

ويعتبر النقل البحري للبضائع أحد القطاعات الرئيسية التي تركز عليها البنية التحتية الاقتصادية سواء في الدول المتقدمة أو النامية لما لهذه الوسيلة من مزايا متعددة منها<sup>2</sup>:

➤ الحمولة الكبيرة التي يمكن شحنها والتي أصبحت تتجاوز 500 000 طن بالنسبة لبعض السفن؛

➤ إمكانية النقل لمسافات طويلة؛

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

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

وعرفت صناعة النقل البحري بالتقنية العالية في نواحي الإدارة والتشغيل وشكلت عنصرا لخلق الثروة، وأصبحت أداة هامة في تسهيل التجارة البينية الإقليمية والدولية، وأضحى الوضع الراهن للتجارة يعتمد على النقل البحري بشكل متزايد، مما أدى إلى رفع مستوى الاعتماد على عمليات التحوية والنقل متعدد الوسائط، وإدراجه ضمن النشاطات الخدمية المنصوص عليها في اتفاقية الجات والتي تطالب بتحرير الملاحة الدولية<sup>3</sup>.

ويمكن القول أن النقل البحري يدعم التجارة الخارجية والدولية لحساب الاقتصاد الوطني والعالمي ككل، ولا يمكن أن تكون تجارة بلا نقل كما لا يمكن أن يكون نقل بدون تجارة فالصلة بين عملية التجارة وعملية النقل مترابطة، كون أن التجارة غاية والنقل وسيلة لتحقيق هذه الغاية وكل منهما يؤدي إلى دفع عجلة التنمية الاقتصادية، فمن خلال النقل تم إسقاط الحواجز الطبيعية بين دول العالم وأتاح التحرك الاقتصادي

<sup>1</sup> - كارلين أولين، مرجع سبق ذكره، ص 14.

<sup>2</sup> - عريوة محاد، مرجع سبق ذكره.

<sup>3</sup> - عريوة محاد، مرجع سابق.

المثمر للبشرية فأصبحت الدول على اختلافها أمام حتمية الالتزام بتطوير النقل البحري والاهتمام به ورفع كفاءة وأداء الموانئ وتسهيل حركة الملاحة البحرية لتلبية حاجات المجتمع المختلفة<sup>1</sup>.

ثانياً: النقل البحري وميزان المدفوعات.

1. تعريف ميزان المدفوعات: يعرف ميزان المدفوعات كما يلي:

➤ يعد ميزان المدفوعات بمثابة سجل إحصائي لكامل المعاملات الخارجية للدولة والمرآة التي تعكس نشاطها الاقتصادي مع العالم الخارجي، ويمكن تعريف ميزان المدفوعات بأنه: " مجموع الحسابات التي توضح المعاملات الاقتصادية القائمة بين المقيمين في الدولة، والمقيمين في الدول الأخرى، خلال فترة زمنية معينة هي في الغالب سنة<sup>2</sup>.

➤ يرى البعض ميزان المدفوعات على أنه سجل نقدي يوضح المعاملات الاقتصادية التي تتم بين الدولة والدول الأخرى خلال فترة زمنية معينة عادة تكون سنة، ويتشكل ميزان المدفوعات من جانبين، أحدهما مدين والآخر دائن، فالجانب المدين يسجل جميع المعاملات التي تؤدي كمدفوعات من هذه الدولة لفائدة الدول الأخرى، في حين الجانب الدائن يسجل جميع المعاملات التي ينتج عنها تدفق أو إيراد من العملات الأجنبية من الدول الأخرى لفائدة تلك الدولة<sup>3</sup>.

ويشمل ميزان المدفوعات الحسابات الثلاثة الرئيسية<sup>4</sup>:

➤ حساب المعاملات الجارية؛

➤ حساب المعاملات الرأسمالية؛

➤ صافي الاحتياطات الدولية من الذهب النقدي والأصول السائلة.

1.1. ميزان المعاملات الجارية: ينقسم هذا الميزان إلى قسمين رئيسيين:

أ. الميزان التجاري أو ميزان المعاملات المنظورة، ويشتمل على جميع المعاملات المتعلقة بالسلع سواء

الصادرات أو الواردات، ويمكن التعبير عن هذا الميزان بالجدول التالي :

<sup>1</sup> - مهدي درويش جبار، مرجع سبق ذكره.

<sup>2</sup> - محمود حامد حمود عبد الرزاق، مرجع سبق ذكره، ص 77.

<sup>3</sup> - أيمن النحرابي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 103.

<sup>4</sup> - أيمن النحرابي، مرجع سابق، ص ص 104-106.

جدول رقم(3): الميزان التجاري أو ميزان المعاملات المنظورة.

صادرات	واردات
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ الزراعة ومنتجاتها.</li> <li>▪ المواد الخام والتعدين.</li> <li>▪ المنتجات الصناعية المصنعة أو نصف مصنعة.</li> <li>▪ المعدات والآلات الرأسمالية.</li> <li>▪ المواد الغذائية وغيرها من السلع والمواد.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ الزراعة ومنتجاتها.</li> <li>▪ المواد الخام والتعدين.</li> <li>▪ المنتجات الصناعية المصنعة أو نصف مصنعة.</li> <li>▪ المعدات والآلات الرأسمالية.</li> <li>▪ المواد الغذائية وغيرها من السلع والمواد.</li> </ul>
إجمالي قيم الصادرات المنظورة	إجمالي قيم الواردات المنظورة

المصدر: أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص

105.

ب. ميزان الخدمات أو ميزان المعاملات غير المنظورة، ويشمل جميع المعاملات المتعلقة بالخدمات المصدرة والمستوردة، ويمكن التعبير عن هذا الميزان بالجدول التالي:

جدول رقم(4): ميزان الخدمات أو ميزان المعاملات غير المنظورة

صادرات غير منظورة	واردات غير منظورة
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ الخدمات الملاحية والتأمين.</li> <li>▪ رسوم عبور الممرات البحرية.</li> <li>▪ نوالين حصلت عليها السفن الوطنية.</li> <li>▪ مدفوعات السفن الأجنبية بالموانئ الوطنية.</li> <li>▪ إيرادات الاستثمارات الوطنية في الخارج.</li> <li>▪ فوائد قروض وطنية ممنوحة للعالم الخارجي.</li> <li>▪ مدفوعات السائح الأجنبي داخل الدولة.</li> <li>▪ التحويلات الخاصة والحكومية للداخل.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ مدفوعات الدولة لاستخدام سفن أجنبية لنقل تجارتها.</li> <li>▪ الوطنية والتأمين عليها لدى شركات تأمين أجنبية.</li> <li>▪ مدفوعات السفن الوطنية في الخارج الخاصة بالتصليح، التموين أو استخدام الممرات أو استخدام الموانئ.</li> <li>▪ علاج المواطنين بالخارج، وما يدفعه السواح بالخارج، مصاريف الطلبة والهيئات السياسية بالخارج.</li> <li>▪ أرباح الاستثمارات الأجنبية المحولة للخارج.</li> <li>▪ فوائد القروض الأجنبية المحولة للخارج.</li> <li>▪ التحويلات الخاصة والحكومية للخارج.</li> </ul>
إجمالي الصادرات غير المنظورة	إجمالي الواردات غير المنظورة

المصدر: أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص

ص 106-107.

**2.1 . ميزان المعاملات الرأسمالية: وتشمل:**

- أ. المعاملات الرأسمالية طويلة الأجل: هي تلك التدفقات الرأسمالية التي ترد الى الدولة من الدول الأخرى، أو التدفقات الرأسمالية التي تخرج من الدولة إلى الدول الأخرى ولمدة تزيد عن سنة.
- ب. المعاملات الرأسمالية قصيرة الأجل: هي تلك التدفقات الرأسمالية التي ترد للدولة من الدول الأخرى، أو التدفقات الرأسمالية التي تخرج من الدولة إلى الدول الأخرى ولمدة تقل عن سنة.

**3.1 . صافي الاحتياطات الدولية من الذهب والأصول السائلة:**

من خلال التمعن في عناصر الاحتياطات الدولية يتم الموازنة ميزان المدفوعات، وهي موازنة حسابية فقط، ففي حالة حدوث عجز بميزان المدفوعات للدولة يتم إجراء تسوية حسابية لصافي العجز بتسجيل صافي التغيرات في الاحتياطات الدولية السائلة التي تستخدم لسد هذا العجز، اعتباراً أن لكل دولة احتياطي دولي يمكن أن تسحب منه أو تقترض بضمانه لسداد العجز بميزان مدفوعاتها، وتتكون عناصر الاحتياطات الدولية من الذهب والأصول السائلة التالية:

- أ. الذهب النقدي لدى السلطات كالبنك المركزي، وهذا الذهب يتعامل معه على أنه سلعة عادية وتفيد صادراته ووارداته في الميزان التجاري؛
- ب. رصيد المعاملات الأجنبية والوردات التي تحتفظ بها السلطات النقدية؛
- ت. الأصول الأجنبية قصيرة الأجل كأذونات الخزينة والأوراق التجارية الأجنبية؛
- ث. الأصول الوطنية قصيرة الأجل كأذونات الخزينة؛
- ج. موارد صندوق النقد الدولي المسموح للدولة باستخدامها وفقاً للاتفاقيات المعمول بها؛
- ح. الودائع التي تحتفظ بها السلطات الأجنبية والبنوك الأجنبية.

**2. أثر نشاط قطاع النقل البحري للبضائع على ميزان المدفوعات:**

من أجل تحديد نصيب صناعة النقل البحري في ميزان مدفوعات الدولة، قامت بعض الدول البحرية بعمل ميزان ملاحى مشتق من ميزان المدفوعات حتى تستطيع الوقوف على نصيب مساهمة قطاع النقل البحري في اقتصاد الدولة، ودراسة إمكانية تطوير هذا القطاع الهام، فهناك دول استطاعت اشتقاق ميزان ملاحى خاص بها كاليابان وانجلترا وأمريكا والنرويج وكوريا وغيرها، في حين الدول النامية اكتفت بأن

يُدرج في ميزان المدفوعات بند الملاحة في الإيرادات والمدفوعات ضمن ميزان المعاملات غير المنظورة<sup>1</sup>.

ولمعرفة أثر نشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات في الدولة، يتعين تحليل عناصر الخدمات الملاحية الداخلة ضمن الحسابات غير المنظورة من الحساب الجاري في ميزان المدفوعات، ويشمل البند الملاحي في جانبه الدائن جميع الإيرادات التي تعود على الأسطول البحري والموانئ الوطنية وشركات التأمين الوطنية، في حين يتضمن الجانب المدين من الميزان الملاحي إجمالي المدفوعات أو المصروفات المدفوعة من قبل السفن والموانئ الوطنية للسفن والموانئ الأجنبية<sup>2</sup>.

ونوضح البنود التي يوضحها الميزان الملاحي في جانبه المدين والدائن في الجدول التالي:

**جدول رقم (5): نموذج لميزان الخدمات الملاحية.**

جانب الإيرادات ( الدائن )	الجانب المدفوعات ( مدين )
النوالين التي يحققها الأسطول الوطني نتيجة نقل الصادرات والواردات المدفوعة بالعملة الوطنية.	النوالين التي يدفعها المستوردون والمصدرون الوطنيون للسفن الأجنبية لنقل الصادرات والواردات من وإلى الموانئ الوطنية.
متحصلات شركات التأمين الوطنية من خدمات التأمين البحري المقدمة للأجانب.	مدفوعات أقساط التأمين البحري للدول الأجنبية عن السلع.
محصلات الموانئ الوطنية من التموين والوقود للسفن الأجنبية.	مدفوعات التموين والوقود التي تدفعها السفن الوطنية في الموانئ الأجنبية.
نفقات أطقم السفن الأجنبية في الموانئ الوطنية.	نفقات أطقم السفن الوطنية في الموانئ الأجنبية.
محصلات الملاك الوطنيين من تأجير سفنهم للأجانب.	مدفوعات الدولة لاستئجار السفن الأجنبية.
محصلات الترسانات الوطنية من صيانة وإصلاح السفن الأجنبية.	مدفوعات السفن الوطنية عند الصيانة والإصلاح في الترسانات الأجنبية.
غرامات التأخير التي تدفعها الموانئ الأجنبية للسفن الوطنية.	مدفوعات غرامات التأخير التي تدفعها الموانئ الوطنية للسفن الأجنبية.

المصدر: محمود حامد محمود عبد الرازق اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري والجوي، الدار الجامعية، الإسكندرية،

2013، ص79.

<sup>1</sup>- أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سابق، ص108.

<sup>2</sup>- محمود حامد محمود عبد الرازق، مرجع سبق ذكره، ص 78.

ومما سبق يظهر لنا أثر النقل البحري على ميزان المدفوعات من خلال تأثير الميزان الملاحى على ميزان المعاملات الجارية، فكلما توسعت الدولة في أسطولها البحري كلما كان ذلك في صالح ميزان مدفوعاتها، وتعمل بذلك على جلب العملة الأجنبية أو الوفرة في استخدام العملة الأجنبية كونها تعمل على نقل التجارة الخارجية الوطنية بأسطولها وبالتالي تعمل على توفير العملات التي كانت ستدفعها لو تم ذلك النقل عبر سفن أجنبية هذا من جهة، ومن جهة أخرى تجلب العملات الأجنبية عند نقلها لتجارة أخرى بواسطة أسطولها البحري الوطني<sup>1</sup>.

في الدول النامية تعتبر مشكلة عجز ميزان المدفوعات من أعقد المشاكل الاقتصادية التي تواجهها فنجد العديد منها تلجأ إلى تغطية جزء منه بتوجيهه نحو قطاع النقل البحري لما له من أهمية بالغة في تحقيق التنمية الاقتصادية للدولة من خلال توفيره للعملات الصعبة الناجمة عن حركتي الصادات والواردات، ومن هنا فان تأثير نشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات يكتسي أهمية خاصة في اقتصاديات تلك الدول إذ أن تدعيم هذا النشاط من شأنه تحقيق العديد من المزايا التي نذكر أهمها فيما يلي<sup>2</sup>:

- توفير موارد ضخمة من النقد الأجنبي الذي تنفقه تلك الدول في نقل منتجاتها؛
- إمكانية استغلال الأسطول التجاري الوطني كمصدر للنقل وذلك بتأجيره إلى الدول والشركات الأجنبية؛

➤ إن تدعيم الأنشطة المكملة لصناعة النقل البحري كإنشاء موانئ جديدة أو تجديدها على نحو يتلاءم وحركة التجارة الدولية، من شأنه المساهمة مرة أخرى في تخفيض تكاليف نقل الصادات والواردات والتي تتمثل في غرامات التأخير التي تتحملها الدولة نتيجة تعطيل السفن في الموانئ، كما يضمن لها موارد إضافية متعلقة بتحسين الخدمات في القطاع.

<sup>1</sup> - محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سابق، ص 80.

<sup>2</sup> - سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 75.

### المطلب الثاني: دور النقل البحري في زيادة الدخل الإجمالي للدول<sup>1</sup>.

لنقل البحري دور في خلق الدخل الإجمالي للدول فهذا النشاط يضمن وصول السلع والخدمات إلى الأسواق من خلال الربط بين المنتجين والمستهلكين ويوفر ناتجا إجماليا للدول لا يقل أهمية عن القطاعات الخدمية الأخرى.

#### أولاً: تعريف الدخل الإجمالي.

يمثل الدخل الإجمالي أو الناتج الإجمالي القيمة الإجمالية للسلع والخدمات المنتجة في اقتصاد معين خلال فترة زمنية معينة غالبا ما تكون سنة، ويمثل في نفس الوقت مجموع القيم المضافة، ويتم إنفاق هذا الناتج على المتطلبات الاستهلاكية لتجديد فعالية قوى الإنتاج أو كمدخرات تستثمر لزيادة الطاقة الإنتاجية، فالمجموع يمثل الإنفاق الإجمالي، وكلا الإنفاقين يدعمان فعاليات الإنتاج لخلق الدخول كعوائد لعناصر الإنتاج إثر مشاركتها في العملية الإنتاجية لتتنفق بدورها، وهكذا تستمر دورة الاقتصاد الوطني إذ يتم التعرف على مجموع قيم السلع والخدمات المتشكلة سنويا في ضوء معدلات نمو متباينة تفيد عند تحليلها إجراء المقارنات ووضع السياسات واتخاذ الإجراءات لتحقيق أهداف التنمية وكذا استعمالها في مجال التنبؤات السنوية.

#### ثانياً: مساهمة النقل البحري في خلق الدخل الإجمالي.

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

<sup>1</sup> - حمد سلمان المشوخي، مرجع سبق ذكره، ص 93-95.

### المطلب الثالث: دور النقل البحري في توفير فرص العمل وتوطين الصناعة وتقسيم العمل الدولي.

وان كانت أهمية النقل البحري تظهر من خلال دوره في التنمية الاقتصادية والعمليات الإنتاجية ومساهمته في تحسين ميزان المدفوعات وعمله على توسيع دائرة السوق وتقسيم العمل الدولي، فان دور النقل البحري وأهميته لا تقتصر على ذلك فقط بل تتعداها إلى توفير مناصب العمل والتوطين الصناعي

#### أولاً: النقل البحري وتوفير فرص العمل.

يساهم النقل البحري في التنمية الاقتصادية من خلال خلق فرص عمل عديدة، سواء في المشروعات الأساسية لنشاطه كالعامل على ظهر السفينة أو الأنشطة الاقتصادية المنبثقة عنه كخدمات الشحن والتفريغ والتأمين وغيرها ويظهر ذلك في الدول التي تمتلك سواحل بحرية، وما يلاحظ على سوق العمل في قطاع النقل البحري أنه سوق دولي يوفر للدولة إمكانية توظيف عمالتها البحرية على ظهر سفن أجنبية وهكذا يكون للدولة المعنية منافع من جراء ذلك تتمثل في<sup>1</sup>:

- إمكانية الاستعانة بهذه العمالة بعد إكتسابها للخبرات والمهارات في مجال العمل البحري، ففي هذه الحالة ستتوفر للدولة ما تحتاجه من أيدي عاملة ماهرة مدربة وعلى درجة عالية من التخصص اللازم لرفع كفاءة الخدمات التي يقدمها الأسطول التجاري الوطني؛
- زيادة فرص العمل وخلق دخول جديدة تمارس تأثيرها على جانبي العرض والطلب الكلي.
- تنوع العمالة البحرية بأصنافها الثلاث<sup>2</sup>:
- عمال البحرية والضباط الموجودين على الناقلات؛
- عمال التسيير والإدارة العامة؛
- عمال الإمدادات الأخرى المرتبطة مباشرة بالنقل البحري كخدمات التأمين، الإصلاح، الصيانة، التموين، فهذه العناصر تعتبر نشاطات متكاملة لتأدية خدمات النقل البحري.

<sup>1</sup> - سميرة أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 80.

<sup>2</sup> - ربيعة حملاوي، مرجع سبق ذكره، ص ص 8-9 .

وتتميز العمالة البحرية العاملة على الناقلات الوطنية بأنها متنوعة كونها تتأثر باقتصاد الدول المتطورة والأسواق ويتغير حجم هذه العمالة حسب الإجراءات والأوضاع الاقتصادية، فالدول الكبرى قد تحيل عددا من العاملين على البطالة ويرجع ذلك لعدة أسباب منها:

- إدخال تكنولوجيا جديدة في مجال النقل البحري والتي من شأنها تعويض اليد العاملة؛
- حالة السوق الدولية للنقل البحري للبضائع، فإذا كانت السوق غير مزدهرة فإن ذلك يؤدي إلى انخفاض الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع، وهذا ما يعرض عددا من العمال إلى البطالة الإجبارية الصنف الثالث من العمال.

وكذلك بالنسبة للدول النامية فهي تتخذ الإجراءات نفسها في حالة القيام بإصلاح اقتصادي، فتضطر إلى الاستغناء عن عدد من العمالة وذلك بغية الاستغلال الأمثل للمواد البشرية والتقليل من تكاليف الأيدي العاملة.

هذا ونشير إلى أن الدول النامية تسعى إلى تنويع العمالة وخلق فرص عمل جديدة، من خلال استغلالها لمجال النقل البحري يبقى دائما متواصلا متى سمحت الفرصة والظروف لذلك، وهذا لأن سوق العمل الخاص بالبحارة يعتبر إلى حد ما عالمي الطابع، فهو يتأثر بما تفرزه الساحة الاقتصادية من تداعيات، ويبقى على هذه الدول ضرورة التكيف والتأقلم معه لخلق فرص العمل ومن ثم تحقيق أهداف التنمية<sup>1</sup>.

#### ثانيا: النقل البحري وتوطين الصناعة وتوسيع السوق وتقسيم العمل الدولي.

يعتبر النقل من المتغيرات الاقتصادية الهامة التي يجب أخذها بعين الاعتبار عند تحديد موطن الصناعة، فالنظريات المتعلقة بالتوطن الصناعي تؤكد على الدور الهام الذي يلعبه النقل في تحديد موطن الصناعة، التي تؤثر في التوطن الصناعي ما يلي<sup>2</sup>:

- مدى القرب من المواد الخام؛
- درجة توفر العمالة اللازمة؛
- قيمة تكاليف النقل؛
- مدى توفر التجهيزات الأساسية كالكهرباء والماء؛
- مدى القرب من الأسواق ومنافذ التوزيع.

<sup>1</sup> - هارون عثمان، الاقتصاد البحري مع اشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، مصر، 1985، ص43.

<sup>2</sup> - محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سبق ذكره، ص81.

فعملية النقل تضيف إلى السلع المنقولة منفعة اقتصادية ناتجة عن نقلها من المكان الذي تكون فيه قيمتها ومنفعتها الاقتصادية منخفضة إلى المكان الذي يكون لها فيه قيمة أو منفعة اقتصادية أكبر، وبذلك فالنقل البحري يضيف للبضائع المنقولة تلك المنفعة والتي يمكن قياسها نقداً بالفرق بين ثمن البضائع أو السلع في مكان إنتاجها وسعرها في المكان المنقولة إليه والمطلوبة فيه، وإذا كانت الصناعات تعتمد على الخامات المستوردة فإنها غالباً ما تتركز بالقرب من موانئ استقبال هذه الخامات.

وهنا نجد أن للنقل البحري دوراً أساسياً في نشأة الموانئ وتطورها وجعلها مراكز لظهور العدد من الصناعات، فبناء السفن بدون شك غالباً ما يتوطن في الموانئ، هذا إضافة إلى بروز صناعات أخرى مكتملة لها بالقرب منها، فقد تنشأ صناعة البتروكيماويات مثلاً في موانئ استقبال ناقلات البترول الخام، أو صناعات النسيج بالقرب من موانئ استقبال النسيج وهكذا، فوجود صناعة محددة في الميناء قد يجذب إليها صناعات أخرى متعلقة بها أو مكتملة لها فتعمل على تطويرها ونموها، فمتى نشأت صناعة معينة في إقليم معين لأي سبب من الأسباب، فإنها تخلق الظروف المناسبة لقيام صناعات أخرى وهذا ما يؤدي إلى نمو الإقليم وتطوره بشكل يشبه نمو الكرة الثلجية المتماسكة<sup>1</sup>.

ويعمل النقل البحري على توسيع دائرة السوق، وتعدد أنواع السلع والمنتجات المعروضة والمنقولة وزيادة كميته، وذلك بإتاحة فرصة نقل البضائع بأحجام كبيرة وأسعار منخفضة نسبياً، الأمر الذي يؤدي إلى انخفاض تكاليف الإنتاج ومن ثم انخفاض أسعار السلع المنقولة، وبذلك يساعد النقل البحري على تحقيق وفورات الإنتاج يستلزم نقلها وتوزيعها عبر أقاليم ومناطق مختلفة لتصريفها، وبدون شك فإن اتساع حجم السوق المحلي أو الدولي يزيد من التخصص الدولي وتقسيم العمل وما لذلك من مزايا كثيرة معروفة، فأن النقل البحري يساعد على قيام التخصص الدولي وتقسيم العمل فالتجارة تقوم أساساً وفق المزايا النسبية، إذ تتخصص كل دولة في إنتاج السلع التي تتمتع بميزة نسبية في إنتاجها فتصدر الفائض من إنتاجها وتستورد احتياجاتها من الدول الأخرى، وبذلك تكون كل دولة سوقاً لمنتجاتها ومنتجات دول أخرى، ولكن بدون وجود وسائل للنقل تجد كل دولة نفسها مضطرة للاكتفاء الذاتي على ما تنتجه فقط، ولن يكون من مقدورها مبادلة الدول الأخرى بفائض إنتاجها واستيراد ما يلزمها من تلك المواد، وعلى ذلك فقد أدى التقدم في وسائل النقل وخاصة النقل البحري إلى انتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج يعتمد على الأقاليم المختلفة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سبق ذكره، ص 82.

<sup>2</sup> - محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سبق ذكره، ص 83.

### المبحث الثالث: واقع نشاط النقل البحري للبضائع في الجزائر.

يعتبر قطاع النقل البحري من أهم القطاعات الحيوية في الاقتصاد الوطني، حيث يعتبر النشاط الرئيسي للمبادلات التجارية وهو ضروري لتدعيم التنمية الاقتصادية.

#### المطلب الأول: النقل البحري للبضائع في الجزائر والموانئ التجارية.

يبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء تغطي حوالي 95 من المائة من المبادلات التجارية الخارجية، وهو دليل على أن الموانئ تمثل عاملا حيويا مهما في الاقتصاد الجزائري.

أولا : النقل البحري للبضائع في الجزائر.

مباشرة بعد الاستقلال كان من الضروري إنشاء شركة وطنية تختص في النقل البحري وكان ذلك في سنة 1963 حيث كانت تنشط في مجال نقل المسافرين والبضائع، وفي سنوات الثمانينات كان للجزائر أسطولاً من بين أهم الأساطيل في الدول النامية، حيث كانت مصنفة ضمن الخمسين دولة الرائدة في هذا المجال على المستوى العالمي، وقد كان الأسطول الذي يحمل العلم الوطني مكوناً من أكثر من 80 سفينة من مختلف الأنواع مستغلة باسم الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN، وبالإضافة إلى هذا الأسطول كانت CNAN تقوم باستئجار السفن *l'affrètement des navires* عند الحاجة<sup>1</sup>.

وفي بدايات الثمانينات تم إعادة تنظيم وتأسيس هذا القطاع وبقيت الدولة محتكرة له، وفي سنة 1982 تم فصل النقل الهيدروكربوني عن الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة وأُسند للشركة الوطنية للنقل البحري الهيدروكربوني، وتدعمت الدولة بشركة مختلطة تمثلت الشركة الجزائرية الليبية CALTRAM هذه الأخيرة تضمن خدمات النقل البحري في الجزائر بامتلاكها لأربع سفن خلال سنوات الثمانينات والتسعينات، وفي سنة 2004 تحولت الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة إلى مجمع بفروع داخل وخارج الوطن<sup>2</sup>.

عرفت الجزائر في السنوات الأخيرة ارتفاعاً في الطلب على خدمات النقل البحري من 19 مليون طن في سنة 2001 إلى 37 مليون طن في سنة 2011، هذا الارتفاع صاحبه انخفاض في العرض المحلي بسبب

<sup>1</sup> - نور الدين زعبيط، واقع المنظومة القانونية لقطاع النقل البحري للبضائع في الجزائر وآفاق تطويرها، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، 07-08 نوفمبر 2013.

<sup>2</sup> - Slimane Merzoug, la place de transport maritime dans le développement de la wilaya de Bejaia, mémoire en vue d'obtention du diplôme de magistère en science économique, option gestion de développement, université de Bejaia, 2005, p44 .

ضعف الأسطول الوطني كما أن متوسط سن هذه السفن يفوق 30 عاما هذا يعني أن الأسطول الجزائري وحداته أصبحت قديمة ومهترئة، ومساهمة السفن الوطنية باتت لا تتعدى 3% من إجمالي المبادلات الخارجية للجزائر<sup>1</sup>، هذه النقائص أضعفت دور الأسطول في تغطية التجارة الخارجية، كما أن قدم السفن زاد من تكاليف صيانتها وإصلاحها، وهو ما انعكس سلبا على الخدمات المينائية وإنتاجية الأسطول، فمثلا تصدير المواد الأولية عبر السفن الوطنية وعودتها فارغة ينتج عنه جملة من الخسائر بالإضافة إلى ذلك فان ملاك السفن الجزائريين ليس لديهم التأهيل الكافي في مجال النقل البحري، لذا عرفوا عدة عراقيل في تسيير النقل وأطره القانونية والإدارية والمالية، هذا كله أدى إلى عرقلة الصناعة البحرية في الجزائر<sup>2</sup>.

