

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة حسية بن بوعلی الشلف  
كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير  
قسم العلوم الاقتصادية



أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم  
التخصص : العلوم الاقتصادية

العنوان

محددات الطلب على الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر  
— دراسة قياسية —

من إعداد

كروشة إيمان

المناقشة بتاريخ ...../...../..... من طرف اللجنة المكونة من:

رئيس	جامعة الشلف	أستاذ التعليم العالي	زيدان محمد
مقرر	جامعة وهران	أستاذ التعليم العالي	زايري بلقاسم
مقرر مساعد	جامعة تلمسان	أستاذ التعليم العالي	مليكي سمير بهاء الدين
ممتحن	جامعة الجزائر 3	أستاذ التعليم العالي	معين أمين السيد
ممتحن	جامعة معسكر	أستاذ محاضر أ	كربوش محمد
ممتحن	جامعة الشلف	أستاذ محاضر أ	بن سفطة كمال مليك
ممتحن	جامعة الشلف	أستاذ محاضر أ	بلقطة ابراهيم

السنة الجامعية 2017 – 2018

# كلمة شكر

بداية نحمد الله حق حمده بأن منّ علينا بإنجاز هذا العمل.

أتقدم بجزيل الشكر إلى الأستاذ الدكتور زايري بلقاسم على نصائحه وتوجيهاته القيمة

إلى أعضاء اللجنة المناقشة على تفضلهم بقراءة و مناقشة هذا البحث و إثراءه.

كما أتقدم بأسمى عبارات الشكر إلى جامعة الشلف أساتذة و موظفين ، و كل من ساهم من

قريب أو من بعيد في إتمام هذا العمل.

الفهرس	
	قائمة الجداول والأشكال البيانية
01	المقدمة العامة
09	الفصل الأول: النقل البحري و علاقته بالتجارة الدولية
10	تمهيد
11	1- مفاهيم أساسية للنقل البحري
11	1-1 مفهوم و أهمية النقل البحري
11	1-1-1 مفهوم النقل البحري
12	1-1-2 أهمية النقل البحري
13	أ. قطاع التجارة الخارجية
14	ب. ميزان المدفوعات
15	ت. توطن الصناعات و تقسيم الدولي
15	1-2 عناصر و خصائص النقل البحري
15	1-2-1 عناصر النقل البحري
16	أ. الموانئ البحرية
16	ب. السفن البحرية
17	ت. الأنشطة المساعدة
17	1-2-2 خصائص أنشطة النقل البحري
17	أ. ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشاريع صناعة النقل البحري

18	ب. استعمال التقدم التكنولوجي في صناع النقل البحري
19	ت. سيطرة بعض الدول و الشركات الملاحية العالمية على صناعة النقل البحري
19	ث. طول العمر الافتراضي لمشروعات النقل البحري
20	ج. خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين والتكاليف الغير قابلة للتجزئة
20	ح. أهمية توافر المعلومات في صناعة النقل البحري
21	خ. أنشطة النقل البحري حلقة في سلسلة نقل البضائع
21	2-تطور التجارة العالمية المنقولة بحرا
30	3-تطور الأسطول البحري الدولي
30	3-1 هيكل الأسطول البحري الدولي
34	3-2التوزيع العمري و ملكية الأسطول التجاري العالمي
39	4-العرض والطلب على خدمات النقل البحري
39	4-1 الطلب على خدمات النقل البحري
39	4-1-1 مرونة الطلب على خدمات النقل البحري بغرض نقل البضائع المصدرة والمستوردة
41	4-1-2 قيمة مرونة الإحلال بين السفينة وغيرها من وسائل النقل الأخرى
42	4-1-3 الاقتصاد العالمي
43	3-1-4 تكاليف النقل

45	4-1-5 أثر الصدمات العشوائية على الطلب على السفن
46	4-1-6 متوسط المسافة
46	4-2-2 محددات العرض على خدمات النقل البحري
47	4-2-1 مرونة عرض خدمات النقل البحري وعنصر الزمن
49	4-2-2-إنتاجية الأسطول
50	4-2-3 العلاقة بين السرعة والمسافة و طاقة عرض خدمات النقل البحري
51	4-2-4 العلاقة بين وزن وحجم البضائع المنقولة
52	4-2-5 دور صناع القرار في عرض خدمات النقل البحري
53	خاتمة الفصل
54	الفصل الثاني: الإطار النظري للطلب على الواردات
55	تمهيد
56	1- نماذج لدوال الطلب على الواردات الكلية
61	2- مناهج دراسة الطلب على الواردات
61	1-2 منهج البديل غير التام
64	2-2 منهج فائض الطلب
65	3- محددات الطلب على الواردات
66	1-3 العوامل التي تؤثر في حجم الطلب على الواردات
66	1-1-3 الدخل
69	2-1-3 الأسعار
72	3-1-3 الصادرات

73	4-1-3 سعر الصرف
74	5-1-3 احتياطات الصرف الأجنبي
77	6-1-3 الذوق المحلي
77	2-3 العوامل التي تؤثر في التركيب السلعي للواردات
77	1-2-3 التنمية الاقتصادية
79	2-2-3 السياسات التجارية
82	3-2-3 سياسات توزيع الدخل
82	4-2-3 التغيرات الديمغرافية
83	5-2-3 توقعات الأسعار
83	3-3 العوامل التي تؤثر في التوزيع الجغرافي للواردات
84	1-3-3 التكتلات الاقتصادية
86	2-3-3 العادات و الأنماط الشرائية
87	3-3-3 طبيعة النظام الاقتصادي
87	4-3-3 سعر السلعة و تكاليف النقل
88	5-3-3 الميزات النسبية و التنافسية للدول
91	6-3-3 الاتفاقيات و التسهيلات التجارية
92	خاتمة الفصل
93	الفصل الثالث: نمط و هيكل الواردات في الجزائر
94	تمهيد
95	1- السياسات التجارية في الجزائر

95	1-1 سياسات و نظم الاستيراد
107	2-1 هيكل التعريف الجمركية
116	3-1 سياسة سعر الصرف في الجزائر
124	2- تحليل الواردات الكلية وعلاقتها ببعض مؤشرات الاقتصادية
124	1-2 تحليل الواردات من 1990 إلى 2015
127	2-2 علاقة بعض مؤشرات الاقتصادية بالواردات
135	3- تحليل التوزيع الجغرافي و السلعي للواردات
135	1-3 تحليل التوزيع الجغرافي للواردات
142	2-3 تحليل التركيب السلعي للواردات
146	4- النقل البحري و الواردات المنقولة بحرا في الجزائر
153	خاتمة الفصل
154	الفصل الرابع : دراسة قياسية للطلب على الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر
155	تمهيد
156	1- الدراسات السابقة الخاصة بالطلب على الواردات
156	1-1 دراسة Khan (1975)
157	2-1 دراسة Sarmad (1987,1988)
157	3-1 دراسة عبلة عبد الحميد بخاري (1998)
158	4-1 دراسة محمد نجيب غزالي خياط (1998)
158	5-1 دراسة Abdelhak SENHADJI (1998)
158	6-1 دراسة Pablo Coto-Millan و آخرون (2005)

159	7-1 دراسة Dilip Dutta and Nasiruddin Ahmed (2006)
159	8-1 دراسة Huseyin KALYONCU (2006)
148	9-1 دراسة محمد عباس إبراهيم (2017)
160	2- الإطار النظري لاختبار التكامل المشترك
160	1-2 تعريف التكامل المتزامن
161	2-2 اختبار الجذر الأحادي
162	1-2-2 اختبار ديكي-فولر (DF)
163	2-2-2 اختبار ديكي فولر الموسع
164	2-2-3 اختبار فيليبس - بيرون
164	3-2 اختبار جوهانسن Johansen للمتكامل المتزامن
165	4-2 اختبار نموذج تصحيح الخطأ
165	3- تحديد متغيرات الدراسة و دراسة خصائصها
166	3-1 تطور متغيرات النموذج خلال الفترة من 1990 الى 2015
166	3-1-1 الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر
167	3-1-2 الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحرا
168	3-1-3 تكاليف الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر
169	3-1-4 نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي
170	3-1-5 سعر الصرف الحقيقي
171	4- صياغة النموذج

171	1-4 اختبار الاستقرارية
173	2-4 اختبارات تحديد فترة الإبطاء المثلى لنموذج تصحيح الخطأ
174	3-4 اختبار جوهانسن للتكامل المشترك
175	4-4 نموذج تصحيح الخطأ
175	1-4-4 نتائج اختبار نموذج تصحيح الخطأ على المدى الطويل
176	2-4-4 نتائج اختبار نموذج تصحيح الخطأ على المدى القصير
180	5-4 التفسير الاقتصادي للنموذج
184	خاتمة الفصل
185	الخاتمة العامة
190	المراجع
212	الملاحق

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
34	التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي لسنة 2015	01
37	ملكية الأسطول العالمي لأهم الدول لسنة 2015	02
76	تغطية الاحتياطات الخارجية للواردات بالأشهر لبعض الدول العربية للواردات (2005-2014)	03
85	التوزيع الجغرافي للواردات لبعض التكتلات الاقتصادية	04
89	مؤشرات تخصص التجارة في السلع لبعض الدول	05
90	تطور مساهمة السلع الأولية والصناعية في هيكل الصادرات الصينية (1980-2010)	06
109	التبادل التجاري حسب ثلاثة المحاور	07
111	إيرادات التعريفات الجمركية من 1963 إلى 1966	08
112	كيفية توزيع الرسوم الجمركية حسب التصنيف المنشأ بموجب رقم 35/68 المؤرخ في 1968/02/02	09
114	تطور التعريفات الجمركية في الجزائر من 1992-2002	10
119	سعر الصرف الرسمي و الموازي في الجزائر من 1970 إلى 1987	11
120	تطور سعر الصرف الرسمي و الموازي في الجزائر من 1986 إلى 1993	12
124	تطور الواردات من 1990 إلى 2015	13
129	علاقة بعض مؤشرات الاقتصادية بالواردات	14
136	معامل التركيز للتوزيع الجغرافي للواردات في الجزائر (1992-2015)	15
138	الأهمية النسبية للمجموعات الجغرافية لسنة 1992، 2015	16
142	معامل التركيز للتركيب السلعي للواردات في الجزائر (1992-2015)	17
144	الأهمية النسبية للتركيب السلعي للواردات في الجزائر لسنة 1992، 2005، 2015	18

## قائمة الجداول والأشكال البيانية

145	ترتيب المجموعات السلعية للفترة ما بين 1990 إلى 2015	19
172	نتائج اختبار ديكي فولر المطور عند المستوى	20
173	نتائج اختبار ديكي فولر المطور عند المستوى مع اخذ الفرق الأول	21
173	نتائج اختبار فترة الإبطاء المثلى	22
174	نتائج اختبار الأثر	23
177	نموذج متجه تصحيح الخطأ على المدى القصير	24

## ثانيا - قائمة الأشكال البيانية:

رقم الشكل	عنوان الشكل	الصفحة
01	تطور التجارة العالمية المنقولة بحرا المحملة	14
02	تطور كل من التجارة العالمية و البحرية ، الناتج المحلي الإجمالي العالمي و مؤشر التعاون الصناعي لمنظمة التعاون و التنمية الاقتصادية	23
03	مساهمة الدول النامية في التجارة العالمية المنقولة بحرا	25
04	التجارة العالمية المنقولة بحرا لمجموعة من السلع	27
05	حركة النقل في موانئ الحاويات في العالم	28
06	تطور الأسطول العالمي من الحمولات الكلية الساكنة خلال الفترة 2015-1980	31
07	تطور الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية خلال الفترة 2015-1980	32
08	هيكل الأسطول العالمي خلال الفترة 2015-1980	33
09	توزيع التجارة العالمية المنقولة بحرا في الحاويات حسب الطرق لسنة 2015	37
10	العلاقة بين الطلب على خدمات النقل البحري و طاقة الحمولة	44
11	العلاقة بين العرض و الطلب على خدمات النقل البحري و قيمة النولون	48
12	علاقة الواردات بالنسبة للدخل	67
13	الطلب على الواردات بالنسبة للأسعار	70

قائمة الجداول والأشكال البيانية

71	الطلب على الواردات بالنسبة للأسعار النسبية	14
72	تغطية الصادرات للواردات	15
74	اثر انخفاض سعر الصرف على الطلب على الواردات	16
78	إجمالي واردات الدول العربية خلال الفترة ما بين 1990-2014	17
79	اتجاه واردات الدول العربية خلال الفترة ما بين 2003-2014	18
80	اثر التعريفات الجمركية على الطلب على الواردات	19
81	اثر حصص الاستيراد على الطلب على الواردات	20
123	تطور سعر الصرف الدينار بالنسبة للدولار و اليورو في الفترة (2002-2014)	21
126	نمو الواردات في الجزائر من 1990 إلى 2015	22
132	تطور أسعار البترول للبرميل من 1990 - 2015	23
133	تطور الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر من (1990-2015)	24
134	تطور السلع الاستهلاكية في الجزائر خلال الفترة (1992-2015)	25
138	تطور معامل التركيز للتوزيع الجغرافي للواردات في الجزائر 1992-2015	26
140	متوسط الأهمية النسبية للمجموعات الجغرافية للفترة ما بين 1992 2015	27
143	تطور معامل التركيز للتركيب السلعي للواردات في الجزائر 1992-2015	28
147	تطور أسطول الجزائر حسب أنواع السفن الرئيسية خلال الفترة 1990-2015	29
149	هيكل أسطول الجزائر خلال الفترة 1990-2015	30
150	تطور مؤشر ارتباط موانئ الجزائر بموانئ العالم	31
151	حركة الواردات المنقولة بحرا في الجزائر من 1990 إلى 2015	32
167	تطور الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر من 1990 إلى 2015	33
168	الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحرا من 1990 إلى 2015	34
169	تكاليف الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر من 1990 إلى 2015	35
170	نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي في الجزائر من 1990 إلى 2015	36
171	سعر الصرف الحقيقي في الجزائر من 1990 إلى 2015	37

# المقدمة العامة

تعتبر التجارة الخارجية ذات أهمية كبيرة بالنسبة للدول ،حيث لا يمكن لأية دولة مهما كان مستوى تقدمها أن تعيش مستقلة عن العالم الخارجي و مكتفية ذاتيا ، ذلك من خلال الوفاء باحتياجاتها المتزايدة من السلع التي لا يمكن إنتاجها وعرضها بميزة نسبية أفضل من الدول الأخرى أو حتى التي تنتجها بكميات ضئيلة .

كما تلعب التجارة الخارجية دورا هاما، فهي تساهم في رفع معدلات النمو الاقتصادي، من خلال النمو في الناتج المحلي ، حيث أنها من القطاعات الرئيسية لجلب و رفع رصيدها من العملات الصعبة و تدفق التكنولوجيا اللازمة لبناء قدرات إنتاجية، فهي تساعد على رفع القدرة التنافسية و التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة، بالإضافة إلى زيادة رفاهية الأفراد من خلال توسيع و تنويع خيارات الاستهلاك .

حيث أن هذا النمو و التطور في المبادلات التجارية يرتبط إلى حد كبير بتوافر وسائل النقل المناسبة، لاسيما النقل البحري الذي يعتبر عنصرا أساسيا لتحقيق أهداف التبادل التجاري على مستوى العالمي و المحلي على حد سواء.

على هذا الأساس، يعتبر النقل البحري العمود الفقري للتجارة الدولية ، و من أحد العناصر المهمة المؤثرة في التجارة الخارجية الدولية ، ذلك أن حوالي 80% من حركية هذه التجارة تتم بحرا، و هو يعتبر أهم الركائز التي تعتمد عليها الدول في تغطية مبادلاتها على النطاق الدولي، و ما يميز النقل البحري قدرته على نقله كميات كبيرة في رحلة واحدة، بحيث تفوق الكميات التي تنقلها أي وسيلة أخرى للنقل ، بالإضافة إلى قدرته على النقل لمسافات طويلة ، و بتكلفة منخفضة .

و تعتبر الجزائر من الدول التي تلعب فيها التجارة الخارجية دورا نشطا في اقتصادها الوطني، خاصة مع تبنيها اقتصاد السوق ، والتوجه إلى الأسواق العالمية ، حيث انتقلت درجة الانفتاح التجاري من 1990 إلى 2015 من 16.90% إلى 27.37% ، مما يؤكد على تفاعل و ديناميكية هذا القطاع في الاقتصاد الوطني ، فهي مثل أي دولة تسعى إلى سد الفجوة بين الإنتاج والاستهلاك المحلي ، ذلك من خلال إمداد ما يحتاجه الأفراد من السلع الضرورية التي لا تتوفر لديها مقومات إنتاجية لإنتاجها ، أو إلى ارتفاع تكاليف الإنتاج لتلك السلع في حال إنتاجها محليا .

و للواردات أهمية كبيرة في التجارة الخارجية للجزائر، فالطلب عليها في ارتفاع مستمر، حيث انتقلت قيمتها من 86479 مليون دينار سنة 1990 إلى 5173 301 مليون دينار سنة 2015 ، أي بمعدل يزيد عن 59.82 مرة خلال هذه الفترة، كما يعتمد جزء كبير من واردات الجزائر على النقل البحري، سواء في شكل منتجات للاستهلاك النهائي أو على شكل مواد خام و سلع وسطية تكون مستلزمه للإنتاج المحلي.

فهي تمثل ما بين 80% إلى 93% من الواردات الكلية للجزائر ، فمن خلالها تساهم في نمو الناتج المحلي الإجمالي، و تعزز المستوى المعيشي للأفراد من خلال إنفاقهم الاستهلاكي على السلع المستوردة، إضافة إلى أنها ترفع مستوى الاستثمار المحلي وزيادة القدرة الإنتاجية للقطاعات الاقتصادية، بتوفير السلع نصف المصنعة والمواد الخام و السلع الرأسمالية ، التي تلعب الدور الأساسي في عملية التنمية الاقتصادية.

### 1. إشكالية البحث:

و على ضوء ما تقدم يمكن طرح الإشكالية الآتية:

ما هي العوامل المحددة للطلب على الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر ؟

هذه الإشكالية تؤدي بنا إلى طرح مجموعة من التساؤلات التي نحصرها فيما يلي:

– ما هي العوامل المحددة للطلب على الواردات ؟

– هل الطلب على الواردات المنقولة بحرا في الجزائر يحكمه المحددات العامة للطلب

على الواردات الكلية ؟

– هل الطلب على الواردات المنقولة بحرا في الجزائر يتحدد وفقا للتكاليف الموجهة للنقل

البحري؟

### 2. فرضيات البحث:

و من أجل تفسير إشكالية هذه الأطروحة و محاولة الإجابة على الأسئلة الفرعية

المطروحة قمنا بصياغة فرضيتين تتمثل في:

1. يتحدد الطلب على الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر على محددات العامة للطلب

على الواردات الكلية، و المتمثلة أساسا في الدخل، الأسعار النسبية، سعر الصرف .

2. يتحدد الطلب على الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر على التكاليف المخصصة

لنقل البحري.

### 3. أهداف و أهمية البحث :

و من بين الأهداف التي نسعى إلى تحقيقها من وراء القيام بهذا البحث:

– محاولة معرفة خصائص و التغيرات التي شهدتها الواردات في الجزائر ، لاسيما عند التحول من اقتصاد موجه إلى اقتصاد السوق في الجزائر .

– محاولة معرفة تأثير المتغيرات الاقتصادية على الطلب على الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر خاصة بعد التغيرات التي طرأت على اقتصاد الجزائر .

– إثراء المكتبة بمرجع يمكن الاستناد إليه في الدراسات الخاصة بالواردات.

كما تكمن أهمية هذا البحث ، لأهمية الواردات بصفة عامة و الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر بصفة خاصة ، باعتبارها عنصراً جوهرياً و فعال في التجارة الخارجية والنمو الاقتصادي في الجزائر، حيث يفيد معرفة توجهها و تبيان العلاقة بينها و بين مختلف المتغيرات التي تؤثر فيها ، إلى وضع سياسات محكمة للتجارة الخارجية في الجزائر و للحفاظ على التوازن في الميزان التجاري ، بالإضافة إلى تأثيرها على عدة قطاعات أخرى كتحديد حجم الاستثمار و الاستهلاك والإنتاج المحلي باعتبارها ضرورية لعمل الجهاز الإنتاجي.

#### 4. منهجية البحث :

أما فيما يخص المنهج المستخدم فقد تم الاعتماد على مجموعة من المناهج تمثلت في المنهج الوصفي عند استعراض المفاهيم الأساسية للنقل البحري و علاقته بالتجارة الدولية ، و بتقديم الإطار النظري للطلب على الواردات ، كما تم استخدامه في تحليل بعض المتغيرات الاقتصادية في الجزائر ، و لتحليل نمط و هيكل الواردات ، في حين استخدم المنهج الإحصائي لقياس الطلب على الواردات المنقولة بحراً من خلال أسلوب القياس الكمي بتطبيق نموذج التكامل و نموذج تصحيح الخطأ ، ذلك بدراسة تأثير الواردات المنقولة

بحرا إلى الجزائر خلال الفترة الممتدة من 1990 إلى 2015 على مجموعة من المتغيرات باستخدام إحصائيات سنوية التي تم جمعها من البنك العالمي، المديرية العامة للجمارك، المركز الوطني للإعلام و الإحصائيات ، و تهدف هذه الدراسة إلى تحليل العلاقة بين مجموعة من المتغيرات المستقلة و المتمثلة في كل من الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحرا، سعر الصرف ، تكاليف الواردات المنقولة بحرا و نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي و الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر كمتغير تابع.

### 5. الدراسات السابقة حول البحث :

من خلال البحث تم الاطلاع على عدة دراسات التي تناولت جزءا هاما من الموضوع بحثنا و تمثلت في :

- دراسة مسغوني منى تحت عنوان علاقة سياسة الواردات بالنمو الاقتصادي الوطني في الفترة الممتدة بين 1970-2001 ( رسالة ماجستير - جامعة ورقلة 2004-2005)، هدفت هذه الدراسة إلى تبيان العلاقة بين سياسة الواردات و النمو الاقتصادي، و من النتائج المتوصل إليها وجود علاقة ترابط بين نمو الناتج الداخلي الخام و بين إجمالي الواردات و مختلف مجموعات السلع المستوردة.