كل هذا أدى إلى احتكار نشاط النقل البحري من طرف الناقلين الأجانب وفرض أسعارهم ومنطقهم على المتعاملين الجزائريين الذين أصبحوا غير قادرين على مقاومة مصاريفهم الكبيرة، كما حصل نزيف في اليد العاملة في هذا القطاع فمثلا عدد عمال الشركة الوطنية للنقل البحري انتقل عدد عمالها من 3879 عام 1993 إلى 780 عام 2013 أي انخفاض قدره 81%، بالإضافة إلى الخطر الذي يشكله الاعتماد على الأساطيل الأجنبية في ضمان إمدادات البلاد.

وفي ظل احتكار الناقلين الأجانب لنشاط النقل البحري توجه المتعاملون المحليون إلى الأنشطة الملحقة به، وظهرت العديد من الوكالات البحرية، فبعض منها يمثل بشكل مباشر ناقلين أجانب وبعضها عبارة عن وكالات عمومية والبعض الآخر خاصة، وبالرغم من كثرة هذه الوكالات إلا أنها لم تساعد على التوصل إلى حل لمشكل النقل البحري باستعمال وسائل محلية نتيجة سعيها في كثير من الأحيان لخدمة الناقلين الأجانب والوكالات التي يمثلونها بعيدا عن خدمة التنمية وأهدافها<sup>3</sup>.

### ثانيا: الموانئ التجارية الجزائرية.

للجزائر قاعدة مينائية مختلطة موروثه من العهد الاستعماري وساحل يقدر بحوالي 1644 كلم و95% من تجارتها الخارجية تنقل عبر البحر، مما جعل عدد موانئها في تطور مستمر لمواكبة نمو تجارتها

<sup>1</sup> - نور الدين زعبيط، مرجع سبق ذكره .

<sup>2</sup> - Slimane Merzoug, ibid, p45.

<sup>3</sup> - نور الدين زعبيط ، مرجع سبق ذكره.

الخارجية، فانتقل عددها من 24 ميناء في سنة 1962 إلى 32 ميناء سنة 2000، ليصبح 49 ميناء في سنة 2012 موزعة كما يلي<sup>1</sup>:

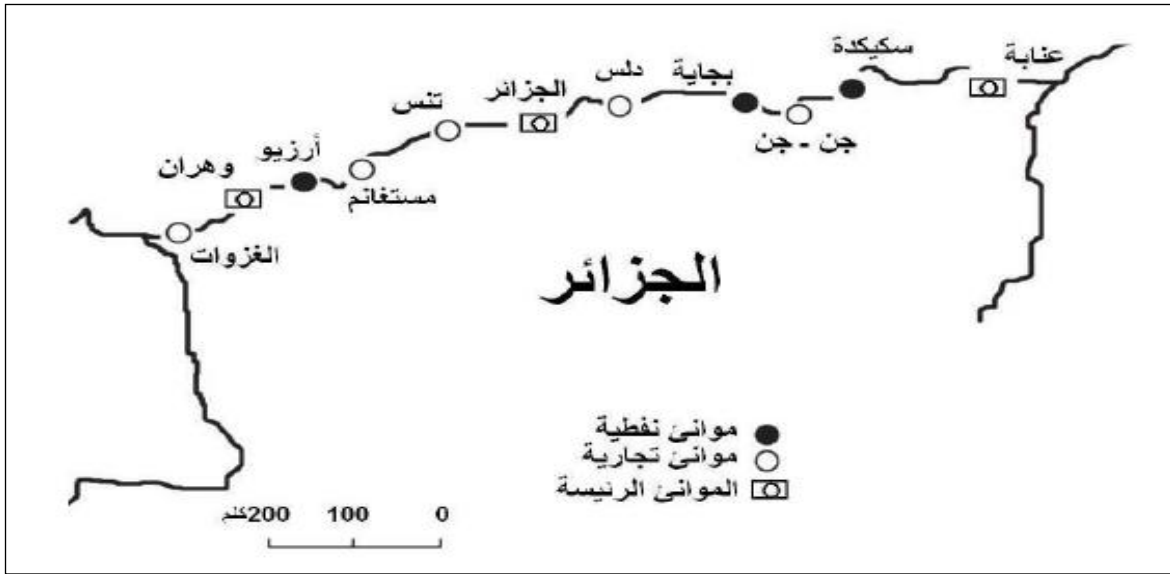
➤ 11 ميناء تجاريا؛

➤ 37 ميناء للصيد البحري؛

➤ ميناء واحد له طابع خاص (ميناء سيدي فرج التاريخي).

هذه الموانئ تنقسم الى: 11 ميناء تجاري، ثمانية موانئ مخصصة للبضائع العامة وهي ميناء الجزائر، وهران، عنابة، مستغانم، جن جن، تنس، الغزوات، دلس، وثلاث موانئ مختلطة تشمل البضائع العامة والمحروقات وهي ميناء سكيكدة، بجاية، أرزيو، كل الموانئ الجزائرية موجودة في المناطق حضارية ماعدا ميناء جن جن، هذا أدى لاختناق وعرقلة التنمية، والشكل رقم (1-2) يوضح أهم هذه الموانئ.

الشكل رقم (1-2): خريطة لأهم الموانئ التجارية الجزائرية.



المصدر: فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية-تحول صعب في تسييرها-مجلة اقتصاديات

شمال إفريقيا، 2009، العدد السابع، ص 167.

<sup>1</sup> - شريف بوقصبة، علي بوعبد الله، دور برامج التنمية 2001-2014 في تطوير قطاع النقل بالجزائر، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، يومي 07-08 نوفمبر 2013.

وعرفت الموانئ تنظيمات منذ الاستقلال ولم تعرف انقطاعا وفي العشرية الأولى من الاستقلال كانت هناك موانئ تسير نفسها كميناء الجزائر، وهران، عنابة وباقي الموانئ كان لها نظام التنازل منح من طرف الفرق التجارية الولائية<sup>1</sup>، ومنذ سنة 1971 أصبحت الموانئ تسير من طرف الديوان الوطني للموانئ (ONP) حتى سنة 1982 وبعدها تغير (ONP) إلى 10 مؤسسات مينائية وكان الهدف من ذلك لامركزية التسيير، وقانون 01/88 الخاص باستقلالية المؤسسات أعطى تغييرا في نظام المؤسسات المينائية التي أصبحت مؤسسات عمومية اقتصادية لها رأس مال.

إن إعادة هيكلة الموانئ لم تعط النتائج المتوقعة وهذا ما عرقل عملية التنمية وتمثلت هذه العراقيل في التكلفة وضعف الخدمات في إجمالي الموانئ الجزائرية ويمكن إيجاز هذه العراقيل فيما يلي:

- عدم تهيئة الموانئ والبنية التحتية لاستقبال سفن الحاويات وتخزين الحاويات؛
- عراقيل هيكلية مرتبطة بضيق الموانئ وعدم احتوائها للمواصفات العالمية لاستقبال السفن؛
- نقص تأهيل اليد العاملة وعدم احترام قواعد العمل؛
- نقص تجهيزات الموانئ والتسهيلات لتطوير الموانئ؛
- صعوبات في التنظيم العام للموانئ؛
- ضعف البنية التحتية للنقل البري مما يؤدي لمكوث الحاويات وقت أطول في الموانئ.

هذا وتساهم الموانئ في التنمية الاقتصادية كونها مصدر للدخل والعملات الأجنبية والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي، إلا أن مساهمتها تظل ضئيلة جدا إذا ما قارناها بغيرها من الدول المتقدمة<sup>2</sup>.

### 1. الموانئ الرئيسية<sup>3</sup>:

#### أ. ميناء الجزائر:

تقدر المساحة الإجمالية لميناء الجزائر بحوالي 28 هكتار منها 5 هكتارات مغطاة، كما يحتوي على 3 أحواض، تقدر مساحتها بـ 184 هكتار، وأرصفتها بمجموع طولها 8609م ويقدر عرض المدخل الشمالي بـ 176م بعمق 22م، أما المدخل الجنوبي فيقدر عرضه بـ 240م بعمق 16م، ويحتوي على

<sup>1</sup> - Slimane Merzoug, ibid , pp 45-46.

<sup>2</sup> - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزي رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، 2009، العدد السابع، ص167.

<sup>3</sup> - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 656.

منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية وصومعة للحبوب سعتها 30000 طن بالإضافة إلى حوضيين جافيين واحد من الحجم الكبير بطول 136م وعرضه 18,5م وعمقه 8م والثاني من الحجم الصغير بطول 74م وعرضه 15,5م وعمقه 5م، أما محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1998م فتمتد على حوالي 17هكتار بطاقة استيعاب تقدر بـ 6200 حاوية نمطية بجانب طريق السكة الحديدية مع إمكانية الولوج إلى الطريق السريع من الجهة الشرقية بالإضافة إلى أنه يحتوي على ماسح (سكا نير) للحاويات.

**ب. ميناء عنابه :**

تقدر مساحة الإجمالية للميناء حوالي 89هكتار منها 7هكتارات مغطاة، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها بـ 104هكتار ومجموع طول أرصفة 3445م ويقدر عرض المدخل الأمامي بـ 245م بعمق 13,5م، أما مدخل الحوض الكبير فيقدر عرضه 250م وعمقه 12,5م، ويقدر عرض الحوض الصغير بـ 183م وصومعة للحبوب سعتها 16000طن بالإضافة إلى محطة بحرية لنقل المسافرين استلمت عام 1997 تمتد على مساحة تقدر بحوالي 10 هكتارات، ويقع عند تقاطع الطرق الرئيسية فهو يربط شبكات الطرق السريعة وشبكة السكك الحديدية الوطنية، ويتصل بمنجم الحديد والصلب بالونزة عن طريق خط مكهرب للسكك الحديدية، ويبعد عن المطار الدولي رابح بيطاط بعنابة مسافة 11كلم.

**ت. ميناء وهران :**

يحتوي ميناء وهران على 7 أحواض مساحتها المائبة 120هكتار، ويبلغ عدد المراسي 33 مرسي بالإضافة إلى وجود 15مخزن ذات مساحة قدرها 26000م<sup>2</sup>، ومحطة للحاويات تقدر مساحتها بـ 110 م<sup>2</sup> بطاقة استيعاب مقدرة بـ 4200 حاوية، وتحتوي على صوامع للحبوب واحدة بسعة تقدر بـ 30 000 طن وأخرى بـ 10000طن وبالنسبة للقاطرات فيتوفر الميناء على قاطرتان بقوة 1500 و2000 حصان بخاري، كما توجد 3 زوارق قوة كل منها 45 حصان بخاري، أما بالنسبة لمحطة السكة الحديدية الخاصة بنقل الحبوب فبإمكانها استيعاب 3 قاطرات يوميا، ويبعد ميناء وهران عن مطار السانيا بوهان بحوالي 6كلم<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>- بروجي قورين، مرجع سبق ذكره، ص101.

2. الموانئ النفطية:

أ. ميناء أرزيو:

تقدر المساحة الإجمالية للميناء بحوالي 24 هكتار منها 1 هكتار مغطى، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها بـ 153 هكتار وأرصفة مجموعة طولها 1730 م، ويقدر عرض المدخل الوحيد للميناء بـ 400 م بعمق 20 م<sup>1</sup>، ويوجد بالميناء ثلاث مراسي للناقلات يمكنها استيعاب سفن تصل إلى 120000 طن ساكن، ويتوفر الميناء على سبع قاطرات تتراوح قدرتها بين 1500 حصان بخاري و2300 حصان بخاري، ويبعد ميناء أرزيو عن مطار السانيا بمسافة 40 كلم<sup>2</sup>.

ب. ميناء سكيكدة:

تقدر المساحة الإجمالية لميناء سكيكدة حوالي 51 هكتار، 17 هكتار منها مغطاة كما يحتوي على حوضين تقدر مساحتهما بـ 43,3 هكتار وأرصفة مجموع طولها 2220 م، ويقدر عرض مدخل الميناء بـ 120 م بعمق 15,5 م، و يحتوي على منشآت متخصصة، وصومعة للحبوب سعتها 20000 طن ومساحة تخزينية تقدر بـ 125150 م<sup>2</sup> للبضائع بمختلف أنواعها إضافة إلى ساحة تخزين لعدد 2400 حاوية مكافئة، ويتداول بالميناء ما يقارب 26 مليون طن سنويا وحوالي 70 ألف حاوية مكافئة<sup>3</sup>.

ت. ميناء بجاية:

تقدر المساحة الإجمالية لميناء بجاية بحوالي 44 هكتار منها 02 هكتار مغطاة، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها بـ 156 هكتار وأرصفة مجموع طولها 2200 م، ويقدر عرض المدخل الشمالي بـ 120 م بعمق 13 م، أما المدخل الجنوبي الشرقي فيقدر عرضه بـ 330 م وعمق 15 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية يقدر بـ 45000 مسافر /السنة، وصومعة للحبوب خاصة بالديوان الوطني لمهنيي الحبوب (OAIC) سعتها 30000 طن \* وصومعة أخرى للحبوب خاصة بسفيتال سعتها 120.000 طن<sup>4</sup>، وتتوفر على العديد من الرافعات بحمولات تصل

<sup>1</sup> - بروجي فورين، مرجع سابق، ص 102.

<sup>2</sup> - أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره ص 638.

<sup>3</sup> - عبد القادر فتحي لاشين، فريق من خبراء المنظمة، مرجع سبق ذكره، ص 336.

\* OAIC :Office Algérien Interprofessionnel de Céréales

<sup>4</sup> - بروجي فورين، مرجع سابق، ص 103.

<sup>2</sup> - أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص 643.

حتى 10طن، بالإضافة إلى 3 قاطرات واحدة بقوة 1500حصان بخاري واثنان بقوة 3000 حصان بخاري، ويبعد الميناء عن المطار بحوالي 6.4 كلم<sup>1</sup>

### 3. الموانئ التجارية الأخرى<sup>2</sup>:

#### أ. ميناء جن جن:

تقدر مساحته الإجمالية بحوالي 104هكتار منها 1هكتار مغطاة، ويحتوي على حوض واحد تقدر مساحته بـ 180هكتار وأرصفة مجموع طولها 1995م ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي بـ 560م بعمق 18,8 م، كما يحتوي على شبكة سكك حديدية طولها 23 كلم أما محطة الحاويات فتتمتد على حوالي 65هكتار بقدرة استيعاب تقدر بـ 6200 حاوية نمطية، كما يحتوي على سكاوير للحاويات.

#### ب. ميناء مستغانم:

تقدر مساحته الإجمالية بحوالي 68هكتار منها 2هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين تقدر مساحته أحدهما 14هكتار والآخر 16هكتار وأرصفة مجموع طولها 1995م ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي بـ 100م بعمق 12م، بالإضافة إلى توافره على منشآت متخصصة وصومعة للحبوب سعتها 30000 طن.

#### ت. ميناء الغزوات:

تقدر مساحته بحوالي 24هكتار منها واحد هكتار مغطاة، و3 أحواض تقدر مساحتها بـ 153 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1730م، ويقدر عرض المدخل الوحيد لهذا الميناء بـ 400م بعمق 20م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 1800طن ومحطة تفريغ النفايات سعتها 6000 م<sup>3</sup>.

#### ث. ميناء تنس:

تقدر المساحة الإجمالية لميناء تنس بحوالي 75هكتار وحوض واحد تقدر مساحته بـ 17هكتار وأرصفة مجموع طولها 4200م، ويقدر عرض المدخل الغربي للميناء بـ 180م بعمق 14م أما المدخل

<sup>3</sup>- بروجي قورين، مرجع سبق ذكره، ص ص 105-106

الشرقي فيقدر عرضه بـ 130م وعمق 12م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 5500طن.

بعد التعرف على الموانئ الجزائرية التي تعتبر حلقة الوصل بين التجارة الداخلية والخارجية وما تتوفر عليه أرصفة ومراكز للتخزين والشحن والتفريغ وإمكانيات مختلفة، اتضحت جليا مدى أهميتها في الاقتصاد الوطني كمصدر لجلب العملة الصعبة والتحكم في تكاليف خدمات النقل وزيادة إنتاجية الناقلات التي تعتبر مؤشرات للاستغلال الأمثل للإمكانيات المتوفرة في سبيل تحقيق الأهداف الاقتصادية، التجارية، السياسية والاجتماعية المسطرة ضمن البرامج والمشاريع المختلفة للتنمية.

فالميناء هو همزة وصل بين العناصر الاقتصادية الوطنية والعناصر الاقتصادية الأجنبية لتحقيق أهداف متنوعة، فهو يوفر مهام اقتصادية وتجارية متمثلة في عمليات العبور والتخزين والعمليات الجمركية والتأمين، بالإضافة إلى تحقيق فائض في الميزان التجاري واستثماره في عمليات التنمية من خلال عمليات التصدير والاستيراد وخلق مناصب عمل كما له مهام بحرية متمثلة في عمليات القطر، الإرشاد، تموين السفن وتوفير التجهيزات اللازمة للصيانة... الخ<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: الأسطول التجاري وحالته.

منذ القديم فان الذي يمتلك أسطولا فهذا دليل على القوة سواء بالنسبة للدول النامية أو المتقدمة فهو

وسيلة لتأكيد السيادة والحضور في الساحة البحرية والقوة السياسية، أما بالنسبة للدول النامية فهو يعبر عن السيادة الوطنية والاستقلالية الاقتصادية<sup>2</sup>.

فالجزائر تمتلك سواحل بطول 1644 كلم وموانئ هامة حيث قامت بتكثيف الجهود للحصول على أسطول بحري متنوع لتفادي اللجوء إلى عمليات الاستئجار لنقل البضائع والذي يعتبر في حقيقته تبعية مطلقة للخارج، لما له من إسراف كبير للأموال وتسرب للعملة الصعبة إلى الخارج، لذا كان لازما على الجزائر امتلاك أسطول وطني تجاري لتخفيف التبعية للخارج وبلوغ أهداف الاقتصاد الكلي المتمثلة في<sup>3</sup>:

- تأمين نقل المواد المستوردة باستخدام الأسطول التجاري الوطني؛
- زيادة العملة الصعبة عن طريق تقديم خدمات للنقل الدولي بواسطة الأسطول الوطني؛

<sup>1</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص ص 146-184.

<sup>2</sup> - Slimane Merzoug, Op.cit , p49.

<sup>3</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 147.

➤ الحضور في سوق النقل البحري الدولي والعمل على تخفيف معدل تأجير السفن وذلك في إطار المعاملات الثنائية بين الجزائر ومختلف الدول.

يعتبر الأسطول الوطني أسطولا قديما ومهتلكا حيث يبلغ متوسط العمر أكثر من 20 سنة، فهو بعيد عن المعدل العالمي الذي يقدر تقريبا بـ 13,9 سنة كما أنه بعيد عن المعايير الدولية، فهذا الأسطول مقرر أن يساهم في خدمات النقل بين الموانئ الوطنية والموانئ الدولية إلا أنه في الواقع لا يكفي لتغطية الحاجات الوطنية من خدمات النقل، مما يؤدي ذلك إلى استئجار السفن لضمان نقل الصادرات والواردات<sup>1</sup>.

إن قدم الأسطول البحري يعرضه للصيانة والإصلاح الدائم وهذا يكبد خسائر وتكاليف إضافية، وبالنظر أيضا إلى ضيقه وعدم وجود أماكن مخصصة للحاويات يصبح الأسطول أقل ربحية إذ أن السفن التي تحتوي على أماكن للحاويات تعادل 3 أو 4 سفن عادية وهذا يؤدي إلى زيادة القيمة المضافة، ونجد أن الأسطول الوطني لا يغطي التجارة الخارجية إلا بنسبة ضعيفة بسبب الانخفاض في عدد السفن ووجود منافسة في مجال النقل البحري<sup>2</sup>.

يتكون الأسطول البحري الوطني من أنواع مختلفة من السفن فنجد:

- سفن من نوع RO - RO "الدحرجة": يستخدم هذا النوع من السفن لنقل الحمولات الثقيلة كالسيارات والآلات، وعملية الشحن والتفريغ التي تتم بطريقة أفقية باستعمال الرافعات المتحركة<sup>3</sup>؛
- سفن الشحن العام: General Cargo تتميز هذه السفن بالحمولة الكبيرة وهي موجهة لنقل البضائع عبر الخطوط الطويلة، يتم شحنها وتفريغها بطريقة عمودية باستعمال رافعات ثابتة<sup>4</sup>؛
- سفن شحن بدون ترتيب vraguiers : تستعمل لنقل الحبوب بمختلف أنواعها وعملية الشحن والتفريغ تتم بطريقة تتفق ونوعية البضاعة<sup>5</sup>.

وما يمكن قوله أن الأسطول البحري يساهم بنسبة محتشمة في تغطية التجارة الخارجية وهو مهدد بالضياع ونقص الاستثمار، فالملاك الأجانب يطبقون معدل تكلفة مرتفع بسبب جلب سفن مجهزة برافعات

<sup>1</sup> - ربيعة حملاوي، مرجع سابق، ص 146.

<sup>2</sup> - Slimane Merzoug, Op.cit, p50.

<sup>3</sup> - عمران قارون، تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية حالة الشركة الوطنية للنقل البحري مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع تخطيط، 1997، ص 62.

<sup>4</sup> - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 153.

<sup>5</sup> - ربيعة حملاوي، مرجع سابق، ص 153.

للقيام بعمليات الشحن والتفريغ، بالإضافة إلى أن الهياكل المينائية غير مكيفة مع التطورات الحالية في مجال النقل البحري والتي تدور حول الخدمات متعددة الوسائط، وهو ما يتطلب إعادة تجديد الأسطول وتكثيف الموانئ وزيادة الاستثمارات في هذا المجال<sup>1</sup>.

### المطلب الثالث: الشراكة الجزائرية في قطاع النقل البحري للبضائع.

عرفت الجزائر خلال العشرية الأخيرة زيادة وتيرة المشاريع والانجازات المتعلقة بقطاع البنى التحتية، فمشروع الطريق السيار انتهى، وأصبح الحديث اليوم عن كيفية ربط هذا الطريق بمختلف الموانئ البحرية، عبر انجاز طرق سريعة مختزقة للمدن الواقعة في أقاليم هذه الموانئ، بالإضافة إلى ذلك يوجد مشروع قيد الانجاز يخص توسيع شبكة السكك الحديدية، وعصرنة العديد منها، وفي إطار تحرير خدمات النقل البحري، وجب على السلطات العمومية التركيز على الأنشطة الرئيسية التي تم تصنيفها حسب جولة الاورغواي إلى ثلاثة أنشطة رئيسية هي<sup>2</sup>:

- الملاحة الدولية: وتشمل النقل بين الدول للمسافرين والبضائع، ولا يأخذ بعين الاعتبار النقل عبر الساحل بين موانئ محلية لنفس الدولة؛
- الخدمات المساعدة: وهي تلك الخدمات المرتبطة بحركة البضاعة من ميناء التصدير إلى ميناء الوصول، وما اشتمل ذلك من تخزين في مستودعات الانتظار، وإجراءات التخليص الجمركي، وسطاء النقل، وجميع الخدمات المرتبطة بمحطات الحاويات؛
- خدمات الموانئ: وتشمل الخدمات المرتبطة بالمساعدة على الملاحة وهي الإرشاد، القاطرات، وربط السفن، وتلك الخدمات المقدمة للسفينة أثناء تواجدها بالميناء، كالتزود بالوقود، المياه، والتموينات اللازمة لطاقم السفينة، وفي الحالات الاستثنائية يتم تقديم المساعدات التقنية اللازمة لإصلاح الأعطاب الطارئة.

<sup>1</sup> - Slimane Merzoug, Op.cit, p62.

<sup>2</sup> - عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2006، ص 81.

أولاً: فتح محطات الحاويات أمام الشراكة الدولية.

من أجل كسب منافسة أكثر فاعلية وبمعايير عالمية، عرضت السلطات الجزائرية ثلاثة موانئ للشراكة الأجنبية، يتميز كل منها بخصائص تجعله قادراً على جذب رأس المال الأجنبي، والخبرة اللازمة لتسيير محطات الحاويات.

### 1. الشراكة السنغافورية<sup>1</sup>:

تم تكوين مجموعة بورتك Portek، سنة 1998، وهي تقوم بإدارة أربعة محطات للحاويات، في كل من أندونيسا، مالطا، الغابون، وبجاية، وتعمل هذه الشركة على تجهيز المحطة بأجهزة السكانيين، واستخدام الإعلام الآلي في جميع نشاطات إدارة المحطة، وفي سنة 2005 وعلى أساس اتفاقية امتياز بين مؤسسة ميناء بجاية والمتعامل السنغافوري ( Protek International ) لمدة 20 سنة تم إنشاء مشروع مشترك بعنوان نهائي حاويات بجاية المتوسطي، الذي تعود ملكيته لمؤسسة ميناء بجاية بنسبة 51% وبنسبة 49% للمتعامل السنغافوري.

النشاط الرئيسي للمتعامل السنغافوري هو تسيير واستغلال نهائي الحاويات حيث تجهيز المحطة بمعدات عالية الأداء لتقديم للخدمات ذات جودة وكفاءة، فقد سعت هذه المعدات الحديثة بزيادة حركة الحاويات وساهمت هذه الشراكة في رفع إنتاجية مناولة الحاويات إلى 20 و 25 حاوية في الساعة مقابل 8 إلى 10 حاوية مكافئة في الساعة بالنسبة للموانئ الجزائرية الأخرى.

فقد سمح هذا المشروع المشترك باندماج ميناء بجاية في سنة 2009 ضمن سلسلة النقل متعدد الوسائط من خلال استغلال خدمة نقل الحاويات بالسكك الحديدية بين الميناء والموانئ الجافة كالميناء الجاف بيرج بوعريريج، كما دخل ميناء بجاية في تنافسية مباشرة مع ميناء الجزائر العاصمة فيما يتعلق بحركة البضائع منتقلاً بذلك من المركز الرابع إلى المركز الثاني على المستوى الوطني.

### 2. الشراكة الإماراتية<sup>2</sup>:

أصبحت مجموعة موانئ دبي العالمية، شركة عالمية تدير 49 محطة حاويات في 27 بلد، وقامت هذه المجموعة بإمضاء عقدي امتياز مع كل من ميناء الجزائر، وميناء جن جن، يمتد على 30 سنة،

<sup>1</sup> -Fatima-Zohra Mohamed-Chérif et César Ducruet, « Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens », L'Espace Politique [En ligne], 16 | 2012-1, mis en ligne le 21 mars 2012, Consulté le 07 août 2013. URL : <http://espacepolitique.revues.org/2294>.

<sup>2</sup> - Fatima-Zohra Mohamed-Chérif, op, cit.

حيث تتولى عصرنة محطة الحاويات بالعاصمة من أجل الرفع في كفاءة تداول الحاويات، ومقابل ذلك تتولى السلطات الجزائرية توسيع مساحة الميناء من 12 هكتار إلى 18 هكتار.

هذه المجموعة الإماراتية استثمرت في البداية 100 مليون يورو على مدى خمس سنوات لتحديث محطة الحاويات في ميناء الجزائر العاصمة وزيادة قدرتها إلى 500000 حاوية نمطية في عام 2012، والقدرة التي بلغت حاليا هي 800000 حاوية نمطية وتضم المجموعة أيضا شراء رافعات الحاويات لميناء الجزائر العاصمة وينبغي لهذه الاستثمارات، أن تساهم في زيادة عمليات الشحن والتفريغ وتقليل وقت مكوث السفن بالميناء، أنشأت رسميا هذه الشراكة في 15 فيفري 2009 بمشروع مشترك بين الشريك الإماراتي ومؤسسة ميناء الجزائر.

منذ انطلاق هذه الشراكة لم يعرف ميناء الجزائر اي تغييرات جذرية، فالشريك الإماراتي مازال ينتظر شريكه الجزائري ليتم بناء مباني حماية الميناء وتوسيع الأرصفة وساحات التخزين بالإضافة إلى ربط الميناء بالطريق شرق غرب ليصبح أكثر جاذبية لأصحاب السفن، وكان من المقرر تجهيز نهائي الحاويات بأربع رافعات جسرية خلال سنة 2010 والتي من شأنها تعيد تنظيم العمل ولكن تأخر أشغال توسيع الأرصفة حال دون ذلك، للإشارة فان الأشغال بدأت بها أوت 2012 لمدة 18 شهر، لم تستكمل بعد هذا وبقيت المحطة من دون تجهيز.

أما فيما يخص ميناء جن جن، استفاد المتعامل الإماراتي موانئ دبي العالمية من اتفاقية امتياز مع المؤسسة المينائية لجن جن لمدة 30 سنة، وذلك من أجل تسيير نهائي الحاويات على مساحة 78 هكتار بعد انتهاء أشغال بناءه وتوسيع مباني حماية الميناء وتوسيع الأرصفة ومن المخطط له أن تبلغ حركة الحاويات به 2 مليون حاوية مكافئة في السنة وخلق حوالي 1500 منصب عمل.

من خلال الشراكة مع موانئ دبي العالمية سيتم تحويل ميناء " جن جن " إلى قطب اقتصادي وفضاء متوسطي وقاري من خلال المشاريع الضخمة في المجال الصناعي التي انطلقت في المنطقة، فاستخدم ميناء جن جن كدافع لتطوير الموانئ وأداة لتهيئة الإقليم، وتهدف المجموعة من خلال هذا المشروع إلى جعل الميناء يتميز بغاطس عميق، غير أن ذلك سيواجه بمنافسة شديدة من قبل ميناء طنجة في المغرب، والنفيضة في تونس، وفي مقابل هذه الأهداف المتفائلة، ينتظر الشريك الإماراتي من السلطات الجزائرية انجاز كاسر للأمواج، بالإضافة إلى مراكز التخزين، في انتظار ربطه بالطريق السيار، مما سيجعله أكثر جاذبية لأصحاب السفن والبضاعة سواء على المستوى المحلي، أو تجارة دول الساحل الإفريقي.

ثانيا :فتح خطوط ملاحية أكثر إنتاجية.

في إطار الاتحاد من أجل المتوسط، تبذل جهود كبيرة من طرف البلدان الأعضاء لتجسيد أهداف التكامل الإقليمي، وتلعب الدول الأوربية الكبرى في الضفة الشمالية للحوض المتوسط دورا رائدا في تنمية العلاقات الثنائية بين الدول الأعضاء، حيث يركز ذلك في شقه البحري، على ربط الموانئ بخطوط سريعة للملاحة البحرية " Auto routes Maritimes " تضمن الانسياب الجيد للبضاعة، ووصولها إلى وجهتها النهائية في رحلة أقصر وتكاليف أقل، وفي خطوات أولى قامت المغرب بإنشاء ميناء جديد بطنجة، سمح لها بفتح أول طريق سيار بحري بين برشلونة وطنجة<sup>1</sup>.

ومن الناحية التاريخية، تمكنت الموانئ الجزائرية على العموم في كسب ثقة المتعاملين الأجانب، وأصحاب السفن عن طريق خلق خطوط ملاحية منتظمة تربطها بالضفة الشمالية للحوض المتوسط، وقد احتل ميناء العاصمة المرتبة الأولى مقارنة بموانئ تونس والمغرب، حيث تتعامل الموانئ الجزائرية بصفة عامة مع الموانئ الفرنسية والاسبانية ( مارسيليا، فالنسيا، برشلونة)، وتأتي بعدها الموانئ المطلة على المحيط الأطلسي، ثم الموانئ الايطالية بعد ذلك.

وعليه يمكن للساحل الجزائري أن يضمن مكانته إذا ما استجاب للتطورات التكنولوجية المصاحبة لصناعة النقل البحري، والاستفادة من العديد من الصفقات التي أصبحت فيها المنافسة شديدة بين الجزائر والدول في الضفة الجنوبية للمتوسط، ومن بين الأمثلة الناجحة في هذا المجال هو تلك الخدمات متعددة الوسائط التي تقدمها الشركة الفرنسية للنقل البحري " CMA " \* إنطلاقا من موانئ شمال أوربا في كل من أنتورب ببلجيك، ولوهافر بفرنسا، باستخدام خطوط سكك الحديد مرورا بميناء مارسيليا كقاعدة بحرية يتم من خلالها نقل مختلف الحاويات باتجاه الميناء الجاف برويبة، مرورا بميناء العاصمة كقاعدة وصول بحرية، حيث استطاع خط السير هذا من تخفيض زمن الرحلة بين كل من ميناء انتورب والعاصمة ليصبح 6 أيام بدلا من 15 يوم بإتباع خط السير التقليدي في الموانئ الكبرى بالبحر المتوسط<sup>2</sup>، ومستقبلا يمكن التفكير في خطوط متعددة الوسائط أكثر إنتاجية تربط مختلف المناطق الداخلية للجزائر مع أهم الموانئ الأوربية، وعلى سبيل المثال تفعيل نشاط الميناء الجاف لبرج بوغريريج لخدمة حركة الملاحة بميناء بجاية.

<sup>1</sup> -Mohamed-Chérif Fatima- Zohra, L'économie maritime algérienne et Euro-méditerranéen, La Revue Maritime , n ° 483, novembre, 2008, p 60.

\* - CMA : Compagnie maritime d'affrètement

<sup>2</sup> - Mohamed-Chérif Fatima- Zohra, op cit, p 61.

## خلاصة:

بعد التعرض لمفهوم التنمية بأبعادها ونظرياتها ودعائمها ظهرت بوضوح معالم الاحتياج المتنامي لقطاع النقل بأنواعه ولا سيما قطاع النقل البحري، فلم يعد نشاطه يقتصر فقط على تلك المفاهيم الضيقة كنقل الأشخاص والبضائع فحسب، بل أصبح مجاله أوسع من ذلك بكثير ليشمل كل ما يتعلق بالتنمية من خلال المساهمة في تحسين ميزان المدفوعات، وتوسيع الأسواق بالبحث عن المنافذ المختلفة لتصريف المنتجات، وكذا تقسيم العمل الدولي وخلق مناصب الشغل وغيرها من المجالات التي تهدف بشكل عام إلى خلق الثروة وزيادة الدخل الإجمالي وزيادة مستوى الرفاهية لدى الأمم والأفراد.

وأمام هذه التطورات الجديدة لقطاع النقل البحري، أصبحت الدول بأنواعها المتقدمة منها والنامية على وجه الخصوص، أمام حتمية امتلاكها لأساطيل بحرية وطنية تستجيب لمعايير الحداثة والتكنولوجيا لتوظيفها في تأمين حركة تجارتها بشكل يوفر لها أكبر اقتصاد ممكن للتكاليف، وتوجيهها إلى تأدية بعض الخدمات لفائدة الغير بهدف خلق التدفقات المالية من العملة الصعبة واستثمارها لخدمة الأهداف المسطرة ضمن برامج التنمية.

الجزائر ووعيا منها بمدى الأهمية التي صار يكتسبها قطاع النقل البحري، سعت منذ الاستقلال إلى الاستثمار في هذا المجال من خلال تأسيسها لشركات النقل وتطوير البنى التحتية اللازمة لهذا النوع من الأنشطة، وكذا إبرام العديد من الشراكات مع الأجانب، غير أن هذه الإجراءات كلها مازالت تتسم بنوع من الضعف والهشاشة في ظل المنافسة العالمية الجارفة.

**تمهيد:**

تمتلك الجزائر سواحل بطول 1644 كلم (وفقا للتقرير الرسمي الأخير لمحافظة السواحل الجزائرية) وموانئ متعددة، وأسطولها التجاري يعتبر قديما ومهتلكا ويساهم بنسبة محتشمة في النقل البحري للبضائع لذا أصبح من الضروري تطوير هذا النشاط، ولذلك تم تأسيس الشركة الوطنية للنقل البحري SNTM/CNAN لكي تعمل على تحقيق الأهداف العامة للدولة، وفي سنة 2004 أصبحت الشركة مجمع بفروع ألا وهي الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN GROUP ومن هذا المنطلق ستكون دراسة حالتها حول الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN GROUP وذلك من سنة 2004 سنة تأسيسها إلى سنة 2013، وعليه سوف نتناول في هذا الفصل دراسة حالة الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة وذلك بالتطرق إلى المباحث التالية:

**المبحث الأول: لمحة عن الشركة الوطنية للنقل البحري.**

**المبحث الثاني: التحليل الإحصائي للنشاط التجاري للبضائع خلال الفترة 2004-2013.**

**المبحث الثالث: تقييم دور نشاط الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN GROUP.**

### المبحث الأول: لمحة عن الشركة الوطنية للنقل البحري.

من الضروري تطوير النقل البحري للبضائع من وإلى الدول الأجنبية، وتقليل تكاليف استئجار السفن التي تؤدي إلى خروج العملة الصعبة، هذا لا يكون إلا بامتلاك أسطول وطني تجاري لتقليل التبعية ففي هذا الإطار تم إنشاء الشركة الوطنية للنقل البحري.

### المطلب الأول: تقديم الشركة الوطنية للنقل البحري.

أنشئت الشركة الوطنية للنقل البحري SNTM/CNAN بموجب المرسوم رقم 489-63 والمؤرخ في 31-12-1963 كأول شركة بحرية جزائرية، وكانت تقوم آنذاك بالنقل البحري البحت إلا انه بعد ذلك تم تكليفها بنشاطات أخرى كمنشآت العبور، الإرشاد والقطر، إصلاح وكراء السفن إضافة إلى نقل البضائع، المحروقات والمسافرين<sup>1</sup>.

أول باخرة امتلكتها الشركة هي باخرة " ابن خلدون " من نوع ناقلات البترول، تبلغ حمولتها 3740 طن تم اقتناؤها سنة 1963 ومن ثم تم اقتناء سفن عديدة من بينها " ابن سينا " و " طارق بن زياد ". أجريت على الشركة عدة تغييرات هيكلية، لكن بقيت الدولة محتكرة هذا النشاط والقانون 76 / 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1973 الخاص بالقانون البحري يؤكد احتكار الدولة لجميع نشاطات النقل البحري هذه التغييرات تهدف إلى تحقيق الشفافية في التسيير والتحكم الأفضل في التكاليف وذلك من خلال نقل الوظائف المختلفة إلى مؤسسات متخصصة أو وكالات أنشئت من أجل ذلك<sup>2</sup>.

وفي أبريل 1982 ومع تطبيق المرسوم رقم 282-80 الصادر في 04-10-1980 تمت إعادة هيكلة المؤسسة من خلال سحب بعض النشاطات المتعلقة بـ:

- النشاطات الخاصة بالسحب التي تم تحويلها إلى المؤسسات المينائية الحديثة النشأة؛
  - نقل البترول والميثان الذي حول إلى المؤسسة الوطنية الجديدة " SNTM- HYPROC "
- وهي المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمحروقات والمواد الكيماوية.

<sup>1</sup> - أمال خليفي، مرجع سبق ذكره، ص130.

<sup>2</sup> -Merzoug Slimane, Op.cit., p44.

وفي 14 جويلية 1987م كانت هناك إعادة هيكلة عميقة عرفت تخفيض صلاحيات SNTM/CNAN من خلال تجميد صلاحياتها في تسيير بعض النشاطات لصالح مؤسسات وطنية أخرى تتمثل في<sup>1</sup>:

- ENTMV: المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين، والتي تتكفل بنقل المسافرين؛
- ENCATM: المؤسسة الوطنية للخدمات الملحقة بالنقل البحري؛
- ERENAV: مؤسسة تصليح السفن.

في جانفي 2004 قامت السلطات العمومية بفتح رأسمال الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة Cnan "Compagnie National Algérien de Navigation"، للاستثمار الأجنبي وتأسست Cnan Group برأسمال قدر بـ 8 مليار دينار ولها فروع داخل وخارج الوطن، هذه الشركة احتكرت نشاط النقل البحري وامتد نشاطها الى تغطية خدمات أخرى كالشحن والتفريغ والقطر، ومن هذا المنطلق وبما أن فترة دراسة الحالة بدأت في سنة 2004 التي توافقت سنة تأسيس Cnan Group أردنا أن يكون الإطار المكاني لدراسة الحالة موضوعه الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة التي باشرت نشاطها سنة 2004.

### المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN GROUP<sup>2</sup>.

وضعت الشركة تنظيما هيكليا للتحكم في الوسائل المادية، المالية والبشرية لتحقيق المبادلات التجارية.

**أولا: تعريف الهيكل التنظيمي.**

هو عبارة عن مخطط يرسم بصورة تقريبية العلاقات السلمية والوظيفية التي تربط بين مختلف المصالح وممثليها وفقا للبرامج والمناهج المعمول بها داخل الشركة.

**ثانيا: أهمية الهيكل التنظيمي:** تكمن أهمية الهيكل التنظيمي فيما يلي:

1. **بالنسبة للموظفين:** يسمح الهيكل التنظيمي بتحديد صلاحيات كل فرد داخل المؤسسة، كما يساعد على تطوير وتحسين ظروف العمل باعتباره "وسيلة الاتصال الداخلي".
2. **بالنسبة للمدراء:** يمكن أن يعتبر وسيلة للتحليل.
3. **بالنسبة للمستعملين:** يقدم الهيكل التنظيمي البيانات المتعلقة بمختلف المصالح والعمال في المؤسسة فهو بذلك "وسيلة للاتصال الخارجي".

والشكل الآتي يوضح الهيكل التنظيمي للشركة CNAN/GROUP:

<sup>1</sup> - أمال خليفي، مرجع سبق ذكره، ص131.

<sup>2</sup> - cnan group, organisation de cnan group, document interne de la compagnie nationale algérienne de navigation, 2013, p3.



## ثانيا: تنظيم الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN GROUP

يتمثل تنظيم الشركة فيما يلي<sup>1</sup>:

### 1. الإدارة العامة ومهامها

تتمثل مهام الإدارة العامة فيما يلي:

➤ تحديد التوجهات الإستراتيجية الخاصة بالمؤسسة وفقا لمتطلبات الفاعلين الاجتماعيين وانجاز

المخططات الإستراتيجية على المدى الطويل؛

➤ الحفاظ على ممتلكات المؤسسة والسهر على توسيع وزيادة حجم نشاطها؛

➤ توفير الظروف المناسبة لمستعملي خدمة النقل البحري وجعلها أكثر تنافسية.

### 2. مديرية المالية والمحاسبة ومخاطر التسيير

ترتبط ارتباطا سلميا ووظيفيا مباشرة بالرئيس المدير العام للشركة وتمثل حلقة مهمة في الهيكل التنظيمي

للمؤسسة وتتحصر مهامها في الشؤون ذات الصلة بالجانب المالي، دورها يظهر في نطاقين مختلفين

الأول داخلي ويتعلق بالتنسيق المحاسبي بين مختلف الوحدات والمصالح الخاصة بالمؤسسة، أما الثاني

فهو خارجي ويخص الإدارة الضريبية وشبه ضريبية، البنوك والمؤسسات المالية، ومن أهم مهامها نذكر ما

يلي:

➤ توفير الموارد المالية الضرورية لنشاط المؤسسة وتطوير حجم معاملاتها؛

➤ تسيير التدفقات المالية ومتابعة الخزينة وحسابات الحقوق؛

➤ تجميع الحسابات الخاصة بمختلف الوحدات التابعة للشركة الأم؛

➤ متابعة وتسوية الوضعية المالية للمؤسسة تجاه الإدارة الضريبية؛

➤ التنبؤ بالمخاطر المحتملة واتخاذ التدابير والإجراءات الاحترازية؛

➤ الاستغلال الأمثل للمتاحات المالية وفق التوجهات الإستراتيجية للمؤسسة؛

➤ إعداد الميزانية ومختلف الوثائق المحاسبية واستعمال التحليل المالي لتحديد الوضعية المالية

للمؤسسة.

<sup>1</sup> - cnan group, organisation de cnan group, ibid., p-p 5-12.

### 3. مديرية التطوير

يقوم بهذه المهمة المكلف بملف التطوير في المؤسسة الذي يخضع مباشرة للسلطة السلمية للرئيس المدير العام، ويشترط هذا المنصب التمتع بصفات خاصة كالدراية المطلقة بمجال النقل البحري والنظرة الإستراتيجية لمستقبل الشركة، والانفتاح على ثقافة الاختراع الذي من شأنه تطوير وتحسين مستوى الأداء في المؤسسة، ومن أهم الوظائف التي يؤمنها هذا المنصب نذكر ما يلي :

- تحليل دراسة السوق خاصة ما يتعلق بالمسائل المستحدثة في المؤسسة من عوامل إنتاج وتجهيزات وغيرها والتي من شأنها خلق آفاق لتطوير نشاط المؤسسة في المستقبل؛
- تشكيل وتكوين لجان عمل على الصعيد الداخلي للمؤسسة للاهتمام بالموهب والأفكار ومن ثم تشجيع ثقافة الاختراع والابتكار؛
- تمثيل المؤسسة أحسن تمثيل أمام الشركاء الاقتصاديين من خلال التنسيق المستمر بين مختلف المديريات والقطاعات إقليمياً ودولياً وهذا دوماً في إطار التطلع إلى مستوى أفضل للخدمات وتوسيع حجم التعاملات.

### 4. مديرية التسويق: من بين مهامها مايلي:

- رسم السياسات التجارية للمؤسسة واقتراحها على الإدارة العامة؛
- تحديد التوجهات الإستراتيجية والأهداف المسطرة وكذا الوسائل اللازمة لنشاط المؤسسة بعد إعداد دراسة تحليلية وتقييمية للوضعية العامة السائدة في السوق.

### 5. مديرية الشؤون القضائية: تتمثل مهامها فيما يلي:

- تحرير مختلف العقود والاتفاقيات المنشئة لالتزامات المؤسسة والسهر على مدى مطابقتها للقوانين والتشريعات سارية المفعول؛
- الدفاع عن مصالح المؤسسة أمام الجهات القضائية المحلية و الدولية؛
- تقديم الشروحات والتوضيحات القانونية اللازمة لمختلف مستعملي المؤسسة والعمل على احترام حقوقهم؛
- تمثيل المؤسسة أمام الجهات القضائية المختصة؛
- السهر على توزيع وتطبيق النصوص القانونية الخاصة بمختلف مصالح المؤسسة؛
- تسيير مختلف الشؤون والملفات القضائية والمنازعات مع كافة الشركاء الاجتماعيين؛

➤ تحيين النصوص القانونية الخاصة بنشاط المؤسسة وفق التشريع المعمول به والعمل على تقادي تعارضها مع القوانين خاصة ما تعلق بالاتفاقيات الدولية المسيرة لنشاط النقل البحري.

#### 6. مديرية المنازعات: تتمثل مهامها فيما يلي:

➤ تسيير الخلافات الفردية والجماعية بين العمال والجهاز الإداري للمؤسسة؛  
 ➤ تمثيل المؤسسة أمام الهيئات الخارجية كمفتشية العمل، المحكمة، سلك المحاماة... وغيرها؛  
 ➤ مساعدة المديرية المكلفة بالشؤون القضائية والقانونية للمؤسسة وذلك من خلال اقتراح الحلول والتوضيحات الهادفة الى تحسين مستوى العلاقات بين العمال من أجل زيادة فاعليتهم.

#### 7. مديرية المراجعة الداخلية

تقتضي هذه الوظيفة فضلا عن مستوى التأهيل في الشؤون المحاسبية التقنية، المالية والقانونية لشخص المراجع صفات خاصة كدقة الملاحظة، التحليل، الاستنتاج، روح المبادرة والفضول، ويقوم بهذه المهمة شخص موضوع تحت السلطة السلمية والوظيفية المباشرة للرئيس المدير العام حيث يقوم بجملته من الوظائف نذكر أهمها فيما يلي:

➤ إعداد التقارير المفصلة انطلاقا من تشخيص وضعية التسيير داخل المصالح ومدى مطابقتها للقوانين المسطرة من طرف الإدارة العامة لبلوغ الأهداف المرجوة؛  
 ➤ تشخيص نقاط القوة والضعف وتقديم الاقتراحات والتوصيات للإدارة العامة بهدف تحسين مستوى الأداء في عمليات نقل البضائع؛  
 ➤ إعداد وتنفيذ البرنامج السنوي لمهمة المراجعة، والقيام بعمليات المراجعة الاستثنائية عند كل طلب من الإدارة العامة.

#### 8. مديرية الاتصال: تعتبر بمثابة حلقة التقاء المؤسسة بمحيطها سواء الداخلي أو الخارجي ويهدف إلى:

➤ تسهيل التواصل بين المؤسسة ومحيطها من خلال توفير الوسائل والإمكانيات والبرامج اللازمة لذلك، وخلق فضاءات للحوار بين مختلف الأطراف الفاعلة في عملية النقل البحري؛  
 ➤ استعمال الاتصال كوسيلة لتطوير النشاط التجاري وتحسين ظروف العمل داخل المؤسسة وكذلك تسيير بعض الأزمات محتملة الحدوث؛  
 ➤ تنمية الروح الجماعية وغرس ثقافة الانتماء إلى المجموعة الذي ينعكس ايجابيا على مردودية الشركة.

9. مديرية الإدارة العامة والموارد البشرية: تضم هذه المديرية ثلاث مديريات فرعية هي:

- نيابة المديرية المكلفة بالشؤون الإدارية؛
- نيابة المديرية المكلفة بالوسائل العامة؛
- نيابة المديرية المكلفة بالتكوين.

تضمن هذه المديريات للإدارة العامة عدة مهام ومسؤوليات نذكر أهمها فيما يلي :

➤ إعداد الاستراتيجيات الهادفة الى تطوير وتحسين مستوى الموارد البشرية والسهر على حسن تنفيذها؛

➤ الحفاظ على ممتلكات الشركة وحمايتها من خلال القيام بعمليات الجرد والمراقبة؛

➤ توفير الوسائل التقنية واللوجيستية اللازمة لنشاط مختلف المصالح المكونة للمؤسسة؛

➤ تنظيم الدورات التكوينية لفائدة المستخدمين لزيادة كفاءتهم وتحديد احتياجات التكوين؛

➤ معالجة الالتزامات الناشئة على عاتق المؤسسة في كل من ميزانيته التشغيل والتجهيز؛

➤ إرساء القوانين الخاصة التي تنظم العمال طيلة مسارهم المهني والسهر على مدى مطابقتها للتشريعات المنصوص عليها في قانون العمل.

10. مديرية المستخدمين: من بين مهامها مايلي:

➤ السهر على تنفيذ السياسات المسطرة من طرف الإدارة العامة فيما يخص تسيير الموارد البشرية؛

➤ العناية بملفات مستخدمي الشركة لاسيما المواضيع المتعلقة بالأجور، الترقية، المنح،

الاقتطاعات، التقاعد وغيرها، والإعلان عن مسابقات التشغيل وذلك بعد تحديد المناصب

الشاغرة واحتياجات الشركة من الموارد البشرية؛

➤ التنسيق مع مختلف الهيئات والتنظيمات ( مفتشية العمل، الضمان الاجتماعي، صندوق

التقاعد...) فيما يخص القضايا المتعلقة بملفات المستخدمين حتى تكون عملية تسيير الموارد

البشرية خاضعة للتشريعات والنصوص القانونية المعمول بها.

11. مديرية الوسائل العامة

تخضع للوصايا المباشرة للإدارة العامة وتقوم هذه المديرية باقتناء الوسائل والتجهيزات لتأمين نشاط النقل

البحري، يشرف عليها شخص يتمتع بمستوى جامعي في الشؤون الاقتصادية والتسيير كما يتمتع بصفات

خاصة كالقدرة على التفاوض، المعرفة بالأسعار السائدة في السوق حتى يتسنى له القيام باقتناء هذه اللوازم وتحقيق أكبر اقتصاد ممكن من حيث الكلفة، الزمن وغيرها ومن أهم المهام التي يضمنها هذا المنصب نذكر ما يلي:

- التنسيق مع مختلف المصالح المكونة للمؤسسة لتحديد الكميات والنوعيات الواجب اقتناؤها من المواد والتجهيزات اللازمة لنشاط الشركة؛
- اختيار واقتناء الممونين الذين يضمنون تغطية الطلبات بصفة مهنية واحترافية؛
- ترميم وصيانة الممتلكات المنقولة وغير المنقولة التي تمتلكها الشركة وجعلها دوما في حالة استعداد تام للقيام بخدمة النقل البحري.

### المطلب الثالث: فروع الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة وحالتها.

تضم Cnan Group الفروع التالية:

أولا : فروع الشركة داخل الوطن

**1. NASHCO:** وهي الشركة الوطنية للتسويق البحري NATIONAL SHIPPING COMPANY تدعى اختصارا " NASHCO " وهي شركة عمومية أنشئت في 31-12-1991 من طرف شركتين وطنيتين GEMA المؤسسة الوطنية للخدمات البحرية و CNAN/ SNTM وكل منها يحوز 40 % و 60 % على التوالي حصة الشركة، وفي سنة 1996 قررت CNAN/ SNTM شراء حصص GEMA وتم إقرار زيادة رأس مال الشركة إلى 6 000 000 دج وذلك في سنة 1997م وفي سنة 2008 أصبح رأس مالها الاجتماعي 326 260 000 دج<sup>1</sup>.

تقوم " NASHCO " بتسجيل خطوط السفن الوطنية والأجنبية بالإضافة إلى تزويد العملاء بخدمات عالية، كما تقوم بعدة أنشطة مرافقة لخدمة النقل البحري نذكرها فيما يلي<sup>2</sup>:

- تسجيل تكاليف النقل في كل الاتجاهات وتقديم الإرشادات بالنسبة للنقل متعدد الوسائط؛
- تزويد السفن بالوقود والمؤونة؛
- تخزين وغسل وتصليح السفن؛

<sup>1</sup> - national shipping company, document interne de nashco, 2013.

<sup>2</sup> - national shipping company, ibid.

➤ تخزين الحاويات الفارغة؛

➤ العبور والجمركة.

عند تأسيس " NASHCO " كان عدد العمال يقدر بـ 150 موظفا ليزداد عددهم في سنة 2012 ويصبح عدد العمال حوالي 285 موظفا يتوزعون عبر وكالاتها المختلفة التي تقع بالقرب من كل ميناء تجاري، فنجد في الشرق كل من ميناء " عنابة - سكيكدة - جن جن - بجاية " أما الوسط نجد وكالاتها بالقرب من ميناء الجزائر أما في الغرب فتتركز وكالاتها في كل من ميناء "تنس - مستغانم - أرزيو- وهران - الغزوات" ان " NASHCO " تنتهج سياسة التطوير خاصة المتعلقة بإنعاش كل من CNAN NORD - CNAN MED من خلال مشاريع اقتناء الأراضي الموجهة لإنشاء واستغلال الموانئ الجافة وذلك وفق ثلاث توجهات:

➤ ميناء جاف في الجهة الغربية للبلاد بهدف زيادة وتوسيع نشاط كل من ميناء وهران، مستغانم، أرزيو والغزوات؛

➤ قطب آخر سيتم إنشاؤه في شرق البلاد يكون هدفه الربط بين كل من مينائي سكيكدة وعنابة، بالإضافة إلى ميناء بجاية وجن جن؛

➤ وقطب آخر في الجهة الوسطى للبلاد خاص بميناء الجزائر.

**2. Cnan Nord "كنان الشمال"**<sup>1</sup>: هي فرع من فروع الشركة، أنشئت في 02 جانفي 2005، قدر رأس مالها بـ 1 764 000 000 دج ومتخصصة في النقل البحري للبضائع عبر الخطوط المنتظمة في كل من أوروبا الشمالية والولايات المتحدة الأمريكية، تسعى Cnan Nord لتحقيق الأهداف والمهام الموكلة إليها خاصة الجزء الرئيسي من أنشطتها المتمثلة في ضمان النقل البحري للبضائع، تمتلك الشركة 4 سفن من النوع العام بالإضافة إلى السفن المستأجرة، وفي 2013 بلغ عدد موظفيها 183 موظفا بحريا و75 موظفا وتهدف الشركة إلى:

➤ توفير النقل البحري للبضائع في البحر الأبيض المتوسط وشمال أوروبا وأمريكا؛

➤ السمسرة العبور واستئجار السفن؛

➤ تسيير المخازن، وبصفة عامة كل العمليات القانونية المالية التجارية التي تكون على

علاقة مباشرة مع الهدف الاجتماعي أو الذي له تأثير في تحقيق التنمية والتوسع.