- دراسة عبلة عبد الحميد بخاري (1998) :قامت الباحثة من خلال هذه الدراسة إلى تقدير دالة الطلب على الواردات المنقولة بحرا إلى المملكة العربية السعودية ، باستخدام طريقة المربعات الصغرى ، حيث أظهرت النتائج على أهمية المتغيرات المتمثلة في (الدخل

و الأسعار النسبية، الاحتياطات الدولة من النقد الأجنبي و رسوم الموائئ) في تفسير الطلب على الواردات المنقولة بحرا.<sup>1</sup>

- دراسة بن جدو سامي تحت عنوان دراسة تحليلية قياسية لمحددات الطلب على الواردات الجزائرية للفترة 1970 - 2009 (رسالة ماجستير 2010 -2011)، استهدفت هذه الدراسة إلى تحليل و إلى تقدير محددات الطلب على الواردات الجزائرية ، بالإضافة إلى تحديد أهم المتغيرات التي تؤثر على الواردات السلعية ، وخلصت الدراسة إلى أن كل من الناتج الداخلي الخام ، الأسعار النسبية والصادرات هي المحددات الأنسب للواردات الكلية .

- دراسة طالب أمينة تحت عنوان الانفتاح التجاري و أثره على النمو الاقتصادي في الجزائر دراسة قياسية للفترة 1980-2013(رسالة دكتوراه - جامعة تلمسان 2014-2015)، استهدفت هذه الدراسة تأثير الانفتاح التجاري و أثره على النمو الاقتصادي، حيث استخدمت الباحثة تمثيلاً للانفتاح التجاري كل من مؤشر الواردات للناتج المحلي الإجمالي ، مؤشر الصادرات للناتج المحلي الإجمالي ، مؤشر مجموع الواردات و الصادرات للناتج المحلي الإجمالي و معدل التبادل الدولي ، كما تم ربط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي كمؤشر للنمو الاقتصادي ، و توصلت هذه الدراسة إلى وجود أثر سلبي و معنوي بين مؤشرات الانفتاح التجاري و نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي.

- دراسة بوالكور نورالدين (2016): هدفت هذه الدراسة إلى تحديد سلوك الطلب على الواردات في الجزائر خلال الفترة (1995-2014) باستخدام نموذج التكامل المشترك ونموذج تصحيح الخطأ، وقد توصلت الدراسة إلى وجود علاقة قصيرة الأجل وعلاقة طويلة الأجل بين

<sup>1</sup>عبلة عبد الحميد بخاري ، محددات الطلب على الواردات المنقولة بحراً إلى المملكة العربية السعودية، دراسات اقتصادية : السلسلة العلمية لجمعية الاقتصاد السعودية ، المجلد الأول ، العدد 01 ، 1998 ، ص109

الواردات و كل من الدخل الحقيقي، الأسعار النسبية، وسعر صرف الدينار الجزائري مقابل الدولار الأمريكي.<sup>2</sup>

- دراسة بوقرورة صلاح و مراد خروبي(2016): هدفت هذه الدراسة إلى تحديد العوامل المحددة للطلب على الواردات في الجزائر خلال الفترة (1990-2011) باستخدام التكامل المشترك و نموذج تصحيح الخطأ، وأظهرت النتائج أن الصياغة اللوغاريتمية للتقدير هي الأفضل خلال هذه الفترة ، واعتبر أن الدخل الوطني هو أهم عامل محدد للواردات في الجزائر بالإضافة إلى مستوى الإنتاج المحلي وكذا سعر الصرف الحقيقي هي العوامل التي تفسر سلوك الطلب على الواردات في الجزائر.<sup>3</sup>

و يختلف البحث المقدم عن هذه الدراسات، كونه يقوم بدراسة و تحديد العوامل المحددة لجزء مهم من الواردات الكلية ، و المتمثل في الواردات المنقولة بحرا في الجزائر ، و معرفة إذا كانت تحكمها نفس العوامل العامة المدرجة لتحديد الطلب على الواردات .

### 6. خطة البحث :

للإجابة على هذه الإشكالية قمنا بتقسيم هذا البحث إلى أربعة فصول حيث تضمن الفصل الأول دراسة المفاهيم الخاصة بالنقل البحري و إلى عرض تطور التجارة العالمية المنقولة بحرا و الأسطول البحري الدولي ، أما في الفصل الثاني تطرقنا إلى الأسس النظرية للطلب على الواردات ، بينما الفصل الثالث فسلط الضوء على تطورات التي حدثت

<sup>2</sup> بوالكور نورالدين، دراسة قياسية لمحددات الطلب على الواردات في الجزائر خلال الفترة (1995-2014) باستخدام نموذج التكامل المشترك ونموذج تصحيح الخطأ، مجلة الإستراتيجية والتنمية، العدد 10، جانفي 2016، ص 07

<sup>3</sup> بوقرورة صلاح و مراد خروبي ، : محددات الطلب على الواردات الجزائرية للفترة 1990-2011 تحليل متجه تصحيح الخطأ ، مجلة الاقتصاد الصناعي، العدد 11 ، ديسمبر 2016، ص 289

في السياسة التجارية المتخذة في الجزائر ، و تحليل تطور الواردات بصفة عامة مع ربطها مع بعض المؤشرات الاقتصادية ، ثم بتحليل الواردات المنقولة بحرا و تبيان مدى أهمية و دور النقل البحري لها ، أما الفصل الأخير استعرضنا لأهم المقاربات الخاصة بالطلب على الواردات ، ثم انتقلنا بدراسة العلاقة بين الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر و مجموعة من المتغيرات الاقتصادية الكلية و المتمثلة في كل من الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحرا، سعر الصرف الحقيقي ، رسوم المخصصة للنقل البحري و نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي خلال الفترة من 1990 إلى 2015 ، و ذلك باستعمال نموذج يمكننا من معرفة هذا التأثير على المدى القريب و البعيد ، وكذلك التعرف على طبيعة العلاقة بينهما.

### 7. صعوبات البحث :

- هذا البحث لا يخلو من الصعوبات التي واجهتنا أثناء القيام به، وذلك لطبيعة موضوع وتشعب جوانبه و التي تمثلت في:
- قلة المراجع والدراسات التي تتطرق لهذا الموضوع خاصة الذي يربط بين الواردات و النقل البحري .
  - صعوبة الحصول على كل والإحصائيات خاصة الحديثة منها.

# الفصل الأول:

النقل البحري و علاقته بالتجارة الدولية

تمهيد:

يلعب النقل البحري دورا أساسيا في اقتصاديات الدول المتقدمة و النامية، ذلك من خلال مساهمته في تغطية مبادلاتها التجارية الدولية، ومن خلال كونه يتميز بخصائص تمنح له أن يكون أفضل وسيلة نقل مقارنة ببقية وسائل النقل الدولية ، خاصة من خلال خاصيته من جانب العرض بنقل السلع المستوردة أو المصدرة بأقل تكلفة ، بالإضافة إلى توسيع نطاق السوق و تدعيم التخصص ، فهو يعتبر من المحاور الأساسية التي تعتمد عليها الدول في تجارتها الخارجية ، بالإضافة إلى أنه أداة فعالة لتأثيره المباشر على النشاط الاقتصادي و الدخل الوطني للدول .

و من أجل ذلك سنحاول تسليط الضوء على المفاهيم الأساسية الخاصة بالنقل البحري من خلال تقديم مفهوم و أهميته خاصة بالنسبة للتجارة الدولية ، و أيضا تحديد عناصر و خصائصه.

ثم سننتقل بعد ذلك إلى عرض تطور التجارة العالمية المنقولة بحرا و تطور الأسطول البحري الدولي ، مع إبراز و تحليل مختلف التحولات التي سجلت خلال فترة دراستنا ، في حين خصص العنصر الأخير لهذا الفصل إلى تقديم العوامل التي تؤثر في الطلب و العرض لخدمات النقل البحري .

## 1. مفاهيم أساسية للنقل البحري:

## 1-1 مفهوم وأهمية النقل البحري :

## 1-1-1 مفهوم النقل البحري :

يعتبر النقل البحري من أهم وسائل النقل على مستوى الدولي ، حيث يعرف النقل البحري على أنه إدارة نقل التجارة بواسطة البحر ، من ميناء إلى ميناء معين في الوقت المحدد و بالسعر المتفق عليه<sup>1</sup> ، بالإضافة أنه ' هو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية و قد زاد من هذه المكانة المتميزة للنقل البحري نجاح و انتشار النقل بالحاويات<sup>2</sup>.

كما يمكن تعريفه أيضا من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري، حيث تضم تلك المحاور كل من السفن و السماسرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلا عن الموانئ البحرية و شركات الشحن و التفريغ و ما يرتبط بنشاطها من نقل و تخزين بالإضافة إلى شركات التأمين البحري .

كما يعتبر' نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه إلى السلع المنقولة من منفعة اقتصادية مكانية أو زمنية ، ذلك بنقلها من مكان إلى آخر ، كما يعد نشاطا توزيعيا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا ، إقليميا و عالميا ، كما يعتبر نشاطا خديما من خلال تقديم خدمات نقل السلع<sup>3</sup> .

و يمكن تقسيم خدمات النقل البحري إلى ثلاثة أنواع من الأنشطة: أولا النقل البحري الدولي (الشحن والركاب)، و المتمثل في خدمة النقل الفعلية التي يتم تنفيذها بمجرد أن تكون السلعة على متن سفينة في بلد ما حتى لحظة وصول السفينة إلى ميناء الوجهة ، ثانيا لخدمات

<sup>1</sup> احمد عبد المنصف محمود ،اقتصاديات و سياسات النقل البحري،مؤسسة رؤية للطباعة و النشر ،مصر ،2010،ص27

<sup>2</sup> حمادة فريد منصور ،مقدمة في اقتصاديات النقل ،مركز الإسكندرية للكتاب ، الإسكندرية،1998،ص441

<sup>3</sup> سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ، الدار الجامعة الجديدة ،الإسكندرية ،2002،ص39

الثانوية البحرية، و تتعلق بأنشطة مناولة البضائع، و أخيرا خدمات الموانئ، و المتمثلة بالأنشطة المتصلة فقط بإدارة السفن في الموانئ<sup>4</sup>.

### 1-1-2 أهمية النقل البحري :

للنقل البحري دور حيوي و فعال في اقتصاد الدول المتقدمة و النامية على حد سواء ، ذلك من خلال ما يقدمه للتجارة الخارجية على وجه الخصوص ، ولتأثيره المباشر على النشاط الاقتصادي و الدخل الوطني للدول ، فله دور في زيادة الإنماء الاقتصادي لتأثيره على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية<sup>5</sup>.

حيث تعتبر الخدمات التي يقدمها النقل البحري 'تعد مكملة للنشاط الإنتاجي الذي تقدمه النشاطات الاقتصادية الأخرى سواء الصناعية أو الزراعية أو السياحية ، حيث أن الاستثمار في هذا القطاع يفتح فرصا جديدة للعمالة و تيارا متدفقا من الدخل من العملات المحلية و الأجنبية و تحسنا في ميزان المعاملات الجارية ، من خلال ما يدفع مقابل نفقات الشحن و التفريغ و النقل و التأمين البحري على البضائع'<sup>6</sup>.

ولدراسة أهمية الاقتصادية للنقل البحري يتعين إلقاء الضوء على تأثير النقل البحري على قطاع التجارة الخارجية و ميزان المدفوعات ، بالإضافة إلى أهميته من حيث توطن الصناعة و تقسيم الدولي.

<sup>4</sup> Fink, Carsten; Mattoo, Carsten; Neagu, Ileana Cristina, Trade in international maritime services : how much does policy matter?, The World Bank economic review, Vol. 16, no. 1 January 2002,p86

<sup>5</sup> سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سابق ، ص71

<sup>6</sup> سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل البحري في العالم ، مركز الإسكندرية للكتاب ، الإسكندرية، 2005، ص309

## أ. قطاع التجارة الخارجية:

يعتبر النقل البحري 'أحد العناصر المهمة المؤثرة في التجارة الخارجية الدولية، ذلك أن حوالي 80% من أوزان هذه التجارة يتم نقلها بحرا<sup>7</sup>، حيث يعتبر أهم الركائز التي تعتمد عليها الدول في تغطية مبادلاتها التجارية الدولية، ذلك ما يميز النقل البحري' على قدرته على نقله كميات كبيرة في رحلة واحدة، بحيث تفوق الكميات التي تنقلها أي وسيلة أخرى للنقل، بالإضافة إلى قدرته على نقل لمسافات طويلة، و بتكلفة منخفضة<sup>8</sup>، فالبرغم من المنافسة التي يتعرض لها الشحن البحري فإنه مازال يسيطر على أكبر نسبة من حجم التجارة العالمية، ذلك لانخفاض أجور الشحن بسبب انخفاض التكاليف، و إلى القدرة الاستيعابية الفائقة للسفن البحرية و التي لا تضاهيها أي وسيلة أخرى<sup>9</sup>، حيث يمثل أهم صناعات التي تخدم التجارة العالمية فإن النمو المستمر لسكان العالم ومستوى المعيشة و استنزاف الموارد المحلية يزيد من اعتماد الاقتصاد العالمي على التجارة الدولية عامة و التجارة المنقولة خاصة.<sup>10</sup>

كما يعتبر بمثابة 'الوسيلة لعبور الفجوة الرئيسية، إما بين مراحل الإنتاج للسلعة التي تنتج فيما بين نقاط جغرافية مختلفة، أو بين نقاط الإنتاج، والنقاط التي سيتم استهلاك هذه المنتجات فيها'<sup>11</sup>، حيث أنه يلعب دورا فعالا في مرحلة نقل المواد الخام أو نصف المصنعة أو التامة الصنع من بلد إلى آخر، و عاملا مهما في نقل المعدات و الآلات و مستلزمات الإنتاج للمصانع التي تقوم بإنتاج تلك السلع<sup>12</sup>.

<sup>7</sup> فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات و علاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، بحث و دراسات للمنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر 2005، ص3.

<sup>8</sup> أيمن النحراوي، الموانئ العربية البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر 2009، ص8

<sup>9</sup> على المشاقبة، محمد العدوان، سظام العمرو، إدارة الشحن و التأمين، دار الصفاء للنشر و التوزيع، عمان، 2003، ص 29

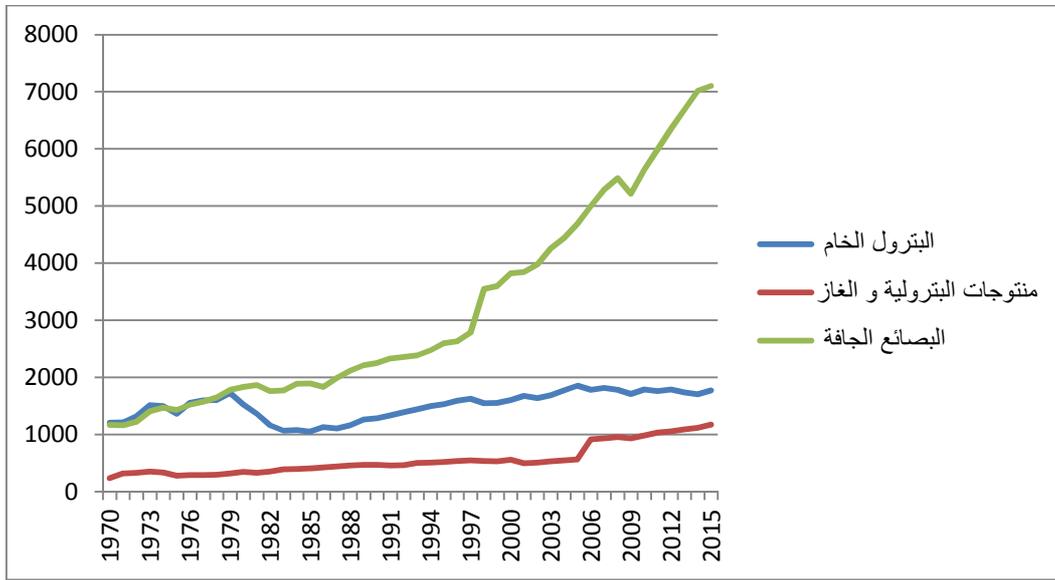
<sup>10</sup> Mehmet savsar and all, Development of maritime transportation industry in the kingdom of Saudi Arabia , Journal of Industrial Cooperation, issue 62,1995,p3

<sup>11</sup> احمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص27

<sup>12</sup> بدوي سمية، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2005، ص296

فمن خلال الشكل رقم 01 نلاحظ أن النقل البحري يعتبر من المحاور الأساسية التي تعتمد عليها الدول في تجارتها الخارجية من خلال خاصيته في جانب العرض بنقل بأقل تكاليف من السلع المستوردة أو المصدرة بالإضافة إلى ناقلات البترول ، كما نلاحظ أن البضائع الجافة تستحوذ على أكبر نسبة ، حيث ارتفعت من 1970 إلى 2015 إلى أكثر من 6 مرات .

الشكل رقم 01: تطور التجارة العالمية المنقولة بحرا المحملة (الوحدة ملايين الأطنان)



المصدر: من إعدادا الطالبة استنادا على إحصائيات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية CNUCED

متاح في: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93> تاريخ الاطلاع 2016-01-09

#### ب. ميزان المدفوعات :

للنقل البحري اثر على ميزان المدفوعات ، من خلال حسابات الغير المنظورة و التي تتضمن فيها عناصر الخدمات الملاحية، فكلما توسعت الدولة في أسطولها البحري كلما كان ذلك ايجابيا على ميزان المدفوعات ، ذلك من خلال توفير العملة الأجنبية في حالة استخدام

سفنها في نقل بضاعتها و جلب موارد بالعملة الأجنبية عند نقلها لمنتجات دول أخرى بواسطة أسطولها البحري.<sup>13</sup>

### ت. توطن الصناعات و تقسيم الدولي:

يعتبر النقل البحري من أهم العوامل تخصص الدول ، يمكن تفسير ذلك من خلال ' تفوق بعض الدول بإنتاج سلعة أو مجموعة من السلع التي تكتسب في إنتاجها مزايا نسبية ، يترتب على ذلك أن كل دولة تعد بمثابة سوقا لتصريف منتجات الدول الأخرى ، و بالتالي يساهم نشاط النقل البحري في توسيع نطاق السوق ، تدعيم التخصص و تقسيم العمل، بالإضافة إلى توطين الصناعات<sup>14</sup>.

حيث من العوامل الرئيسية المؤثرة في التوطن الصناعي قيمة تكاليف النقل ، بالإضافة إلى كل من مدى قرب من مصادر المواد الخام و الطاقة ، درجة توافر العمالة اللازمة ، و بالتالي تضيف عملية النقل للسلع المنقولة منفعة اقتصادية تتمثل في المنفعة المكانية ، و بذلك فإن النقل البحري يضيف إلى السلع المنقولة تلك المنفعة ، التي يمكن قياسها بين سعر السلع في مكان إنتاجها و سعرها في المكان المنقولة إليه. حيث أنه يساعد على تحقيق وفورات الإنتاج الكبير ، الذي يستلزم نقل المواد الخام و المنتجات إلى مناطق متباعدة و مختلفة و بأسعار منخفضة<sup>15</sup>.

### 2-1 عناصر و خصائص النقل البحري:

#### 1-2-1 عناصر النقل البحري :

تتوقف عناصر النقل البحري على الخدمات التي تسهم في عملية نقل السلع ، و التكاليف التي تؤثر على حجم التجارة المنقولة بحرا و تتمثل أساسا في :

<sup>13</sup> محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي البري و البحري و الجوي،الدار الجامعية ، مصر، 2013،ص 80

<sup>14</sup> سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره ، ص79

<sup>15</sup> محمود حامد محمود عبد الرزاق،ص82

أ. الموانئ البحرية:

تعتبر الموانئ البحرية كبوابة خارجية التي يتم من خلالها نقل البضائع ، حيث هي من أهم عناصر صناعة النقل البحري لما لها من أهمية في تقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر و التسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى من جانب البر، حيث للموانئ البحرية أهمية في تطور و تنشيط حركة التبادل التجاري الدولي ، بالإضافة إلى أنها تعتبر مصدر من مصادر الدخل الوطني للعديد من الدول<sup>16</sup> ، ذلك ما تحمله الموانئ من تكاليف التي تتحملها السفن و التي تتمثل في مناولة البضائع ، و رسوم الموانئ و التي تتألف من مدفوعات نقدية ، كذلك مدة بقاء السفينة في الميناء و التي ينتج عنها مجموعة من التكاليف كالتأمين ، مستوى استهلاك الوقود ، زد إلى ذلك الريح الممكن تحقيقه لو أن السفينة كانت في مكان آخر!<sup>17</sup>

ب. السفن البحرية:

تؤثر طبيعة و خصائص البضائع المنقولة بحرا على نوع و حجم السفن ، و بالتالي تتعدد أنواع السفن لتتناسب مع هذه الخصائص ، حيث يمكن تقسيمها إلى أربعة أقسام رئيسية تتمثل في<sup>18</sup> :

- أولاً في سفن نقل المواد السائلة و التي تخص ناقلات البترول أو البضائع السائلة على وجه العموم و التي تقوم بوظيفتين أساسيتين ، تتمثل في النقل والتخزين لمواجهة تقلبات الأسعار و العرض ،

- ثانياً سفن البضائع الجافة تشمل كل من سفن الحاويات، سفن الدرجة المخصصة للبضائع الجافة، سفن نقل السيارات، سفن البضائع الجافة،

<sup>16</sup> فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مرجع سابق ، ص 61.  
<sup>17</sup> شريف ماهر هيكل، إدارة و سياسات الموانئ البحرية، مكتبة الحرية للنشر و التوزيع، القاهرة، 2008، ص 12  
<sup>18</sup> محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سابق ، ص ص 54-55

- ثالثا سفن نقل الركاب و هي تلك المخصصة بنقل الركاب المسافرين عبر موانئ العالم ، وتختلف هذه السفن من حيث حمولتها و درجة كفاية تجهيزاتها،

- و أخيرا المعديات أو العبارات و هي عبارة عن سفن صغيرة قليلة الحمولة تستخدم في الموانئ المتقاربة جغرافيا.