<sup>1</sup> - cnan-nord présentation, disponible sur < <http://www.cnan-nord.com/presentation.php> >

كجزء من خطة 2013-2016 لتطوير CNAN NORD ، مجلس اشتراكات الدولة ( le Conseil des Participations de l'Etat ) في قراره رقم 468 الصادر في 18 سبتمبر 2011 منح ائتمان لـ CNAN الشمال لشراء سفن أقل من 05 سنوات من العمر، وتم إطلاق مناقصة دولية لشراء سفينتين متعددة الأغراض (البضائع العامة ) وسفينة تم الإعلان عنها يوم 26 ديسمبر عام 2012. وفي 10 فبراير 2012، منح مجلس اشتراكات الدولة بموجب القرار رقم 132/03 غلاف ثاني لاقتناء 16 سفينة بحلول عام 2016.

رأس مال الشركة كان يقدر بـ 764 مليون دج ليصل إلى 1764 مليون دج بعد قرار CPE في 18 سبتمبر 2011، أما المناطق والموانئ الرئيسية المغطاة بسفن Cnan Nord فهي كالتالي:

➤ بلجيكا؛

➤ ألمانيا؛

➤ تركيا؛

➤ الولايات المتحدة الأمريكية.

**3. Cnan Med "كنان المتوسط"<sup>1</sup>:** هي شركة ذات أسهم تحوز Cnan Group على 51% من أسهمها و49% للشريك الايطالي، تأسست Cnan Med في سنة 2005 برأس مال قدره 395 000 000 دج، وهي تضمن النقل البحري للبضائع عبر الخطوط المنتظمة في موانئ المتوسط ولها شبكة وطنية ودولية في أغلب الموانئ أما المناطق الرئيسية المغطاة بسفن Cnan Med فهي كالتالي:

➤ فرنسا؛

➤ اسبانيا؛

➤ ايطاليا؛

➤ الولايات المتحدة الأمريكية؛

ثانيا: فروع الشركة خارج الوطن: تتمثل فيما يلي:

➤ ISA Belgique: قدر رأس مالها بـ 27 000 000 دج تحوز Cnan Group على

60% من أسهم هذا المجمع؛

<sup>1</sup> - document interne de cnan med, 2013.

➤ Cnan Italie: قدر رأس مالها بـ 12 636 000 دج تحوز Cnan Group على 60 % من أسهم هذا المجمع.

### المبحث الثاني: التحليل الإحصائي للنشاط التجاري للبضائع خلال الفترة 2004-2013.

رغم الإصلاحات التي شهدتها قطاع النقل البحري عامة وتنظيم الموانئ الجزائرية خاصة، والتي كانت ترمي إلى إنعاش نشاط النقل البحري، إلا أن الموانئ الجزائرية لازالت تعاني من مشاكل عديدة عطلت المشاريع المسطرة في الآفاق والهادفة إلى ترقية قطاع النقل البحري والتنمية الاقتصادية.

### المطلب الأول: تحليل الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013

سنحاول تحليل حركة الصادرات عبر الموانئ الجزائرية من أجل معرفة نقاط القوة والضعف التي يعاني منها نشاط النقل البحري ومحاولة وضع استراتيجيات وسياسات مناسبة لترقية هذا القطاع لتعزيز دوره في التنمية الاقتصادية.

#### أولاً: الحركة الإجمالية للصادرات عبر الموانئ التجارية

نظرا للمكانة التي تحتلها صادرات الجزائر ووارداتها، وبحكم موقعها المطل على البحر الأبيض المتوسط، فإن الموانئ التجارية الجزائرية يمكنها أن تلعب دورا ايجابيا في حركة الملاحة وتنشيط التجارة الخارجية والتي لها دور كبير في تحقيق التنمية الاقتصادية وسنحاول أن نقوم بعملية تحليل الصادرات من أجل معرفة مساهمتها في الميزان التجاري.

#### 1. تحليل الصادرات

عرفت حركة تصدير البضائع عبر الموانئ التجارية الجزائرية نشاطا واسعا خلال الآونة الأخيرة هذه الحركية فرضت علينا ضرورة تتبعها خلال السنوات العشر الأخيرة للوقوف على مدى التغيرات التي حصلت في حجم وقيمة الصادرات والجدول الموالي يوضح ذلك:

الجدول رقم(6): حركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013.

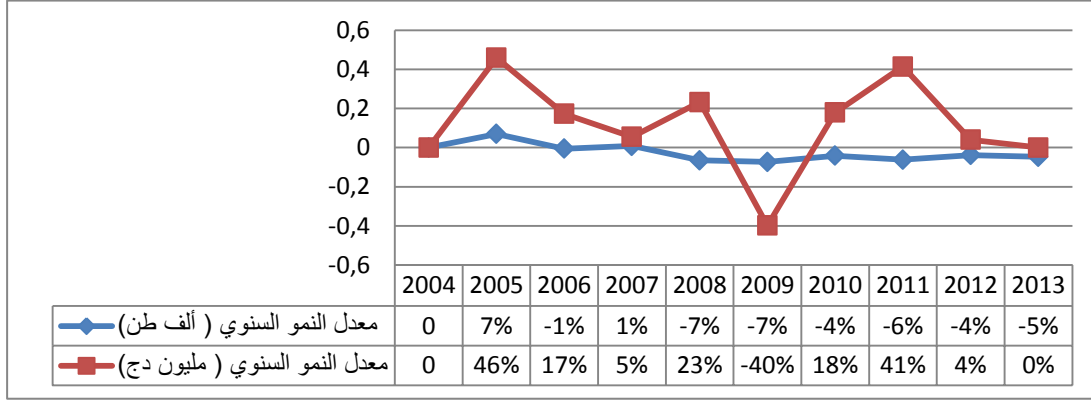
السنوات	البيان	حجم البضائع المصدرة ( ألف طن )	معدل النمو السنوي	قيمة البضائع المصدرة ( مليون دج )	معدل النمو السنوي
2004		94 120	-	2 196 210	-
2005		100 634	7%	3 205 000	46%
2006		100 052	-1%	3 758 650	17%
2007		100 838	1%	3 964 000	5%
2008		94 277	-7%	4 885 000	23%
2009		87 343	-7%	2 940 000	-40%
2010		83 694	-4%	3 467 500	18%
2011		78 527	-6%	4 902 000	41%
2012		75 498	-4%	5 100 324	-0,1%
2013		71 931	-5%	5 003 200	-0,4%
المجموع		886 914		39 421 884	

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات التقارير الإحصائية السنوية للموانئ التجارية في الجزائر (مديرية البحرية التجارية والموانئ - وزارة النقل -).

يوضح الجدول السابق (6) الصادرات الإجمالية عبر الموانئ التجارية خلال الفترة 2004-2013 ويتضح من خلاله ارتفاع في الحجم الإجمالي للصادرات في الفترة (2004-2007) الذي يرافقه زيادة في القيمة، حيث بلغت الصادرات المعبر عنها بالدينار في سنة 2008 ما قيمته 4 885 000 مليون دج لتتراجع بالغة 2 940 000 مليون دج سنة 2009 نظرا لانخفاض الصادرات نحو الدول المتأثرة بالأزمة المالية لنفس السنة لتعود بعدها لتشهد ارتفاعا آخر في قيمة البضائع المنقولة بحرا وقد وصلت في سنة 2013 إلى 4 878 000 مليون دج بحمولة تقدر 71 931 ألف طن حيث نلاحظ زيادة في قيمة الصادرات ( عائدات ) ويعود السبب إلى الصحو التي عرفت أسعار البترول.

الشكل رقم (2-3): التمثيل البياني لتطور معدل نمو الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية في الفترة

2013-2004.



المصدر: تم إعداد الشكل بالاعتماد على معطيات الجدول (6)

يوضح لنا الشكل رقم (2-3) معدل نمو الصادرات المعبر عنها بالدينار وكذا بالأطنان عبر الموانئ التجارية الجزائرية فنجد أن معدلات نمو الصادرات بالأطنان تراوحت بين (-1%، 7%) خلال الفترة الممتدة من 2004 إلى 2007 ويعتبر معدل النمو مستقرا ويعود ذلك إلى الاستقرار في أسعار النفط لان حوالي أكثر من 90% من الصادرات الكلية للجزائر تعتمد على مادة النفط، لتعرف هذه المعدلات نموا سالبا فكانت (-7%، -7%، -4%، -6%، -4%، -5%) للسنوات (2008، 2009، 2010، 2011، 2012، 2013) على التوالي فأكبر معدل نمو سالب كان في السنتين 2008 و2009 وهي سنوات الأزمة المالية بالإضافة إلى توقف مركب تكرير البترول بسكيكدة ما أدى إلى الحد من تصدير المشتقات البترولية بالإضافة إلى تأثير الأزمة المالية هذا من جهة، ومن جهة يلاحظ أن معدلات النمو المحققة في الصادرات المعبر عنها بالدينار عرفت تذبذبا خلال فترة الدراسة، ففي الفترة 2005-2008 الاتجاه العام لنمو الصادرات كان موجبا بمعدلات منخفضة كالتالي (46%، 17%، 5%، 23%) للسنوات (2005، 2006، 2007، 2008) على التوالي، ليعرف المعدل انخفاضا محسوسا وصل إلى -40% وذلك راجع إلى تداعيات الأزمة المالية.

## 2. مساهمة الموانئ التجارية الجزائرية في إجمالي الصادرات

يستخدم النقل البحري في نقل غالبية صادرات الجزائر، حيث عن طريقه يتم نقل أكثر من 90% من الصادرات الكلية، والجدول التالي يمثل دراسة مقارنة من خلالها يتضح الدور الذي تلعبه الموانئ التجارية الجزائرية في حركة الصادرات بشكل عام.

جدول رقم (7): مساهمة الموانئ التجارية الجزائرية في حركة الصادرات خلال الفترة 2004-2013.

الوحدة: مليون دج

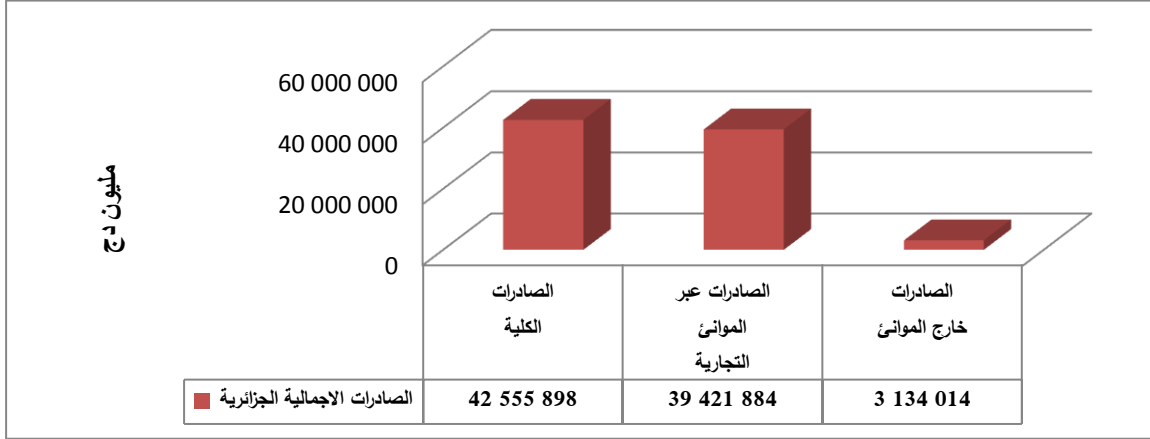
النسبة	الصادرات عبر الموانئ التجارية	الصادرات الكلية	البيان السنوات
95%	2 196 210	2 312 071	2004
97%	3 205 000	3 304 152	2005
95%	3 758 650	3 967 411	2006
95%	3 964 000	4 173 170	2007
95%	4 885 000	5 116 386	2008
90%	2 940 000	3 283 195	2009
82%	3 467 500	4 240 173	2010
92%	4 902 000	5 353 946	2011
92%	5 100 324	5 573 345	2012
96%	5 003 200	5 232 050	2013
92%	39 421 884	42 555 898	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على: - معطيات التقارير الإحصائية السنوية للموانئ التجارية الوطنية في الجزائر

(مديرية البحرية التجارية والموانئ - وزارة النقل - )

من الجدول السابق يتضح لنا أن النقل البحري يساهم بدرجة كبيرة في حركة التجارة الخارجية ويغطي إلى حد كبير كافة تعاملاتها، وقد بلغ أعلى نسبة له خلال سنة 2005 بـ حوالي 97% تليها سنة 2006 و 2007 بحوالي 95% لكلا السنتين، في حين بلغت هذه النسبة 82% سنة 2010 وهي أقل نسبة عرفتتها الدراسة وهذا راجع إلى انخفاض كمية الصادرات المنقولة بحرا بسبب تداعيات الأزمة المالية لسنة 2008 التي لم تتأثر بها الجزائر كثيرا نظرا للطبيعة الخاصة للاقتصاد الجزائري، ومن خلال الشكل رقم (3-2) تبدو لنا جليا مكانة الموانئ التجارية ودورها في نقل وتفعيل التجارة الخارجية الجزائرية، حيث أن 92% من صادراتها خلال فترة الدراسة تمت بحرا وهي نسبة تعكسها من جهة طبيعة الدول المتعامل معها في التجارة الخارجية وبخاصة دول الاتحاد الأوروبي، ومن جهة أخرى ضعف التبادل التجاري البري والجوي مع دول الجوار، ونشير في الأخير إلى أن النقل البحري حافظ بشكل عام على وزنه النسبي ودوره الريادي كمفعل أول لحركة المبادلات التجارية الخارجية، والشكل الموالي يبين الصادرات التي تغطيها الموانئ الجزائرية.

شكل رقم(3-3): التمثيل البياني للصادرات التي تغطيها الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2013-2004.



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على معطيات الجدول رقم(7)

من خلال التدقيق في الشكل رقم (3-3) يلاحظ أن أغلب الصادرات الجزائرية تتم عبر الموانئ التجارية الجزائرية فخلال المدة الزمنية من 2004 إلى 2013 كانت الصادرات الكلية تقدر بـ 42 555 898 مليون دج والصادرات عبر الموانئ تقدر بـ 39 128 586 مليون دج أي ما يعادل 92% والباقي يتم عن طريق وسائل النقل الأخرى.

#### ثانيا: حركة البضائع المشحونة

نقصد بالبضائع المشحونة تلك الموجهة للتصدير، وفي هذا الصدد قمنا بدراسة تقييمية لحركة البضائع بالاعتماد على ثلاث عناصر، الأول يتمثل في إسهامات كل ميناء من الموانئ الكبرى في حركة الشحن، أما الثاني فيتعلق بنوع المنتجات أو البضائع الموجهة للشحن والثالث يتمثل في حركة الحاويات وذلك خلال الفترة 2013-2004.

1. **الحركة حسب الموانئ:** تبرز أهمية الموانئ الجزائرية حسب كمية البضائع التي تنقل عبرها، ففي حالة الشحن فإن الموانئ الخاصة بالمواد البترولية هي الأكثر أهمية من باقي الموانئ، ولتوضيح ذلك سوف ندرج الجدول التالي الذي يبين حجم البضائع المشحونة عبر كل ميناء.

جدول رقم (8): تطور حركة الشحن عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013.

الوحدة: طن

السنوات الميناء	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
الغزوات	71 155	101 086	106 790	85 684	119 752	86 148	52 708 959	68 696	61 692	54 067
سكيكدة	20 659 266	17 851 617	20 152 676	21 183 857	19 485 209	18 629 877	3 561 355	22 361 250	18 492 127	19 240 755
بجاية	8 537 424	8 809 915	8 236 117	8 508 572	8 693 845	7 991 675	3 419 106	3 729 413	9 3071 82	8 852 173
الجزائر	1 231 493	1 045 015	1 927 325	2 015 604	2 170 282	1 713 100	1 621 615	1 784 656	1 827 845	1 718 482
عنابة	1 555 329	1 567 645	2 259 033	2 436 545	2 441 147	1 459 520	1 970 480	1 606 837	1 545 419	1 341 940
وهران	226 574	227 786	267 013	266 432	491 112	645 978	579 628	321 721	304 268	409 332
جن جن	76 629	34 569	147 602	131 344	146 334	9 816	2 760	82 900	2 700	29 998
مستغانم	20 130	12 954	12 775	8 351	54 400	50 296	31 385	38 474	23 452	27 853
ارزيو	61 718 125	70 872 839	66 694 783	66 047 536	60 552 222	56 713 747	100 353	50 550 056	43 933 027	40 257 369
تنس	37 036	110 917	248 385	154 433	144 054	71 939	3 294	114	2	0
المجموع	94 133 162	100 634 343	100 052 499	100 838 358	94 298 357	87 372 096	63 998 935	80 544 117	75 497 714	71 931 969

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على التقارير الإحصائية السنوية لوزارة النقل ومؤسسة ميناء الجزائر.

من خلال الجدول رقم (8) والذي يمثل كميات البضائع التي تم شحنها عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013، يلاحظ على العموم تفاوت في الكميات المشحونة عبر مختلف الموانئ، حيث عرفت تذبذبا في مختلف الفترات ما بين الارتفاع والانخفاض لتعرف جميع الموانئ في السنوات الأخيرة ارتفاعا في كميات البضائع المشحونة والذي مرده أساسا إلى ارتفاع أسعار النفط الذي شجع حركة التصدير، والجدول الموالي يبين نسبة البضائع المشحونة حسب كل ميناء خلال الفترة 2004-2013.

الجدول(9): نسبة كل ميناء من إجمالي البضائع المشحونة خلال الفترة 2004-2013.

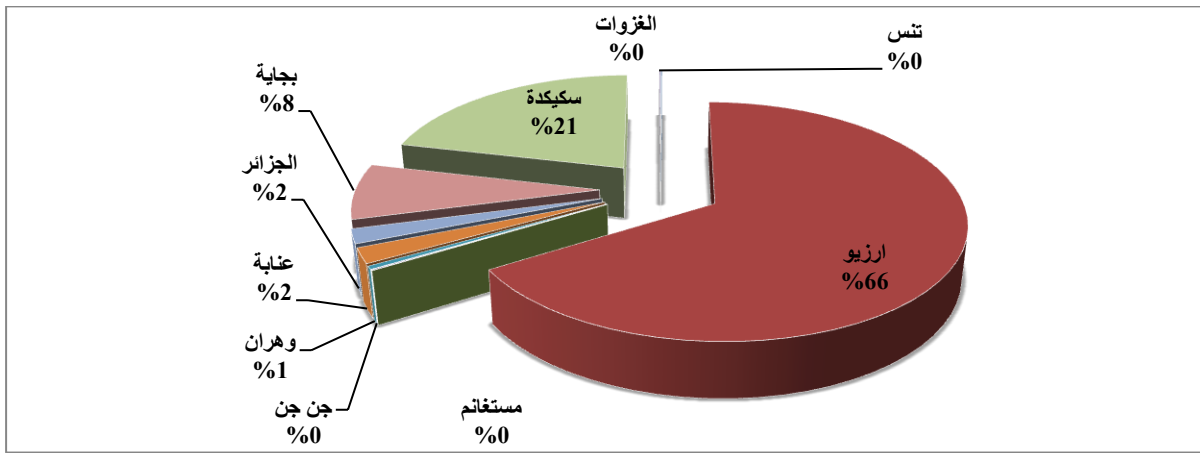
الوحدة: طن

الميناء	الغزوات	سكيكدة	بجاية	الجزائر	عنابة	وهران	جن جن	مستغانم	ارزيو	تنس
البيان	الكميات المشحونة	نسبة البضائع المشحونة								
	855423	182 822 239	66 778 240	17 055 427	18 183 895	3 739 844	664 652	280 071	570 048 663	770 174
	0,1%	21,2%	7,8%	2,0%	2,1%	0,4%	0,1%	0,0%	66,2%	0,1%

المصدر : من إعداد الطالبة بالاعتماد على التقارير الإحصائية السنوية لوزارة النقل ومؤسسة ميناء الجزائر.

نلاحظ من خلال الجدول (8) الذي يبين نسبة البضائع المشحونة وكمياتها في كل ميناء، بأن أكبر كمية شحن كانت عبر ميناء أرزيو بـ 570 084 663 طن بنسبة مساهمة في إجمالي البضائع المشحونة بـ 66,2%، ثم يليها ميناء سكيكدة بـ 182 822 239 طن بنسبة تقدر بـ 21,2% ثم ميناء بجاية بكمية تقدر بـ 66 778 240 طن، إذ نجد هذه الكميات مرتفعة في هذه الموانئ نظرا لطبيعتها لأنها تعتبر موانئ نفطية بالدرجة الأولى، ثم تليها الموانئ الأخرى التي تعتبر موانئ إما مختلطة أو موانئ تجارية خاصة بالبضائع. وفيما يلي نعرض الشكل الذي يوضح ذلك بالنسب المئوية.

شكل رقم (3-4): التمثيل البياني لنسب البضائع المشحونة حسب كل ميناء من 2004-2013.



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (8).

إن مساهمة الموانئ الجزائرية في حركة البضائع من جانب الصادرات خلال الفترة 2004-2013 يمكن توضيحها من خلال الشكل والجدول السابقين الذي يعرض لنا النسب المئوية لمساهمة كل ميناء في حركة تداول البضائع خلال الفترة المشار إليها، ويفصح الشكل على أن ميناء أرزيو يضمن أكثر من 60% من حركة الشحن بالجزائر فهو بذلك يحضى بالمرتبة الأولى بين الموانئ الجزائرية ليأتي بعده ميناء سكيكدة بنسبة مساهمة تقدر بـ 21% من مجموع البضائع، وفي المرتبة الثالثة نجد ميناء بجاية بنسبة مساهمة تقدر بحوالي 8% ثم نجد في المراتب الأخرى كل من ميناء الجزائر بـ 2% وعنابة بنفس النسبة لتليها بقية الموانئ بنسب ضعيفة جدا يعود هذا التفاوت في نسب المساهمة إلى طبيعة كل ميناء إذا كان بتروليا أو ليس كذلك.

## 2. الحركة حسب نوع المنتجات

الجدول التالي يبين أهم البضائع المشحونة في الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013.

جدول رقم(10): حركة الشحن بالموانئ التجارية حسب المنتجات.

الوحدة: طن

السنوات	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
المنتجات										
م. فلاحية ومواد غذائية	84 143	67 060	65 757	46 055	44 210	62 497	425 692	463 229	351 951	490 813
وقود ومعادن صلبة	22 821	-	-	-	-	-	-	-	-	-
منتجات نفطية	91 101 100	97 746 037	96 119 735	96 924 040	89 621 855	83 916 208	56 486 921	77 087 347	72536046	68 518 890
معادن ومواد حديدية	733 793	845 063	1 040 377	729 047	1 040 524	802 816	612 151	111 221	71 943	68 723
معادن ومواد البناء	21 189	37 576	186 470	134 399	310 448	209 905	167 430	126 599	62 929	117 991
أسمدة ومواد كيمياوية	1 229 804	968 719	1 576 738	1 800 194	1 973 679	1 248 507	5 288 499	1 537 704	1 255 436	1 387 857
بضائع مختلفة	940 312	969 888	1 063 422	1 186 623	1 307 641	1 132 163	1 018 242	1 218 017	1 219 409	1 347 695
المجموع	94 133 162	100 634 343	100 052 499	100 838 358	94 298 357	87 372 096	63 998 935	80 544 117	75 497 714	71 931 969
نسبة م. النفطية من الصادرات	97%	97%	96%	96%	95%	96%	88%	96%	96%	95%

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على التقارير الإحصائية السنوية لوزارة النقل ومؤسسة ميناء الجزائر.

ما يمكن استخلاصه من الجدول (10) هو استمرار اعتماد الاقتصاد الجزائري على قطاع المحروقات، حيث بلغت الكميات المصدرة من المنتجات النفطية بـ 91 101 100 طن في سنة 2004 بـ حوالي 97% من المنتجات المشحونة في هذه السنة لتقفز إلى 96 924 040 طن في سنة 2007 لتبدأ بالانخفاض لتصل إلى أدنى قيمة لها في سنة 2010 بكمية تصل إلى 56 486 921 طن بنسبة تقدر بـ 96% من إجمالي البضائع المشحونة، وهذا راجع إلى الأزمة المالية التي شهدتها الاقتصاديات المصنعة والتي امتدت إفرازاتها بشكل غير مباشر إلى الاقتصاد الجزائري من خلال "انخفاض أسعار المواد الأولية بما في ذلك النفط والغاز الناتج بدوره على انخفاض الطلب على المنتجات المصنعة أما فيما يخص تراجع نسبة صادرات المنتجات الفلاحية، فيمكن تفسيره بالإصلاحات المتخذة من طرف وزارة الفلاحة، والتي كانت تسعى من خلالها إلى تنشيط قطاع الفلاحة عن طريق المخطط الوطني للتنمية والذي تمّ تدعيمه بمخطط التنمية الريفية منذ

سنة 2004، فقد ساهما هذان المخططان في ارتفاع صادرات المواد الغذائية نسبياً خلال تلك الفترة، ومع ذلك بقيت ضئيلة بالنسبة إلى مجموع البضائع المشحونة والحال نفسه بالنسبة لباقي البضائع الأخرى.

### 3. حركة الحاويات من جانب الصادرات:

إن استعمال الحاويات أصبح أمراً لا بد منه لكل اقتصاد يريد أن يسهل عمليه اندماجه مع اقتصاديات الدول الأخرى، أو بالأحرى أن يسهل تبادلاته معها، كما ن شأنه أن يسهل مرور البضائع عبر الموانئ وسرعة تداولها، ومن هذا المنطلق سوف نحاول التعرف على حركة الحاويات المشحونة عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013 والجدول الموالي يوضح ذلك:

### جدول رقم (11): تطور عدد وحمولة الحاويات المشحونة عبر الموانئ خلال الفترة 2004-2013.

الوحدة: حاوية مكافئة

السنوات	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	الميناء
الغزوات	951	1 181	1 119	1 306	1 030	2 201	4 319	6 913	16 413	17 075	
سكيكدة	53 494	60 300	56 101	50 237	50 237	55 515	55 515	57 945	55 204	65 665	
بجاية	24 379	29 292	36 363	48 964	48 964	68 050	79 297	32 559	114 466	126 899	
الجزائر	205 854	203 820	219 811	257 779	291 520	186 229	141 389	156 762	350 514	160 226	
عنابة	6 372	8 214	9 133	16 104	19 032	26 380	31 440	46 402	62 169	66 781	
وهران	58 338	53 443	34 898	61 178	61 178	87 796	99 792	101 273	104 221	114 784	
جن جن	8	5	0	445	240	0	0	0	48	233	
مستغانم	1 895	1 415	2 353	1 741	790	1 154	1 525	3 010	2 173	1 837	
ارزيو	9	2	0	2	22	6	12	25	87	50	
تنس	0	54	0	0	0	0	0	3	1	0	
المجموع	351 300	357 726	359 778	437 756	473 013	427 331	413 289	404 892	705 296	553 550	
الحمولة(طن)	263 877	156 074	201 250	161 202	203 204	129 866	347 620	338 857	657 141	787 264	

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات التقارير الإحصائية السنوية للموانئ التجارية الجزائرية (مديرية البحرية التجارية بالموانئ -وزارة النقل-).

من خلال الجدول رقم (11) نلاحظ انتقال إجمالي حركة الحاويات في الموانئ الجزائرية من 351 300 حاوية مكافئة في سنة 2004 إلى 553 550 حاوية مكافئة في سنة 2013، محققا بذلك زيادة بنسبة 57%.

والحمولة المحققة بالحاويات قدرت في سنة 2004 بـ 263 877 طن لترتفع إلى 787 264 طن في سنة 2013، أما على مستوى الموانئ فنجد أن النقل بالحاويات في الجزائر يتركز على بعض الموانئ فقط، وهي كل من ميناء الجزائر، ميناء وهران، ميناء سكيكدة، ففي حالة الشحن نجد أن ميناء الجزائر يحتل الصدارة من حيث حركة الصادرات الجزائرية عن طريق الحاويات ثم يليه ميناء وهران ثم ميناء بجاية هذا الميناء الأخير عرف تحسنا ملحوظا، فبلغت الحاويات المشحنة فيه 24 379 حاوية مكافئة في سنة 2004 لترتفع إلى 126 899 حاوية مكافئة في سنة 2013، وهذا بفضل قدوم الشريك الأجنبي الشركة السنغافورية (ProtekInternational) في سنة 2006، ليتم إنشاء مشروع مشترك مع مؤسسة ميناء بجاية يسمى (Bejaia Méditerranéen Terminal)، حيث يكمن نشاطه الرئيسي في تسيير واستغلال نهائي الحاويات<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: تحليل الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013.

سنحاول تحليل حركة الواردات عبر الموانئ الجزائرية خلال الفترة 2004-2013 ومعرفة ما مدى مساهمة النقل البحري فيها.

#### أولاً: الحركة الإجمالية للواردات عبر الموانئ التجارية.

عرفت البضائع عبر الموانئ التجارية الجزائرية من جانب الواردات حركة ذات نشاط كبير، ما جعلنا نحاول دراسة تغيرات حجم الواردات في الجزائر.

#### 1. تحليل الواردات.

يمكن تحليل الواردات عبر الموانئ التجارية من خلال الجدول رقم (12) والذي يمثل حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بالدينار وبالطن والجدول الموالي يوضح ذلك:

<sup>1</sup> - M'hammed setti, Fatima-zohra Mohamed-Cherif et César ducrut, " Les ports Algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ?", Méditerranée [En ligne], 2011, n° 116, disponible sur: < <http://méditerranée.revues.org/5410> > (consulté le 26 juin 2013), p90.

جدول رقم (12): حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013.

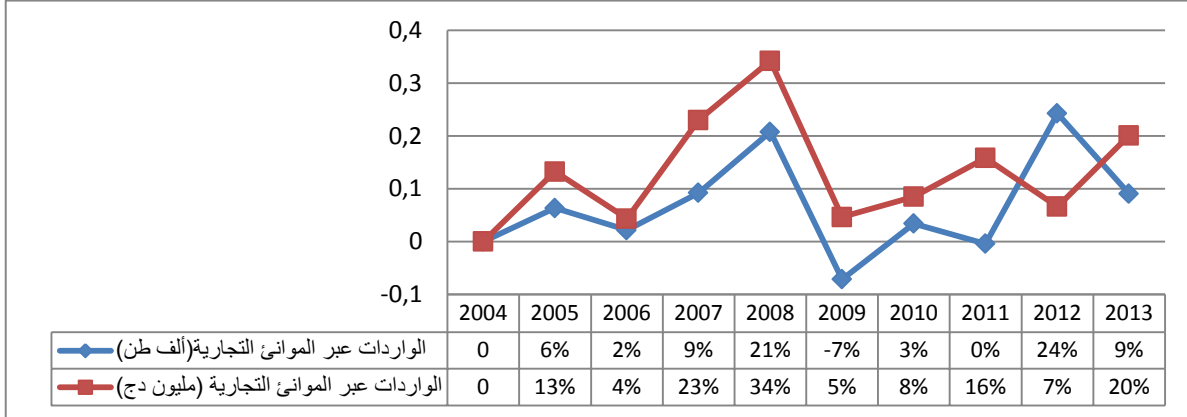
الوحدة : ألف طن

معدل النمو السنوي	الواردات عبر الموانئ التجارية ( مليون دينار )	معدل النمو السنوي	الواردات عبر الموانئ التجارية (ألف طن)	البيان السنوات
-	1 253 000	-	24 860	2004
13%	1 418 900	6%	26 438	2005
4%	1 480 500	2%	27 005	2006
23%	1 820 900	9%	29 491	2007
34%	2 443 400	21%	35 613	2008
5%	2 556 700	-7%	33 069	2009
8%	2 774 000	3%	34 196	2010
16%	3 212 796	0%	34 049	2011
7%	3 425 568	24%	42 301	2012
20%	4 113 900	9%	46 117	2013
	<b>24 499 664</b>		<b>308 279</b>	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات التقارير الإحصائية السنوية لوزارة النقل.

من خلال الجدول يتبين أن هناك ارتفاعا مستمرا ومتواصلا للواردات، حيث نلاحظ تزايد وتيرة الواردات (بالكمية والقيمة) خلال أغلب فترة الدراسة فنجد ارتفاع الواردات سنة 2004 من 24 860 ألف طن إلى 46 117 ألف طن سنة 2013 أي تضاعف في الكميات المستوردة ويناسب ذلك بالدينار سنة 2004 مبلغ 1 253 000 مليون دينار إلى 4 113 900 مليون دج سنة 2013 أي تضاعف بثلاث مرات ونصف، وهو ما يبين ارتفاع أسعار السلع المستوردة والارتباط الكبير بالأسواق الخارجية بالإضافة إلى شروع الجزائر في برامج اقتصادية بمخصصات مالية ضخمة تتطلب تجهيزات كبيرة من الخارج، حيث قدر حجم المخصصات المالية المرصودة ضمن المخططات في الجزائر خلال الفترة (2014/2001) بـ 420 مليار دولار، وفيما يلي الشكل (3-5) يوضح معدل نمو الواردات عبر الموانئ التجارية:

شكل رقم (3-5): التمثيل البياني لتطور معدل نمو الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية في الفترة 2013-2004.



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (12)

يوضح الشكل رقم (3-5) معدلات نمو الواردات المعبر عنها بالطن والدينار عبر الموانئ الجزائرية، إذ نجد أن معدلات النمو السنوي بالأطنان عرف نموا موجبا قدر بـ ( 6%، 2%، 9%، 21% ) خلال السنوات (2005، 2006، 2007، 2008) على التوالي، هذا يبين أن الواردات الجزائرية في ارتفاع مستمر ويعود سبب ذلك إلى قصور القاعدة الإنتاجية المحلية على تلبية الطلب المحلي وبالتالي تكريس ظاهرة التبعية الغذائية حيث تسجل أن أغلب الواردات الجزائرية عبارة عن منتجات فلاحية ومواد غذائية، ليعرف هذا المعدل انخفاضا قدر بـ (-7%) في سنة 2009 ويعود ذلك إلى التأثير بالأزمة المالية العالمية لتعود معدلات نمو الواردات إلى الارتفاع خلال السنوات المتبقية، هذا من جهة ومن جهة أخرى يلاحظ أن معدلات نمو الواردات المعبر عنها بالدينار عرفت قيما موجبة خلال الفترة الممتدة من 2004 إلى 2013 ففي سنة 2005 كان معدل النمو 13% لينخفض في سنة 2006 إلى 4% لتعرف هذه المعدلات ارتفاعا محسوسا بعدها إلى غاية وصول تداعيات الأزمة المالية إلى الجزائر في سنة 2009 لتتخفف إلى حدود 5% وما يلاحظ على هذه المعدلات أنها كلها موجبة وتعتبر عن قيمة الواردات التي يستطيع الاقتصاد الجزائري إنتاجها محليا خلال فترة الدراسة والتي تمثل قيمة التبعية لقطاع الخارج.

2. مساهمة الموانئ التجارية الجزائرية في إجمالي الواردات

على غرار الصادرات يستخدم النقل البحري في نقل واردات الجزائر حيث عن طريقه يتم نقل حوالي 93% من إجمالي الواردات وسوف نتعرف على مساهمة الموانئ الجزائرية من الواردات الكلية خلال الفترة 2004-2013.

جدول رقم (13): مساهمة الموانئ التجارية الجزائرية في حركة الواردات خلال الفترة 2004-2013.

الوحدة: مليون دج

النسبة	الواردات عبر الموانئ التجارية	الواردات الكلية	البيان السنوات
%95	1 253 000	1 319 372	2004
%95	1 418 900	1 493 530	2005
%95	1 480 500	1 558 690	2006
%95	1 820 900	1 916 608	2007
%96	2 443 400	2 549 593	2008
%90	2 556 700	2 854 579	2009
%92	2 774 000	3 007 949	2010
%93	3 212 796	3 442 119	2011
%88	3 425 568	3 906 755	2012
%94	4 113 900	4 353 784	2013
<b>%93</b>	<b>24 499 664</b>	<b>26 402 979</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على التقارير الإحصائية السنوية لوزارة النقل.

يبين الجدول رقم (13) مدى تسارع قيمة واردات الجزائر عبر الموانئ التجارية، حيث قدرت قيمتها في سنة 2004 بـ 1 253 000 مليون دج لتقفز إلى 4 113 900 مليون دج في سنة 2013 كما يبين الجدول أن حوالي 93% من إجمالي الواردات الجزائرية تتم عبر البحر خلال الفترة 2004 إلى 2013، وهنا يبدو جليا مكانة الموانئ التجارية ودورها في نقل التجارة الخارجية الجزائرية وهي نسبة تعكسها طبيعة الدول المتعامل معها في التجارة الخارجية وضعف التبادل التجاري البري والجوي، وهذه الواردات تركز أساسا على المواد الفلاحية والغذائية، هذه الزيادة في الواردات راجعة إلى استغلال إيرادات النفط في إقامة البنية التحتية والمشاريع الاستثمارية.

ثانيا: حركة البضائع المفرغة

نقصد بالبضائع المفرغة تلك البضائع المستوردة والتي دخلت الإقليم عبر الموانئ وفي هذا الصدد قمنا بدراسة تقييميه لحركة البضائع بالاعتماد على ثلاث عناصر، الأول يتمثل في إسهامات كل ميناء في حركة التفريغ، أما الثاني فيتعلق بنوع المنتجات أو البضائع الموجهة للتفريغ والثالثة تتمثل في حركة الحاويات وذلك خلال الفترة 2004-2013.

1. حسب الموانئ: تعرف الموانئ حركة كبيرة من جانب التفريغ فهي تستقبل كميات متفاوتة حسب طبيعة الميناء والجدول التالي يبين تطور حركة التفريغ حسب كل ميناء.

جدول رقم (14): تطور حركة التفريغ حسب الموانئ خلال الفترة 2004-2013

الوحدة: طن

2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	السنوات الميناء
1 175 095	1 228 029	1 335 369	1 105 968	1 137 141	1 192 551	634 762	466 309	579 741	749 543	الغزوات
6 082 141	5 372 100	3 752 249	3 106 159	3 610 880	3 717 776	3 115 432	2 370 272	1 973 879	1 816 994	سكيكدة
11 424 286	10 618 525	9 876 089	9 301 676	7 856 330	6 990 931	6 307 159	5 866 337	5 192 511	4 295 852	بجاية
8 570 717	7 535 807	7 128 644	6 735 612	8 257 152	10 180 055	9 249 355	8 274 214	9 063 855	8 889 122	الجزائر
4 226 826	4 133 772	3 486 660	3 106 159	2 700 628	3 403 356	3 124 706	2 916 716	2 930 484	3 069 003	عنابة
5 838 327	4 947 112	4 726 951	4 420 960	4 010 815	4 121 290	3 691 804	3 612 568	3 661 244	2 916 825	وهران
3 835 511	3 819 573	2 982 729	2 737 444	2 156 456	1 973 249	1 231 595	1 231 757	1 344 809	1 313 965	جن جن
1 264 488	1 027 485	1 150 513	1 046 097	1 122 145	982 429	857 453	828 988	737 118	654 268	مستغانم
2 485 532	2 432 029	2 355 209	1 512 012	1 630 229	889 143	1 005 460	1 128 574	602 976	842 333	ارزيو
1 213 321	1 188 012	900 959	821 765	588 460	464 505	273 468	309 297	350 871	311 617	تنس
46 116 244	42 302 444	37 695 372	33 893 852	33 070 236	33 915 285	29 491 194	27 005 032	26 437 488	24 859 522	المجموع

المصدر: التقارير الاحصائية السنوية لوزارة النقل.

من الجدول رقم (14) نلاحظ زيادة سنوية مستمرة في التفريغ فكانت البضائع المفرغة بالموانئ التجارية الجزائرية لسنة 2004 تقدر بـ 24 859 522 طن لترتفع في السنوات الموالية وتصل إلى كمية تفريغ تقدر بـ 46 116 244 طن في سنة 2013 والتي تمثل أكبر كمية مفرغة بهذه الموانئ، هذه الزيادة تبين تحسن في الاقتصاد الجزائري من جانب قدرته على تمويل الاستيراد من جهة، ومن جهة أخرى مدى اعتماد الجزائر



2. حسب نوع المنتجات المفرغة.

الجدول التالي يبين أغلب البضائع المفرغة بالموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013.

جدول رقم(16): حركة التفريغ بالموانئ التجارية حسب المنتجات.

الوحدة: طن

2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	السنوات المنتجات
16 372 263	15 576 194	16 365 096	13 352 827	12 248 974	13 080 939	11 378 620	10 979 434	12 097 403	10 535 871	منتجات فلاحية ومواد غذائية
282 784	446 615	419 893	886 952	364 038	836 171	963 497	906 824	769 234	961 003	وقود ومعادن صلبية
10 953 684	10 199 614	8 513 208	6 605 011	7 801 490	6 655 616	5 705 588	4 611 672	3 946 968	3 767 479	منتجات نفطية
5 182 596	5 077 844	4 181 859	3 983 421	5 701 566	4 895 899	4 015 094	4 145 315	3 275 739	2 844 930	معادن ومواد حديدية
4 718 405	3 353 275	1 571 076	2 896 893	774 271	626 379	622 846	513 737	474 544	1 062 437	معادن ومواد البناء
1 352 250	1 259 758	1 076 913	1 217 798	924 859	743 491	781 917	806 552	862 970	895 010	أسمدة ومواد كيمياوية
7 254 262	6 389 139	5 567 327	4 950 950	5 255 038	7 076 790	6 023 632	5 041 498	5 010 630	4 792 792	بضائع مختلفة
46 116 244	42 302 439	37 695 372	33 893 852	33 070 236	33 915 285	29 491 194	27 005 032	26 437 488	24 859 522	المجموع

المصدر: التقارير الإحصائية السنوية لوزارة النقل.

من خلال القراءة الأولى لمعطيات الجدول رقم (16) نلاحظ أن البضائع المفرغة في تزايد مستمر خلال الفترة 2004-2013 حيث انتقلت كمية التفريغ في الموانئ التجارية من 24 859 522 طن في سنة 2004 إلى 46 116 244 طن في سنة 2013، هذا الارتفاع يعود بالدرجة الأولى إلى زيادة الواردات من المنتجات الفلاحية والمواد الغذائية بنسبة 39% من مجموع التفريغ، ما يترجم تبعية الجزائر للخارج فيما يخص هذه المنتجات، ثم تليها المنتجات النفطية بنسبة 21% ثم بضائع مختلفة بنسبة 17% ومن ثم معادن ومواد حديدية بنسبة تقدر بـ 13% ثم باقي المنتجات الأخرى بنسبة ضعيفة، إذ أن أغلب واردات الجزائر مصدرها الدول الأوروبية.

3. حركة الحاويات من جانب الواردات:

أصبحت الحاويات من أهم الوسائل المستحدثة في تسهيل عمليات نقل البضائع وشحنها وتفريغها، وفي هذا الصدد سوف نتناول هنا حركة الحاويات المفرغة وحمولتها عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013 في الجدول التالي:

جدول رقم(17): تطور عدد وحمولة الحاويات المفرغة عبر الموانئ خلال الفترة 2004-2013.

الوحدة: حاوية مكافئة

السنوات	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	الميناء
الغزوات	1 226	1 171	1 146	1 404	1 496	2 657	4 572	7 476	16 445	18 022	
سكيكدة	59 419	59 528	56 825	50 068	56 605	54 535	54 535	57 253	55 451	66 625	
بجاية	25 644	32 368	38 849	50 244	50 244	69 106	74 980	34 666	114 272	122 121	
الجزائر	213 739	219 462	221 140	272 747	314 661	177 446	147 623	151 770	352 422	186 640	
عنابة	6 206	8 162	10 129	17 590	21 367	27 382	33 460	48 247	68 855	71 784	
وهران	57 563	53 317	36 968	63 202	63 202	89 668	98 948	99 956	104 644	117 377	
جن جن	8	0	0	645	50	5	0	33	175	441	
مستغانم	2 389	2 154	3 022	1 873	1 471	1 913	2 471	3 196	2 182	1 825	
ارزيو	130	15	43	44	55	729	348	39	127	2	
تيس	0	216	0	143	143	0	0	7	0	1	
المجموع	366 324	376 393	368 122	457 960	509 294	423 441	416 937	402 643	714 573	584 838	
الحمولة(طن)	3 869 560	3 927 158	4 076 662	4 828 077	5 370 656	4 253 104	3 614 115	4 101 874	8 187 676	6 561 160	

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات التقارير الإحصائية السنوية للموانئ التجارية الجزائرية (مديرية البحرية

التجارية بالموانئ -وزارة النقل-).

من خلال الجدول رقم (17) تبرز حركة الحاويات المفرغة خلال الفترة 2004-2013 في الموانئ التجارية الجزائرية، فبلغ عدد الحاويات المنزلة 366 324 حاوية مكافئة في سنة 2004 بحمولة تقدر بـ 3 869 560 طن أي أن نسبة التفريغ بالحاويات تمثل 14% من إجمالي البضائع المفرغة، لتصل إلى 584 838 حاوية مكافئة في سنة 2013 بحمولة إجمالية تقدر بـ 6 561 160 طن بنسبة مساهمة تقدر بـ 16% من إجمالي البضائع المفرغة.

وفي سنة 2004 إلى سنة 2013 زادت الحاويات المفرغة في الموانئ التجارية الجزائرية بنسبة 60% هذه الزيادة في إجمالي الحاويات إلى إعادة بعث الاستثمار في مجال النشاط ألمينائي في الموانئ التجارية كميناء الجزائر وبجاية، ليبقى مستوى النقل بالحاويات ضعيفا مقارنة مع التطور الذي شهده حوض البحر

الأبيض المتوسط، والذي تحسنه مستقبلا لما يوفره من مزايا لخدمة النقل البحري من حيث الكم والأمان والتقليل من التكاليف كإقصاء الأعباء المتعلقة بتعبئة البضائع بإحكام إذ يكفي هذا النوع من النقل إلى استخدام تعبئة بسيطة وبالتالي فهو يوفر اقتصادا للتكاليف.

مما سبق يعتبر الميناء إحدى حلقات النقل البحري التي تؤثر جودة خدماتها في سعر النقل البحري، وبعد دراسة حجم الحركة سواء من جانب الشحن والتفريغ عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة 2004-2013 يظهر لنا أن الموانئ تعرف دخولا وخروجا كبيرا للبضائع سنويا وهذا ما يؤثر على أداء وزيادة بعض الموانئ لتصبح لا تساير تزايد الطلب على خدماتها مما يخلق مشاكل في عمليتي الشحن والتفريغ بزيادة معدلات الانتظار بالمرسى والمكوث بالأرصفة هذا من شأنه يؤدي إلى زيادة تكاليف النقل وفق ما يبينه الجدول التالي:

جدول رقم (18): متوسط المكوث بالرصيف والانتظار بالمرسى بالموانئ خلال الفترة 2004-2013.

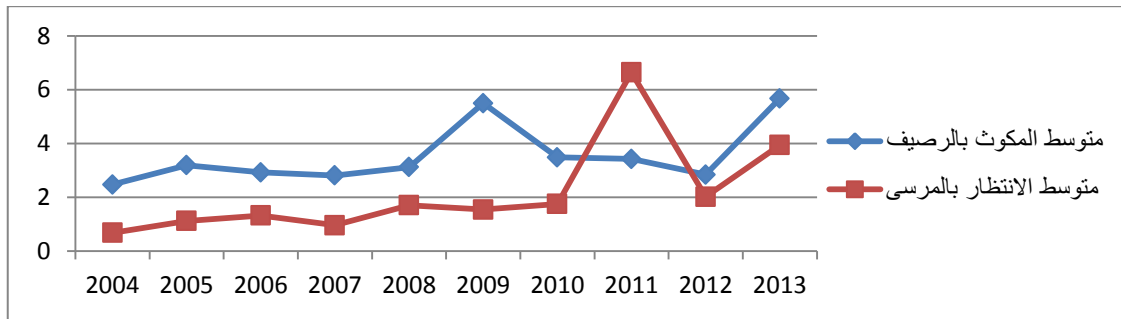
الوحدة: يوم

البيان	السنوات	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
متوسط المكوث بالرصيف		2,47	3,19	2,92	2,81	3,12	5,49	3,48	3,42	2,84	5,67
متوسط الانتظار بالمرسى		0,68	1,12	1,32	0,96	1,7	1,54	1,75	6,64	2,02	3,94

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على التقارير الإحصائية السنوية لوزارة النقل ومؤسسة ميناء الجزائر.

شكل رقم (3-7): التمثيل البياني لمتوسط المكوث بالرصيف والانتظار بالمرسى بالموانئ التجارية خلال

الفترة 2004-2013.



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على الجدول رقم (18)

من خلال الجدول رقم (18) والشكل رقم (3-7) السابقين نلاحظ أن متوسط المكوث بالرصيف عرف نوعا ما تزايدا في الفترة الممتدة من 2004 إلى غاية 2008 ليصل في سنة 2009 إلى 5,49 يوم ليعرف هذا المتوسط المكوث انخفاضا تدريجيا إلى غاية سنة 2012 سرعان ما يعود إلى الارتفاع ليبلغ أقصى قيمة له في سنة 2013 بفترة مكوث تقدر بـ 5,67 يوم، إن هذه الأرقام تعكس بوضوح بطء عمليات الشحن والتفريغ وكذا عمليات مراقبة البضائع، وهذا ما ينجم عنه تفاقم فاتورة التكاليف، أما فيما يخص متوسط الانتظار بالمرسى فإنه عرف تزايدا ابتداء من 2004 ليصل إلى أقصى ارتفاع له في سنة 2011 حيث بلغ 6,64 يوم لينخفض من جديد في سنتي 2012 و 2013 إلى 2,02 يوم و 3,94 يوم على الترتيب، وهذا يدل على سوء استعمال الموانئ وصعوبة التحكم في إدارتها، في حين أن الحالة المثلى أن لا تكون سفن في المرسى ولا تمكث بالرصيف وهذا الأمر يصعب تحقيقه ويستحيل في بعض الموانئ.

جدول رقم (19): متوسط المكوث بالرصيف والانتظار بالمرسى حسب نوع السفينة

خلال الفترة 2004-2013

الوحدة: يوم

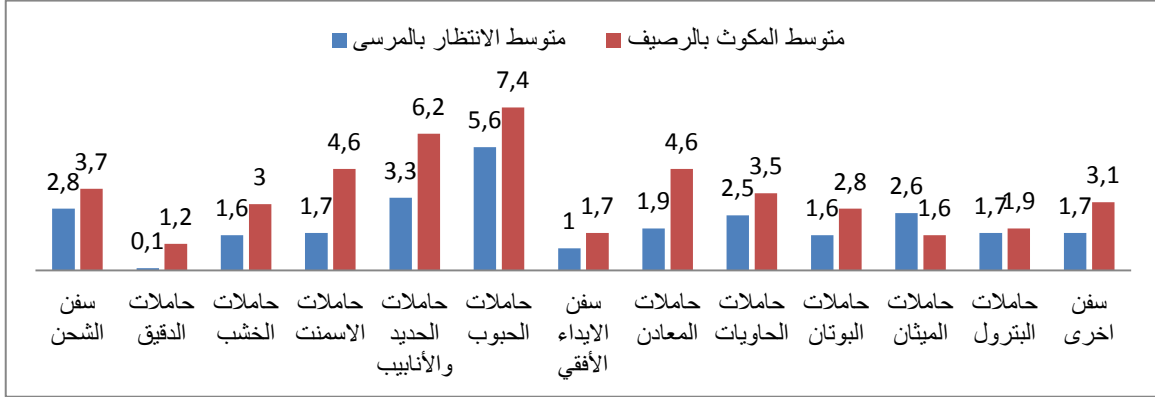
نوع السفن	متوسط المكوث بالرصيف	متوسط الانتظار بالمرسى
سفن الشحن	3,7	2,8
حاملات الدقيق	1,2	0,1
حاملات الخشب	3,0	1,6
حاملات الاسمنت	4,6	1,7
حاملات الحديد والأنابيب	6,2	3,3
حاملات الحبوب	7,4	5,6
سفن الايداء الأفقي	1,7	1,0
حاملات المعادن	4,6	1,9
حاملات الحاويات	3,5	2,5
حاملات البوتان	2,8	1,6
حاملات الميثان	1,6	2,6
حاملات البترول	1,9	1,7
سفن أخرى	3,1	1,7

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات التقارير الإحصائية السنوية لوزارة النقل.

شكل رقم (3-8): التمثيل البياني لمتوسط الانتظار بالمرسى والمكوث بالرصيف حسب نوع السفينة

الوحدة: يوم

خلال الفترة 2013-2004



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (19)

من خلال الجدول (19) والشكل (3-8) السابقين يمكننا ملاحظة أن حاملات الحبوب وناقلات الحديد والأنابيب وسفن الشحن تقضي أكبر وقت في الانتظار بالمرسى، وذلك بمعدل (2,8، 3,3، 5,6) يوم على التوالي، ليها كل من حاملات الميثان بـ 2,6 يوم وحاملات الحاويات بـ 2,5 يوم، لتأتي بعدها بدرجة أقل كل من حاملات البترول وحاملات البوتان وحاملات الاسمنت، كل هذه المدة التي تقضيها السفينة وهي تنتظر بالمرسى تعود بالأساس إلى عدم وجود أرصفة متخصصة لاستقبال ناقلات الحبوب في حين أن معظم سفن الشحن تقليدية متواجدة بأعداد كبيرة ما يجعلها تشكل صفوف انتظار في غالب الأحيان، هذه المعدلات تعتبر كبيرة نسبيا وتكلف إدارة الميناء خسائر مالية معتبرة، أما فيما يخص متوسط المكوث بالرصيف فان حاملات الحبوب تبقى أكبر مدة بـ 7,4 يوم ثم تليها حاملات الحديد والأنابيب بـ 6,2 يوم لتأتي بعدها باقي أنواع السفن الأخرى، إن هذه الوضعية أدت إلى زيادة تكاليف النقل البحري المتمثلة في التكاليف المتعلقة بزمان توقف السفينة من وقت وصولها إلى غاية السماح لها بمغادرة الميناء.

ومما سبق يتبين أن فترة الانتظار في الموانئ الجزائرية بصفة عامة طويلة نوعا مقارنة بالموانئ العالمية، ويعود ذلك بسبب زيادة حجم الواردات خلال الفترة حيث انتقلت الواردات من 15 مليار دولار في سنة 2004 إلى حوالي 55 مليار دولار خلال 2013 وبالتالي هناك تضاعف في حجم الواردات، هذه الزيادة لم تتناسب مع تطور قدرة الموانئ الجزائرية، حيث كان لزاما على الدولة أن تقوم بخلق موانئ جديد وكذلك توسيع الموانئ الحالية بما يتناسب مع تطور حجم التجارة الخارجية.

**المطلب الثالث: تحليل الميزان التجاري الجزائري وميزان الخدمات خلال الفترة 2004-2013.**

يتميز الميزان التجاري الجزائري بخاصيتين أساسيتين، الأولى اعتماده الكبير على قطاع المحروقات كمصدر لإيراداتها، أما الثانية والخاصة بالنفقات فإن فاتورة المنتجات الغذائية تمثل الرقم الأكبر في معادلة الواردات، وهو ما سنتطرق إليه خلال فترة الدراسة الممتدة من سنة 2004 إلى 2013.

**أولا: الميزان التجاري في الجزائر خلال الفترة 2004-2013.**

الجدول التالي يوضح وضعية الميزان التجاري الجزائري في الفترة 2004-2013.