كما تصنف السفن حسب تصنيف شركة لويديز إلى قسمين : أولا سفن تجارية و تضم كل من سفن ناقلات ،سفن الحاويات و سفن التدحرج، ثانيا 'سفن الخدمة و هي السفن التي تقوم بخدمة السفن التجارية كسفن الإمداد و القاطرات'.<sup>19</sup>

#### ت. الأنشطة المساعدة:

تعتبر الأنشطة المساعدة من عناصر النقل البحري ، حيث تشمل في ' مجمل الخدمات التي تكمل العناصر الأساسية للنقل البحري (البضاعة، الموانئ و السفن البحرية) و تشمل كل من: نشاط الشحن و التفريغ، نشاط التخزين، نشاط تموين و إصلاح السفن من معدات متخصصة لاستخدامات السفن لاحتياجات السطح و الوقود وكذلك توفير خدمات الصيانة'.<sup>20</sup>

#### 1-2-2 خصائص أنشطة النقل البحري :

تتميز أنشطة النقل البحري بمجموعة من الخصائص تميزها عن باقي المشروعات الاقتصادية الأخرى، كونها أنها تتميز و تتأثر بدرجة كبيرة بالمتغيرات الطبيعية مما يجعلها تتطلب إلى استثمارات عالية و من بين هذه الخصائص ما يلي:

#### أ. ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشاريع صناعة النقل البحري :

تتميز مشاريع خدمات قطاع النقل البحري باعتمادها على الكثافة الرأسمالية مقارنة بصناعات النقل الأخرى، فالسفينة لا بد أن تكون لها مواصفات قياسية خاصة تمكنها من

<sup>19</sup> فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية،مرجع سبق ذكره ، ص61  
<sup>20</sup> فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية،مرجع سبق ذكره ، ص ص 64-65

مواجهة مخاطر البحار، بالإضافة لاحتوائها على معدات ووسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة في البحر لفترات زمنية طويلة، كما يجب أن تتوفر على أماكن ملائمة لمعيشة العمال، وتخزين المواد الغذائية والسريعة التلف'.<sup>21</sup>

#### ب. استعمال التقدم التكنولوجي في صناع النقل البحري:

يعتبر التقدم التكنولوجي من العناصر الهامة التي ساهمت في صناعة وتطور النقل البحري، حيث يساعد في 'رفع كفاءة المعدلات الفنية للإنتاج وخفض بعض عناصر التكاليف، مثل تكاليف مناولة البضائع و تداولها خارج الموانئ وداخلها، هذا إلى جانب حل المشاكل الإدارية الملاحية المتمثلة في إدارة السفن وعمليات الشحن والتفريغ، فمن خلال التقدم التكنولوجي ارتفعت فترات التشغيل و انخفضت فترة بقاء السفينة داخل الموانئ، بالإضافة إلى ترشيد استخدام رؤوس الأموال التي تتكلفها هذه الصناعة'.<sup>22</sup>

و من مظاهر التقدم التكنولوجي هو الاتجاه إلى بناء أنواع جديدة من السفن المتخصصة لنقل السلع المتجانسة، ذلك بغرض تتميط حركة النقل مما يساعد في خفض التكلفة كسفن الحاويات و ناقلات البترول الضخمة.

كما أن التطور التكنولوجي في مجال الشحن والتفريغ أو ما يسمى بمناولة البضائع كان مرتبطا بزيادة الاهتمام برفع من كفاءة خدمات النقل البحري، ذلك عندما ظهرت الحاجة لإيجاد تسهيلات لمناولة البضائع و متطلبات تخزينها، نتيجة لارتفاع حجم الشحن في مختلف المنتجات المنقولة.

و 'يعد نظام التوحيد النمطي لنقل البضائع أهم صور هذا التقدم التكنولوجي، ويقصد به تعبئة البضائع و رصها في حاويات ذات أحجام كبيرة ومتماثلة، فيتم نقل البضائع الموحدة

<sup>21</sup> حبيطة على، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الإحصاء و الاقتصاد التطبيقي العدد 22، 2014، ص74

<sup>22</sup> سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص54

نمطيا من و إلى السفينة عن طريق استعمال وسائل موحدة، ما ساعد على ظهور عمليات النقل من الباب إلى الباب وتسهيل عمليات تخطيط النقل عبر كافة مراحلها وهو ما تطور إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط'.<sup>23</sup>

ت. سيطرة بعض الدول و الشركات الملاحية العالمية على صناعة النقل البحري :

تسيطر الشركات العالمية على صناعة النقل البحري ، سواء من حيث امتلاكها لأسطول الناقلات، أو من حيث البناء، والصيانة، فهي التي تتحكم في نقل البضائع من خلال السفن التي تمتلكها ، بالإضافة إلى أنها تقوم بتأجير السفن التي تفوق احتياجاتها.

فإن صناعة النقل البحري تخضع لمنافسة غير متكافئة بين الدول، ذلك أن ' التطور التكنولوجي في جميع مظاهره ( إدارة ، مناولة ، بناء السفن) هو مرتبط بتوافر الظروف الملائمة في مختلف الدول، فالدول المتطورة تمتلك ذلك كوفرة رأس المال، اتساع حجم الأسواق، أما الدول النامية فتفتقد إلى ذلك للأسباب منها الندرة النسبية لرأس المال، ضيق السوق المحلي والعالمي ووفرة عنصر العمل، ضعف قدرتها التنافسية في السوق العالمية بسبب ارتفاع أسعار صادراتها نتيجة ارتفاع تكلفة النقل، بالإضافة إلى صعوبة تهيئة الموانئ المتطورة لاستقبال السفن الحديثة باعتبارها تتطلب أرصفة عميقة ووسائل مناولة متطورة'.<sup>24</sup>

ث. طول العمر الافتراضي لمشروعات النقل البحري :

يعتبر طول العمر الافتراضي لمشروعات النقل البحري من العناصر التي تميزه عن باقي المشروعات الاقتصادية الأخرى، مما يتطلب لتطلب لاستثمارات ضخمة ، حيث أن ' العمر الافتراضي للسفن على العموم يكون ما بين 25 و 30 سنة، بينما العمر الافتراضي للموانئ البحرية والممرات الملاحية يتجاوز 100 سنة مما يترتب عنه صعوبة تقييم ومراجعة

<sup>23</sup> سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل، نفس مرجع، ص57

<sup>24</sup> حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL ، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007-2008، ص13

خطط الاستثمار خلال الإنشاء أو الاستغلال، وطول مدة الإنشاء والاستغلال يزيد من احتمال عدم ملائمة هذه المشاريع بعد الانتهاء منها، بسبب التطور التكنولوجي والتحول الاقتصادي والاجتماعية الحاصلة خلال مدة الإنشاء والاستغلال'.<sup>25</sup>

### ج. خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين والتكاليف الغير قابلة للتجزئة:

تتميز خدمات صناعة النقل البحري على أنها غير قابلة للتخزين ، حيث تقدم هذه الخدمات بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل، ذلك أن السفينة تبحر في زمن ومكان محدد لتصل إلى ميناء آخر في فترة محددة، كما أن البضائع التي يتم نقلها بحرا يعتمد حجمها على مساحة الحيز المتاح في السفينة، وشحنها يعتمد على زمن إبحار السفينة، قد يؤدي في بعض الأحيان إلى عدم استغلال الكامل لحيز السفينة في حالة عدم توافر الكم المناسب من البضائع المراد نقلها، كما تعتبر تكاليف خدمات النقل البحري غير قابلة للتجزئة خاصة عند تسعير خدمات النقل البحري و تقييم الاستثمارات الموجهة إليها بالإضافة إلى صعوبة توزيع تكلفة إنشاء الميناء على مختلف أنواع السفن وكذلك توزيع تكاليف النشاط على مدار العام'.<sup>26</sup>

### ح. أهمية توافر المعلومات في صناعة النقل البحري:

يتميز نشاط النقل البحري على توفره على عدد كبير من المعلومات، ذلك بهدف رفع كفاءة الأداء في خدمة النقل البحري وزيادة إنتاجيتها وتخفيض تكاليفها. حيث يتم تبادل المعلومات الكترونيا من خلال نظم متطورة تنقل بين المحطات والسفن والجمارك، تكمن أهمية توفر المعلومات في تقليل وقت إنجاز أنشطة النقل البحري والبعد والتكلفة ، بالإضافة

<sup>25</sup> حبيطة على، مرجع سابق ، ص75

<sup>26</sup> سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره ، ص68

إلى تخفيض دورة السفينة وارتفاع في معدل تكرار الرحلات البحرية، ورفع كفاءة الموانئ البحرية من خلال تعظيم واستقبال عدد كبير من السفن خلال فترة محددة.<sup>27</sup>

### خ. أنشطة النقل البحري حلقة في سلسلة نقل البضائع:

تتميز أنشطة النقل البحري على أنها جزء من الرحلة الكلية لنقل البضائع من مكان إنتاجها إلى وصلها للمستهلك، حيث أصبحت الموانئ نقطة تبادل للبضائع باستمرار حركة النقل في سلسلة متكاملة ، وهو ما تعمل به أنظمة الحاويات على تسهيلها من الباب إلى الباب بما يؤدي إلى تقليل التكاليف و الوقت.<sup>28</sup>

### 2. تطور التجارة العالمية المنقولة بحرا:

ما بعد الحرب العالمية الثانية تميز قطاع النقل البحري ، على أنه أقل القطاعات الاقتصادية تطورا تكنولوجيا، حيث كانت عمليات تداول البضائع تتم بطريقة يدوية بطيئة، مما أدى إلى بقاء السفن مدة طويلة في الموانئ لإجراء عمليات مناولة البضائع، حيث كان متوسط الوقت بقاءها في الموانئ يمثل 60% من وقت الرحلة ، ذلك ما أدى إلى ضعف إنتاجية الأسطول البحري و على تباطؤ نمو التجارة العالمية، إلا انه مع بداية السبعينات تميز قطاع النقل البحري بنهضة تكنولوجيا تمثلت في استخدام نظام الحاويات لنقل البضائع و استخدام التكنولوجيا متقدمة لتفريغ و شحن سفن بضائع الصب ، ذلك ما ساعد على تقليل وقت بقاء السفن في الموانئ ، و هذا ما أدى إلى زيادة إنتاجيتها.<sup>29</sup>

حيث تفوقت سفن الحاويات في تلك الفترة على سفن البضائع العامة التقليدية في وفرات التشغيل لأنها تحتاج إلى وقت قليل جداً نسبياً لإتمام عملية الشحن والتفريغ بالموانئ ،

<sup>27</sup> حملاوي ربيعة، مرجع سابق، ص14

<sup>28</sup> احمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص48

<sup>29</sup> احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة و مطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى ، مصر 2001، ص ص 190-191

إذ يقاس وقت الشحن والتفريغ لسفن الحاويات بالساعات ، بينما يقاس وقت المكوث في الموانئ للسفن التقليدية بالأيام والأسابيع، وقد حققت سفن الحاويات حماية البضائع من التلف خلال عمليات الشحن والتفريغ، ثم أن التطور الحجم الهائل في سعة سفن الحاويات حقق ميزة اقتصادية كبيرة<sup>30</sup> .

ساعدت هذه التغيرات إلى التحول العظيم في قطاع النقل البحري ، و الذي ظهر جليا خلال التسعينات، حيث أن تطور النقل الدولي هو في ارتفاع بحوالي 8% سنويا و يرجع هذا الارتفاع أساسا للنقل البحري و التطورات المختلفة<sup>31</sup>، فزيادة التبادل الدولي و عولمة التجارة و تحرير الخدمات ، ازداد الاهتمام بدور النقل عامة و النقل البحري خاصة في العمليات التجارية و تأثيره الواضح على كفاءة التجارة ، خاصة فيما يتعلق بالتكلفة الكلية للسلع و منافستها في الأسواق العالمية ، حيث أصبح يشحن بواسطته ما يقارب 80% من حجم التجارة الدولية العابرة للقارات ، ذلك لأسباب تعود في معظمها إلى انخفاض أسعار الشحن ، و إمكان النقل بأحجام كبيرة و بأسعار منخفضة بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى<sup>32</sup>. وبالتالي فإن التطورات التي شهدتها النظام التجاري الدولي ، أثرت على خدمات النقل مما تطلب الأمر إعادة تكييفها و ملائمتها مع متطلبات البيئة الجديدة للتجارة الدولية.

فنلاحظ من الشكل رقم 02 مدى ارتباط النمو الاقتصادي المتمثل بالنتائج المحلي الإجمالي العالمي بتجارة السلع العالمية و المنقولة بحرا ، و بالنشاط الصناعي المعبر عنه بمؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون الاقتصادي و التنمية و الذي يقيس حجم و زيادة التطور الصناعي ذلك لما للصناعة من أثر في نمو الاقتصادي بشكل عام ، كما نلاحظ

<sup>30</sup> عزه صلاح خليل، نحو التخطيط الاستراتيجي لخدمات النقل بالحاويات لمواجهة المنافسة العالمية - دراسة حالة محطة حاويات الميناء الجنوبي بورتسودان 2004-2008- ، ورقة بحث في المؤتمر الدولي السادس و العشرون للموانئ و النقل البحري، مصر ، فيفري 2009، ص02

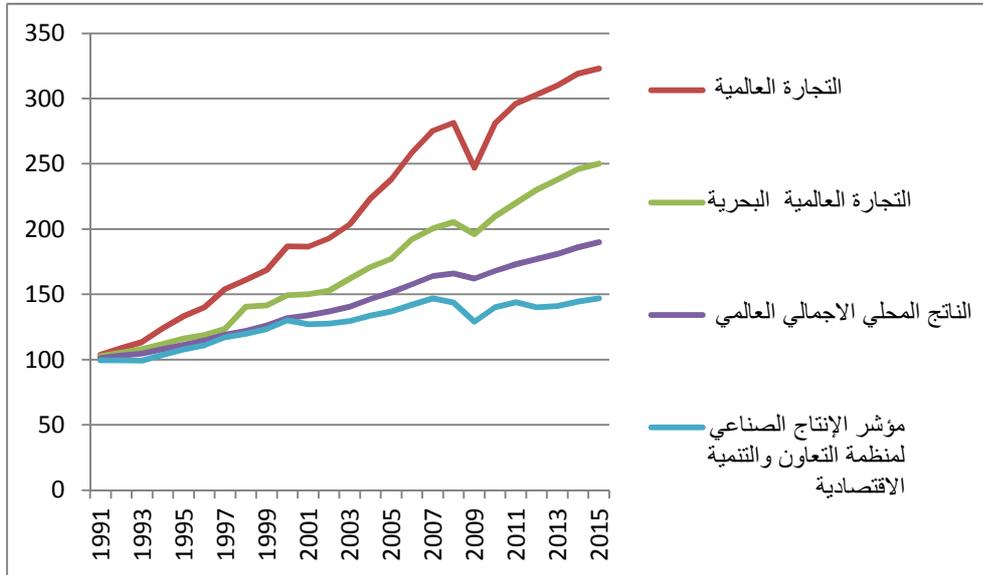
<sup>31</sup> Cossi Herve Assongba, Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs, thèse de doctorat, Université Lille II, 2014-2015.p44.

<sup>32</sup> محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سابق ، ص95

تجانس التجارة العالمية للسلع بالتجارة المنقولة بحرا ، أي أن تحركها بالتزادف، فأى تدهور في الإنتاج الصناعي يخفض التجارة و بالتالي يخفض الطلب على خدمات النقل البحري ، و يؤدي إلى ركود التجارة البحرية الدولية ، فكما ذكرنا سابقا أن النقل البحري للسلع يمثل أكثر من ثمن التجارة العالمية ، فإن التطورات التي تحدث في مجال النقل البحري والتجارة الدولية المنقولة بحرًا هي تطورات تنشأ عن أوضاع الاقتصاد الكلي العالمي

الشكل رقم 02: تطور كل من التجارة العالمية و البحرية ، الناتج المحلي الإجمالي العالمي و مؤشر

التعاون الصناعي لمنظمة التعاون و التنمية الاقتصادية (الوحدة % سنة الأساس 1990)



المصدر: من إعدادا الطالبة استنادا على إحصائيات منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية، 2016

متاح في [http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2016\\_fr.pdf](http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2016_fr.pdf) تاريخ الاطلاع 2017-01-15

بالإضافة إلى أن انتعاش و تطور تجارة السلع العالمية هو مرهون باتجاهات نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي ، علاوة على ذلك فإن النقل البحري يعتمد كلية على التجارة الخارجية ، حيث أن الطلب على النقل البحري هو طلب مشتق ، يتوقف على الطلب على السلع ، و بذلك فإنه حساس جدا لتقلبات النشاط الاقتصادي العالمي ، بحيث أي ارتفاع أو انخفاض في أحجام السلع المتداولة في التجارة العالمية سوف تؤدي إلى ارتفاع أو نقص في

الطلب على النقل البحري ، و في نفس الوقت فإن حجم و هيكل التجارة الدولية تتأثر بالتغيرات الناتجة عن العوامل الاقتصادية أو السياسية أو ناتجة عن تطورات تكنولوجية ، و بالتالي فإن الطلب على النقل البحري يرتفع مع الارتفاع العام لكل من التجارة المنقولة بحرا و مع زيادة النمو العالمي .<sup>33</sup>

فمن خلال الشكل رقم 02 نلاحظ أيضا ، انه منذ سنة 1997 أخذت التجارة المنقولة بحرا في النمو بخطوات متسارعة بأكثر من كل من مؤشرات الإنتاج الصناعي لدول منظمة التعاون الاقتصادي و التنمية و الاقتصاد العالمي ، بمعنى أن النمو الدول الصناعية الأعضاء في هذه المنظمة لم يكن كافيا للمحافظة على نمو المتحقق في إجمالي الناتج الصناعي العالمي ، و أن نمو في الدول النامية و الناشئة كالصين و الهند لها تأثير كبير على هذا النمو .

حيث نلاحظ من الشكل رقم 03 أهمية هذه الدول في المساهمة في التجارة العالمية المنقولة بحرا، حيث تغطي 62 % سنة 2015 من الحمولة الطنية العالمية بالنسبة للسلع المفرغة بعدما كانت 18 % سنة 1970 ، كذلك بالنسبة للسلع المحملة فهي تغطي 60% خلال هذه الفترة . كما أن تباطؤ في معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي و ضعف الطلب على الاستيراد في الولايات المتحدة قد نتج عنه تباطؤ معدلات نمو في الصادرات الصناعية لسنة 2007 و 2008.<sup>34</sup>

حيث يمكن كذلك إرجاع انتعاش حركة التجارة العالمية المنقولة بحرا إلى اتجاه نحو التخصص و العولمة ، اتفاقية المنظمة العالمية للتجارة و' انفتاح الدول على التجارة العالمية ، و إلى الزيادة المستمرة في عدد السكان ، بالإضافة إلى ظهور تكتلات اقتصادية التي تؤثر في حجم و توزيع التجارة العالمية المنقولة بحرا .'<sup>35</sup>

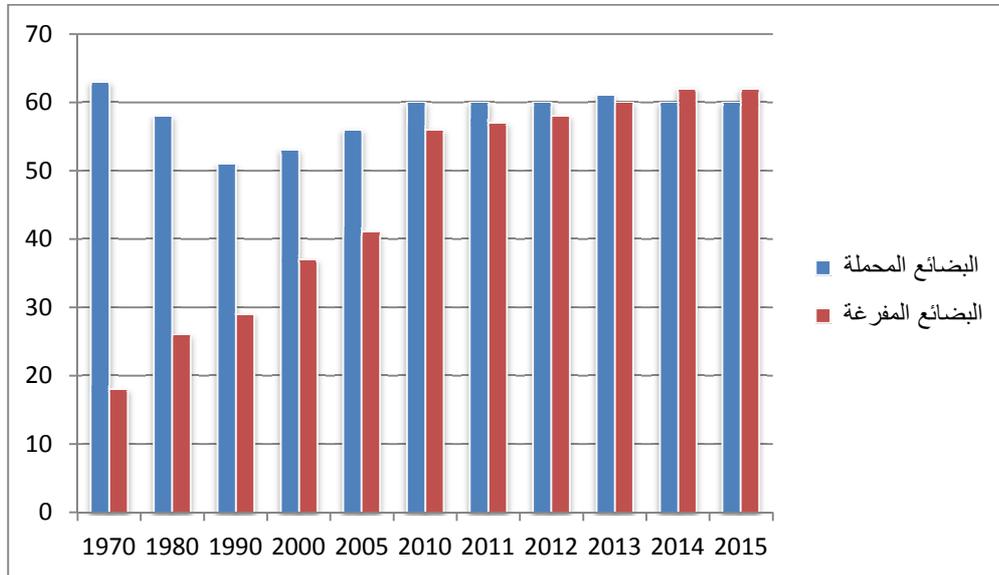
<sup>33</sup> احمد عبد المنصف محمود ، اقتصاديات و سياسات النقل البحري مرجع سبق ذكره ، ص 28

<sup>34</sup> احمد عبد المنصف محمود ، اقتصاديات و سياسات النقل البحري نفس مرجع ، ص 34

<sup>35</sup> شريف محمد ماهر ، إدارة النقل البحري التجارة الخطية فعاليات التطبيق-متطلبات الريادة،الدار الجامعية ،الإسكندرية،2006، ص23

الشكل رقم 03: مساهمة الدول النامية في التجارة العالمية المنقولة بحرا (نسبة مئوية من الحمولة الطنية

(العالمية)



Source: The review of maritime transport unctad , 2016 ,p13

متاح في [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf) تاريخ الاطلاع 2017-01-15

نفس الاتجاه كان بالنسبة للتجارة العالمية التي سجلت معدلات مرتفعة و التي تأثرت بدورها بالعوامل الخارجية، ففي سنة 2001 انخفض المعدل بنسبة 0.21% مقارنة بسنة 2000 ، ذلك نتيجة لأحداث 11 سبتمبر 2001 التي تعرضت إليها الولايات المتحدة ، كما نلاحظ أيضا أنه ابتداء من سنة 2008 تباطؤ بشكل متتالي لكل هذه المؤشرات، ذلك من خلال التقلبات التي شهدتها الاقتصاد العالمي و التي تتلخص في أزمة الرهن العقاري و تأثيرها على انهيار العالمي لمؤسسات الإقراض العالمي ، تقلبات أسعار البترول و التي وصل فيها سعر البترول إلى أدنى مستوياته .

و بالتالي نلاحظ أن انخفاض نمو التجارة المنقولة بحرا يرجع إلى ' انخفاض الطلب على السلع الاستهلاكية وانخفاض الطلب على الطاقة و تباطؤ في وحدات التخزين المحمولة بحرا وانخفاض حجم الإنتاج الصناعي في الاقتصاديات الرئيسية، حيث تأثرت جميع قطاعات

النقل البحري وانخفض الطلب والعرض من السفن الجديدة وذلك كما ذكرنا سابقا بسبب الأزمة الاقتصادية للدول الصناعية.<sup>36</sup>

كما كان للتحويلات التي حصلت في التجارة العالمية و التي تركزت على الصناعات تأثيرا مباشرا على التجارة العالمية المنقولة بحرا ، و ذلك فيما يتعلق بأحجام و تصنيفات تلك التجارة<sup>37</sup>، و كنتيجة لذلك انتقلت البضائع الجافة الأخرى المتمثلة في بضائع العامة، و السوائب المختلفة، و البضائع المنقولة في حاويات من 717 مليون طن سنة 1980 إلى 3913 مليون طن سنة 2014 .

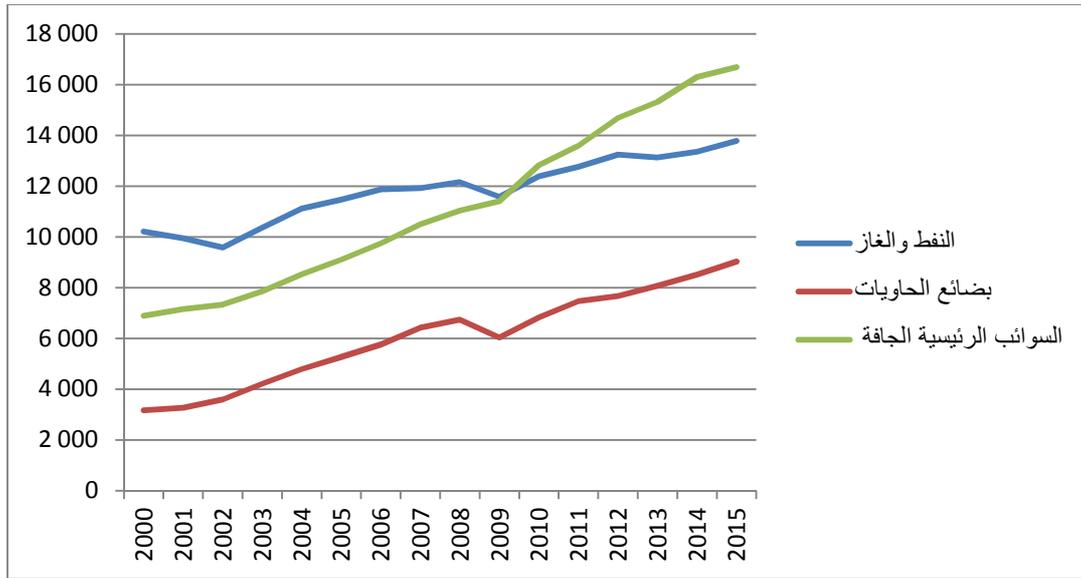
أما الشكل رقم 04 يبرز تطور التجارة العالمية المنقولة بحرا لمجموعة من البضائع و المقدره بالأطنان الميالية ، و التي تعتبر مقياسا أدق للطلب على خدمات النقل البحري وللحمولة الطنية، إذ إنها تأخذ بعين الاعتبار المسافة التي تحدد طاقة النقل للسفن بمرور الزمن، فنلاحظ أن مجموعة السوائب الرئيسية الجافة و المتمثلة في ركاز الحديد، و الحبوب، و الفحم، و البوكسيت و الألومينا، و صخور الفوسفات ، ارتفعت بنسبة 142% من سنة 2000 إلى 2015 ، خاصة لزيادة الطلب الواردات في دول آسيا على وجه الخصوص جمهورية كوريا و الصين.

<sup>36</sup> بان علي حسين المشهداني، الموانئ الصناعية في المملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجه صناعة النقل البحري في المنطقة العربية، مجلة الخليج العربي،

المجلد 42، العدد (3-4)، 2014، ص 85

<sup>37</sup> محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سابق ، ص 97

الشكل رقم 04 : التجارة العالمية المنقولة بحرا لمجموعة من السلع (الوحدة بلايين الاطنان الميلبية)



المصدر: من إعدادا الطالبة استنادا على إحصائيات منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية 2014،2016

متاح قي : 2017 [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014\\_ar.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_ar.pdf)

تاريخ الاطلاع 20-01-2017 [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf)

كما ارتفعت التجارة المنقولة في الحاويات بنسبة 185% ، ذلك راجع إلى التحول

الكبير في حركة نمو التجارة العالمية لصالح دول آسيا ، حيث تنحصر غالبية حركة التجارة

بين شرق و غرب أوروبا و بين دول الشرق الأقصى الآسيوية<sup>38</sup> ، وبتواصل الزيادة في

أحجام تجارة الشمال - الجنوب البعيدة المدى<sup>39</sup>، حيث يعتبر نقل السلع في الحاويات من ابرز

عناصر تطور خدمات النقل البحري و ذلك مما توفره من سرعة و أمان و قلة التكلفة في

تسهيل عمليات النقل و الشحن و التفريغ، إذ تتراوح هذه الوسائل ما بين الحرص على شحن

البضاعة داخل هذه الحاويات ، و بين ترميها و توحيد مقاييسها وأوزانها و تعبئتها في عبوات

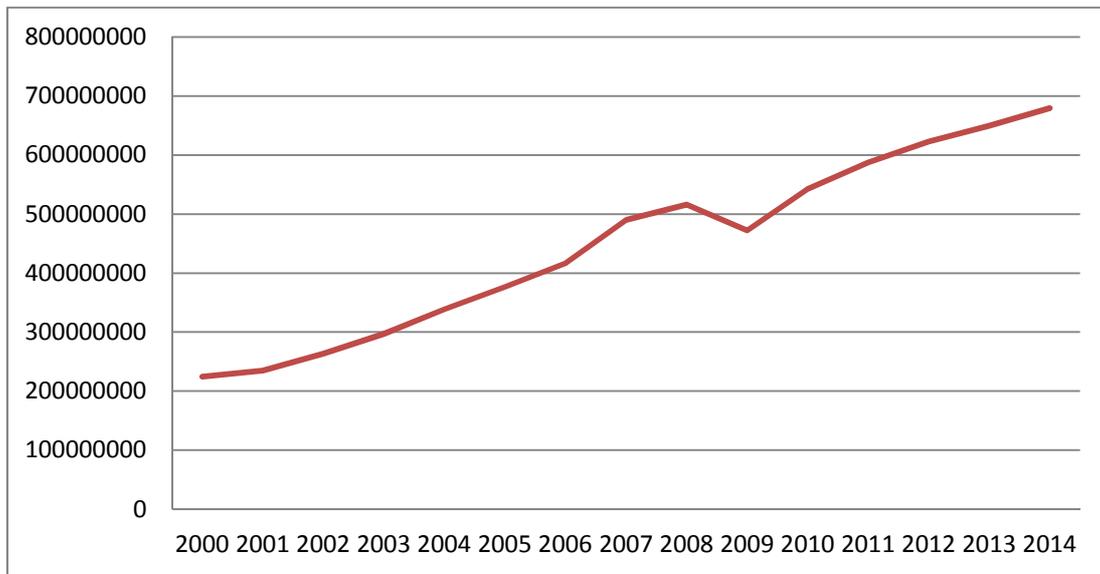
<sup>38</sup> صالح اسماعيل حسن ، تسعير خدمات الموانئ البحرية ، مركز الخبرات المهنية للإدارة ، القاهرة، 2006 ، ص183

<sup>39</sup> الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ( CNUCED )، استعراض النقل البحري 2015 ، منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ،2016، ص15

نمطية ، يسهل عمليات المناولة أثناء الشحن و التفريغ <sup>40</sup> ، فهي تعتبر من الأسباب الرئيسية لهذا النمو في الشحن على الحاوية.

و بالتالي أصبح النقل بالحاويات هو 'السمة الغالبة في التجارة العالمية ، فمن خلاله يكون الاستغلال الأمثل للفراغات في السفن بصورة اقتصادية ، مما يساعد على تخفيض قيمة تكلفة النولون ، بالإضافة إلى سلامة البضائع المنقولة أثناء عملية النقل و التداول، مما يساعد على تخفيض نفقات التأمين، كما أن زيادة إنتاجية الموانئ و تقليل زمن بقاء السفن يؤدي إلى اختزال الوقت الذي تستغرقه عمليات الشحن و التفريغ'.<sup>41</sup>

الشكل رقم 05 : حركة النقل في موانئ الحاويات في العالم (وحدات تعادل 20 قدماً)



المصدر: من إعدادات الطالبة استنادا على إحصائيات البنك الدولي ،

متاح في : <https://data.albankaldawli.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU?view=chart> تاريخ الاطلاع : 30-12-2016

<sup>40</sup> كارلين أولولين ترجمة مختار السويقي ، اقتصاديات النقل البحري -دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري و التجارة الخارجية،الدار المصرية اللبنانية،الطبعة الثالثة،مصر،1997،ص337

<sup>41</sup> فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات ، دار الكتاب المصرية ، القاهرة ،2007،ص224

ذلك ما يبرزه الشكل رقم 05 الذي يبين التطور و الارتفاع المستمر لحركة النقل الحاويات في الموانئ على مستوى العالم، حيث تقيس حركة الحاويات بالميناء تدفق الحاويات من وضع النقل البري إلى الوضع البحري، والعكس، بالوحدات المعادلة لعشرين قدما وهو الحجم القياسي للحاوية. وتشير البيانات إلى النقل البحري والرحلات الدولية.

حيث تعتبر حركة النقل الدولي بسفن الحاويات ، وكذلك حركة النقل الدولي لسفن ناقلات الصب الجاف لنوعيات البضائع الرئيسية من أهم العوامل التي أدت إلى النمو الإيجابي، وساهمت إلى حد كبير في تجاوز تداعيات الأزمة المالية العالمية التي ألفت بآثار سلبية حرجة على الأسطول التجاري البحري العالمي ، وحركة التجارة العالمية المنقولة بحرا، حيث حققت هذه المجموعة من قطاعات الأسطول التجاري البحري العالمي نموا بنسبة 2.4% في سنة 2010.

كذلك حققت حركة ناقلات النفط العملاقة نموا إيجابيا من حيث حجم تجارة النفط المنقول بنسبة 4.7% في سنة 2010 مقارنة سنة 2009 ، وقادت مجموعة الدول الآسيوية الصاعدة هذا التوجه نحو النمو الإيجابي مسجلة نموا بنسبة 60% في حجم حركة البضائع المحملة سنة 2010 مقارنة بالمتحقق في سنة السابقة 2009 ، وكذلك نموا بنسبة 30 % في حجم حركة البضائع المفرغة سنة 2010 بسنة 2009.<sup>42</sup>

كما حقق النفط و الغاز ارتفاعا بنسبة 35% لنفس الفترة ، فبالإضافة إلى أهمية مؤشر أسعار النفط في تحديد التجارة المنقولة بحرا لهذا النوع من السلع ، إلا أن هناك عوامل أخرى تزيد من أهمية تشكيل بيئة تجارة الناقلات الصهرجية، من بينها موقف منتجي النفط حيال مستويات أسعار النفط المنخفضة والقرارات التي تتخذها منظمة البلدان المصدرة

<sup>42</sup> أيمن محمد محمد خليل النحراوي ، دراسة تحليلية للوضع الحالي للأسطول التجاري البحري السوري في ضوء المتغيرات الراهنة ،مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية سلسلة العلوم الهندسية، المجلد ، 53 العدد 2 ، 2013 ، ص119.

للبنترول في مضمار السياسات، والتطورات الجيوسياسية، وأشكال التوتر السياسي<sup>43</sup>، بالإضافة إلى الأزمات الاقتصادية العالمية التي تؤثر بدورها في هذه التشكيلة، كما أن هذه التطورات هي راجعة إلى استخدام مصادر مختلفة للطاقة مثل الغاز الطبيعي، وتكرير البلدان النامية للنفط الخام الذي تنتجه، و أيضا إلى المستهلكين الجدد مثل دول آسيا وأمريكا الجنوبية، التي تشارك بشكل متزايد في إمدادات الطاقة.<sup>44</sup>

### 3. تطور الأسطول البحري الدولي:

هناك مجموعة من التطورات المختلفة التي واجهت في الماضي الأسطول العالمي للنقل من أهم هذه التطورات هو اتجاه الدول الصناعية نحو التجارة الخارجية مدعاة إلى اهتمام كبير من جانب عدة دول بتدعيم أساطيلها البحرية، و على رأس تلك الدول النرويج، الولايات المتحدة الأمريكية، و اليابان، و التي أصبحت هذه الأخيرة من الدول المحكرة لصناعة النقل البحري في الوقت الحالي، و المالك الأكبر أسطول بحري في العالم بالرغم من أن النمو الفعلي لشركات النقل البحري فيها لم يبدأ إلا مع بداية القرن العشرين.<sup>45</sup>

### 3-1 هيكل الأسطول البحري الدولي :

لقد أدى التزايد المستمر في حجم التجارة الدولية، و نمو الأساطيل البحرية للدول المختلفة بهدف نقل تجارتها الخارجية إلى زيادة حجم الأسطول التجاري العالمي، حيث نلاحظ من الشكل رقم 06، أن الحمولة الكلية قد فاقت الضعف خلال الفترة ما بين سنة 1980 و 2015، حيث وصل الأسطول التجاري العالمي إلى أعلى قيمة له سنة 2015 بقيمة تقدر ب 1746 مليون طن من الحمولة الساكنة\* .

<sup>43</sup> الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (CNUCED)، استعراض النقل البحري 2015، مرجع سابق، ص16

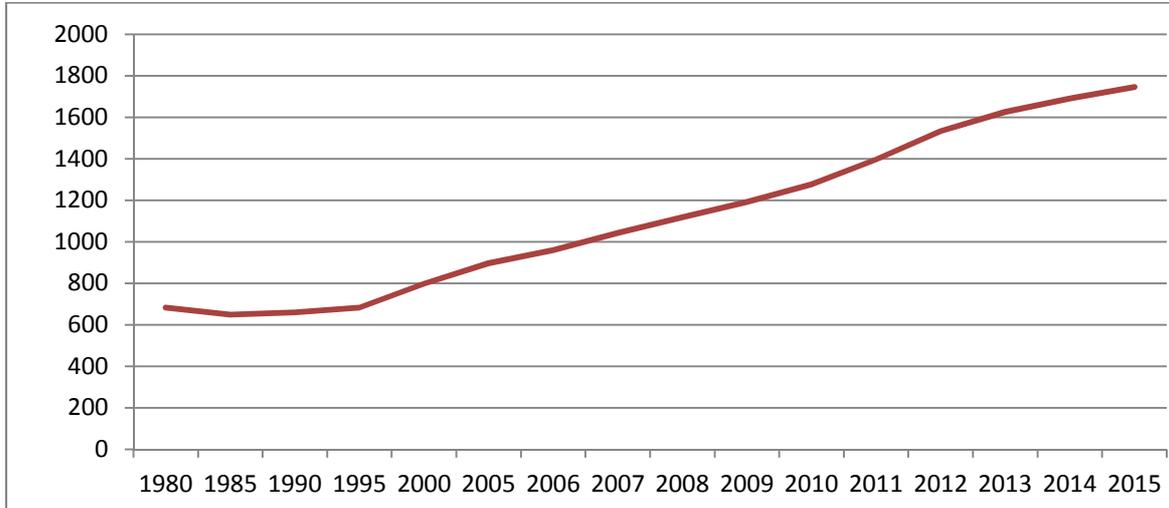
<sup>44</sup> Pierre Bauchet ,le transport international de marchandises Air, Mer, Terre, Edition Economica ,paris 2011,p31.

<sup>45</sup> محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سابق، ص61

\* يقصد بالحمولة الساكنة مجموع ما تحمله السفينة بالأطنان من البضائع، بالإضافة إلى الوقود و المخازن و التموين أي الحمولة السفينة الشاملة.

الشكل رقم 06 : تطور الأسطول العالمي من الحمولات الكلية الساكنة خلال الفترة 1980-2015

(ملايين الأطنان )



المصدر: من إعدادا الطالبة استنادا على إحصائيات منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية، 2010، 2014، 2016،

متاح في : [http://unctad.org/fr/Docs/rmt2010\\_fr.pdf](http://unctad.org/fr/Docs/rmt2010_fr.pdf)

[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014\\_ar.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_ar.pdf)

2017-02-03 تاريخ الاطلاع: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf)

كما انه ابتداء من سنة 2010 ارتفعت الحمولة الكلية نتيجة عن تسليمات قياسية

جديدة تبلغ 117 مليون طن من الحمولة الساكنة، مقابل تكسير نحو 33 مليون طن من

الحمولة الساكنة وسحبها بأشكال أخرى من السوق، ويرغم من الأزمة الاقتصادية، زادت

التسليمات الجديدة في عام 2009 بنسبة 42 % مقارنة بسنة 2008 نتيجة ما طلب من

السفن قبل تراجع الطلب<sup>46</sup>، أي إلى الارتفاع في إمدادات السفن نتيجة لطلبات شراء

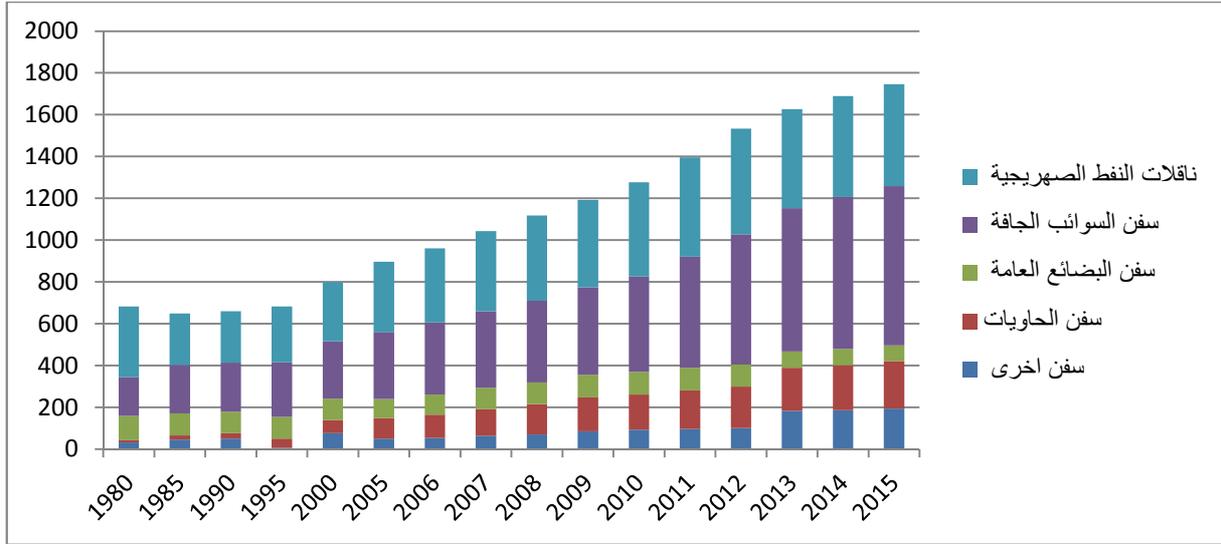
السفن قبل الأزمة الاقتصادية، كما سجل في سنة 2011 دخول سفن جديدة إلى الخدمة

البحرية بنسبة 28 % مقارنة بسنة 2009 و الذي تضاعف فيه أعداد أسطول سفن الصب

<sup>46</sup> الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (CNUCED)، استعراض النقل البحري 2010، منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية، 2010، ص 31

الجاف والسائل وأسطول الحاويات<sup>47</sup>، حيث تعتبر سنة 2012 نقطة التحول في أكبر دورة لبناء السفن سجلت خلال هذه الفترة و التي بلغت ذروتها<sup>48</sup>.

الشكل رقم 07: تطور الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية خلال الفترة 1980-2015 (ملايين الأطنان)



المصدر: من إعدادا الطالبة استنادا على إحصائيات منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية 2010، 2014، 2016

متاح في : [http://unctad.org/fr/Docs/rmt2010\\_fr.pdf](http://unctad.org/fr/Docs/rmt2010_fr.pdf)

[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014\\_ar.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_ar.pdf)

[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf) تاريخ الاطلاع: 2017-02-03

نلاحظ أيضا من خلال الشكل رقم 07 و 08 تقسيم الأسطول العالمي حسب أنواع

السفن الرئيسية ، حيث تستأثر سفن السوائب الجافة على المرتبة الأولى خلال الفترة ما بين

1980 و 2015 بنسبة تقدر ب 38.02 %، حيث انتقل حجم حمولتها من 186 مليون

طن حمولة ساكنة سنة 1980 إلى 762 مليون طن حمولة ساكنة سنة 2015 ، فهي تمثل

عماد التجارة البحرية الدولية و التي يتجلى على الخصوص نمو الطلب من الدول النامية

نموا سريعا ، حيث تعتبر هذه الأخيرة أول مستورد لركائز الحديد لسنة 2015 بنسبة

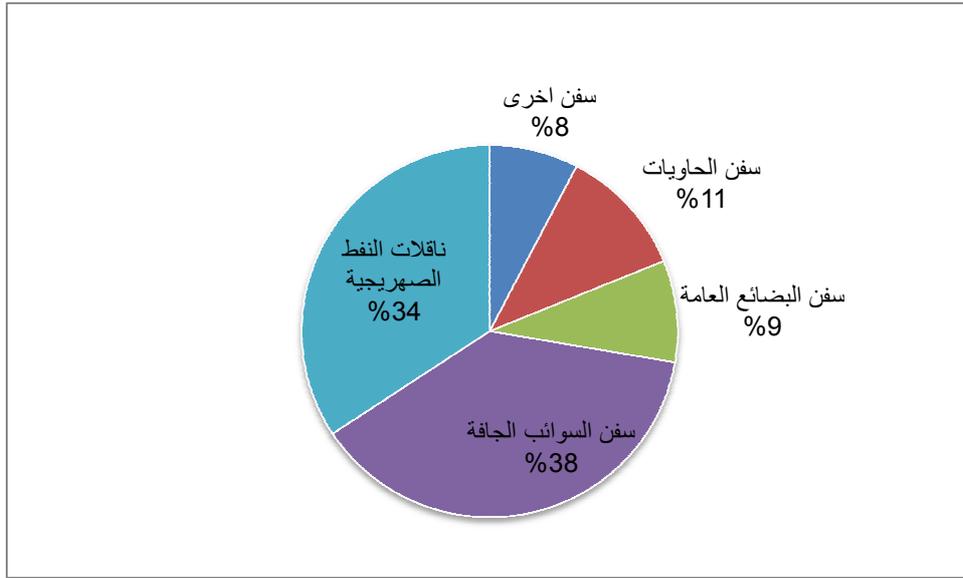
<sup>47</sup> بان علي حسين المشهداني، مرجع سابق ، ص88

<sup>48</sup> الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (CNUCED) ، استعراض النقل البحري 2014 ، منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ، 2014، ص29

تقدر ب 70% من إجمالي واردات العالمية لهذا النوع من السلع ، تليها ناقلات النفط الصهرجية بنسبة 34.30 % ، حيث ارتفع حجم حملتها 339 مليون طن حمولة ساكنة سنة 1980 إلى 488 مليون طن حمولة ساكنة سنة 2015 .

بينما قدرت نسبة سفن الحاويات ب 11.20% من إجمالي الأسطول العالمي ، فبالرغم من أن سفن الحاويات في المرتبة الثالثة ، إلا انه تجدر الإشارة إلى أن البضائع التي تحركها هذا النوع من السفن تمثل 52% من القيمة الإجمالية للتجارة لمنقولة بحرا ، حيث يرجع ارتفاع الأسطول البحري إلى توسع و تطور السريع لهذا النوع من السفن ، و الارتفاع الضخم في نقل البضائع في الحاويات'.<sup>49</sup>

الشكل رقم 08: هيكل الأسطول العالمي خلال الفترة 1980-2015 (الوحدة نسبة مئوية )



المصدر: من إعدادا الطالبة استنادا على إحصائيات منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية 2010، 2014، 2016

متاح في : [http://unctad.org/fr/Docs/rmt2010\\_fr.pdf](http://unctad.org/fr/Docs/rmt2010_fr.pdf)

[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014\\_ar.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_ar.pdf)

[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf) تاريخ الاطلاع: 2017-02-03

<sup>49</sup> فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات، مرجع سابق ، ص 219

فخلال هذه الفترة انتقلت الحمولة لسفن الحاويات من 11 مليون طن حمولة ساكنة سنة 1980 إلى 228 مليون طن حمولة ساكنة سنة 2015 ، أي ارتفع بأكثر من 20 مرة ، أما سفن البضائع العامة فقد كان مستقرا طيلة هذه الفترة ، حيث قدرت نسبته ب 8.83 % من إجمالي الأسطول العالمي.