**جدول رقم (20): تطور الميزان التجاري الجزائري خلال الفترة 2004-2013.**

الوحدة: مليون دج

الميزان التجاري	الواردات الكلية	الصادرات الكلية	البيان
			السنوات
992 699	1 319 372	2 312 071	<b>2004</b>
1 810 622	1 493 530	3 304 152	<b>2005</b>
2 408 721	1 558 690	3 967 411	<b>2006</b>
2 256 562	1 916 608	4 173 170	<b>2007</b>
2 566 793	2 549 593	5 116 386	<b>2008</b>
428 616	2 854 579	3 283 195	<b>2009</b>
1 232 224	3 007 949	4 240 173	<b>2010</b>
1 911 827	3 442 119	5 353 946	<b>2011</b>
1 666 590	3 906 755	5 573 345	<b>2012</b>
878 266	4 353 784	5 232 050	<b>2013</b>
<b>16 152 919</b>	<b>26 402 979</b>	<b>42 555 898</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على إحصائيات الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار ووزارة التجارة.

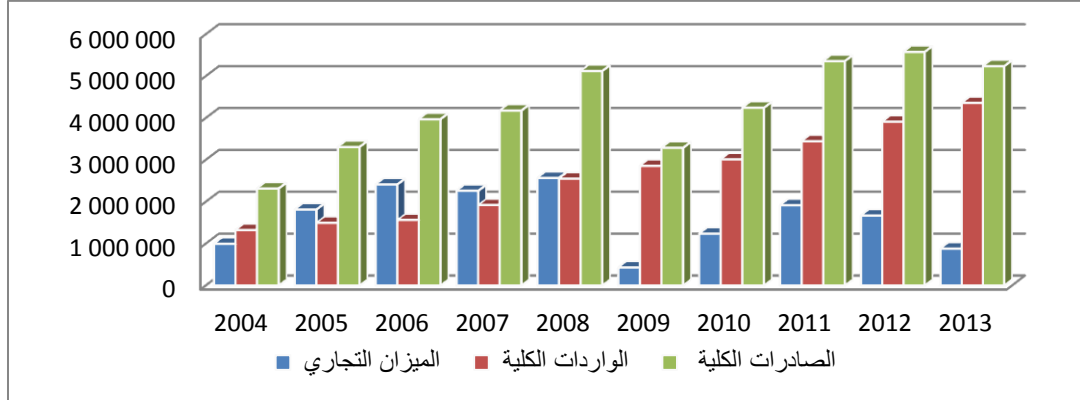
من خلال الجدول رقم (20) نلاحظ أن قيمة الصادرات بلغت خلال فترة الدراسة 42 555 898

مليون دج يقابلها من جانب الواردات ما قيمته 26 402 979 مليون دج أي برصيد تجاري ما قيمته

16 152 916 مليون دج، حيث شهد رصيد الميزان التجاري تذبذبات بين الارتفاع والانخفاض من سنة

إلى أخرى، والشكل الموالي يوضح هذه التطورات:

شكل رقم (3-9): تطور الميزان التجاري خلال الفترة 2004-2013.



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على الجدول رقم (20)

من خلال تحليلنا للجدول (20) والشكل (3-9) السابقين، يتبين لنا أن الميزان التجاري سجل طيلة الفترة 2004-2013 فائضا بقيم متذبذبة حيث سجل أكبر قيمة له خلال سنة 2008 بقيمة بلغت 2 566 793 مليون دينار، في حين أنه عرف أدنى قيمة له سنة 2009 وذلك بـ 428 616 مليون دينار، نتيجة للظروف الاقتصادية العالمية (الأزمة المالية العالمية) والتي أدت إلى انخفاض الطلب على البترول وانخفاض أسعار المحروقات، ليعرف بعد ذلك الميزان التجاري انتعاشا في سنة 2011 حيث وصل إلى 1 911 827 مليون دينار ويرجع ذلك إلى زيادة الصادرات الإجمالية وتحسن مستوى النمو للاقتصاد العالمي.

#### ثانيا: ميزان الخدمات في الجزائر خلال الفترة 2004-2013.

يشمل ميزان الخدمات جميع العمليات المتعلقة بالخدمات المصدرة والمستوردة فبالنسبة للجزائر عرف هذا الميزان عجزا متزايد خلال الفترة 2004-2013 ولتتبع تطور رصيد الخدمات في الجزائر قمنا بالاستعانة بمعطيات الجدول التالي:

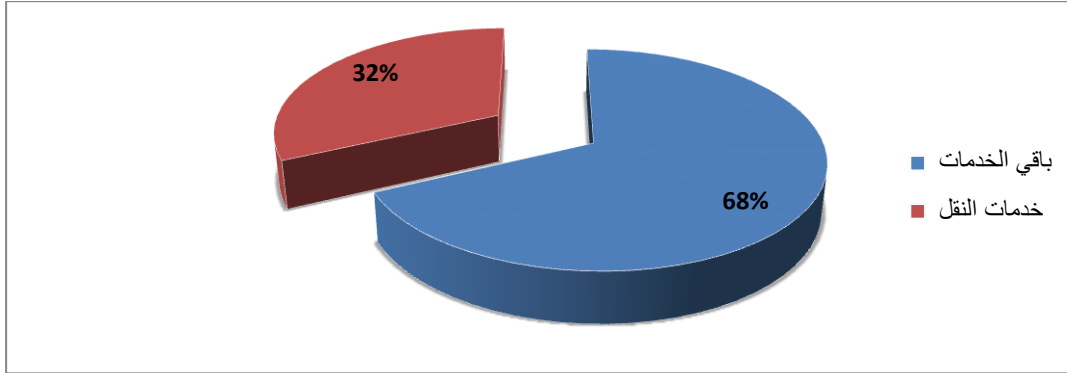
الجدول رقم(21): تطور عجز ميزان الخدمات خلال الفترة 2004-2013.

الوحدة: مليون دج

السنوات	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
رصيد ميزان الخدمات	169045,81-	169948,08-	161742,13-	265381,93-	544455,82-	633487,01-	632077,7-	645259,02-	644134,12-	642421,45-
رصيد خدمات النقل	68732-	69711-	57211,03-	78458,42-	152040,48-	158408,12-	172221,31-	199544,37-	198876,98-	197234,34-
النقل كنسبة من ميزان الخدمات	41%	41%	35%	30%	28%	25%	27%	31%	31%	30%

المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على إحصائيات الديوان الوطني للإحصائيات، والمنشورات الإحصائية السنوية لبنك الجزائر.

شكل رقم (3-10): مساهمة قطاع النقل في ميزان الخدمات خلال الفترة 2004-2013.



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على الجدول رقم (21).

نلاحظ من خلال الجدول أن رصيد ميزان الخدمات في عجز مستمر بالإضافة إلى عجز في رصيد خدمات النقل، ففي سنة 2004 بلغ قيمة العجز في ميزان الخدمات حوالي -81,81 169 045 مليون دج يقابلها رصيد خدمات نقل سالب بـ -68 732 مليون دج وذلك بمعدل 41% نسبة النقل إلى الميزان التجاري الذي يعبر على مدى أهمية النقل في المساهمة في ميزان الخدمات، ليعرف هذا العجز تزايداً من سنة إلى أخرى وكانت أقصى قيمة لرصيد الخدمات في سنة 2011 بقيمة -645259,02 مليون دج يقابلها زيادة في رصيد خدمات النقل بـ -199544,37 مليون دج بمعدل 31% كنسبة خدمات النقل إلى الخدمات الأخرى، يعود سبب هذه الزيادة السالبة إلى الارتفاع في الخدمات المستوردة خاصة المتعلقة ببند النقل بسبب ارتفاع واردات السلع وضعف البنية التحتية للنقل خاصة النقل البحري الذي يمثل أكبر وسيلة نقل في الجزائر وضعف الأسطول التجاري الذي يكبد خسائر كبيرة للخزينة بسبب المبالغ الطائلة جراء استئجار السفن، فالجزائر تخسر سنوياً حوالي 1,2 مليار دولار نظير استئجارها للسفن، وبالتالي فإن مساهمة قطاع النقل في الميزان الخدمات يمثل أكثر من 32% من ميزان الخدمات يعبر عن خدمات النقل في الفترة من 2004-2013 كالتالي:

### المبحث الثالث: تقييم نشاط الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN GROUP.

تعتبر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN GROUP الشركة الوحيدة المتواجدة في الجزائر المتخصصة بنقل البضائع، ونجاحاتها تعني نجاعة النقل البحري للبضائع في الجزائر.

**المطلب الأول: نشاط الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة حسب نوعية الخطوط.**

تنشط الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN GROUP على نوعين من الخطوط وهي الخطوط المنتظمة والخطوط غير المنتظمة والتي تضمن الاتصال بين الموانئ الوطنية والأجنبية وسوف نتعرف على هذه الخطوط فيما يلي:

**أولاً: الحركة الإجمالية للبضائع خارج المحروقات وفق خطوط الشركة**

يتم النقل البحري للبضائع في الجزائر وفق الخطوط المنتظمة والخطوط غير المنتظمة الشكل الموالي يبين هذه الحركة خلال الفترة 2004-2013

**جدول رقم (22): حركة البضائع وفق الخطوط المنتظمة وغير المنتظمة خلال الفترة 2004-2013.**

الوحدة: طن

السنوات	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
الخطوط المنتظمة	767 686	674 002	683 408	601 948	540 713	424 790	477 891	405 040	418 725	347 551
الخطوط غير المنتظمة	697 670	651 183	629 621	332 000	0	0	0	0	0	0

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على إحصائيات الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

من خلال الجدول رقم (22) نلاحظ أن الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة تعتمد في نقلها للبضائع على الخطوط المنتظمة والخطوط غير المنتظمة وبرز ذلك خاصة في سنة 2004 بكمية تقدر بـ 767 686 طن عبر الخطوط المنتظمة و 697 670 طن عبر الخطوط غير المنتظمة هذا يبين انخفاض أهمية الخطوط غير المنتظمة في سنة 2007، لتكتفي بعد ذلك باستخدام الخطوط المنتظمة فقط ابتداء من سنة 2008 إلى غاية حدود الدراسة.

**ثانياً: نشاط الشركة وفق الخطوط المنتظمة.**

تتمتع الشركة الوطنية للنقل البحري على وحدتين من الخطوط المنتظمة ألا وهما:

**1. وحدة خطوط الجنوب:**

هذه الوحدة تستغل خطوطها المنتظمة الرابطة للجزائر ببلدان آسيا، إفريقيا، الشرق الأوسط والشرق الأدنى، والجدول الموالي يبين تطور الحمولة عبر وحدة خطوط الجنوب.

جدول رقم (23): تطور حركة النقل وفق خطوط الجنوب خلال الفترة 2004-2013.

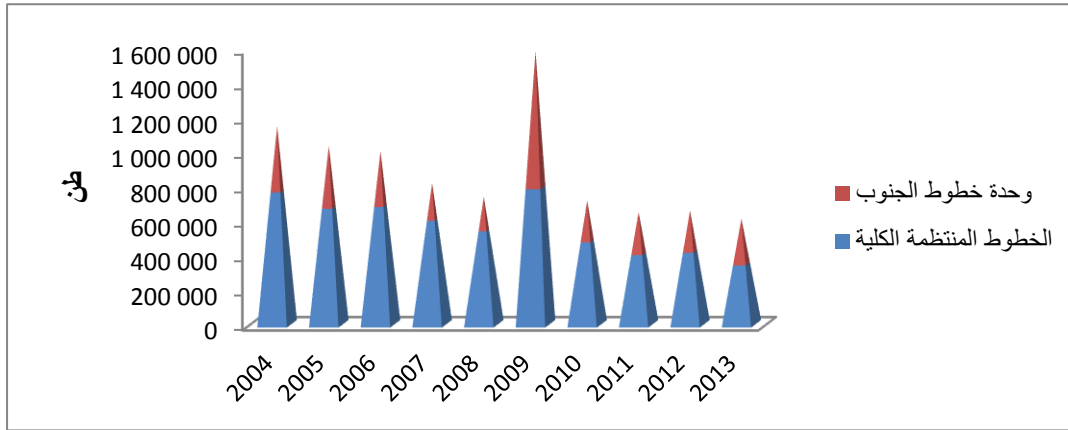
الوحدة: طن

السنوات	البيان	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
	الخطوط المنتظمة	347 551	418 725	405 040	477 891	424 790	540 713	601 948	683 408	674 002	767 686
	وحدة خطوط الجنوب	86 614	181718	164 818	293692	-	345 532	388 713	365 568	316 402	388 809
	نسبة التغطية	25%	43%	41%	51%	-	64%	65%	53%	47%	51%

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على التقارير السنوية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

شكل رقم (3-11): مساهمة خطوط الجنوب في الخطوط المنتظمة للشركة الوطنية الجزائرية

للملاحة خلال الفترة 2004-2013.



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (23).

من خلال الجدول (23) والشكل (3-11) السابقين نلاحظ أن مساهمة وحدة خطوط الجنوب عرفت نسبا متفاوتة خلال سنوات الدراسة ففي سنة 2004 كانت مساهمتها 51% ما يمثل 388 809 طن لترتفع هذه النسبة وتصل إلى 65% في سنة 2007، وابتداء من هذه السنة عرفت مساهمة خطوط الجنوب انخفاضا تدريجيا إلى غاية وصولها إلى نسبة 25% في سنة 2013 بحمولة تقدر بـ 86 614 طن وبالتالي انخفاض أهميتها خلال هذه الفترات مقارنة بوحدة خطوط الشمال، هذا راجع إلى خصوصيات هذا الخط الذي يعرف بطول المسافة وضعف الكميات المعروضة فيه مما لا يغطي في أغلب الأحيان مصاريف الرحلة، لذا تضطر الشركة إلى غلق الخطوط التي لا تحقق دخلا كافيا ولا توفر الطلب الداخلي كخط إفريقيا وخط الشرق الأدنى كاليابان، فمثلا في سنة 2009 لم تكن هناك حمولة

مصدرة أو مستوردة عبر خط الجنوب والحمولة المحققة في هذه السنة عبر الخطوط المنتظمة كانت عبر خط الشمال بكمية تقدر بـ 424 790 طن.

2. وحدة خطوط الشمال: تقوم هذه الوحدة بتسيير العلاقات مع كل من ميناء Anvers (بلجيكا)، همبورغ (ألمانيا)، روان، Caan (فرنسا)، بلباو، Aviles (شمال اسبانيا)، روتردام (هولندا)، هوستون (الولايات المتحدة الأمريكية)، وبعض موانئ كندا حسب الطلب والجدول التالي يبين حركة النقل على خطوط الشمال خلال الفترة 2004-2013.

جدول رقم (24): حركة النقل عبر خطوط الشمال خلال الفترة 2004-2013.

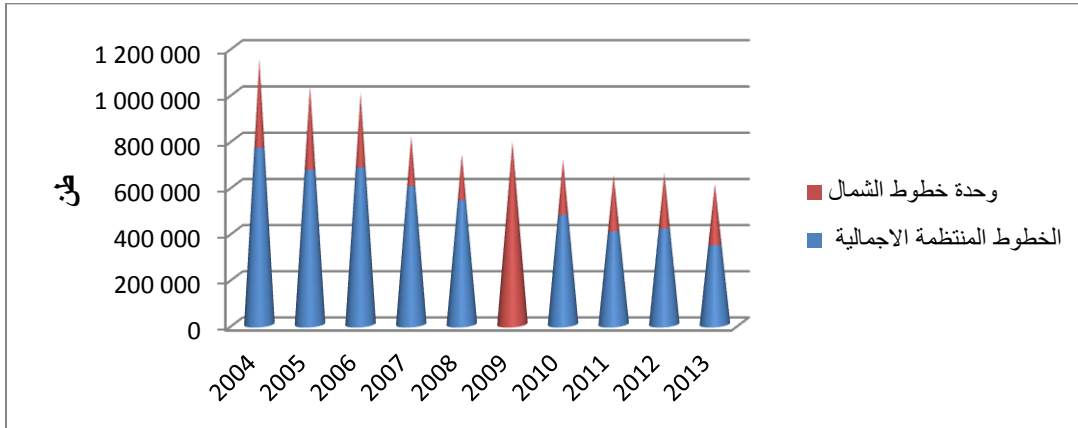
الوحدة: طن

البيان	السنوات	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
الخطوط المنتظمة		767 686	674 002	683 408	601 948	540 713	424 790	533914	405 040	418 725	347 551
وحدة خطوط الشمال		378 877	357 600	317 840	213 235	195 181	424 790	236 015	240 222	237 007	260 937
نسبة التغطية		49%	53%	47%	35%	64%	100%	49%	59%	57%	75%

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على التقارير السنوية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

شكل رقم (3-12): مساهمة خطوط الشمال في الخطوط المنتظمة للشركة الوطنية الجزائرية

للملاحة خلال الفترة 2004-2013.



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات الجدول رقم(3-19).

من خلال الجدول(24) والشكل (3-12) السابقين نلاحظ أن مساهمة وحدة خطوط الشمال عرفت نسبا متفاوتة خلال سنوات الدراسة وتراوحت حركة البضائع فيها ما بين الانخفاض تارة والارتفاع تارة

أخرى، حيث بلغت في سنة 2004 ما يمثل 378 877 طن بنسبة مساهمة تقدر بـ 49% لترتفع هذه النسبة وتصل إلى 53% في سنة 2005، وابتداء من هذه السنة عرفت مساهمة خطوط الشمال انخفاضا تدريجيا إلى غاية وصولها إلى نسبة 35% في سنة 2007 بحمولة تقدر بـ 213 235 طن وبالتالي انخفاض أهميتها خلال هذه الفترة، وفي سنة 2009 وصلت الحمولة أقصاها لتبلغ 424 790 طن بنسبة 100% من المساهمة في الحمولة الكلية للشركة، لتتخفف بعد ذلك في السنتين 2011 و2012 بنسبة مساهمة بـ 59% و57% على التوالي، وما يمكن استخلاصه بالنسبة لخطوط الشمال هو أن الوحدة تحقق مجمل حمولاتها بفضل خطوط الدول المتعامل معها التي زادت الجزائر تعاملها مع هذه الدول.

### ثالثا: نشاط الشركة وفق الخطوط غير المنتظمة.

في هذا النوع من الخطوط تعمل فيها سفن ليس لها جداول إبحار ثابتة ويكون فيها سعر خدمة النقل منخفض مقارنة بالخطوط المنتظمة، وهنا سوف نحاول التعرف على مساهمة هذا الخط في الحمولة الإجمالية للشركة خلال الفترة 2004-2013 وفق الجدول التالي:

### جدول رقم (25): حركة البضائع وفق الخطوط غير المنتظمة خلال الفترة 2004-2013.

الوحدة: طن

السنوات	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	البيان
الخطوط غير المنتظمة	687670	651183	629621	332000	0	0	0	0	0	0	
الشركة	84 925	329 000	605065	332000	0	0	0	0	0	0	
المستأجرة	554 985	322183	24 556	0	0	0	0	0	0	0	
نسبة مساهمة هذا الخط في حمولة الشركة	47%	49%	48%	35%	-	-	-	-	-	-	

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على إحصائيات الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

من خلال الجدول يمكننا استخلاص أن النقل بالخطوط غير المنتظمة المحققة من طرف الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة خلال الفترة 2004-2013 حققت أكثر من 44% من مجمل حركة البضائع للشركة. حيث في سنة 2004 قدر حجم الحمولة المنقولة عبر هذا الخط بـ 687670 طن أي ما يعادل 47%، وفي سنة 2005 وبالرغم من انخفاض الحمولة إلى 651183 طن فإن النسبة ارتفعت إلى 49% من مجمل حركة الشركة، لتتخفف مساهمة هذا الخط في سنة 2006 و2007 إلى 48% و35% على التوالي، في حين لم

يعرف هذا الخط نشاطا في السنوات الستة الأخيرة هذا من جهة، ومن جهة أخرى فالاستئجار أخذ نصيبه من الخطوط غير المنتظمة ففي سنة 2004 بلغت الحمولة المحققة عن طريق الاستئجار ما حجه 554 985 طن لتتخف في سنة 2005 الى 322183 طن و 24 556 طن في سنة 2006 حيث لم تستأجر الشركة لنقل البضائع في سنة 2007 بل حققت حمولتها بسفنها الخاصة.

### المطلب الثاني: تقييم نشاط الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة من حيث الحجم.

يمكننا تقييم نشاط الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة من خلال التعرف على نشاطها خلال الفترة الممتدة من 2004 إلى 2013 من حيث الحجم وذلك بعد التعرف على أسطولها التجاري خلال نفس الفترة.

أولا: عدد سفن الأسطول التجاري البحري الجزائري حسب نوع السفينة.

يتكون الأسطول التجاري الجزائري من السفن المختلفة التالية خلال الفترة 2004-2013.

### جدول رقم (26): الأسطول التجاري الجزائري حسب نوع السفينة خلال الفترة 2004-2013.

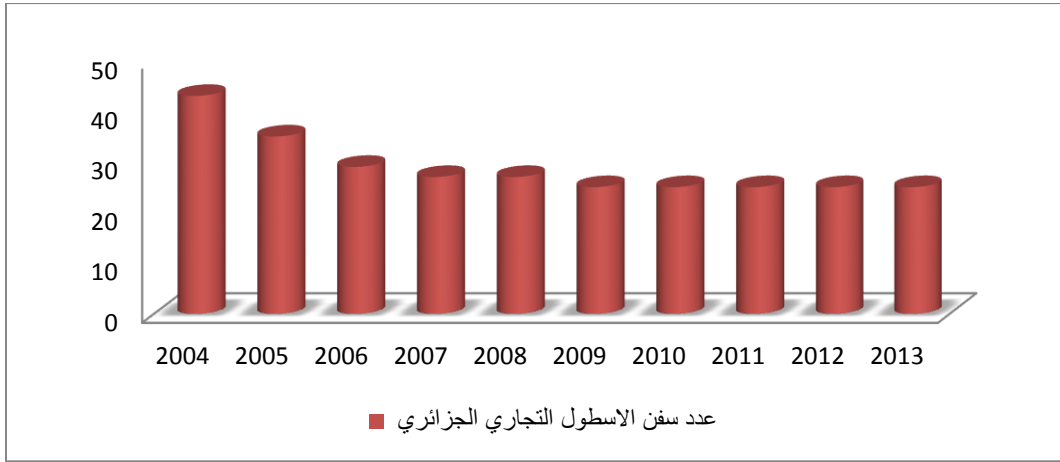
الوحدة: سفينة

السنوات	البيان	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
	سفن الشحن	7	7	7	7	7	7	7	7	9	12
	ناقلات الحبوب	5	5	5	5	5	5	5	5	7	8
	سفن الإيداء الأفقي	2	2	2	2	2	2	2	2	4	5
	حاملات الفحم	/	/	/	/	/	1	1	1	1	1
	حاملات الإيثانول	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ناقلات غاز البترول	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2
	حاملات الميثان	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6
	ناقلات البترول	/	/	/	/	/	/	/	2	2	4
	ناقلات الخمور	/	/	/	/	/	/	/	1	1	2
	حاملات الزفت	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	المجموع	25	25	25	25	25	27	27	29	35	43

المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على التقارير الإحصائية السنوية لوزارة النقل.

شكل رقم (3-13): تطور سفن الأسطول التجاري الجزائري خلال الفترة 2004-2013

الوحدة: سفينة



المصدر: من إعدادا الطالبة بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (27).

من خلال الجدول والشكل السابقين نلاحظ أن عدد سفن الأسطول التجاري الجزائري في تناقص سنة بعد أخرى ففي سنة 2004 كان الأسطول يضم 43 سفينة متنوعة الأصناف من سفن شحن وناقلات للحبوب وناقلات البترول وغيرها لتتناقص تدريجيا وتصل إلى حوالي 25 سفينة سنة 2013، فهو أسطول قد قارب عمره الافتراضي على الانتهاء الأمر الذي يقلل من كفاءته الإنتاجية، فمثلا ناقلات البترول لا تعتبر كافية لنقل كافة صادرات الجزائر فالعمر الافتراضي للسفن المملوكة يتراوح بين 18، 35 سنة وهو يدل على استخدام سفن قديمة تقليدية لا تتناسب مع التقدم العالمي في تكنولوجيا النقل البحري، مما يفقده الميزة التنافسية في السوق الملاحي العالمي، وما يلاحظ على الأسطول انه لا يحتوي على سفن الحاويات التي أصبحت من احدث سفن النقل البحري لما لها من مزايا متعددة.

وما يمكن قوله أن الأسطول البحري الجزائري ليس في حالة مثالية لاستغلاله في التجارة الدولية فهو لا يتلاءم وشروط النقل الحالي الذي يتطلب ناقلات متخصصة توفر الأمان والسرعة وخفض للتكاليف، فالأسطول الوطني قديم لان أغلب الناقلات تم الحصول عليها قبل سنة 1980، وما يميز ضعف مستواها كثرة الاعطاب التقنية وهو ما يؤثر على نفقات الاستغلال وتخفيض حجم الإنتاج وحاليا تغيرت الأوضاع بدخول ناقلات متخصصة ذات تكنولوجيا عالية خاصة بعد تطبيق نظام الحاويات هذه الأخيرة سهلت شروط النقل البحري وعرفت سفينة الحاويات عدة مميزات عن غيرها من السفن لان تفرغها يكون في فترة معتبرة مقارنة بالسفن الأخرى لان بقاء السفينة في الميناء يعتبر مكلفا كثيرا كل هذا يؤثر سلبا

على ميزان الخدمات وبالتالي ميزان المدفوعات الذي يتكبد خسائر جراء تلك الأعباء، كما نجد أن وسطاء الشحن يفضلون السفن الأجنبية ذات الأسعار المنخفضة والتقنيات العالية في نقلهم لمختلف البضائع. إذا حذفنا أسطول المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمحروقات والمواد الكيماوية وكذا المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين، يصبح أسطول الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN GROUP كالتالي:

**جدول رقم (27): الأسطول التجاري الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة خلال الفترة 2004-2013.**

الوحدة: سفينة

2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	البيان السفينة
5	5	5	5	5	5	5	5	7	8	ناقلات الحبوب
2	2	2	2	2	2	2	2	4	5	سفن الإيداء الأفقي
7	7	7	7	7	7	7	7	9	9	سفن الشحن العام
/	/	/	/	/	1	1	1	1	1	حاملات الفحم
<b>14</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على التقارير الإحصائية السنوية وزارة النقل.

ارتأينا أن ننقي نظرة على حجم هذا الأسطول الذي تمتلكه الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة وهي الشركة الوطنية الوحيدة في الجزائر المتخصصة في نقل البضائع، حيث نلاحظ من خلال الجدول أنها في سنة 2004 كانت تملك 23 سفينة من أنواع مختلفة كسفن الإيداء الأفقي، ناقلات الحبوب، سفن الشحن، هذا العدد تقلص بعد ذلك ليصل إلى 15 سفينة في سنة 2006 ثم 14 سفينة في سنة 2010 إلى غاية 2013، فالشركة الملاحية الجزائرية تمتلك أسطولا قليل العدد بالنظر إلى الشركات الملاحية العربية أو الدولية فمثلا الإمارات العربية المتحدة تمتلك 102 سفينة في سنة 2005 بالمقابل كان للجزائر في نفس السنة 21 سفينة، ويمكن التعرف على مالك هذه السفن حسب فروع الشركة خلال عام 2013 كالتالي:

جدول رقم (28): أنواع السفن المملوكة للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة خلال سنة 2013

السفن	سفن الشحن العام	ناقلات الحبوب	سفن الايداء الأفقي	البيان
كنان الشمال CNAN NORD	4	/	/	
كنان المتوسط CNAN MED	/	/	2	
INTERNATIONAL Bulk Carrier	3	5	/	
المجموع	7	5	2	

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على التقارير السنوية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

من خلال الجدول نلاحظ أن أسطول الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة خلال سنة 2013 بلغ 14

سفينة من نوع سفن الشحن العام وناقلات الحبوب وسفن الايداء الأفقي كالتالي:

➤ **كنان الشمال CNAN NORD**: تمتلك هذه الشركة أربعة سفن من سفن الشحن العام كسفينة ابن خلدون، ابن سينا2، جرجرة والجرف.

➤ **كنان المتوسط CNAN MED**: تمتلك هذه الشركة حاليا سفينتين من نوع سفن الايداء الأفقي RO/RO وهي سفينة تلاغمة وتبسة.