كما نلاحظ أن نصيب الحمولة الطنية الساكنة لسفن الحاويات منذ سنة 1980 قد تضاعف مقابل انخفاض أسطول البضائع العامة إلى النصف؛ ويعكس ذلك زيادة نقل تجارة البضائع المصنعة في الحاويات.

### 3-2 التوزيع العمري و ملكية الأسطول التجاري العالمي :

يتبين لنا من خلال الجدول رقم 01 ، و الذي يوضح المتوسط العمري لسفن الأسطول العالمي لسنة 2014 و 2015 ، أن هناك زيادة طفيفة تمثلت في 0.35 % ، و ذلك بعد أن بلغت دورة بناء السفن ذروتها خلال 2012 ، و لان عدد السفن الجديدة المسلمة تناقص لم تعد بذلك السفن الجديدة تعوض عملية التدهور العمري الطبيعي في الأسطول، حيث يعتبر هذا التقادم في الأسطول الحالي ظاهرة طبيعية تتميز بها دورة النقل البحري.<sup>50</sup>

### الجدول رقم 01 : التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي لسنة 2015

(الوحدة نسبة مئوية من مجموع السفن و الحمولة الطنية الساكنة )

أنواع السفن في العالم	4-0 سنوات	5-9 سنوات	10-14 سنة	15-20 سنة	أكثر من 20 سنة	متوسط العمر 2014	متوسط العمر 2015	التغير 2014-2015
سفن	47,50	18,68	11,12	11,55	11,15	9,07	9,15	-0,09
السوانب الجافة	51,88	18,73	10,46	9,94	8,99	8,08	7,98	0,10

<sup>50</sup> الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ( CNUCED ) ، استعراض النقل البحري 2015 ، منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية 2015، مرجع سابق ، ص 39

0,18	10,70	10,88	9,60	17,55	17,61	34,31	20,94	السفن	سفن الحاويات
0,04	8,19	8,23	4,14	10,18	16,58	34,22	34,88	ح ط س *	
0,6	24,18	24,86	57,76 8	8,96	7,70	14,89	10,68	السفن	سفن البضائع العامة
0,21	17,76	17,97	38,83	10,17	10,05	18,86	22,09	ح ط س *	
0,45	17,92	18,37	38,54	8,32	12,69	21,72	18,74	السفن	ناقلات النفط الصهرجية
0,47	8,51	8,98	4,64	10,04	22,83	32,59	29,90	ح ط س *	
0,36	21,86	22,22	48,48	8,88	9,22	16,87	16,55	السفن	سفن أخرى
0,35	15,30	15,65	31,62	9,16	12,31	26,49	20,41	ح ط س *	
0,35	18,17	18,52	34,76	11,24	12,79	21,02	20,20	السفن	مجموع السفن
0,25	8,65	8,90	6,88	9,10	17,56	29,00	37,46	ح ط س *	

المصدر: الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ( CNUCED )، استعراض النقل البحري 2015، منشورات الأمم

المتحدة للتجارة و التنمية ، مرجع سابق ، ص 38

كما يعتبر الأسطول العالمي حالياً أصغر عمراً بدرجة ملحوظة مما كان عليه قبل عشر سنوات، وذلك راجع خصوصاً إلى السفن الجديدة في قطاع السواكب الجافة والحاويات، و التي حققت تطوراً و نمواً سريعاً ، حيث تعتبر السبب الرئيسي في انخفاض متوسط عمر الأسطول، حيث قدر متوسط عمر سفن السواكب الجافة بـ 9,07 % و 9.15 % لسنة 2014 و 2015 على الترتيب ، أما بالنسبة لسفن الحاويات فتمثل متوسط عمر سفن سنة 2014 و 2015 بـ 10.88 % ، و 10.70 % على التوالي، و ذلك مقارنة بمتوسط عمر سفن البضائع العامة الذي تقدر نسبته بـ 24.86 % ، و 24.18 % لسنة 2014 و 2015 على الترتيب، ذلك لأن عدد السفن الجديدة المبنية من هذا النوع كان ضئيلاً جداً خلال هذه الفترة ، كما يجب الإشارة أن صغر الأسطول العالمي حالياً يعد عاملاً

إيجابيا في تخفيض تكاليف التشغيل ، بالإضافة أنه يمكن مالكي السفن من الامتثال لقواعد السلامة و الأمن التي أصبحت أكثر صرامة.<sup>51</sup>

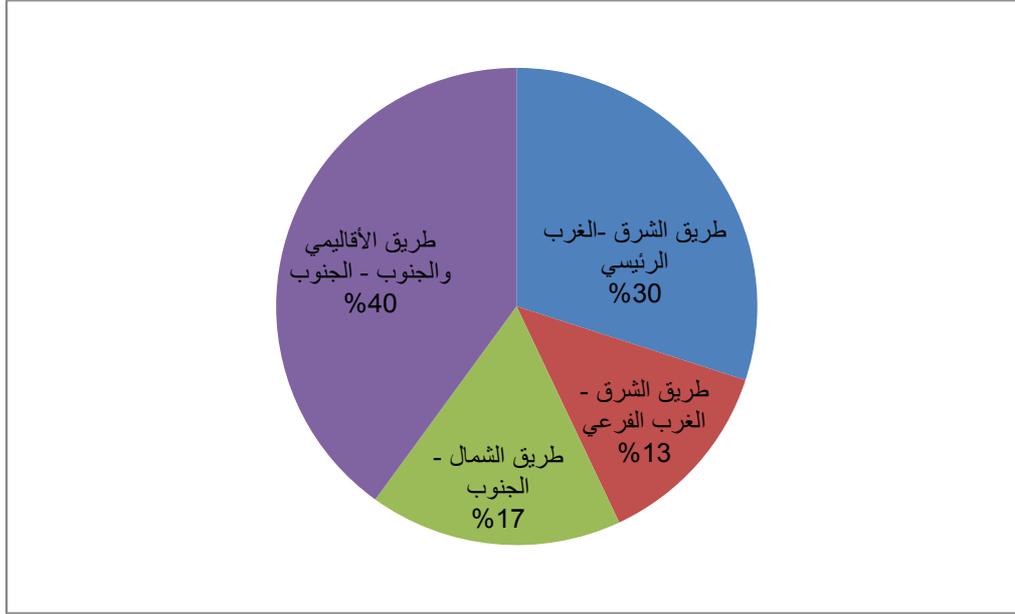
هناك اختلافات أخرى في التوزيع ، من ناحية المناطق والبلدان وطرق النقل البحري، حيث تكمن هذه الفروق في تأثير انتقال السفن من الطرق الرئيسية إلى الطرق الفرعية بفعل السعة الزائدة في طرق التجارة الرئيسية، التي تحول السفن الأقدم وأصغر حجماً في كثير من الأحيان إلى الطرق الفرعية ، وبالتالي تدفع اللوائح التنظيمية البيئية السفن الأقدم نحو المناطق التي تكون النظم فيها أقل شدة .

فمثلا بالنسبة لسفن الحاويات نلاحظ حسب الشكل التالي أن طرق التجارة الرئيسية تستحوذ على أكبر نسب و المتمثلة في طريق الشرق الغرب الرئيسي بنسبة 30 % و طريق الاقاليمي بنسبة 40 % من التجارة العالمية المنقولة بحرا في الحاويات حسب الطرق و ذلك في سنة 2015 ، بحيث تربط الطرق الثلاث الواقعة على طريق التجارة الرئيسية بين الشرق و الغرب (المتمثلة في الطريق الذي يعبر المحيط الهادي ،طريق آسيا أوروبا ، و الطريق عبر المحيط الأطلنطي ) ،أنها تربط بين ثلاث مناطق اقتصادية للنشاط الاقتصادي العالمي ، و التي تتمثل في آسيا و في صادراتها الصين التي أصبحت مركز التصنيع في العالم ،و أوروبا و أمريكا الشمالية التي يعتبران أكبر الأسواق الاستهلاكية.<sup>52</sup>

<sup>51</sup> الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ( CNUCED ) ، استعراض النقل البحري 2014 ، منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية 2014 ، مرجع سابق ، ص 33

<sup>52</sup> الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ( CNUCED ) ، استعراض النقل البحري 2014 ، منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية 2014 ، نفس المرجع ، ص 20

الشكل رقم 09:توزيع التجارة العالمية المنقولة بحرا في الحاويات حسب الطرق لسنة 2015 (الوحدة نسبة مئوية )



Source: The review of maritime transport unctad, 2016, op cit , p17

أما بالنسبة لملكية الأسطول البحري، فنلاحظ من خلال الجدول رقم 02 ، أن اليونان تعتبر من أكبر الدول المالكة للسفن، باستحواذها على أعلى نسبة من المجموع العالمي بنسبة تقدر بـ 16.11 % ، تليها اليابان، الصين، ألمانيا، ثم سنغافورة بالنسب التالية 13.30 % ، 09.08 % ، 07.04 % ، 4.84 % على التوالي ، حيث تمثل هذه الدول الخمسة أكثر من نصف الحمولة الطننية الساكنة العالمية بنسبة تقدر بـ 50.37 %.

الجدول رقم 02 : ملكية الأسطول العالمي لأهم الدول لسنة 2015 (الوحدة الحمولة الطننية الساكنة )

المجموع كنسبة مئوية من العالم	الحمولة الطننية	عدد السفن	
16.11%	279 429 790	4 017	اليونان
13.30%	230 675 179	3 986	اليابان
09.08%	157 557 210	4 966	الصين
7.04%	122 035 632	3 532	ألمانيا

سنغافورة	2 356	84 022 252	% 4.84
جمهورية كوريا	1 618	80 181 485	% 4.62
هونغ كونغ، الصين	1 258	75 321 271	%4.34
المتحدة الأمريكية الولايات	1 972	60 263 524	%3.47
المملكة المتحدة	1227	48 381 899	%2.79
النرويج	1857	46 370 542	%2.67

المصدر: الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (CNUCED)، استعراض النقل البحري 2015، منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ، مرجع سابق ، ص41

متاح في : <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx> تاريخ الاطلاع 2017-03-02

ذلك ما يؤكد مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة ، المكون من خمسة عناصر تشمل استخدام شركات خطوط النقل البحري المنتظمة سفن الحاويات إلى موانئ في بلد بعينه و المتمثلة في : عدد السفن، القدرة الاستيعابية لحاويات هذه السفن ، عدد الشركات التي تقوم بتشغيل سفن حاويات من وإلى موانئ بلد ما ، عدد الخدمات المقدمة، الحمولة القصوى للسفن ، حيث يبلغ هذا المؤشر أعلى مستوى له في الصين بنسبة 167.1 % سنة 2015 يليه سنغافورة في المرتبة الثانية بنسبة 117.1 % ، ثم ألمانيا ب 97.8 % ، أما اليابان فكانت النسبة تقدر ب 68.8 %\*.

\*إحصائيات مأخوذة من موقع الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ، متاح في : <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx> تاريخ

## 4. العرض والطلب على خدمات النقل البحري:

## 1-4 الطلب على خدمات النقل البحري:

يعرف الطلب على خدمات النقل البحري بأنه الطلب على خدمات وسائل النقل البحري لنقل السلع المصدرة و المستوردة في التجارة الدولية ، بالإضافة إلى الطلب الخاص بنقل الركاب ، حيث أن الطلب على خدمات النقل البحري لنقل مختلف السلع هو طلب مشتق أو مستمد من طلب أصلي آخر، يتمثل في الطلب على تلك البضائع التي تتضمنها عملية التبادل التجاري الدولي، أما في حالة الطلب على خدمات النقل البحري بغرض نقل الركاب يعد طلبا مشتقا من طلب أصلي آخر هو الرغبة في السفر من ميناء إلى آخر بغرض انجاز بعض الأعمال أو بغرض ويتحدد بحجم الركاب الراغبين في السفر، وقد يكون هذا الطلب طلبا أساسيا وليس مشتقا في حالة أن السياحة تشكل هدفه الأساسي من عملية الانتقال عبر وسائل النقل البحرية.<sup>53</sup>

## 4-1-1 مرونة الطلب على خدمات النقل البحري بغرض نقل البضائع المصدرة والمستوردة:

تعتمد مرونة الطلب على خدمات النقل البحري بغرض نقل البضائع المصدرة والمستوردة على مرونة الطلب السعرية و التي تتوقف على تكلفة النقل أو النولون البحري، فهي تمثل التغير النسبي في الكمية المنقولة من سلعة معينة، نتيجة للتغير النسبي في تكلفة تقديم خدمات

$$E_d = \Delta Q / Q \times \Delta C / C \quad : \quad \text{النقل البحريين بحيث تكون على الشكل التالي}$$

بحيث تمثل :  $E_d$  مرونة الطلب السعرية،

$\Delta Q / Q$  : التغير النسبي في الكمية المنقولة،

<sup>53</sup> سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره ،ص84

$\Delta C/C$  : التغير النسبي في تكلفة النقل.

حيث يمكن 'تقسيمها إلى مرونة الطلب على السلعة المنقولة بحرا و التي تعبر عن التغير النسبي في الكمية المطلوبة من هذه السلعة نتيجة التغير النسبي في سعر السلعة ، و إلى مرونة عرض السلعة المطلوب نقلها بحرا ، و التي تعبر عن التغير النسبي في الكمية المعروضة من السلعة نتيجة للتغير في سعر عرض هذه السلعة'.<sup>54</sup>

و بالتالي تتأثر المرونة السعرية للطلب على خدمات النقل البحري للسلع بمرونات الطلب و العرض للسلع التي يتم نقلها عن طريق البحر ، و نسبة تكلفة خدمات النقل البحري إلى سعر كل سلعة يتم نقلها عن طريق البحر.

أما النولون البحري فهو المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وهو يدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف مصنعة أو التامة الصنع أو مواد أولية ، وتكمن أهمية تكلفة النولون إلى مدى تخفيضه بالنسبة لوسائل النقل الأخرى نتيجة حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ والتي أدت إلى انخفاض في التكاليف ، و من بين أنواعه :<sup>55</sup>

- النولون المقدم : يسلم مقدما قبل تسليم الشحنة في ميناء الوصول ،
- النولون الاضطراري : من اجل استكمال حمولة السفينة من البضائع فانه المستأجر يضطر لقبول شحن بضائع بسعر نولون اقل من السعر العادل ،

<sup>54</sup> سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ، مرجع سابق ، ص 85-86

<sup>55</sup> حملاوي ربيعة ، مرجع سابق ، ص 16

- النولون على المسافات الزائدة : إذا لم يتمكن الناقل من تصريف البضاعة في ميناء الوصول لأسباب ما تضطر السفينة للتوجه إلى ميناء آخر للتفريغ فان للمالك الحق في المطالبة بنولون إضافي ،

- النولون الإجمالي : نتيجة العجز في الفراغ المخصص للشحنة على سفينة ذات الخطوط المنتظمة، يضطر مالك السفينة إلى شحنها على أخرى ذات خطوط متجولة فيحصل المالك على نولون إجمالي بعد الاتفاق على ذلك،

- النولون النقل المتتابع : وهو عندما يتم النقل من طرف عدد من الناقلين، من خلال إبرام عقود عديدة ، حيث يتم النقل المتتابع عن طريق صدور شحن واحد مباشر لكل عمليات النقل المتعاقبة،

- النولون الإضافي : يدفع في حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة في ميناء الوصول، حيث تقاس تكلفة النولون البحري بالفارق بين سعر السلعة المنقولة والذي يتم دفعه من طرف المستورد ، و السعر الذي يحصل عليه البائع لتلك السلعة<sup>56</sup>.

#### 4-1-2 قيمة مرونة الإحلال بين السفينة وغيرها من وسائل النقل الأخرى:

تعتبر مرونة الإحلال بين السفينة وغيرها من وسائل النقل الأخرى من العوامل المحددة في حجم الطلب على خدمة النقل البحري ، ذلك بمدى توافر المرونة الاحلالية الكافية بين السفينة وغيرها من وسائل النقل البديلة، بالإضافة إلى أن حجم و وزن السلع محل التبادل التجاري يؤثر بدوره على مرونة الإحلال، فمثلا إذا كانت السلع المتبادلة صغيرة الحجم و ذات

<sup>56</sup> حملاوي ربيعة ، مرجع سابق ، ص 18

أوزان خفيفة ، و بالتالي سترتفع مرونة الإحلال بين السفينة و غيرها من وسائل النقل الجوي،

حيث هناك عدة حالات إلى ارتفاع الطلب على خدمات النقل البحري من بينها:<sup>57</sup>

- انخفاض مرونة الطلب السعرية على الصادرات في الأسواق العالمية،

-ارتفاع مرونة عرض الصادرات في الدول المصدرة ومرونة عرض الواردات في الدول التي

تقوم بإنتاج و توريد السلع،

-انخفاض مرونة الطلب على الواردات في الدول المستوردة.

- انخفاض قيمة النولون البحري .

#### 4-1-3 الاقتصاد العالمي :

يعتبر الاقتصاد العالمي أهم العوامل التي تؤثر على الطلب على خدمات النقل

البحري، ذلك أن حالة الاقتصاد العالمي هي الخالقة للجانب الأعظم من الطلب على النقل

البحري ، حيث يكون ذلك من خلال استيراد المواد الخام أو السلع النهائية!<sup>58</sup>

حيث يمكن قياس ذلك بمرونة التجارة و التي تمثل النسبة المئوية للنمو في التجارة

المنقولة بحرا مقسومة على النسبة المئوية لنمو في الناتج العالمي ، حيث كما لاحظناه سابقا

من خلال الشكل رقم 02 ، أن الاقتصاد العالمي والطلب على النقل البحري يرتبط ارتباطا

إيجابيا ، حيث أن 'الاقتصاد العالمي يولد الطلب على النقل البحري من خلال تصدير

واستيراد مختلف السلع ، و أن التقلبات في نمو الناتج العالمي تخلق نمطا دوريا للطلب على

النقل البحري!<sup>59</sup>

<sup>57</sup> سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل مرجع سابق،ص88-89

<sup>58</sup> احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري مرجع سبق ذكره ،ص76

<sup>59</sup> Y.H.V. Lun, K.-H. Lai and T.C.E. Cheng, Shipping and Logistics Management, Springer London,2010,p19

بالإضافة أن التجارة المنقولة بحرا تؤثر أيضا على جانب الطلب على النقل البحري ، على المدى القصير و الطويل ،كالتقلبات التي تحدث مثلا في كميات المنتجات الزراعية أو إلى تذبذبات في استهلاك الطاقة التي تزيد على الطلب على النقل البحري لهذه السلع في فترات محددة ، بالإضافة إلى بعض التطورات لبعض السلع التي تؤثر على الطلب ، فقد يحدث تغير في الطلب على سلعة معينة نتيجة لتغير مصادر الحصول عليها ، أو نتيجة لتغير في التكنولوجيا المستخدمة في التصنيع أو نتيجة لإعادة توطين مراكز تجميع أو تصنيع المكونات الوسيطة للسلع و بالتالي سيتغير نمط و مناطق استيرادها.<sup>60</sup>

### 3-1-4 تكاليف النقل:

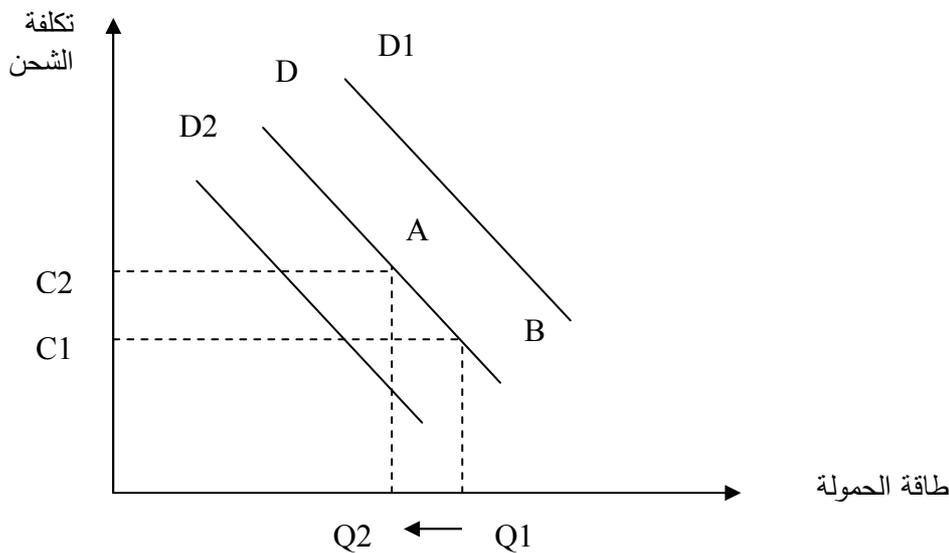
تعتبر فعالية العمليات البحرية عنصرا هاما في التطورات التي حدثت في التجارة البحرية، حيث يتم نقل المواد الخام و السلع من مصادر بعيدة إلا إذا كانت تكاليف العمليات البحرية يمكن تخفيضها إلى مستوى مقبول أو إذا كان من الممكن تحقيق الربح ، فابتداء من التسعينات أدى تحسن فعالية السفن البحرية، وزيادة حجمها، وزيادة فعالية تنظيم العمليات البحرية، إلى انخفاض مطرد في النقل والتكاليف، وتحسين نوعية الخدمات، ذلك ما كان له أثر على التجارة العالمية و إلى فتح أيضا طرقا تجارية جديدة و روابط بحرية جديدة<sup>61</sup> ، وبالتالي تتأثر السلع التي تدخل في التجارة العالمية بتكاليف النقل ، فان انخفاض تكاليف النقل تحفز المزيد من الطلب على النقل البحري ، أي أن هناك علاقة بين تكلفة النقل والطلب الكمي على خدمات النقل البحري ، فمن خلال الشكل التالي نلاحظ انه عند ارتفاع تكلفة الشحن من (c1) إلى (c2) ، انخفضت قدرة حمولة

<sup>60</sup> احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري مرجع سبق ذكره، ص78

<sup>61</sup> Alen Jugović, and all, Factors influencing the formation of freight rates on maritime shipping markets, Scientific Journal of Maritime Research 29 , 2015,p26.

النقل البحري ، و ذلك للتغير في الطلب على الكمية ، بانتقالها من (Q1) إلى (Q2) ، و بانتقال من النقطة (A) إلى النقطة (B) من منحنى الطلب ، كما أن زيادة أو انخفاض في حجم التجارة البحرية قد يؤدي إلى تغير في الطلب على النقل البحري ، بانتقال منحنى الطلب للنقل البحري إلى اليمين (D1) بزيادة التجارة البحرية و إلى اليسار بانخفاض التجارة البحرية (D2).

الشكل رقم 10 : العلاقة بين الطلب على خدمات النقل البحري و طاقة الحمولة



Source: Y.H.V. Lun, K.-H. Lai and T.C.E. Cheng, op cit ,p21

بالإضافة إلى انه يمكن تقسيم تكاليف النقل إلى مجموعات لتحديد العوامل التي تؤثر

فيها و تشمل كل من :<sup>62</sup>

- التجارة وتيسير النقل يؤثر خفض مدد انتظار السفن وما تحمله من بضائع في الموانئ البحرية في تكاليف التجارة تأثيراً مباشراً، فهو يعني أولاً تخفيض تكاليف الاحتفاظ بمخزونات في الطريق إلى الوجهة النهائية، وثانياً، تنطوي مدد الانتظار على تكاليف يتحملها الناقل ويدفعها الزبون في نهاية المطاف عبر زيادة رسوم الشحن ،

<sup>62</sup> الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (CNUCED) ،استعراض النقل البحري 2015 ، مرجع سابق ، ص ص57-63

- تكاليف تشغيل السفن: حيث أن التطورات التكنولوجية أدت إلى انخفاض تكاليف تشغيل السفن بشكل متزايد ، مما ساعد على زيادة كفاءة الوقود ووفورات الحجم ،
  - المسافة وموقع الدول في شبكات النقل البحري : ينجم عن نقل البضائع بحراً عبر مسافات طويلة إلى تكاليف رأسمالية متمثلة في الوقت المستغرق ، و إلى تكاليف التشغيل المتمثلة في تكاليف الوقود ،
  - هيكل القطاع البحري : يشمل المنافسة وتنظيم السوق من خلال عرض خدمات خطوط النقل المنتظمة والقواعد التنظيمية،
  - قيمة المنتجات المنقولة بحراً وحجمها وأنواعها : حيث تؤثر القيمة الوحديّة للمنتج في أسعار الشحن ، حيث يحقق و فورات الحجم في الرحلة والميناء على حدٍ سواء،
  - خصائص الميناء وبنيته التحتية : للميناء أهمية في فعالية الشبكة البحرية وكفاءتها، ويكمن ذلك مثلاً في عدد الرافعات ، مناطق التخزين في موانئ ،
- 4-1-5 أثر الصدمات العشوائية على الطلب على السفن:**

تؤثر الصدمات العشوائية التي تؤدي إلى عدم استقرار النظام الاقتصادي على الطلب على خدمات النقل البحري و تتمثل مثلاً في الحروب، ظهور موارد جديدة، وتغيرات أسعار السلع الأساسية، تقلبات الطقس،<sup>63</sup> كما أن 'العوامل السياسية تؤثر على الطلب على خدمات النقل البحري، حيث يكون ذلك من خلال الاضطرابات السياسية و الحروب، التي تؤدي إلى انخفاض في الطلب و إلى تكديس السلع و تدهور التجارة المنقولة بحراً بهذه المناطق'<sup>64</sup> ، كما يمكن أن تكون للتشريعات الدولية الخاصة بسلامة السفينة أو بحماية البيئة من التلوث دور في تحديد طاقة الأسطول .

<sup>63</sup> Martin Stopford, Maritime Economics, Third edition published by Routledge, 2009 , p147

<sup>64</sup> Y.H.V. Lun, K.-H. Lai and T.C.E. Cheng, op cit ,p18

و بالتالي يمكن القول أن هذه المؤثرات التي ' قد تكون متلاحقة أو في غالب الأحيان تكون مفاجئة تسبب هزات اقتصادية تؤثر بقوة على عنصر الطلب على خدمات الطلب البحري سواء بالزيادة أو النقصان'.<sup>65</sup>

#### 4-1-6 متوسط المسافة:

يتوقف الطلب على خدمات النقل البحري على المسافة التي تتطلب نقل السلع ، و يشار إلى تأثير المسافة عموماً باسم "متوسط المسافة" للتجارة ، و ذلك من جانب تأثيرها على الطلب على خدمات النقل البحري ، و الذي يمكن تعريفه بأنه حمولة البضائع التي يتم شحنها، مضروبة في متوسط المسافة التي يجب عليها نقلها ، حيث تغيير متوسط المسافات له تأثير واضح على الطلب على السفن، مثال على ذلك هو إغلاق قناة السويس، مما أدى إلى زيادة متوسط المسافة عن طريق البحر من الخليج العربي إلى أوروبا من 6000 ميل إلى 11,000 ميل، و نتيجة للزيادة المفاجئة في الطلب على السفن كان هناك طفرة في سوق الشحن ، و من الأمثلة الأخرى إغلاق خط أنابيب من العراق إلى تركيا عند غزو العراق للكويت في عام 1990. ونتيجة لذلك، كان يتعين شحن 1,5 مليون برميل يوميا من النفط من الشرق الأوسط من الخليج العربي'.<sup>66</sup>

#### 4-2 محددات العرض على خدمات النقل البحري:

يعرف عرض خدمات النقل البحري بأنه عبارة عن حجم رغبة المنتجين لخدمات النقل البحري ومقدرتهم على إنتاجها وعرضها في السوق<sup>67</sup> ، و يتحدد العرض في خدمات النقل البحري بعدة عوامل من بينها مرونة العرض ، عوامل فنية تتمثل في كافة المتغيرات التي تؤثر

<sup>65</sup> احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري مرجع سبق ذكره ،ص80

<sup>66</sup> Martin Stopford, , op cit ,p146

<sup>67</sup> على أحمد الأمين ،أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان في الفترة من 1990-2014 ،دكتوراه في العلوم الاقتصادية ، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا ،2016، ص40

في قدرة السفن على الإبحار ، 'و تتضمن في العلاقة بين الوزن و الحجم ، عنصر المسافة و الزمن ، بالإضافة إلى المقاييس المستخدمة لتقدير طاقة و سعة السفن في حمل السلع ' .<sup>68</sup>

#### 1-2-4 مرونة عرض خدمات النقل البحري وعنصر الزمن:

يقصد بمرونة عرض خدمات النقل البحري معدل التغير في عرض خدمات النقل البحري عبر السفينة، نتيجة للتغيير في قيمة النولون ، حيث تختلف هذه المرونة في الأجل القصير عنها في الأجل الطويل ، حيث في المدى القصير تنخفض نسبيا مرونة عرض السفن مقارنة مع المدى الطويل ، يمكن تفسير ذلك انه لتلبية الزيادة الحاصلة في الطلب على خدمات السفن تستغل السفن المجاورة في نفس الميناء أو الموانئ مجاورة، وإذا كانت غير موجودة تستغل السفن من موانئ أخرى الأبعد، وذلك بعد مدة معينة فيزداد العرض، وبالتالي لا تغطي الحاجيات المتزايدة، فعادة أن عدد السفن التي تستخدم للوفاء بهذا الطلب ، لا تمثل إلا نسبة ضئيلة من الحمولة الإجمالية للأساطيل التجارية في العالم وهذا لسببين ، السبب الأول يكمن أن معظم السفن تكون مؤجرة لمتعاملين آخرين ، و السبب الثاني أنها مبرمجة على جداول إبحار معينة لنقل السلع المختلفة .<sup>69</sup>

حيث أن السفن المبرمجة على خطوط ملاحية منتظمة لا يمكنها التغيير في خطوط ملاحية لمواجهة زيادة الطلب في مناطق بعيدة عن تلك الخطوط، إلا أنه قد يستمر الطلب في الارتفاع ، حيث تتم عملية إعادة تشغيل بعض السفن وإعادة تجهيزها وذلك بعد استنفاد السفن الجاهزة والمعروضة في الموانئ، ونتيجة لذلك ترتفع أسعار النوالين لتغطية مصاريف التجهيز

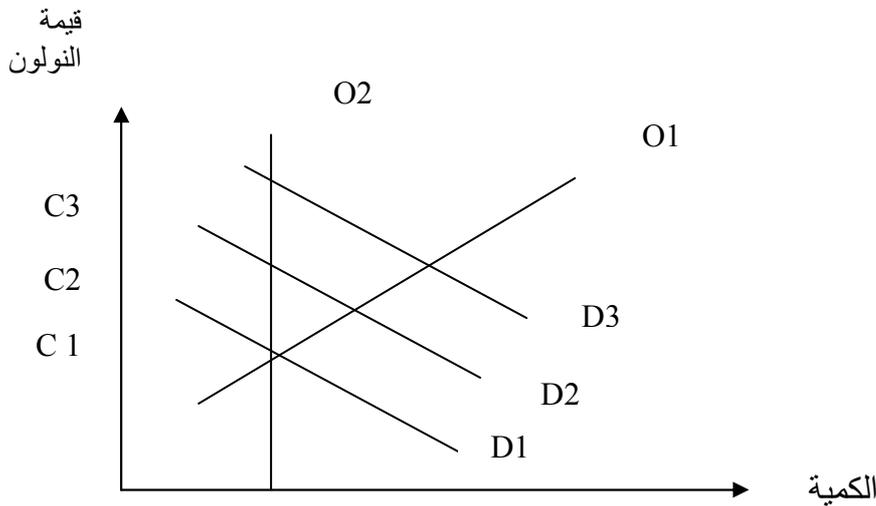
<sup>68</sup> سميرة إبراهيم أيوب ، نفس المرجع ، ص 94

<sup>69</sup> حملاوي ربيعة ، مرجع سابق ، ص 19

وإعادة تشغيل السفن العاطلة، كما قد ترتفع الأسعار بسبب المنافسة إذا لم توجد سفن متوقفة بالموانئ.<sup>70</sup>

أما التغيير على المدى الطويل ، فسترتفع مرونة عرض خدمات النقل البحري عبر السفن، ذلك انه سيتاح وقت كافي للوفاء و لتلبية حجم الطلب الكلي على خدمات النقل ، وذلك بطرح سفن إضافية من خلال تشغيل السفن العاطلة و بناء سفن جديدة ، حيث يتضح أن مرونة عرض خدمات النقل البحري، تتوقف على حجم الأسطول التجاري و نسبة الطاقة المستغلة به ، حيث نلاحظ من الشكل التالي أنه عند حدوث زيادة في الطلب على خدمات النقل البحري ، ينتقل منحنى الطلب من D1 إلى D2 ، و لمواجهة الطلب الزائد سوف يقوم بإعادة تشغيل السفن العاطلة مما سيؤدي إلى ارتفاع تكاليف التشغيل ، حيث ترتفع قيمة النولون من (C1) إلى (C2) ،

الشكل رقم 11 : العلاقة بين العرض و الطلب على خدمات النقل البحري و قيمة النولون



المصدر: سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل، مرجع سابق ، ص 97

<sup>70</sup> حملاوي ربيعة ، مرجع سابق ، ص 20

أما إذا افترضنا حدوث زيادة أكبر من فائض الطلب، بانتقال منحني الطلب من (D2) إلى (D3) ستعجز السفن العاملة و التي تم إعادة تشغيلها على تغطية هذا الفائض ، كما سترتفع قيمة النولون من (C2) إلى (C3) نتيجة إلى تنافس الشاحنين على استغلال السفن التي يمكنها أداء الخدمة ، أما إذا كانت طاقة الأسطول التجاري الحالي عاجزة تماما عن الوفاء بالزيادة المستمرة في الطلب على خدمات النقل البحري أي أن منحني العرض سيكون عديم المرونة (O2) و بذلك سترتفع أسعار النولون إلى أقصى قيمة لها لتصبح (C3).<sup>71</sup>

#### 4-2-2- إنتاجية الأسطول:

تعتبر إنتاجية الأسطول من العناصر الهامة التي تؤثر على عرض خدمات النقل البحري ، حيث تربطهم علاقة طردية ، فكل زيادة في إنتاجية الأسطول تؤدي إلى زيادة طاقة عرض خدمات النقل البحري ، 'بمعنى أنها تؤثر على طاقة حمولات النقل ، حيث تعتمد إنتاجية الأسطول من السفن المقيسة بالطن من الأميال حسب الوزن الساكن على أربعة عوامل رئيسية هي: السرعة، وقت الميناء، واستخدام الوزن الساكن والأيام المحملة في البحر،<sup>72</sup> التي تعبر عن الأيام المنتجة مقارنة بأيام الرحلة غير المنتجة كأيام بقاء السفن في الميناء ، حيث يعتبر كل تخفيض لنسبة الأيام الغير المنتجة عاملا على زيادة إنتاجية السفن، كما يمكن حساب إنتاجية الأسطول بقسمة إجمالي شحنات البضائع محسوبة بالطن الميلي خلال السنة على الحجم الوزني للأسطول المعروض في السوق'.<sup>73</sup>

<sup>71</sup> سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ، مرجع سابق، ص97

<sup>72</sup> Martin Stopford ,op cit , p155

<sup>73</sup> احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري مرجع سبق ذكره ، ص87

## 4-2-3 العلاقة بين السرعة والمسافة و طاقة عرض خدمات النقل البحري:

أ. العلاقة بين المسافة و طاقة عرض خدمات النقل البحري:

تؤثر المسافة التي تقطعها السفينة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول أو التفريغ في قدرة السفينة على تكرار خدمة النقل البحري و الذي بدوره يؤثر على حجم العرض الكلي لخدمات النقل البحري عبر السفن، حيث يتم قياس هذه المسافات على أساس طن نولوني/يوم، أو راكب /ميل، و بالتالي سيصبح للسفن المقدرة على عرض الفراغات المتاحة لديها عدة مرات في حالة رحلات البحرية التي تتميز بالمسافات القصيرة، في حين أنها لا تستطيع بيع هذه الفراغات إلا مرة واحدة في الرحلات ذات المسافات البحرية الطويلة نسبياً.<sup>74</sup>

ب. العلاقة بين السرعة و طاقة عرض خدمات النقل البحري:

تتمثل السرعة في الوقت الذي تتفقه السفينة في السفر ، حيث لها دور في تحديد قدرة السفينة على نقل الحمولات المختلفة من البضائع أو الركاب خلال مدة معينة .فكلما تزداد السرعة تزداد عدد الرحلات و تزداد معها الأرباح، و تتأثر كذلك بزمن الرحلة البحرية، و ظروف المناخ، فهي تعتبر عنصر ذو أهمية في تحديد معدلات تكرار الرحلات البحرية، و من ثم يتم تقدير طاقة السفينة على استغلال الفراغات المتاحة لديها في تقديم خدمات النقل خلال مدة معينة<sup>75</sup>.

كما أن طاقة العرض لا تتحدد بحجم السفينة وسعتها وسرعتها، وإنما تضم كذلك أماكن توقف هذه السفن، و وسائل الشحن والتفريغ، ومستودعات التخزين وإدارة ميناء قادرة على تسيير مختلف هذه العمليات فان عدم توفر هذه العناصر بشكل كافي يؤدي إلى ضعف

<sup>74</sup> سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ، مرجع سابق، ص101

<sup>75</sup> سميرة إبراهيم أيوب ، نفس المرجع ، ص101-102

كفاءة المواني ،و إلى تحميل تجارة العالمية تكاليف زائدة مما يجعل للمنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر من المنتجات البديلة البعيدة عن السوق رغم أن تكون هذه الأخيرة أقل تكلفة ، كما أن عامل نقص كفاءة الموانئ يؤدي إلى زيادة عدد السفن المستخدمة نتيجة بطء في سرعة دوران السفينة أو نقص في مراكز التوقف أو بطء عمليات الإفراغ، وبالعكس تؤدي كفاءة الموانئ إلى زيادة إنتاجية السفن .

#### 4-2-4 العلاقة بين وزن وحجم البضائع المنقولة:

تسمى العلاقة بين وزن البضاعة المنقولة بحرا و حجمها بمعامل التستيف ، حيث يقاس بعدد الأقدام المكعبة التي يشغلها الطن الوزني الواحد من هذه البضاعة في فرغات السفينة ، فإذا كان معامل التستيف يساوي الواحد هذا أن الطن الحجمي يساوي الطن الوزني ، أما إذا كان معامل التستيف للبضاعة مرتفعا، فهذا يعني أن الطن الوزني أكبر من 40 قدما مكعب ، بعكس البضاعة ذات معامل التستيف منخفض ، التي يشغل الطن الوزني أقل من 40 قدما مكعب ، كما يمكن أن تختلف معاملات التستيف لنفس البضاعة ، و ذلك راجع إلى اختلاف طريقة التغليف أو إلى خصائصها بالنسبة إلى كل إرسال على حدى.<sup>76</sup>

حيث أن وزن البضائع المنقولة بحرا لا يمثل العنصر الأساسي في قدرة السفن على نقل البضائع بل يحكمها أيضا عامل آخر ، و المتمثل في تكعيب البضائع ، فإذا كانت البضائع تتميز بحجم كبير و ووزن صغير ،سيتم تغطية جميع فرغات السفينة مع عدم الوصول إلى الحمولات القصوى لها ، نفس الشيء إذا كانت البضائع ذات حجم صغير و ووزن كبير سيتم وصول الحمولة القصوى لها مع عدم تغطية جميع فرغات السفينة.

<sup>76</sup> حملاوي ربابعة ، مرجع سابق ، ص 20

## 4-2-5 دور صناع القرار في عرض خدمات النقل البحري :

لصناع القرار دور في التأثير على عرض خدمات النقل البحري ، و ذلك يتم بالتحكم في إمدادات السفن أو التأثير عليها من قبل أربع مجموعات من صناع القرار تتمثل أولا في مالكو السفن الذين يعتبروا من صانعو القرار الرئيسيون ، ثانيا الشاحنين أو المستأجرين، ثم المصرفيين الذين يمولون الشحن حيث تؤثر هذه المجموعة على الاستثمار بممارسة ضغوط مالية تؤدي إلى تضيق سوق الشحن، و أخيرا مختلف السلطات التنظيمية التي تضع قواعد للسلامة من خلال تشريعات السلامة أو التشريعات البيئية التي تؤثر على قدرة النقل للأسطول.<sup>77</sup>

---

<sup>77</sup> Martin Stopford ,op cit , p150

## خاتمة الفصل :

تطرقنا من خلال هذا الفصل إلى أهمية النقل البحري من خلال مساهمته على شحن أكثر من 80 % من حجم التجارة الدولية ، حيث هناك علاقة قوية بين النقل البحري الدولي و التجارة الدولية و التي لا يستطيع لأي طرف منها أن يتفاعل في عزلة عن الآخر ، ذلك لانخفاض أسعار الشحن و إمكانية النقل بأحجام كبيرة و أسعار منخفضة،

كما لاحظنا ابتداء من التسعينات كان هناك اهتمام ملحوظ بزيادة التبادل الدولي و عولمة التجارة ، و الذي شهد ازدياد اهتمام بدور النقل في العمليات التجارية و تأثيره الواضح و الايجابي على كفاءة و أداء التجارة و دعم المزايا التنافسية للدول ، خاصة فيما يتعلق بالتكلفة الكلية للسلع و منافستها في الأسواق العالمية .

هذا التطور أدى إلى نمو التجارة العالمية المنقولة بحرا ، و الطلب على النقل البحري، و تبين مدى ارتباطه بالاقتصاد العالمي ، حيث هذا النمو أدى إلى تنوع و ازدهار الأسطول البحري الدولي من خلال ظهور الحاويات التي قدمت قفزة نوعية و ايجابية للنقل البحري من ارتفاع واستيعاب طاقة حمولة كبيرة للسفن و من خلال مساهمته في تطور نظم النقل البحري ازدياد أحجام السفن.

كما تطرقنا من خلال هذا الفصل إلى أهم العوامل التي تحدد الطلب و العرض على النقل البحري و التي تعتبر عن مزيج عن كيفية تخفيض التكاليف بالإضافة إلى نوعية و خصائص الأسطول البحري و إلى أداء و إنتاجيته و البيئة التشغيلية و المتمثلة في تسيير السفن ، كذلك التشريعات الدولية الخاصة بالسفن و بحماية البيئة التي تؤثر بدورها على طاقة الأسطول.

## الفصل الثاني :

الإطار النظري للطلب على الواردات

## تمهيد:

تعتبر الواردات جزءا هاما للاقتصاد المحلي لأي دولة ، حيث تحصل من خلالها أي دولة على السلع والخدمات التي لا تتمكن من إنتاجها وعرضها بميزة نسبية أفضل من دول أخرى، كما أنها تساهم في نمو مكونات الناتج المحلي الإجمالي، ذلك بزيادة المقدرة الإنتاجية للقطاعات الاقتصادية من خلال السلع الاستثمارية، إضافة إلى ذلك فهي تعزز المستوى المعيشي للأفراد من خلال إنفاقهم الاستهلاكي على السلع والخدمات المستوردة .

و سنتعرض أولا في هذا الفصل إلى إعطاء خلفية لنظرية الواردات باستعراض نماذج الطلب عليها ، ثم ننتقل بعد ذلك إلى دراسة منهجية الطلب عليها و ذلك بالتركيز على منهجين أساسيين هما منهج البديل غير التام و منهج فائض الطلب مع بيان الاختلافات فيما بينهما .

نقوم بعد ذلك بدراسة العوامل المحددة للطلب على الواردات سواء كانت تلك العوامل التي وردت في النظرية الاقتصادية أو ثبت تأثيرها على الواردات من خلال الدراسات السابقة ، بحيث قسمت هذه العوامل من حيث تأثيرها إلى ثلاث أقسام و هي العوامل التي تؤثر في حجم الطلب على الواردات ، ثم التي تؤثر في التركيب السلعي لها و أخيرا العوامل التي تؤثر في التوزيع الجغرافي للواردات .

### 1. نماذج لدوال الطلب على الواردات الكلية:

إن تحديد نموذج الطلب على الواردات هو مماثل لأي نموذج طلب ، فبالرغم من أن هناك العديد من الدراسات التطبيقية لتقدير دالة الطلب على الواردات في البلدان المتقدمة والبلدان النامية من أجل تحديد المتغيرات الاقتصادية التي تؤثر على سلوك الطلب على الواردات<sup>1</sup>، و اختلاف نماذج محددات الطلب على الواردات فيها من دولة لأخرى، إلا أن هناك اتفاقا عاما على أن متغيرا الدخل والأسعار يعتبران محددان رئيسيان في دوال الطلب على الواردات<sup>2</sup>، حيث تأخذ دالة الطلب على الواردات الكلية في النموذج التقليدي الصيغة التالية:

$$M_t = f(y_t, P_t^m, P_t^d) \dots \dots \dots (1)^3$$

حيث يمثل:

$M_t$  : الطلب على الواردات الكلية في السنة (t).