➤ **INTERNATIONAL Bulk Carrier**: وهي شركة مختلطة بين CNAN/GROUP والشركة السعودية PHARAOU تمتلك 8 سفن موزعة كالتالي:

- خمسة سفن من نوع ناقلات الحبوب كسفينة بليدة وسفينة عين تموشنت ....
- ثلاثة سفن من الشحن العام وهي سفينة جبل العنق، سفينة جبل كسال، وسفينة جبل رفعة.

وما يمكن قوله أن الأسطول التجاري البحري المملوك للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة يعتبر قليلا جدا وسفنه قديمة بالنظر إلى تاريخ اقتناءها كسفينة عين تموشنت التي دخلت الخدمة في سنة، وسفينة بليدة التي تم شراؤها في سنة 1978.

قدم سفن الشركة دفع بالشركة إلى الاستئجار الذي يكلف مبالغ طائلة فتكلفة استئجار السفينة الواحدة يكلف من 5000 الى 10000 دولار بالنسبة لكانان الشمال، أما كنان المتوسط فان استئجار السفن يكلفها ما قيمته 5500 الى 8700 دولار للسفينة الواحدة، لذا كان لزاما تحديث الأسطول حتى يتماشى ومتطلبات السوق.

ثانيا: مساهمة الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة في الحركة الإجمالية للبضائع خارج المحروقات.  
مساهمة الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة في الحركة الإجمالية للبضائع خارج المحروقات عرفت التطور الذي يظهر من خلال الجدول التالي خلال الفترة 2004-2013.

جدول رقم (29): مساهمة الشركة في الحركة الإجمالية خارج المحروقات خلال الفترة 2004-2013

الوحدة: طن

السنوات	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
البيان										
الحمولة الإجمالية خارج المحروقات	23 742 000	25 309 000	26 326 124	27 656 724	31 960 855	86 678 289	88 691 308	32 638 934	35 064 498	38 574 821
الحمولة المحققة من طرف CNAN GROUP	1 465 356	1 325 185	1 313 029	933 948	540 713	424 790	533 914	405 040	418 725	347 551
نسبة مساهمة CNAN GROUP	6,2%	5,2%	5%	3%	2%	0,5%	1%	1%	1%	1%

المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على معطيات الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

من خلال الجدول رقم (29) نلاحظ أن الحمولة المحققة من طرف CNAN GROUP خارج المحروقات إما بالسفن المملوكة أو المستأجرة عرفت انخفاضا طوال فترة الدراسة ففي سنة 2004 قدرت الحمولة بـ 1 465 356 طن بنسبة مساهمة في الحركة الإجمالية للبضائع تقدر بـ 6,2% لتراجع الحمولة إلى 347 551 طن في سنة 2013 بنسبة مساهمة تقدر بـ 1%، في السنتين 2004 و 2005 كانت تنشط إلى جانب CNAN GROUP الشركة المختلطة الجزائرية الليبية CALTRAM والتي تم تصفيتهما في مارس 2005 بعد 30 سنة من تأسيسها، لتعرف الحمولة المحققة من طرف SNTM/CNAN في سنة 2007 انخفاضا بـ 948 933 بنسبة مساهمة في الحمولة الإجمالية بـ 3% وبدءا من هذه السنة انخفضت مساهمة الشركة في التجارة الجزائرية وأغلب الحمولة المحققة من طرفها في السنوات اللاحقة كانت عن طريق الاستئجار والسبب يعود إلى تراجع أسطول الشركة من سنة إلى أخرى نظرا لقدمه وكذلك عدم تحديثه ومواكبته للصيغ الجديدة في النقل هذا ما لاحظناه في الجدول السابق، ولتوضيح الرؤية أكثر نستعرض الجدول التالي الذي يبين الحمولة المحققة عن طريق استئجار السفن\*.

\*الاستئجار هو العقد الذي يلتزم المؤجر (fréteur) وبمقابل أجرة بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر (affréteur).

جدول رقم (30): تطور الحمولة عن طريق الاستئجار خلال الفترة 2004-2013.

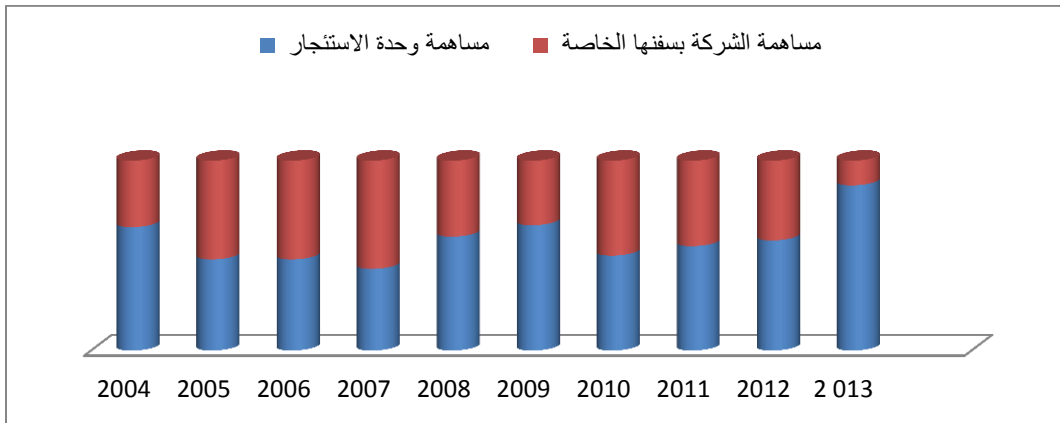
الوحدة: طن

2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	السنوات البيان
347 551	418 725	405 040	533 914	424 790	540 713	933 948	1 313 029	1 325 185	1 465 356	الحمولة الإجمالية المحققّة من طرف الشركة
43 974	177 850	183 029	268 734	145 930	214 116	294 081	443 20 5	686 426	431 727	الحمولة المحقّقة من طرف الشركة بسفنها الخاصة
303 577	240 875	222 011	265 190	278 860	326 587	383867	331518	451 908	952 913	الحمولة المحقّقة عن طريق الاستئجار
87%	58%	55%	50%	66%	60%	43%	48%	48%	65%	نسبة مساهمة وحدة الاستئجار من الحمولة الإجمالية للشركة
13%	42%	54%	50%	34%	40%	57%	52%	52%	35%	نسبة مساهمة الشركة بسفنها الخاصة

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على التقارير السنوية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

شكل رقم (3-14): نسبة مساهمة الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة بسفنها الخاصة ووحدة

الاستئجار خلال الفترة 2004-2013



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (30)

من خلال الجدول والشكل السابقين نلاحظ أن مشاركة الشركة الوطنية للنقل الجزائرية للملاحة في المبادلات التجارية الخارجية للجزائر الخاصة بالبضائع خارج المحروقات لم تعرف تطورا كبيرا خلال الفترة

2004-2013 والسبب راجع إلى ضعف الأسطول التجاري الذي يساهم بنسبة محتشمة ونتيجة لذلك تلجأ الشركة إلى استئجار السفن الأجنبية لتلبية الطلب الوطني خاصة عند الاستيراد.

فمن خلال الجدول يتضح لنا أن الاستئجار يعد نشاط أساسيا بالنسبة للشركة، ففي سنة 2004 بلغت نسبة مساهمة وحدة الاستئجار 65% بحمولة تقدر بـ 952 913 طن أي ضعف انجازات الشركة بسفنها الخاصة التي بلغت في هذه السنة 25 سفينة لتتخفص النسبة إلى 43% في سنة 2007 هذا الانخفاض يرجع إلى انخفاض الحمولة الإجمالية للشركة، وبلغت تكلفة استئجار هذه السفن أكثر من 35 مليار دينار في 2007، في حين بلغت نسبة مساهمة وحدة الاستئجار نسبة 60% في سنة 2008 بتكلفة إجمالية تقدر بـ 57 مليار دج لتعرف بعد ذلك مساهمة وحدة الاستئجار نسب مرتفعة نوعا ما ففي سنة 2009 بلغت 66% بتكلفة تقدر بـ 73 مليار دج، لتبلغ في سنة 2012 ما نسبته 58% بحمولة تقدر بـ 240 875 طن وبتكلفة نقل تقدر بـ 1,2 مليار دولار.

وما يمكن ملاحظته أن نسبة مساهمة وحدة الاستئجار كبيرة مقارنة بالحمولة المحققة من قبل سفن الأسطول التجاري الوطني، وذلك راجع إلى ضعفه وقلة أجزائه في سنة 2013 ما مجموعه 14 سفينة ملك للشركة التي لا تغطي الطلب الوطني لنقل البضائع العامة خارج المحروقات والذي يضطرها إلى الاستئجار الذي يكبد خسائر للاقتصاد الوطني بصفة عامة وميزان المدفوعات بصفة خاصة، فتكلفة النقل البحري عن طريق الاستئجار بين عام 2007 و2012 يكفي لبناء أسطول بحري جديد من سفن شحن ذات الحجم الكبير.

### المطلب الثالث: بعض المؤشرات الخاصة بالشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

سنحاول في هذا المطلب استعراض أهم المؤشرات الخاصة بالشركة الوطنية للملاحة، والتي قمنا باستخلاصها بهدف إجراء قراءة وتحليل لها.

#### أولا: الأيدي العاملة في الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

سوف نتعرف على عدد العمالة في الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة خلال الفترة الممتدة من 2004

إلى 2013، وذلك من خلال الجدول التالي:

جدول رقم (31): تطور الأيدي العاملة في الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة خلال الفترة

2013-2004.

معدل التغير (%)	عمال الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة	تصنيف عمال الشركة		البيان السنوات
		بحارة	إداريين	
/	2176	1657	519	2004
16%	2517	1608	909	2005
-20%	2018	1267	751	2006
-38%	1246	785	461	2007
-35%	813	389	424	2008
-0,12%	812	339	473	2009
-1%	802	340	462	2010
-1%	796	324	472	2011
-3%	776	295	481	2012
-3%	780	292	488	2013
	<b>12737</b>	<b>7297</b>	<b>5440</b>	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على التقارير السنوية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

ما يمكن ملاحظته من معطيات الجدول السابق هو الانخفاض الحاد للعمال على مستوى الشركة خصوصا في الفترة ما بين 2005 و 2008، بمتوسط تغير قدر ب-31% وذلك راجع أساسا إلى قيام الشركة ببيع السفن حيث تم تقليص هذه الأخيرة من 21 سفينة في 2004 إلى 15 سفينة فقط في 2013، نظرا لاهترائها وانتهاء عمرها الافتراضي دون أن تقوم الشركة بتعويضها بسفن حديثة، ما أدى إلى تسريح عدد كبير من العمال (خصوصا فئة البحارة) باعتبار أن طبيعة عملهم مرتبطة أساسا بالسفن، أما بالنسبة لفئة الإداريين فقد شهد هو الآخر تراجعا نوعيا ويمكن إرجاع سبب ذلك إلى النقص الذي يشهده التكوين في مجال النقل البحري.

إذ يمكن اعتبار أن الشركة تعاني من غياب سياسات لتعويض العمالة المتسربة سواء عن طريق التسريح أو التقاعد، ويتجلى ذلك من خلال عدم استقرار عدم العمال وهو ما يعني عدم تبني إستراتيجية واضحة فيما يخص التسيير التنبؤي للوظائف والكفاءات التي تسمح بتحديد عدد العمال وفقا لاحتياجات الشركة.

ثانيا: الحالة المالية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة خلال سنة 2013.

من أجل تحليل وتقييم الوضعية المالية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة تم الاعتماد على جدول حسابات النتائج وأصول وخصوم الميزانية المالية للشركة خلال السنتين 2012 و 2013 (هذه الجداول موضحة في قائمة الملاحق).

**1. تحليل نشاط الشركة: يتضمن:**

أ. تحليل النشاط الاقتصادي والتجاري: من خلال الجدول التالي سوف نستعرض هذا النشاط خلال السنتين 2012 و 2013:

**جدول رقم(32): التغيرات في أهم مؤشرات النشاط الاقتصادي والتجاري في السنتين 2012-2013.**

الوحدة: دج

2013	2012	البيان
5 567 323 587	5 905 818 404	الإنتاج: المبيعات والمنتجات الملحقة
5 567 323 587	5 905 818 404	رقم الأعمال: أداء الخدمات
-5 085 333 335	-4 998 656 857	الاستهلاكات

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على تقارير التسيير السنوية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة لسنة 2013. من خلال الجدول السابق نستنتج أن إجمالي إنتاج الشركة أساسا من المبيعات والمنتجات الملحقة، وتتنوع استهلاكات الشركة بين المشتريات المستهلكة والخدمات الخارجية، فبلغت المبيعات في سنة 2012 ما قيمته 5 905 818 404 دج لترتفع الى 5 567 323 587 دج، وعرفت حصة الاستهلاكات تزايدا كبيرا بقيم متناقصة من -4 998 656 857 دج في سنة 2012 إلى -5 085 333 335 دج في سنة 2013.

2. تحليل التوازن المالي: يتضمن المؤشرات التالية:

أ. رأس المال العامل: يمثل مقدار الموارد الدائمة التي تبقى متاحة للشركة بعد تمويلها لجميع أصولها، ويمكن حسابه كما يلي:

رأس المال العامل = الأصول المتداولة - الخصوم المتداولة.

جدول رقم(33): تطورات رأس مال العامل في السنتين 2012-2013.

البيان	2012	2013
الأصول المتداولة	9 386 745 346	8 216 743 007
الخصوم المتداولة	5 419 070 540	4 053 480 821
رأس المال العامل	3 967 674 806	4 163 262 186

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على تقارير التسيير السنوية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

يعتبر رأس المال العامل من أهم مؤشرات التوازن المالي، فهو يعتبر مؤشر الأمان بالنسبة للشركة<sup>1</sup>، ومن خلال الجدول رقم (33) نلاحظ أن رأس المال العامل موجب خلال الفترتين 2012 و 2013، وهذا يدل على أن الشركة توفر باستمرار هامش أو فائض من الأموال الدائمة التي تزيد عن تمويلها للأصول الثابتة، كما يمكن الاستنتاج بأن الشركة بإمكانها تمويل احتياجاتها بأصولها الثابتة.

ب. احتياجات رأس المال العامل: يمكن حسابه كما يلي:

احتياجات رأس المال العامل = الأصول المتداولة (باستثناء الخزينة) - الخصوم المتداولة.

جدول رقم(34): تطورات احتياجات رأس المال العامل خلال السنتين 2012-2013.

البيان	2012	2013
الأصول المتداولة (باستثناء الخزينة)	7 500 244 841	7 453 275 331
الخصوم المتداولة	5 419 070 540	4 053 480 821
احتياجات رأس المال العامل	2 081 174 301	3 399 794 510

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على تقارير التسيير السنوية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

<sup>1</sup> - جلييلة بن خروف ، دور المعلومات المالية في تقييم الأداء المالي للمؤسسة واتخاذ القرارات -دراسة حالة المؤسسة الوطنية لإنجاز القنوات KANAGAZ(2005-2008)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، فرع مالية المؤسسة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2009، ص89.

من خلال الجدول رقم (34) نلاحظ أن احتياج رأس المال العامل موجب وهذا راجع إلى رفع الشركة لأصولها المتداولة من خلال الاستثمار في الأموال وبالتالي زيادة حقوقها لدى الزبائن. وقيم احتياجات رأس المال العامل منخفضة مقارنة بقيم رأس المال العامل في السنتين 2012 و2013، وهذا يعود إلى حجم ديون الاستغلال فالشركة تمول جزءا كبيرا من استغلالها بواسطة ديون الاستغلال وهذا ما يسح لها بالحفاظ على توازنها المالي.

### ت. حساب الخزينة:

يمكن تعريف الخزينة على أنها عبارة عن مجموع الأموال التي بحوزة المؤسسة لمدة دورة الاستغلال، وهي تشمل صافي قيم الاستغلال أي ما تستطيع المؤسسة توفيره من مبالغ سائلة خلال دورة الاستغلال<sup>1</sup>، ويمكن حسابها بالطريقة التالية:

حساب الخزينة = رأس المال العامل - احتياجات رأس المال العامل

جدول رقم(35): تطورات حساب الخزينة خلال السنتين 2012-2013.

البيان	2012	2013
رأس المال العامل	3 967 674 806	4 163 262 186
احتياجات رأس المال العامل	2 081 174 301	3 399 794 510
الخزينة	1 886 500 505	763 467 676

المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا على تقارير التسيير السنوية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

من خلال الجدول نلاحظ أن الخزينة خلال الفترتين 2012 و2013 عرفت قيما موجبة، فبعدما كانت في سنة 2012 قيمة الخزينة 1 886 500 505 دج انخفضت إلى 763 467 676 دج في سنة 2013 أي انخفاض قدره 59%، والقيم الموجبة لحساب الخزينة يدل على أن رأس المال العامل قادر على تمويل احتياجات الدورة، وهناك فائض يضم إلى الخزينة.

### 3. التحليل بواسطة النسب: الجدول التالي يبين أهم النسب المالية:

أ. نسب التسيير: من خلال الجدول الموالي نتعرف على نسب تسيير الشركة خلال الفترتين 2012-

2013 كما يلي:

<sup>1</sup> - جلييلة بن خروف، مرجع سابق ص92.

جدول رقم (36): نسب التسيير الخاصة بالشركة الوطنية الجزائرية للملاحة

خلال الفترة 2012-2013.

النسب	الصيغة	المعيار	2012	2013
مدة تحصيل الحقوق اتجاه الزبائن	حقوق الزبائن رقم الأعمال (TTC) 360×	30 يوم	1 734 268 796 5 905 818 404 104 يوم	842 457 232 5 567 323 587 54 يوم
نسبة مردودية العمل	مصاريف المستخدمين القيمة المضافة 100×	>55%	1 027 092 165,00 907 161 547,00 113%	983 509 153 481 990 252 204%
نسبة مصاريف المستخدمين	مصاريف المستخدمين رقم الأعمال (HT) 100×	>45%	1 027 092 165 5 047 708 038 20%	983 509 153 4 758 396 228 21%

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على ميزانية الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة للسنة 2013.

من خلال الجدول نلاحظ أن نسب التسيير تشمل ما يلي:

- قدرت مدة تسوية وتحصيل الحقوق التجارية للشركة (مدة دفع الزبائن) بـ 104 يوم و 54 يوم خلال الفترة 2013-2012، وهي مدة مرتفعة مقارنة بالنسبة المعيارية المقدرة بـ 30 يوم، هذا لا يسمح لها الاستفادة من أموالها.
  - قدرت نسب مردودية العمل خلال الفترة 2012 و 2013 قيما كبيرة تفوق النسبة المعيارية المقدرة بـ 55% يعود ذلك إلى حالات الإحالة على التقاعد والزيادات في الأجور.
  - بالنسبة لمصاريف المستخدمين، خلال الفترة 2013-2012 امتصت أقل من 45% من رقم أعمال الشركة وهي نسب معتبرة مقارنة بالنسبة المعيارية.
- ب. نسب الهيكل المالي: سنستعرض من خلال الجدول التالي، لأهم نسب الهيكل المالية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة خلال الفترتين 2012، 2013 والتي تأتي على النحو التالي:

جدول رقم(37): بعض نسب الهيكلية المالية للشركة الوطنية للملاحة للفترتين 2012-2013

2013	2012	المعيار	الصيغة	البيان
6 139 539 880	4 446 465 332	%100 <	الاموال الدائمة الأصول الثابتة 100×	نسبة التمويل الدائم
2 432 081 703 %252	2 829 333 640 %16			
455 804 009	2 350 543 114	%100 <	الاموال الخاصة الأصول الثابتة 100×	نسبة التمويل الذاتي
2 432 081 703 %19	2 829 333 640 %83			
455 804 009	2 350 543 114	%250 <	الاموال الخاصة مجموع الديون 100×	نسبة الاستقلالية المالية
10 193 020 701 %4,4	9 865 535 872 %24			
10 193 020 701	9 865 535 872	%50 >	مجموع الديون مجموع الأصول 100×	نسبة قابلية التسديد
10 648 824 710 %96	12 216 078 986 %81			

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على ميزانية الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة للسنة 2013.

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن:

- نسبة التمويل الدائم للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة خلال سنة 2012 قدرت بـ 16 % وهو معدل أقل بكثير مقارنة بالنسبة المعيارية وهذا يدل على أن الأصول الثابتة التي تمتلكها الشركة لا تمويلها الأموال الدائمة، في حين بلغت هذه نسبة معدل أكبر من 100% ما يدل على أن الأصول الثابتة التي تمتلكها الشركة تقوم بتمويلها كلها عن طريق الأموال الدائمة مع وجود هامش أمان.
- أما فيما يخص نسبة التمويل الذاتي للمؤسسة فهي أقل من 100% خلال الفترتين، ما يعني لجوء الشركة إلى الديون طويلة ومتوسطة الأجل لتمويل أصولها الثابتة.
- بالنسبة للاستقلالية المالية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، نجد أن نسبتها قدرت بـ 24% و4,4% وهي نسب ضعيفة جدا بمقارنة مع النسبة المعيارية التي تقدر بـ 250% ما يدل على أن الشركة دائما بحاجة إلى مصادر تمويل خارجية لتمويل استثماراتها.

- نسبة قابلية السداد تعبر عن الضمان الذي تمنحه الشركة لدائنيها بما زيد من ثقتهم التي يمنحونها لها، فكلما كانت هذه النسبة صغيرة زاد من ارتياح الدائنين اتجاه الشركة، ولكن الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة وخلال الفترتين 2012-2013 نلاحظ أن نسبة قابلية السداد مرتفعة على النسبة المعيارية التي تقدر بـ 50% حيث بلغت هذه النسبة للشركة 81% في سنة 2012 لترتفع إلى 96% في سنة 2013.

ت. نسب السيولة: هي عبارة عن النسب التي تقيس مدى قدرة الشركة على مقابلة التزاماتها قصيرة الأجل، ومقابلة التزاماتها اتجاه البنوك أو مورديها. والجدول الموالي يوضح نسب السيولة للشركة خلال الفترتين 2012-2013 كما يلي:

جدول رقم (38): نسب السيولة للشركة خلال الفترة 2012-2013

البيان	الصيغة	المعيار	2012	2013
نسبة السيولة العامة	$\frac{\text{الاصول المتداولة}}{\text{الديون قصيرة الأجل}} \times 100$	< 100%	9 386 745 346	8 216 743 007
			5 419 070 540	4 053 480 821
			<b>%173</b>	<b>%203</b>
نسبة السيولة الحالية	$\frac{\text{القيم الجاهزة}}{\text{الديون قصيرة الأجل}} \times 100$	< 100%	1 888 080 083	765 032 628
			5 419 070 540	4 053 480 821
			<b>%35</b>	<b>%19</b>
نسبة السيولة المختصرة	$\frac{\text{القيم الجاهزة+القيم غير الجاهزة}}{\text{الديون قصيرة الأجل}} \times 100$	< 100%	7 148 004 850 +1 888 080 083	765 032 628 + 7 214 527 850
			5 419 070 540	4 053 480 821
			<b>%167</b>	<b>%197</b>

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على ميزانية الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة للسنة 2013.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه ما يلي:

- تعبر نسبة السيولة العامة عن مدى قدرة الشركة على تغطية ديونها قصيرة الأجل (أقل من سنة) بأصولها المتداولة (أقل من سنة). بالنسبة للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة هذه النسبة مرتفعة فهي 173% و 203% وهذا يعني أن جزء معتبر من الأصول المتداولة ممول عن طريق الأموال الدائمة، والشركة لا تستفيد من ديونها قصيرة الأجل لأجل تمويل أصولها المتداولة، وهذا ليس من صالحها.

- نسبة السيولة الحالية وضعناها للتعرف على جاهزية السيولة لتسديد الالتزامات قصيرة الأجل للشركة، ووجدناها ضعيفة حيث بلغت 35 % و 19 % مقارنة بالنسبة المعيارية التي تفوق 100 % .
- وجدنا أن نسبة السيولة المختصرة قدرت بـ 167 % و 197 % وهي مرتفعة مقارنة بالنسب المعيارية، هذا يعني أن الشركة لا تغطي القيم الجاهزة والقيم غير الجاهزة فقط مجموع الديون قصيرة الأجل، وإنما تغطي جزء من الديون طويلة الأجل بالقيمة الفائضة.
- ث. نسب المردودية: هذه النسب ممثلة في الجدول التالي:

جدول رقم (39): نسب المردودية للشركة الوطنية للنقل البحري للفترتين 2012-2013

النسب	الصيغة	المعيار	2012	2013
نسبة المردودية الاقتصادية	$\frac{\text{النتيجة الصافية}}{\text{مجموع الأصول}} \times 100$	< 5%	-505 737 642	-1 893 531 144
			12 216 078 986	10 648 824 710
			-4,1%	-18%
نسبة المردودية المالية	$\frac{\text{النتيجة الصافية}}{\text{الأموال الخاصة}} \times 100$	< 5%	-505 737 642	-1 893 531 144
			2 350 543 114	455 804 009
			-22%	-415%
نسبة المردودية التجارية الصافية	$\frac{\text{النتيجة الصافية}}{\text{رقم الأعمال (HT)}} \times 100$	< 10%	-505 737 642	-1 893 531 144
			5 047 708 038	4 758 396 228
			-10%	-40%

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على ميزانية الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة للسنتين 2012 و 2013

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ ما يلي:

تسمح نسبة المردودية الاقتصادية، بقياس كفاءة نشاط الشركة من وجهة النظر المالية، وقد سجلت خلال السنتين 2012 و 2013 قيما منخفضة من النسبة النموذجية، وهو ما يمثل مستوى منخفض من المردودية الاقتصادية.

- نسب المردودية المالية عرفت نسبا سلبية ومنخفضة بالنظر إلى النسبة المعيارية، فكانت في سنة 2012 تقدر بـ 22 % لتتراجع بنسبة كبيرة جدا في سنة 2013 قدر بـ -415 %، وهذا راجع إلى تراجع قيم النتيجة الصافية والتي عرفت نتيجة سالبة خلال الفترتين.

- تسمح نسبة الردودية التجارية الصافية بقياس كفاءة الأصول الثابتة وتقييم الفعالية التي من خلالها تولد مبيعات الشركة أرباحا. من خلال حساب نسبة المردودية التجارية، يتبين أن الشركة تنتهج سياسة تجارية غير سليمة باعتبار كل النسب أقل من النسبة النموذجية.

## خلاصة:

عالج هذا الفصل دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري والتي أصبحت في سنة 2004 مجمع بفروع داخل وخارج الوطن، أطلق عليها اسم الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN GROUP، فمن جانب الموانئ تعتبر الجزائرية منها قديمة لا تساير التطور العالمي الحاصل في مجال النقل البحري اعتبارها موانئ تقليدية بالرغم أهميتها نظرا لموقعها المطل على البحر الأبيض المتوسط، إلا أنها عرفت بطء في عمليات الشحن والتفريغ ظهر من خلال طول فترة مكوث السفن في الرصيف وانتظارها في المرسى والذي يكبد خسائر.

وبالنسبة للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة فهي تعيش وضعية صعبة بسبب ضعف وقدم أسطولها البحري الذي لا يتجاوز حاليا 14 سفينة، والذي يساهم بنسبة ضعيفة في نقل التجارة الخارجية الجزائرية مما أدى بالشركة إلى استئجار السفن الأجنبية التي تفرض أسعارها على الشركة والذي يعود تأثيره على ميزان الخدمات، والذي عرف رصيذا سالباً طوال فترة الدراسة، هذا من جهة ومن جهة أخرى رأينا أن عدد عمال الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة عرفت نزيفا في عمالتها هذا راجع إلى تخلي الشركة عن بعض سفنها مما أدى إلى تسريح عمالها.

ومن الجانب المالي للشركة فقد عرفت النتيجة المالية الصافية عجزا في السنتين 2012 و2013 ودليل واضح من خلال الوضعية التي تعيشها هذه الشركة.

### الخاتمة العامة:

يؤدي النقل البحري دورا رياديا في مجال نقل التجارة الدولية، وذلك لما يتوفر عليه من خصائص تميزه عن باقي أنواع النقل الأخرى، هذه الخصائص اعتبرت بمثابة المقومات الاقتصادية التي أهلتها للإشراف على حركة التجارة بشكل عام. وفي ظل عولمة الاقتصاد والحد من القيود على حركة التجارة الدولية زادت من حدة المنافسة، وأدى ذلك إلى بروز عنصر التكاليف كأحد أهم العوامل التي تبعث على التنافسية في الأسواق الدولية، فأصبح بذلك قطاع النقل مستهدفا وموضوعا لهذه المنافسة.