$Y_t$  : الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في السنة (t) .

$P_t^m$  : أسعار الواردات في السنة (t).

$P_t^d$  : أسعار السلع المنتجة محليا في السنة (t).

و تبين هذه المعادلة أن التغيرات في قيمة الواردات الكلية تفسرها تغيرات الناتج المحلي الإجمالي، أسعار الواردات وأسعار السلع المنتجة محليا<sup>4</sup> . بالإضافة إلى انه يفترض في هذه الدالة أن الواردات هي سلع بديلة للسلع المحلية ، كما يمكن كتابة دالة الطلب على الواردات

<sup>1</sup> Mohamed Abdullah Aljebri, The Determinants of the Demand for Imports in GCC Countries, International Journal of Economics and Finance, Vol. 4, No. 3; March 2012,p 127

<sup>2</sup> Aliyu SUR. Imports-Exports Demand Functions and Balance of Payments Stability in Nigeria: A Co-integration and Error Correction Modeling. MPRA Paper. 2007,p4.

<sup>3</sup> Al-Dakhil K, Al-Yousef N. Aggregate import demand function for Saudi Arabia: An error correction approach. Journal of Economic & Administrative Sciences. 2002;p84.

<sup>4</sup> عابد العبدلي، محددات الطلب على واردات المملكة العربية السعودية في إطار التكامل المشترك وتصحيح الخطأ، مجلة مركز صالح كامل للاقتصاد الإسلامي، جامعة الأزهر، العدد(32)،2008،ص14.

بمتغيرين فقط: الدخل و الأسعار النسبية على الشكل التالي:

$$M_t = f \left( Y_t , \frac{P_t^m}{P_t^d} \right) \dots \dots \dots (2)$$

حيث يمثل:

$M_t$  : الطلب على الواردات الكلية في السنة (t).

$Y_t$  : الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في السنة (t) .

$\frac{P_t^m}{P_t^d}$  : الأسعار النسبية تمثل ( أسعار الواردات في السنة (t) / أسعار السلع المنتجة

محليا في السنة (t).

و تعتبر هذه الصياغة أكثر استخداما في الدراسات التطبيقية التي تناولت محددات

الطلب على الواردات في مختلف الدول، فبمتغيرين في الدالة يصبح من السهل معرفة التغير

الذي يحدث في الأسعار النسبية و الدخل<sup>5</sup>. فحسب نظرية الطلب، نلاحظ أن ارتفاع أسعار

الواردات تؤدي إلى انخفاض الطلب عليها، بينما ارتفاع الأسعار المحلية تؤدي إلى ارتفاع

الطلب على الواردات، وبالتالي فإنه من المتوقع أن تكون العلاقة عكسية بين أسعار الواردات،

كنسبة إلى الأسعار المحلية، والطلب الحقيقي على الواردات<sup>6</sup>.

أما الصياغة الخطية للمعادلة السابقة فنكتب على الشكل التالي<sup>7</sup>:

$$M_t = \delta + \alpha_0 Y_t + \beta_0 R_t + \epsilon_t$$

5 Pingfan Hong, Import Elasticities Revisited, Economic and Social Affairs, DESA Discussion paper n°10, September 1999, United Nations, p4.

6 M Adetunji Babatunde and Festus O. Egwaikhide, Explaining Nigeria's import demand behaviour: a bound testing approach, International Journal of Development, Vol. 9 No. 2, 2010, p174

7 M A B Siddique , Estimation of an import demand function for indonesia:1971-93, Modelling and Simulation Society of Australia , University of Tasmania, Hobart, vol 3,1997, p 1362,

حيث:

$\delta$  : يمثل معامل ثابت

$\alpha_0$  : هو الميل الحدي للاستيراد

$\beta_0$ : معامل الاستيراد بالنسبة للأسعار النسبية

كما يمكن إضافة متغيرات تفسيرية أخرى إلى جانب الدخل والأسعار النسبية كمحددات للطلب على الواردات<sup>8</sup>، حيث تأخذ دالة الطلب على الواردات الصيغة التالية:

$$M_t = f (y_t, P_t, Z_t, U_t) \dots\dots\dots(3)$$

حيث يمثل:

$M_t$  : الطلب على الواردات الكلية في السنة (t).

$Y_t$  : الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في السنة (t) .

$P_t$  : الأسعار النسبية في السنة (t) .

$Z_t$  : هي المحددات التفسيرية الإضافية،

$U_t$  : يعبر عن حد الخطأ للقياس والتحديد.

وتختلف طبيعة هذه المتغيرات حسب منهج الدراسة والدول محل الدراسة، ومن بين هذه المحددات التفسيرية الإضافية ( $Z_t$ ): حصيلة الصادرات، عدد السكان، حجم التمويل وموجودات الدولة من النقد الأجنبي<sup>9</sup>، بالإضافة للسياسات التجارية المتعلقة بالرقابة على الواردات، معدل الحماية، معدل التضخم و معدل سعر الصرف، الإنفاق الاستثماري<sup>10</sup>

<sup>8</sup> Kohli UR. A gross national product function and the derived demand for imports and supply of exports. Canadian Journal of Economics ,vol 11 ,N° 2 ,1978 ,p186

<sup>9</sup> ممدوح الخطيب الكسواني، تصحيح الخطأ والتكامل المشترك و الطلب على الواردات الكلية في المملكة العربية السعودية، قسم الاقتصاد، كلية العلوم الإدارية، جامعة الملك سعود، ص3.

<sup>10</sup> N'guessan Bi Zambe Serge, Yaoxing Yue, An Econometric Estimation of Import Demand Function for Cote D'Ivoire ,International journal of business and management , Canadian Center of Science and Education,vol5,N°2, Fevrier 2010,p78

كما يمكن أن تأخذ المعادلة السابقة لدالة الطلب على الواردات الصيغة الخطية حيث

تكون كالاتي:

$$M_t = \alpha_0 + \alpha_1 P_t + \alpha_2 Y_t + U_t \dots\dots\dots(4)^{11}$$

حيث أن:

$\alpha_0$  : يمثل معامل ثابت

$\alpha_1, \alpha_2$  : يمثلان الميل الحدي للاستيراد ، معامل الاستيراد بالنسبة للأسعار النسبية

على الترتيب.

$$\alpha_1 < 0 ; \alpha_2 > 0$$

$u_t$  : يمثل حد الخطأ للقياس والتحديد.

تفترض هذه الصيغة استجابة ثابتة لتغيرات الواردات الكلية نتيجة لتغيرات الأسعار

النسبية للواردات أو الناتج المحلي الإجمالي . ولقد توصل Deyack و آخرين في دراسة

تطبيقية على أن معدل سعر الصرف يعتبر من أهم المتغيرات التفسيرية الإضافية ، وقد

صيغت المعادلة على الشكل التالي:

$$M_t = \alpha_0 + \alpha_1 Y_t + \alpha (P_m \times \theta / P_d)_t + U_t \dots\dots\dots(5)^{12}$$

بحيث أن:  $\theta$  معدل سعر الصرف، إلا انه أظهرت دراسات أخرى أن العلاقات التي تمثلها

المعادلة (5) هي غير مناسبة لتقدير سلوك الطلب على الواردات.

أما إذا كانت تلك الاستجابة غير ثابتة فيفضل استخدام الدالة اللوغاريتمية:

<sup>11</sup>M A B Siddique , op cit ,p1392

<sup>12</sup>Deyack, T., Sawyer, W. and Sprinkle, R. “ The Adjustment of Canadian Import Demand to Changes in Income, Prices and Exchange Rates,” Canadian Journal of Economics, 1993,vol26,N° 4,p891

$$\ln M_t = \ln \gamma_0 + \gamma_1 \ln P_t + \gamma_2 \ln Y_t + \varepsilon_t \dots\dots\dots(6)$$

فمن هذه المعادلة يمكن الحصول مباشرة على مرونة الطلب السعرية والدخلية المتمثلان في  $\gamma_1$  و  $\gamma_2$  على الترتيب.

وتبنى المعادلة (4) و(6) على افتراضين، 'يفيد الأول وقوع المستوردين دائماً على دالة الطلب أي أن الطلب المرغوب فيه  $M_t^d$  يساوي الطلب الفعلي  $M_t$  ويفيد الثاني أن عرض الواردات تام المرونة بحيث يمكن معاملة أسعار الواردات على أنها متغيرات خارجية في دالة الطلب<sup>13</sup>.

إضافة إلى ما سبق يمكن تفسير التغير في الطلب على الواردات، باستخدام أسلوب التكيف الجزئي، الذي يعتمد على أن التغير في الطلب على الواردات يتناسب خطياً مع الفرق بين الطلب المرغوب فيه على الواردات في الفترة  $t$  والطلب الفعلي على الواردات في الفترة

$$\Delta M_t = \delta(M_t^d - M_{t-1}) \dots\dots\dots(7) \quad : (t-1)$$

بحيث  $\delta$  هو معامل التكيف، محصور بين  $0 \leq \delta \leq 1$  ، و هو يعبر عن سرعة التعديل

للواردات الفعلية بالنسبة لمستوى الواردات المرغوبة و  $(\Delta M_t = M_t^d - M_{t-1})$ <sup>14</sup>.

وبإدماج أسلوب التكيف الجزئي في دالة الطلب الخطية (6) نحصل على الصيغة التالية :

$$M_t = \delta\alpha_0 + \delta\alpha_1 P_t + \delta\alpha_2 Y_t + (1 - \delta)M_{t-1} + u_t \dots\dots(8)$$

كما يمكن إعادة كتابة المعادلة (8) على الصورة التالية:

<sup>13</sup> سعد العبدلي، اسراء سليم الكاطع، تحليل العلاقة السببية بين الواردات الزراعية و بعض المتغيرات الاقتصادية في العراق، مجلة العلوم الاقتصادية و الادارية، المجلد 21، العدد 85، جامعة بغداد، 2015، ص244

<sup>14</sup> Albatel, Abdullah Hamdan, Imports Demand Behavior: the Case of Saudi Arabia, Economic Studies: Volume4, No7, King Saud University,p12

$$M_t = \beta_0 + \beta_1 P_t + \beta_2 Y_t + \beta_3 M_{t-1} + u_t \dots (9)$$

بحيث :  $\beta_3 = (1 - \delta)$  ،  $\beta_2 = \delta \alpha_2$  ،  $\beta_1 = \delta \alpha_1$  ،  $\beta_0 = \delta \alpha_0$

و يعبر:  $\beta_1$  و  $\beta_2$  على التوالي الميلين الحديين للواردات بالنسبة للسعر والدخل على الترتيب.

## 2. مناهج دراسة الطلب على الواردات:

هناك عدد من المناهج التي تهتم بدراسة الطلب على الواردات من أهمها منهج البديل

غير التام و منهج البديل التام: <sup>15</sup>

### 2-1 منهج البديل غير التام:

يعتمد منهج البديل غير التام على فرض أن السلع المستوردة ليست بديلا للسلع المحلية، حيث يتميز الطلب للسلع المستوردة في هذا المنهج أنه مستقل ، بمعنى أن هذه السلع تطلب لذاتها ، ذلك ما يبين أن الطلب على الواردات في هذا المنهج هو ناتج لتعظيم سلوك المستهلك أو المنتج و أنه لا يوجد وهم نقدي بالنسبة إليهم <sup>16</sup> ، معنى ذلك انه اذا زادت كل من الأسعار و الدخل الاسمي بنفس النسبة ، فان كمية الواردات المطلوبة تبقى ثابتة.

فبالنسبة للمستهلك يمكن اشتقاق هذا المنهج من دالة المنفعة، حيث إشباع المستهلك

يعتمد على كميات السلع التي يستهلكها أي أن:

$$U = f(x_1, x_2, \dots, x_i, \dots, x_n)$$

حيث :

$U$  : هي دالة منفعة المستهلك.

<sup>15</sup> محمود رضا فتح الله، اقتصاديات الطلب على الواردات، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002 ص 4-8.

<sup>16</sup> Ronald W.Jones & Peter .B.Kenen, Handbook of international economics, Elsevier, volume 2, united kingdom, 2006, p1061

$x_i$ : هي الكمية المستهلكة من السلعة  $i$ .

تعتبر المشكلة الاقتصادية للمستهلك بتعظيم دالة منفعتة في حدود قيد الميزانية، يكون

مجموع الإنفاق على كل السلع يساوي دخل المستهلك، أي:

$$\sum_{i=1}^n p_i \times x_i = Y$$

حيث :

$P_i$ : قائمة معينة من الأسعار  $(P_1, P_2, \dots, P_i, \dots, P_n)$  المناظرة للسلع، سواء أسعار

السلع البديلة أو السلع الأخرى.

$Y$ : الدخل النقدي للمستهلك.

يمكن التوصل إلى دالة الطلب للمستهلك  $i$  للسلعة  $i$  بتعظيم دالة المنفعة وذلك في حدود

دخله المتاح أي مع وجود قيد الميزانية وفقاً للصيغة التالية:

$$x_{ij} = f_j(P_1, P_2, \dots, P_i, \dots, P_n, Y_j)$$

تفيد المعادلة السابقة أن طلب المستهلك يكون دالة تابعة لكل من سعر السلعة نفسها

و أسعار السلع البديلة و المكملة، إضافة إلى دخل المستهلك، مع اعتبار أن كل المستهلكين

يواجهون نفس الأسعار<sup>17</sup>.

كما يمكن التوصل لدالة الطلب عن طريق استخدام متوسط مرجح لكل أسعار السلع

المستهلكة وفقاً للصيغة التالية:

$$P = \sum_{i=1}^n w_i \times P_i$$

<sup>17</sup> Arize A. The supply and demand for imports and exports in a simultaneous model. Pakistan Economic and social review , vol 26 , N° 2 ,1987,p60

يمثل  $P$  متوسط مرجح لكل أسعار السلع المستهلكة.

تعبّر عن قيم ثابتة مجموعها يساوى الواحد .  $\sum_{i=1}^n w_i$

و منه فإن دالة الطلب للمستهلك  $j$  يمكن أن تأخذ الصيغة التالية<sup>18</sup>:

$$x_{ij} = f_j \left( \frac{p_1}{p}, \frac{p_2}{p}, \dots, \frac{p_i}{p}, \dots, \frac{p_n}{p}, \frac{y_j}{p} \right)$$

حيث يعبر (  $\frac{p_i}{p}$  ) متغير السعر النسبي ، (  $\frac{y_j}{p}$  ) هو متغير الدخل الحقيقي ، و بما أن الواردات في هذا المنهج تعتبر بديل غير تام للسلع المحلية ، فإنه يجب التمييز بين السلع التي تعتبر بدائل تامة عن تلك السلع التي تعتبر كذلك ، و بذلك تأخذ دالة الطلب على السلع الفردية المستوردة الشكل التالي:

$$M_{ij} = f_j (P_m, P_d, Y_j)$$

حيث  $i$ : تعبر عن السلعة ،  $j$  الفرد ،  $P_m$  مستوى أسعار الواردات ،  $P_d$  مستوى أسعار السلع الأخرى حيث تمثل في هذا المنهج السلع المنتجة محليا ، أما  $y_j$  الدخل النقدي، و بافتراض أن دخول الأفراد تتغير بنفس النسبة و أن كل فرد في المجموعة له نفس المرونة الداخلية ، إضافة إلى ذلك أن أسعار السلع المختلفة تتغير بنفس النسبة ، يمكن الانتقال من المستوى الجزئي إلى المستوى الكلي حيث تأخذ على المستوى الكلي الصيغة التالية:

$$M = f (P_m, P_d, Y)$$

باعتبار أن :

<sup>18</sup> Peter A. Petri Modeling Japanese-American Trade: A Study of Asymmetric Interdependence, Harvard University Press, united kingdom, 1986, p75

$M$  : الطلب الكلي على الواردات حيث :  $M = \sum_i \sum_j M_{ij}$  ، بمعنى الطلب لمجموع الأفراد بالنسبة لكافة السلع .

$$Y : \text{مجموع دخول الأفراد } Y = \sum_j y_j$$

$P_m, P_d$  : أسعار السلع المنتجة محليا و المستوردة على التوالي.

أما إذا انتقلنا من المستهلك إلى المنتج فسيكون الطلب على الواردات دالة للطلب على المواد الخام و السلع غير النهائية التي تعتبر مدخلات لهذا النشاط الإنتاجي<sup>19</sup> . و يمكن التعبير عن هذه الدالة كما يلي :

$$M = f(P_m, P_d, O)$$

حيث :

$P_n$  : أسعار الواردات من المواد الخام و السلع غير النهائية

$P_d$  : أسعار المدخلات البديلة المنتجة محليا

$O$  : مستوى الإنتاج

## 2-2 منهج البديل التام (منهج فائض الطلب):

تمثل الواردات في هذا المنهج الفرق بين الناتج المحلي و الاستهلاك المحلي، و يفترض أن الطلب على الواردات مرتبط بالضغط على الموارد المحلية و ذلك إذا كانت السلع المستوردة بدائل تامة للسلع المنتجة محليا، و بالتالي تطلب الواردات في هذا المنهج لتلبية فائض الطلب المحلي على العرض الكلي، و منه فإن دالة الطلب على الواردات في هذا المنهج تأخذ بعين الاعتبار العرض الكلي وتكون على الشكل التالي:

<sup>19</sup> Andrew A. Washington & Richard L. Kilmer, The Production Theory Approach to Import Demand Analysis: A Comparison of the Rotterdam Model and the Differential Production Approach, University of Florida p4 (<http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/21829/1/sp00wa04.pdf>)

$$M = Q_d - Q_s$$

حيث :

$Q_d$  : الطلب المحلي،

$Q_s$  : العرض المحلي وهي السلع المنتجة محليا ،

$M$  : الواردات.

تكمن أهمية الواردات في هذا المنهج في سد الفجوة بين الطلب المحلي و الإنتاج المحلي ، و بما أن هذا المنهج يفترض أن الواردات هي بدائل تامة للسلع فلا يمكن أن يحدث اختلاف في أسعارهما ، و بذلك لا يكون هناك متغير السعر للسلع المستوردة أو السلع المحلية لأنها تعتبر بدائل تامة أو متكافئة .

يتضح مما سبق أن الفرق بين هذا المنهج و منهج البديل غير التام ، أنه في حالة البديل غير التام فان العرض المحلي يؤثر على الواردات بتأثيره على الأسعار المحلية ، في حين منهج فائض الطلب ، فإن العرض يؤثر مباشرة على الواردات ، مما قد يدخل العرض المحلي كأحد المتغيرات في دالة الطلب على الواردات. أي أن منهج البديل التام يتضمن الإنتاج المحلي كمتغير مستقل لدالة الطلب على الواردات في حين لا يتضمن منهج البديل الغير التام لهذا المتغير .

### 3. محددات الطلب على الواردات:

يقصد بمحددات الطلب على الواردات مجموعة العوامل التي يمكن أن تحدث تغيرا في حجم أو هيكل الواردات خلال فترة زمنية معينة، و عليه يمكن تقسيم العوامل المؤثرة للواردات إلى ثلاث أقسام كما يلي: <sup>20</sup>

<sup>20</sup>محمود رضا فتح الله، مرجع سابق، ص 13.

3-1 العوامل التي تؤثر في حجم الطلب على الواردات :

يوجد العديد من العوامل التي تؤثر على إجمالي الكمية المطلوبة من الواردات و تشمل كلا من الدخل ، الأسعار ، سعر الصرف ، الصادرات ، و احتياطات الصرف الأجنبي ، الذوق المحلي.

3-1-1 الدخل:

يعتبر الدخل من أهم العوامل المحددة للطلب على الواردات، و يعزل الاقتصاديون أهمية الدخل في تحديد الواردات وفقا للنظرية التقليدية ، التي تبين أن حجم الواردات دالة لكل من الدخل الحقيقي وأسعار الواردات كنسبة إلى أسعار السلع المنتجة محليا، أو ما يسمى بالأسعار النسبية، كما هو مبين في الصيغة التالية<sup>21</sup> :

$$M = \left( \frac{P_m}{P_y}, \frac{Y}{P_y} \right)$$

بحيث:

- (M) تمثل حجم الواردات،

- (Pm) أسعار الواردات،

- (Py) أسعار السلع المنتجة محليا،

- (Y) الدخل النقدي المحلي.

كما يمكن أن تأخذ دالة الواردات بالنسبة للدخل دالة خطية، يمكن صياغتها على الشكل

التالي: <sup>22</sup>

$$M = a + by$$

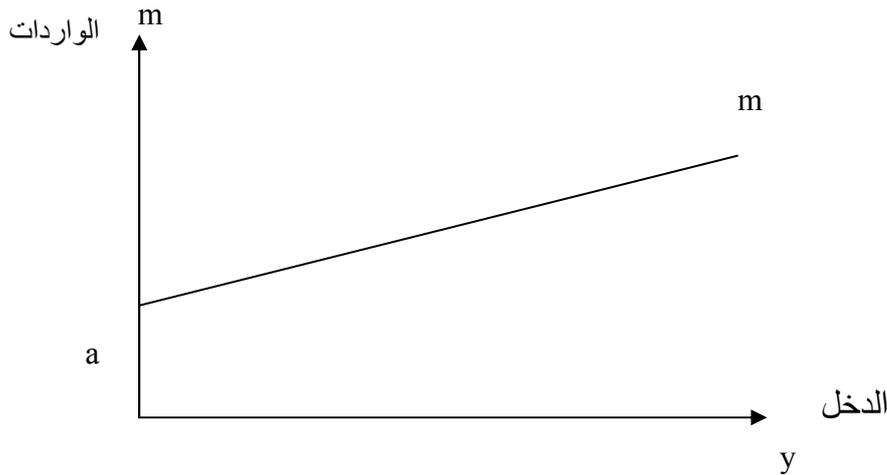
<sup>21</sup> Bathalomew D. An econometric estimation of the aggregate import demand function for Sierra Leone. Journal of Monetary and Economic Integration, vol 10,N°1, 2010,p12([http://www.wami-imao.org/sites/default/files/journals/v10n1\\_unit1.PDF](http://www.wami-imao.org/sites/default/files/journals/v10n1_unit1.PDF))

<sup>22</sup> عبد القادر محمد عبد القادر عطية، النظرية الاقتصادية الكلية، الدار الجامعية للكتب، الإسكندرية، 1997، ص145.