لقد استطاع نمط النقل البحري أن يبرهن نجاحه في هذا الميدان، وكان للطفرات النوعية لهذا النمط دور في تحقيق ذلك النجاح، وذلك من خلال التقنيات والأساليب الحديثة التي تم توظيفها لتحسين وتطوير الخدمات المقدمة للسفن. فقد كانت الأساليب التقليدية، التي اعتمدت على المناولة اليدوية للبضائع في المدة التي تلت الحرب العالمية الثانية، تعيق استخدام سفن أكبر ذات سرعات أعلى، بسبب تكديس السفن في الموانئ وازدياد نسبة الفاقد من البضائع. إذ كانت تقضي ما يقارب (60%) من وقت رحلتها في تلك الموانئ، و(40%) في الإبحار، مما أدى إلى ضعف إنتاجية الأسطول العالمي في تلك الحقبة.

وخلال عقدي السبعينات والثمانينات من القرن العشرين شهدت الموانئ ثورة تكنولوجية تمثلت بإدخال تقنيات متطورة في جميع مراحل عملها، شملت أنظمة التشغيل ومعدات المناولة، فكان لها دور حاسم في سرعة ودقة العمل، الأمر الذي فتح آفاقا واسعة لتطوير السفن، سواء من حيث الحجم والسرعة أو من حيث التجهيزات والمعدات المتطورة التي زودت بها، مما ترتب على ذلك انخفاض أجور النقل باستخدام هذا النمط.

وبالنسبة للجزائر، فهي كغيرها من الدول المحاذية للبحر، قد أولت أهمية كبيرة لنشاط النقل البحري بصفة عامة ونقل البضائع بحرا بصفة خاصة، وتزايد هذا الاهتمام بعد التحولات الاقتصادية التي طرأت على العالم وما نجم عنها من انفتاح على الأسواق الدولية، والدخول في اتفاقيات شراكة مع عدة دول، أين أصبح من اللازم على بلدنا تطوير منظومة النقل البحري للبضائع وجعلها أكثر تماشيا مع التطورات الحاصلة في المجال الدولي بما يضمن للجزائر التقليل من التكاليف الباهظة التي توجه إلى استعمال ناقلات الغير والمحافظة على العملة الوطنية، ومعها السيادة الوطنية بالاعتماد على الإمكانيات والموارد الذاتية من خلال امتلاك منظومة نقل بحري متكاملة تساهم في إحداث التنمية الاقتصادية.

## نتائج اختبار الفرضيات:

بالنسبة للفرضيات المقترحة في بداية البحث، تم اختبارها من خلال تحليلنا لموضوعنا "دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية - دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري"، عند اختبار هذه الفرضيات توصلنا إلى النتائج التالية:

1. بداية بالفرضية الأولى والتي تتمحور حول " النقل البحري للبضائع لم يعرف تطورا تكنولوجيا كبيرا كغيره من وسائل النقل الأخرى "، فقد بينت الدراسة أنها غير محققة، فالنقل البحري بتطورات تكنولوجية هائلة خاصة في مجال الموانئ وبناء السفن التي عرفت عدة أنواع ساعدت على نقل أكبر كمية من البضائع في رحلة واحدة.

1. أما الفرضية الثانية والمتمثلة في "توجد علاقة وطيدة بين النقل البحري للبضائع والتنمية الاقتصادية"، فقد تحققت. فمن خلال الدراسة وجدنا أن هناك علاقة بين النقل البحري للبضائع والتنمية الاقتصادية من خلال مساهمة نشاط النقل البحري في نقل بضائع التجارة الخارجية بالإضافة إلى تحسين ميزان مدفوعات الدول، من خلال تأثير الميزان الملاحى في ميزان المعاملات الجارية، بحيث أثبتنا أنه كلما توسعت الدولة في أسطولها البحري كلما كان ذلك في صالح ميزان مدفوعاتها، وتعمل بذلك على جلب العملة الأجنبية أو الوفرة في استخدام العملة الأجنبية كونها تعمل على نقل التجارة الخارجية الوطنية بأسطولها، وبالتالي تعمل على توفير العملات التي كانت ستدفعها إذا تم النقل على متن السفن الأجنبية، كما يمكنها توظيف أسطولها لتقديم خدمات لتجارة أخرى وجلب المزيد من العملة، هذا وقد أثبت النقل البحري أنه يوفر فرص العمل ويساعد على توطن الصناعة وتقسي العمل الدولي.

2. وفي الأخير، الفرضية الثالثة المتمثلة في "الشركة الوطنية للنقل البحري تساهم في التنمية الاقتصادية"، هذه الفرضية غير محققة، فبعد التراجع الكبير لنشاط الشركة والضعف المتواصل في هيكلها وإمكانياتها صارت تلجأ إلى الاستئجار لتصريف منتجاتها واستيراد احتياجاتها، لأنها تنقل حوالي 1% من التجارة الخارجية الجزائرية، وهو ما كبدها خسائر فادحة أدت إلى تسرب العملة الصعبة وخرجها وهذا ما يؤثر سلبا على ميزان المدفوعات.

## نتائج البحث:

من بين النتائج المتوصل إليها في هذا البحث ما يلي:

1. للنقل البحري دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية، وأهم ميزة للنقل البحري تتمثل في كونه أكثر أنماط النقل الأخرى ملائمة، من حيث الكلفة لنقل الشحنات الكبيرة إلى مسافات بعيدة. كما يتميز بوجود خطوط ملاحية بصورة طبيعية ولا تحتاج إلى استثمارات لإنشائها أو إلى صيانتها. هذه الميزات جعلت هذا النمط من النقل يضطلع بنقل ما نسبته 85% من إجمالي التجارة العالمية. فالنقل البحري يعتبر أهم حلقات منظومة النقل الحديث متعدد الوسائط، وقد ساهم استخدام التقنيات الحديثة وتكنولوجيا المعلومات في كل من السفن والموانئ في جعل هذا النمط أكثر اندماجا وانسجاما مع هذه المنظومة الجديدة.

2. تعددت مفاهيم التنمية الاقتصادية لدى مختلف المفكرين وذلك راجع إلى الاختلاف في المبادئ التي يؤمن بها كل مفكر وكذلك اختلاف المناهج المتبعة في التحليل.

3. ينعكس دور النقل البحري البارز في نقل التجارة العالمية، دعم التنمية الاقتصادية وتسهيل العمليات الإنتاجية والتوزيع، كما تظهر المحصلة النهائية لدور النقل البحري في إجمالي التكلفة بالنسبة للسلع المنتجة أو الخدمات المقدمة للعملاء.

4. إن تدعيم نشاط النقل البحري من شأنه أن يحقق مزايا لميزان المدفوعات، كتوفير جزء ضخم من النقد الأجنبي الذي تنفقه الدولة في نقل منتجاتها عبر السفن الأجنبية، واستغلال الأسطول التجاري الوطني كمصدر للنقد بتأجيده إلى الدول والشركات الأجنبية، بالإضافة إلى تدعيم الأنشطة المكملة لنشاط النقل البحري كإنشاء موانئ جديد أو تحديثها من شأنه أن يساهم في تخفيض تكاليف النقل المتمثل في غرامات التأخير التي تتحملها الدولة نتيجة تعطل السفن في الموانئ. كذلك فإن قطاع النقل البحري يؤثر تأثيرا واضحا في العمالة، فهو يخلق فرص عمل سواء في المشروعات الأساسية للنشاط أو في المشروعات المكمل له.

5. إن ضعف وعدم فعالية الأسطول الوطني، يرجع أساسا إلى قدم السفن المكونة له، والذي يرجع بدوره إلى توقف الاستثمارات في نشاط النقل البحري. وعليه فإن اعتماد الجزائر على السفن الأجنبية في نقل تجارتها الخارجية، يؤدي إلى استنزاف أموال طائلة في الإنفاق على هذه التجارة.

6. إن المبادلات التجارية الجزائرية تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات من النفط والتي تستعمل أساسا في تغطية الواردات، فالنمو السريع الذي عرفته التجارة الخارجية في الجزائر أظهر عجز الموانئ التجارية الجزائرية عن مسايرته فهي تعتبر موانئ قديمة من الجيل الأول تعاني من عدة مشاكل بالنظر

إلى طول فترة المكوث بالرصيف والانتظار بالمرسى والتي أعطت لنا صورة واضحة على بطء عمليتي الشحن والتفريغ في الموانئ الجزائرية وبالتالي زيادة تكاليف النقل.

7. مساهمة قطاع النقل في ميزان الخدمات بمتوسط قدره 32% خلال الفترة الممتدة من 2004 إلى 2013، هذا الميزان عرف عجزا متواصلا خلال كامل فترة الدراسة وتعود الزيادة السالبة إلى الارتفاع في الخدمات المستوردة خاصة ببند النقل بسبب ارتفاع واردات السلع وضعف البنية التحتية لقطاع النقل خاصة النقل البحري الذي يمثل أكبر وسيلة نقل في الجزائر، وضعف الأسطول التجاري الذي يكبد الخزينة خسائر كبيرة من جراء استئجار السفن.

8. تعتبر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، الشركة الوحيدة التي تتكفل بنقل بضائع التجارة الخارجية الجزائرية، فوجدنا أن حوالي 92% ينقل بحرا ومن جانب الواردات وجدنا أن حوالي 93% يأتي بحرا خلال الفترة 2004-2013. فمن خلال الدراسة التي أجريناها على الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة اتضح لنا أن هذه الشركة تساهم بنسبة محتشمة في نقل بضائع التجارة الخارجية والتي قدرت في سنة 2004 بـ 6,2% ثم انخفضت إلى 1% من حجم البضائع المنقولة بحرا، وهذا راجع إلى تراجع أسطولها البحري والذي وصل في سنة 2013 إلى 14 سفينة وهو لا يغطي التجارة الخارجية الجزائرية، مما دفع بالشركة إلى الاستئجار الذي يؤدي إلى خروج العملة الصعبة ومن ثم تأثر ميزان المدفوعات.

9. عرفت النتيجة المالية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة قيما سالبة، بالرغم من تنوع مصادر تمويل الشركة من مصادر تمويل داخلية والتي تعتمد عليها للقيام بعملية التمويل الذاتي (احتياطات، رأس المال.... الخ) ومصادر تمويل خارجية والتي قد تكون مصادر قصيرة الأجل، متوسطة الأجل، طويلة الأجل، والتي تحصل عليها الشركة من البنوك التجارية أو المؤسسات المالية.... الخ، فتبين أن الشركة تنتهج سياسة تجارية غير سليمة نظرا لقيم التحليل المالي التي كانت بعيدة عن القيم النموذجية.

### الاتوصيات:

استنادا إلى الدراسة النظرية، وبناء على نتائج الجانب التطبيقي، يمكن تقديم مجموعة من الاقتراحات والتي تتمثل في:

1. تحفيز القطاع الخاص على الاستثمار في مجال النقل البحري والمينائي من خلال مراجعة النظام القانوني الحالي المتعلق بمزاولة هذا النشاط الاقتصادي.

2. تطوير البنية الأساسية ونظم إدارة الموانئ البحرية بما يكسبها الصفة التنافسية مع الأجيال المتقدمة من الموانئ العالمية، وتشجيع القطاع الخاص نحو إدارة الأنشطة المرتبطة بالموانئ البحرية.
3. تحديث الأسطول الوطني وزيادة حصته في نقل التجارة الخارجية الجزائرية، وإنشاء شركات نقل بحرية وتشجيع وتقديم الحكومة الجزائرية للتسهيلات الضرورية لإنجاح هذه الشركات.
4. لا بد من القيام بعملية التخطيط لنشاط النقل البحري عامة والنشاط المينائي خاصة، بوضع تقارير مفصلة عن هذا النشاط لما له دور في الحياة الاقتصادية.
5. إدخال التكنولوجيا الحديثة في المبادلات التجارية، مع ما يتطلب ذلك من توظيف إطارات مؤهلة في الميدان.
6. تحسين كفاءة الموانئ، من خلال تحرير الأنشطة المينائية بغية خلق بيئة تنافسية في تقديم الخدمات وبأقل التكاليف.
7. الاهتمام أكثر بشبكة الطرقات من سكك حديدية وطرق برية وتطويرها بشكل يسهل حركة نقل البضائع والحاويات عبرها ما بين الموانئ البحرية إلى وجهتها.
8. إعادة إحياء نشاط شركة النقل البحري الجزائرية التي كانت في بدايتها تضمن حوالي 50% من نقل التجارة الخارجية الجزائرية وحاليا تضاعف نشاطها إلى 1% من حجم البضائع التي المنقولة، فعلى الدولة منح الدعم لهذه الشركة ويكون ذلك وفق ما يلي:
  - منح إعانات الاستثمار، من خلال تجديد الأسطول الوطني وإحياء مكانته دوليا؛
  - إسناد عملية نقل المواد الإستراتيجية لصالح أسطول الشركة كالحبوب والفحم...؛
  - منح التسهيلات الضريبية.

### آفاق البحث:

- انطلاقا من نتائج هذا البحث ارتأينا أن نفتح آفاقا جديدة له والتي تتمثل في:
1. دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية المستدامة.
  2. مساهمة النقل البحري للبضائع في نقل التجارة الخارجية الجزائرية.
  3. التحديات التي تواجه نشاط النقل البحري للبضائع في الجزائر وعلاقتها بالتنمية الاقتصادية.

أولاً: المراجع باللغة العربية

❖ الكتب:

1. هارون عثمان، الاقتصاد البحري مع اشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، مصر، 1985؛
2. سمية بدوي، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1989؛
3. ضياء مجيد الموسوي، النظرية الاقتصادية، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994؛
4. كارلين اولولين، ترجمة مختار سوفي، اقتصاديات النقل البحري دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الطبعة الثالثة، الدار المصرية اللبنانية، مصر، 1996؛
5. حربي محمد عريقات، مقدمة في التنمية والتخطيط الاقتصادي، دار الكرمل للنشر والتوزيع، الأردن، 1997؛
6. علي عبد اللا، مصطفى الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جمهورية مصر العربية، 2000؛
7. محمد زوكة خميس، جغرافية النقل، الطبعة الأولى، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000؛
8. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2000؛
9. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، الطبعة الأولى، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 2001؛
10. حمد سلمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003؛
11. محمد محمود يوسف، الإدارة الإستراتيجية لتكاليف النقل ودورها في تنمية حركة التجارة العربية البيئية، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2003؛
12. سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل البحري (دراسة تمهيدية)، الدار الجامعية، مصر، 2003؛
13. عبد القادر محمد عبد القادر عطية، اتجاهات حديثة في التنمية، الدار الجامعية، مصر، 2003؛
14. توفيق عبد الرحيم، مبادئ الاقتصاد الجزئي، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2005؛

15. عبد القادر فتحي لاشين، فريق من الخبراء، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (GATS) وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2006؛
16. محمد عبد العزيز عجمية، التنمية الاقتصادية دراسة نظرية وتطبيقية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006؛
17. ميشال توارود، التنمية الاقتصادية، دار المريخ، المملكة العربية السعودية، 2006؛
18. شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري ( التجارة الخطية ) فعاليات التطبيق ومتطلبات الريادة، الدار الجامعية، مصر، 2006؛
19. فليح حسن خلف، التنمية والتخطيط الاقتصادي، عالم الكتب للنشر والتوزيع، الأردن، 2006؛
20. جاسم محمد، التجارة الدولية، زهران للنشر، مصر، 2006؛
21. عدنان إبراهيم علي أبو الحسن، قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي (دراسة تحليلية تطبيقية)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007؛
22. عبد القادر فتحي لاشين، فريق من خبراء المنظمة، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، مصر، 2007؛
23. مدحت قريشي، التنمية الاقتصادية، نظريات وسياسات وموضوعات، الطبعة الأولى، دار وائل، الأردن، 2007؛
24. إجلال إبراهيم محمد، تخطيط النقل وسياساته، الطبعة الأولى، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2008؛
25. ناصر نور الدين عبد اللطيف، محاسبة التكاليف في قطاع النقل البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2008؛
26. عبد القادر فتحي لاشين، فريق من خبراء المنظمة، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2008؛
27. علي كساب ، النظرية الاقتصادية التحليل الجزئي، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون علي كساب، الجزائر، 2009؛
28. أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009؛

29. أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009؛
30. أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009؛
31. أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، الطبعة الأولى، دار الوفاء لدينا للطباعة والنشر، الإسكندرية، 2009؛
32. محمد الصيرفي، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الطبعة الأولى، 2009؛
33. أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009؛
34. عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2009؛
35. عصام عمر مندور، التنمية الاقتصادية والاجتماعية والتغير الهيكلي في الدول العربية، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية، 2011؛
36. محمد عبد الفتاح، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الطبعة الأولى، المكتب العربي للمعارف، القاهرة، 2011؛
37. جابر أحمد بسيوني، التنمية الاقتصادية ( مفاهيم، نظريات، تطبيقات )، الطبعة الأولى، دار الوفاء، 2012؛
38. محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري والجوي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2013؛
39. أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014؛
40. هاشم مرزوك الشمري، عبد الحسين محمد العنكي، جعفر عبد الأمير الحسيني، استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاقتصاديات الحديثة، الطبعة الأولى، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، 2014؛
41. عبد اللطيف مصطفى، عبد الرحمن سانية، دراسات في التنمية الاقتصادية، مكتبة حسن العصرية، بيروت، لبنان، 2014؛
42. أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.

❖ الأطروحات والمذكرات:

43. عمران قارون، تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية - حالة الشركة الوطنية للنقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع تخطيط، جامعة الجزائر، 1997؛
44. أمال خليفي، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (87-97)، دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، جامعة الجزائر، 1997؛
45. ربيعة حملاوي ، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع التخطيط، جامعة الجزائر، 1999؛
46. آسيا صخري معمري، دور الموانئ في تنمية الاقتصاد الوطني - حالة ميناء الجزائر - مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع نقود ومالية، جامعة الجزائر، 2001؛
47. بلال موزاي ، الاستثمار والتنمية الاقتصادية تجربة الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع نقود ومالية، جامعة الجزائر، 2003؛
48. لعفيفي الدراجي، أثر المديونية الخارجية على التنمية الاقتصادية في الجزائر للفترة (1986-2004)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع نقود ومالية، جامعة 08 ماي 1945 قالمة، 2006؛
49. رشيد علاب، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج مصفوفة الانتظار - حالة المؤسسة المينائية لسكيكدة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة 20 أوت سكيكدة، 2007؛
50. عتاب يوسف حسون، تقييم كفاءة معايير التقييم المالي والإداري المستخدمة في قطاع النقل البحري نموذج مرفأى اللاذقية وطرطوس، بحث أعد لنيل درجة الماجستير في الاقتصاد، قسم إدارة الأعمال، جامعة تشرين، الجمهورية العربية السورية، 2007؛
51. ربيعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر EPAL، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2008؛

52. كمال ديب، دور المنظمة العالمية للتجارة في تحقيق أبعاد التنمية المستدامة (مدخل بيئي)، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، فرع نقود ومالية، جامعة الجزائر، 2009؛
53. بن خروف جليلة، دور المعلومات المالية في تقييم الأداء المالي للمؤسسة واتخاذ القرارات -دراسة حالة المؤسسة الوطنية لانجاز القنوات KANAGAZ(2005-2008)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، فرع مالية المؤسسة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2009؛
54. رمضان مبروكي، دور المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في التنمية الاقتصادية في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع تحليل اقتصادي، جامعة الجزائر 03، 2011؛
55. حورية حميدوش، دور قطاع التأمين في تحقيق التنمية الاقتصادية دراسة حالة الجزائر في الفترة 1995-2010، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع نقود وبنوك، جامعة الجزائر 03، 2011؛
56. هلال العيد، نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 03، 2011؛
57. احمد دبيش، إشكالية التنمية والاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 3، 2012؛
58. شهيرة بقاش ، دور البنك الإسلامي للتنمية في دعم التنمية الاقتصادية في الدول الأعضاء حالة الجزائر 1990-2009، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم التسيير، فرع نقود ومالية، جامعة الجزائر 03، 2012؛
59. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012؛
60. بروجي قورين، دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية- حالة ميناء وهران التجاري- مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع تسويق وتجارة دولية، جامعة حسيبة بن بوعلي، شلف، 2012؛

61. آسيا قوراري ، أثر تحرير المالي على التنمية الاقتصادية في الجزائر - دراسة قياسية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع مالية، جامعة بشار، 2012؛
62. الحسن ولد سيدي، دور التجارة في تحقيق التنمية الاقتصادية في البلدان النامية - دراسة حالة موريتانيا، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع اقتصاد دولي، جامعة بسكرة، 2012؛
63. إيمان نور اليقين خلادي، دور الادخار العائلي في تمويل التنمية الاقتصادية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع تحليل اقتصادي، جامعة الجزائر 03، 2012.
64. الشيخ صالح، النظام القانونية لعقد النقل الحاويات بسفن الحاويات عن طريق البحر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع العقود المسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2013؛
65. عز الدين علي، أثر التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي بالجزائر خلال الفترة 2000-2012، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية، فرع إدارة العمليات التجارية، جامعة الجزائر 03، 2014؛

❖ **المداخلات والمقالات والمحاضرات:**

66. أحمد قريني، مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري، مؤسسة ميناء الجزائر، ميناء الجزائر، جويلية 2000، العدد 26؛
67. منير العمش، " تصحيح مسار التنمية في عالم متغير "، مجلة البعث [على الخط]، ديسمبر 2003 متاح على: [www.albaath.com](http://www.albaath.com).
68. محمد زنبوعة، أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية، مجلة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، دمشق، 2006، العدد الثاني؛
69. فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزي رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، 2009، العدد السابع؛
70. فارس بوباكور، سليم بوقنة، النقل والتنمية - حالة استثمارات النقل قيد الانجاز في الجزائر، الملتقى الوطني حول الاقتصاد الجزائري: " قراءات حديثة في التنمية"، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، يومي 13-14 ديسمبر 2009؛

71. عزة صلاح خليل، نحو التخطيط الاستراتيجي لخدمات النقل بالحاويات لمواجهة المنافسة العالمية دراسة حالة محطة الحاويات للميناء الجنوبي بورتسودان، المؤتمر الدولي السادس والعشرون للمواني والنقل البحري (التكامل من أجل مستقبل أفضل)، يومي 07 و 09 فيفري 2010؛
72. أحمد الراشد، تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في انجاز وتطوير عمليات أعمال موانئ العراق باستخدام عملية التحليل الهرمي (AHP) دراسة ميدانية في الشركة العامة للموانئ العراقية، مجلة العلوم الاقتصادية، المجلد السابع، ماي 2011، العدد 28؛
73. غانم هاجر، أسماء حدباوي، واقع وآفاق النقل المستدام في الجزائر، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، يومي 07- 08 نوفمبر 2013؛
74. رباح بوقرة، محاد عريوة، أهمية تفعيل نشاط مؤسسات قطاع النقل البحري ودورها في النهوض بالتجارة الخارجية والمساهمة في التنمية الاقتصادية الشاملة في الجزائر، ملتقى دولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، يومي 07- 08 نوفمبر 2013؛
75. نور الدين زعبيط ، واقع المنظومة القانونية لقطاع النقل البحري للبضائع في الجزائر وآفاق تطويرها، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، يومي 07- 08 نوفمبر 2013؛
76. شريف بوقصبة، علي بوعبد الله، دور برامج التنمية 2001-2014 في تطوير قطاع النقل بالجزائر، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، يومي 07- 08 نوفمبر 2013؛
77. صالح صالح، ملخص محاضرات مقياس الاقتصاد الجزائري والعولمة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف 01، 2013؛

78. مهدي درويش جبار، أهمية النقل البحري والتجارة الخارجية، [على الخط]، محاضرة في أكاديمية النقل البحري، جامعة العراق، 21 فيفري 2014؛ متاح على: <<http://www.azzaman.com>>

79. مهدي درويش جبار، مواكبة التطور في التجارة الخارجية والنقل البحري، [على الخط]، محاضرة في أكاديمية النقل البحري، جامعة العراق، 21 فيفري 2014، متاح على: <<http://www.azzaman.com>>

#### ❖ تقارير:

80. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، اثر الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل، [على الخط]، الأمم المتحدة، 09-22-2001، متاح على: <<https://www.google.fr/search?newwindow=1&q=>>

81. مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشارقة، النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، [على الخط]، أكتوبر 2009، متاح على: <<http://www.chamber.org.sa/Trans.pdf/WTO/Documents/Sea>>

82. مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أضواء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري، [على الخط]، 2009، متاح على: <[www.amtcc.comlimosite/march2009.pdf](http://www.amtcc.comlimosite/march2009.pdf)>

83. المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، مناخ الاستثمار في الدول العربية، [على الخط]، 2010، متاح على: <<http://www.dhaman.org>>

84. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (unctad)، استعراض النقل البحري 2011 [على الخط]، منشورات الأمم المتحدة نيويورك وجنيف، 2011، متاح على: <[unctad.org/ar/docs/rmt2011\\_ar.pdf](http://unctad.org/ar/docs/rmt2011_ar.pdf)>

85. التقارير الإحصائية السنوية لمؤسسة ميناء الجزائر؛

86. المنشورات الإحصائية السنوية لبنك الجزائر؛

87. التقارير السنوية للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة.

88. التقارير الإحصائية السنوية لوزارة النقل الجزائرية.

❖ مراجع الكترونية:

89. موقع المنظمة البحرية العالمية[على الخط]، متاح على: [WWW.IMO.ORG](http://WWW.IMO.ORG) ؛

90. موقع منظمة العمل الدولية[على الخط]، متاح على: [WWW.ILO.ORG](http://WWW.ILO.ORG) ؛

91. موقع كنان الشمال[على الخط]، متاح على

< <http://www.cnan-nord.com/presentation.php> >

ثانيا : المراجع باللغة الأجنبية

❖ الكتب:

1. Denis Chevalier, Francois Duphil, **Le transport: Gèrer les operations de transport de marchandises à l'international**, editions foucher, Vanves, 2004;
2. Donge\_ Wook S ong, Photis M , Panayides, **Maritime logistics: contemporary issues**, first èdition, Emerald group publishing limited, United Kingdom, 2012;

❖ المذكرات:

3. Merzoug Slimane, **la place de transport maritime dans le développement de la wilaya de Bejaia**, mémoire en vue d'obtention du diplôme de magistère en science économique, option gestion de développement, université de Bejaia, 2005;

❖ تقارير:

4. Ximena clark, David dollar, Alejandro micco, **journal of development economics 75**, world bank, unites states,2004;
5. UNCTAD secretariat, **review of maritime transport**, united nations, new York and Geneva,2009;
6. cnan group, organisation de cnan group, document interne de la compagnie nationale algérienne de navigation, 2013;
7. national shipping company, document interne de nashco, 2013.

❖ المقالات:

8. Mohamed-Chérif Fatima- Zohra, **L'économie maritime algérienne et Euroméditerranée**, La Revue Maritime , n ° 483, novembre, 2008

9. UNCTAD secretariat : review of maritime transport, united nations, new York and Geneva, 2009;
10. Fatima-Zohra Mohamed-Chérif et César Ducruet, « **Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens** », L'Espace Politique [En ligne], 16 | 2012-1, mis en ligne le 21 mars 2012, URL : <http://espacepolitique.revues.org/2294>;
11. M'hammed setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César ducrut, " Les ports Algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ?", Méditerranée [En ligne], 2011, n° 116, disponible sur: < <http://méditerranée.revues.org/5410> >

جدول رقم (3-1): جدول حسابات النتائج للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة لسنة 2013.

المصدر: التقرير المالي السنوي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، 2013

جدول رقم (2-3): أصول الميزانية المالية للشركة لسنة 2013.

المصدر: التقرير المالي السنوي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، 2013

جدول رقم (3-3): خصوم الميزانية المالية للشركة لسنة 2013.

المصدر: التقرير المالي السنوي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحق، 2013.