يمثل فيها (a) الحد الأدنى من الإنفاق على الواردات الذي لا بد أن يتم حتى إذا كان الدخل يساوي الصفر كما هو مبين في الشكل رقم 12 ، إذ يمكن تمويل الواردات في هذه الحالة عن طريق قروض ، معونات خارجية أو احتياطات الصرف الأجنبي أو ودائع بالبنوك الخارجية، أي أن الدولة لن تقوم بخفض وارداتها من الخارج إلى الصفر حتى ولو انخفض مستوى الدخل إلى الصفر ،<sup>23</sup> بينما (b) يمثل في هذه الدالة الميل الحدي للاستيراد ، و الذي يتمثل في مقدار التغير في الواردات الحقيقية ( $\Delta M$ ) الناتج عن تغير الدخل ( $\Delta y$ ) بمقدار

$$b = \frac{\Delta M}{\Delta y} \text{ ، أي أن }^{24}$$

الشكل رقم ( 12 ) : علاقة الواردات بالنسبة للدخل



المصدر: أحمد لصفتي، الاقتصاد الدولي ، مؤسسة النهضة للنشر، القاهرة، 1990، ص169.

و بالتالي فإن الزيادة في الدخل تؤدي إلى الزيادة في الطلب على الواردات، و تعلق على ذلك أن الفرضية التقليدية لدالة الطلب على الواردات مبنية على أسس النظرية الجزئية، وبالتحديد نظرية طلب المستهلك القائمة على هدف تعظيم المنفعة ، والتي تقتضي أن

<sup>23</sup> مسغوني منى ، علاقة سياسة الواردات بالنمو الاقتصادي الوطني في الفترة الممتدة بين 1970-2001 ، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية ، جامعة ورقلة 2004-2005، ص125

<sup>24</sup> Bernard bernier , Henri-Louis Védie , Macroéconomie, Editions Dunod ,2ème Edition ,Belgique , 2004 ,p 118.

المستهلك يخصص أو يوزع دخله بين السلع التي من الممكن استهلاكها بشكل يؤدي إلى تعظيم منفعة.

و بالتالي فإن طلب المستهلك على الواردات يتأثر بالدخل ويشكل مجموع طلب الأفراد على الواردات إجمالي الطلب على الواردات في الاقتصاد<sup>25</sup>، بمعنى آخر تتحقق هذه العلاقة إذا كانت الواردات تعتبر مثل أي سلعة في دالة طلب المستهلك أو إذا لم يكن هناك إنتاج محلي بديل للسلعة، وفي هذه الحالة تصبح دالة الطلب على الواردات هي دالة الطلب للسلعة نفسها .

وبالتالي يتوقف حجم الواردات الكلية لأي دولة أساسا على الدخل، فكل زيادة له تؤدي إلى زيادة الاستهلاك الخاص والعام و كثيرا ما يتم تغطية هذه الزيادة بالاستيراد خاصة إذا كانت هذه الدول لا تمتلك مزايا نسبية في إنتاج السلع الاستهلاكية و السلع ذات الإنتاج الكبير<sup>26</sup>.

وعلى خلاف ذلك، قد تكون العلاقة بين نمو الدخل و الطلب على الواردات عكسية، إذا كان هناك سلع محلية بديلة نسبيا للسلع المستوردة، حيث انه 'من الناحية النظرية يمكن أن تكون المرونة الدخلية للواردات سالبة، على أساس أن الطلب على الواردات هو فائض الاستهلاك المحلي عن العرض المحلي  $(M = D - S)$ '<sup>27</sup>، و تحدد المرونة الدخلية للواردات بتفاضل المعادلة السابقة بالنسبة للدخل  $y$  كما يلي :

$$e_{my} = (D/M)(e_{d,y}) - (S/M)(e_{s,y})$$

$$= (D/M)(e_{d,y} - e_{s,y}) + (e_{s,y})$$

<sup>25</sup> سعد العبدلي، اسراء سليم الكاطع، مرجع سابق، ص244.

<sup>26</sup> مختار محمد متولي وآخرون، دراسة قياسية لنمو و محددات واردات المملكة العربية السعودية من الدول العالم المختلفة، مجلة العلوم الإدارية، جامعة الملك سعود، العدد2، 1987، ص225

<sup>27</sup> Paul Krugman, Maurice Obstfeld, Economie Internationale, Pearson Education, France, 2006, p182

حيث :  $e_{d.y}$  : المرونة الدخلية للطلب (الاستهلاك) المحلي

$e_{s.y}$  : المرونة الدخلية للعرض المحلي

فإن المرونة الدخلية للطلب على الواردات تكون سالبة ، إذا كان العرض المحلي له مرونة

$$D < \frac{e_{s.y}}{e_{dy}} \quad \text{دخلية اكبر من مرونة الدخلية للطلب المحلي}$$

### 3-1-2 الأسعار:

تعتبر أسعار السلع من أهم محددات حركة الواردات، وعلى نفس أساس النظرية الجزئية فإن الطلب بشكل عام هو العلاقة بين الكمية المطلوبة من السلعة و سعرها، بالإضافة لأسعار السلع البديلة و المكملة و يمكن التعبير عن الأسعار بدالة الطلب على الواردات بأحد الشكلين'<sup>28</sup>:

(1) تكون الكمية المطلوبة من الواردات دالة لكل من أسعار الواردات ، أسعار السلع

البديلة المحلية بالإضافة إلى الدخل، ففي هذه الحالة ارتفاع سعر الواردات

يؤدي إلى انخفاض في الطلب عليها كما هو موضح في الشكل التالي رقم 13

و يكون ذلك راجع إلى ثلاث أسباب كما يلي كما هو مبين:<sup>29</sup>

(أ) 'اثر الإحلال في الاستهلاك، أي انتقال الطلب على البدائل المحلية مما

يؤدي إلى انخفاض الواردات،

(ب) اثر الدخل أي ارتفاع أسعار الواردات يقود إلى انخفاض الدخل الحقيقي

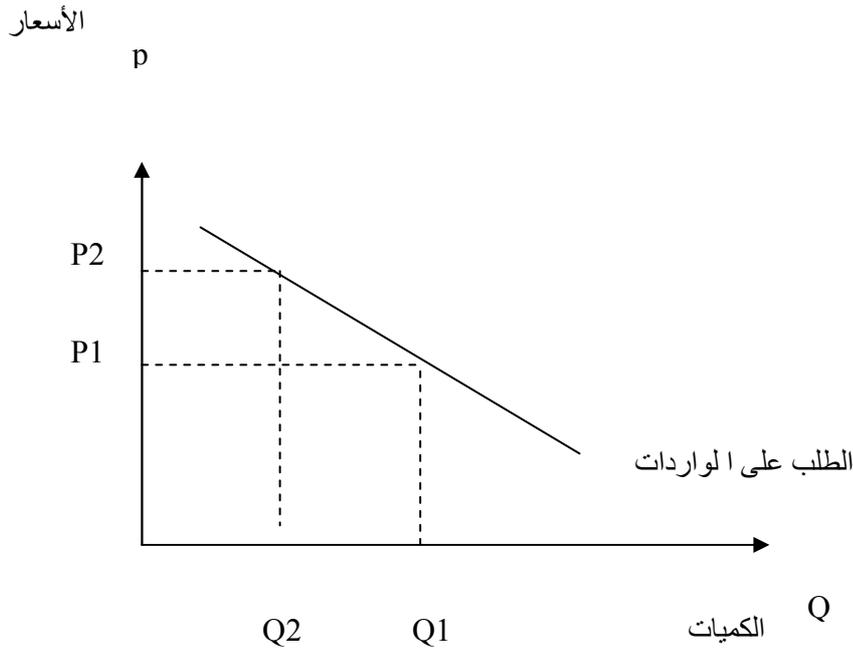
و بالتالي انخفاض الواردات،

<sup>28</sup>محمود رضا فتح الله ، مرجع سبق ذكره ،ص 15

<sup>29</sup> جار النبي بابو جار النبي ،محددات الطلب علي الواردات في إطار نماذج المعادلات الآتية،مجلة جامعة بخت الرضا العلمية العدد 7 ،2013،ص108

ج) اثر الإنتاج حيث أن ارتفاع أسعار الواردات يؤدي إلى جذب الموارد من القطاعات الأخرى إلى قطاع الواردات التنافسي ، الأمر الذي يقود إلى انخفاض إجمالي الواردات!

الشكل رقم (13) : الطلب على الواردات بالنسبة للأسعار



من إعداد الطالبة استنادا على المصدر الآتي :

**Source:** Emmanuel nyahoho, Pierre-Paul Proulx , Le commerce international , théories ,politiques et perspectives industrielles , presse de l'université de Quebec , 4<sup>ème</sup> éditions, Canada ,2011,p207

(2) الأسعار النسبية، أي النسبة بين سعر السلعة المستوردة و سعر البديل المحلي

لها، إذ يؤثر السعر النسبي عكسيا على الطلب المحلي للواردات ، حيث إذا

ارتفعت أسعار السلع المستوردة من  $P^*$  إلى  $P1$  مع ثبات الأسعار المحلية

لبدائل الواردات، يرتفع السعر النسبي و تصبح أغلى نسبيا من بدائلها المحلية

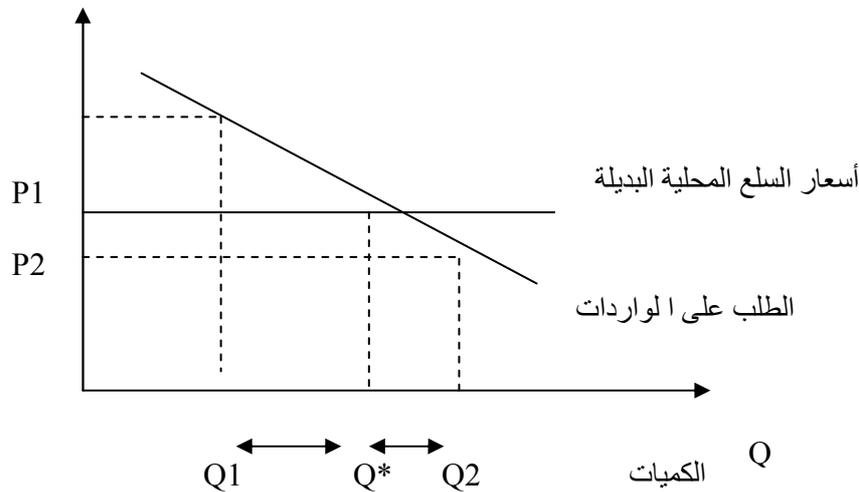
فيقل الطلب عليها و بذلك ينتقل الطلب من  $Q^*$  إلى  $Q1$  كما يبينه الشكل

رقم 14 والعكس صحيح. أما إذا ارتفعت الأسعار المحلية لبدائل الواردات بمعدل

أعلى من معدل ارتفاع أسعار السلع المستوردة ينخفض السعر النسبي و يزداد الطلب عليها<sup>30</sup>.

و بشكل عام فإن المرونة السعرية للطلب على الواردات سالبة لأسعار السلع المستوردة ، لان زيادة سعر الواردات تؤدي إلى خفض كميتها ، أما المرونة السعرية للطلب على الواردات لأسعار السلع المنتجة محليا يؤدي إلى زيادة الواردات.<sup>31</sup>

الشكل رقم (14) : الطلب على الواردات بالنسبة للأسعار النسبية.



المصدر: من إعداد الطالبة استنادا على المصدر الآتي :

Source: Emmanuel nyahoho, Pierre-Paul Proulx , op cit , p148.

<sup>30</sup> Jesko Hentschel, Imports and Growth in Highly Indebted Countries: An Empirical Study, springer verlag, 1<sup>st</sup> editions, Germany, 1992,p127

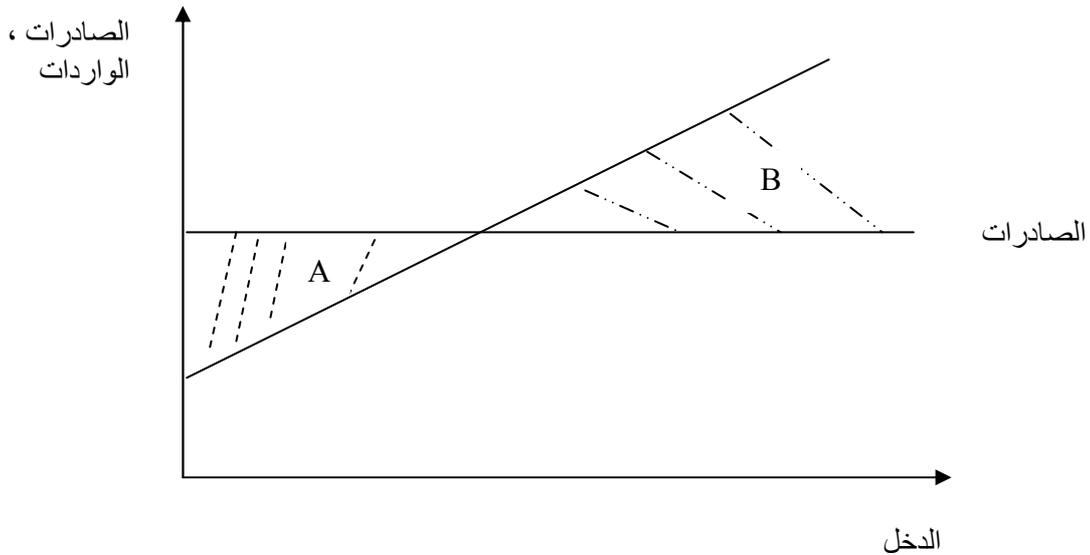
<sup>31</sup> محمد نجيب غزالي خياط، تقدير دالة الطلب على واردات المملكة العربية السعودية (1969 - 1997)، مجلة جامعة الملك عبد العزيز: الاقتصاد و الإدارة، المجلد 14 ، العدد 02 ، سنة 2000 ، ص 6

3-1-3 الصادرات:

تؤثر حصيلة الصادرات على زيادة الطاقة الاستيرادية خاصة في الدول النامية التي تشكل فيها نسبة عوائد الصادرات من العملة الأجنبية أهمية كبيرة في الإنفاق على الواردات ، حيث نلاحظ من الشكل الموالي رقم 15 ، أنه في المجال (A) تمت تغطية حصيلة الصادرات على الإنفاق على الواردات ، بينما في المجال (B) نلاحظ أن قيمة الواردات هي مرتفعة مقارنة مع حصيلة الصادرات ، ففي هذه الحالة لم تكن هناك تغطية بالنسبة للصادرات، و بالتالي قد تكون هناك مصادر أخرى للتمويل كالقروض أو معونات خارجية، إضافة إلى ذلك هو انتهاج هذه الدول سياسات التصنيع، والتي تعتمد أساسا على مكونات الإنتاج المستوردة، فهي تحتاج للسلع الوسيطة و المواد الأولية اللازمة للإنتاج التي لا تكون متوفرة محليا ، مما يستدعي استيرادها و هذا ما يؤدي إلى زيادة الواردات.

الشكل رقم (15): تغطية الصادرات للواردات.

الواردات



Source: Bernard bernier , Henri-Louis Védie, op.cit. ,p 118.

3-1-4 سعر الصرف:

نلاحظ من المعادلة التالية أن سعر الصرف الحقيقي \* يؤثر عكسياً على الطلب على الواردات  $M = Q(e)$ <sup>32</sup>، حيث كلما ارتفعت أسعار الواردات مقارنة بالأسعار المحلية لبدائل الواردات، ينخفض الطلب على الواردات مقومة بالعملة الأجنبية، وبالتالي تنخفض القيمة الكلية للواردات.<sup>33</sup> و عليه فإن القيمة الخارجية للعملة المحلية تؤثر تأثيراً عكسياً على السعر النسبي للواردات، بحيث إذا انخفضت القيمة الخارجية للعملة المحلية ينخفض سعر بدائل الواردات مقومة بالعملة الأجنبية و يرتفع بذلك السعر النسبي للواردات مما يقلل الطلب عليها  $(\frac{p_m}{p'_m \times e})$ ، حيث يمثل  $P_m$  سعر الواردات مقومة بالعملة الأجنبية،  $P'_m$  هو السعر المحلي لبدائل الواردات بالعملة المحلية،  $e$  هو سعر الصرف، و منه فإن تخفيض قيمة العملة المحلية يجعل الواردات أغلى نسبياً بالنسبة للمستهلك المحلي مما يؤدي إلى تخفيض كمية الواردات وبالتالي يتراجع الطلب عليها<sup>34</sup>، كما موضح في الشكل التالي رقم 16 بانتقال منحنى الطلب على الواردات إلى اليسار، و انخفاض قيمة الواردات من  $Q_1$  إلى  $Q_2$  بعد عملية التخفيض.

و تتحقق عملية تخفيض القيمة الخارجية للعملة المحلية بعد توفر شرط مارشال-لينر المتمثل في أن تكون مجموع مروّنات الطلب على الصادرات و الطلب على الواردات أكبر من الواحد  $X + M > 1$ ، مما يؤدي إلى تحسن في الميزان التجاري، و ذلك مع بقاء

\* يعبر سعر الصرف الحقيقي عن القدرة الحقيقية لمبلغ من العملة المحلية على اقتناء كميات من السلع و الخدمات في السوق الأجنبي، ويتمثل في (سعر الصرف الاسمي  $\times$  مؤشر الأسعار الأجنبية) / مؤشر الأسعار المحلية.

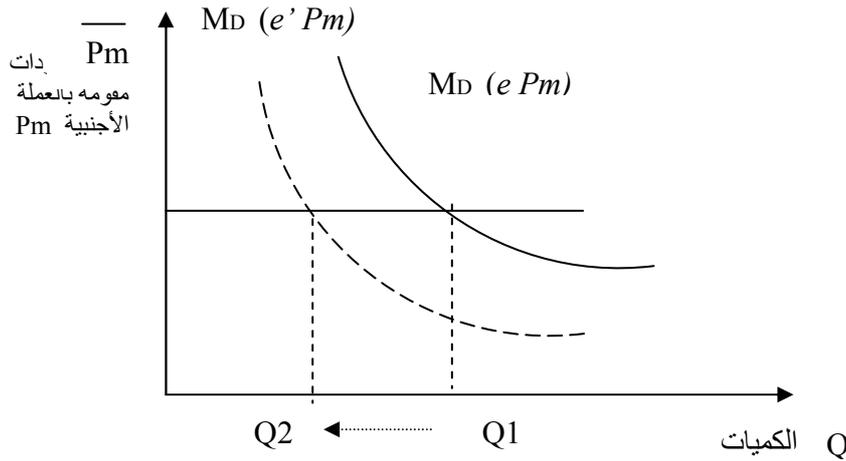
<sup>32</sup> Jean Claude ,Verez Sobry , Elément de la macroéconomie, Ellipses Edition, France , 1996,p139.

<sup>33</sup> Blanchard O, Cohen D. Macroéconomie-5ème édition, France, 2001, p331.

<sup>34</sup> رسلان خضور، منعكسات تخفيض سعر الصرف الليرة السورية على الصادرات و الواردات و إعادة توزيع الدخل، بحوث اقتصادية عربية، العدد 21، 2000، ص95.

أسعار الصادرات ثابتة مقدرة بالعملة المحلية ، و أن تكون مرونة عرض الصادرات و الواردات لا نهائية .<sup>35</sup>

الشكل رقم (16): اثر انخفاض سعر الصرف على الطلب على الواردات.



Source :Richard E. Caves, Jeffrey A. Frankel ,Ronald W.Jones ,Commerce et paiement internationaux ,de Boeck Edition, paris , 2003, p352.

### 3-1-5 احتياطات الصرف الأجنبي:

تعد الاحتياطات الدولية ذات أهمية كبيرة للدول إذ تلجأ إليها عند الحاجة القصوى لمواجهة الصدمات الخارجية، وتستخدمها في شراء الكثير من السلع الاستهلاكية والوسطية والآلات، فجميع البنوك المركزية في الدول المتقدمة أو النامية تحتفظ بحجم معين من العملات الأجنبية المقبولة في الوفاء، ويضاف إليها جزء من الذهب كي تكون جاهزة عند الطلب ، و بالتالي تحرص الدول على تكوين هذه الاحتياطات لكي تستخدمها عند حدوث عجز طارئ في ميزان المدفوعات!<sup>36</sup>

35 Paul Krugman, Maurice Obstfeld, op cit ,p484.

36 فوزي زغاد، إشكالية ادارة الاحتياطات المالية الدولية - دراسة حالة بنك الجزائر (2000-2012)،رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة المسيلة، 2013 - 2014،ص89

بالإضافة إلى أنها تعتبر بالنسبة للدول النامية من أهم المصادر لتمويل الواردات، خاصة إذا كان الحد الأدنى من الواردات الضرورية كبيرا من إجمالي الواردات، بحيث يشمل أساسا السلع الغذائية و الاستهلاكية الهامة التي لا ينتجها الاقتصاد المحلي أو تنتج بكميات تقل عن حجم الطلب الاستهلاكي ، بالإضافة إلى السلع التي تحتاج إليها الدولة لتنفيذ خطط الإنتاج و برامج الاستثمار<sup>37</sup> ، فإذا تعرضت أسعار السلع لهذه الواردات لأي ارتفاع في السوق العالمي ستوجد في المقابل كمية من الاحتياطات الدولية اللازمة لمواجهة هذا العجز و لحماية سعر الصرف للعملة المحلية .

و يوضح الجدول رقم 03 أهمية احتياطات الصرف في تغطية الواردات لعدة دول عربية ، بالخصوص للدول العربية البترولية التي ساعد ارتفاع أسعار البترول في تراكم هذه الاحتياطات ، حيث نلاحظ أن هذا المؤشر بالنسبة للجزائر والسعودية قد تجاوز تقريبا كل البلدان العربية البترولية في الفترات الأخيرة، و تجاوز المستوى الأمثل ( ثلاثة أشهر استيراد )<sup>38</sup> ، حيث تمثلت اكبر قيمة له ب36,78 و 36,64 بالنسبة للجزائر والسعودية على الترتيب ، إذ تتميز هذه الأخيرة بتصدير البترول بدرجة كبيرة و بارتباطه القوي بحجم تراكم الاحتياطات الدولية ، هذا ما يدل على مدى أهمية احتياطات الصرف الأجنبي في تمويل الواردات ، إذ تعتبر من أهم العوامل المفسرة و المحددة للطلب على الواردات في الدراسات التطبيقية<sup>39</sup> باعتبارها بندا هاما في ميزان المدفوعات ذلك مما لها صلة وثيقة بمستويات الاستهلاك و الناتج المحلي و النمو الاقتصادي.

<sup>37</sup> رمزي زكي، الاحتياطات الدولية، دار المستقبل العربي، 1994، ص 100.

<sup>38</sup> زايري بلقاسم ، إدارة احتياطات الصرف و تمويل التنمية في الجزائر ، مجلة بحوث اقتصادية عربية، العدد 41، شتاء 2008، ص21.

<sup>39</sup> Mohamed abbes ibrahim ,Merchandise import demand function in Saudi Arabia , Applied Economics and Finance, vol 02, n°01,2015,p57.

الجدول رقم 03: تغطية الاحتياطات الخارجية للواردات بالأشهر لبعض الدول العربية

للواردات (2014-2005)

البيان	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
* الإمارات	3,40	3,80	7,00	2,20	2,90	3,10	2,50	3,10	3,40	3,30
البحرين	1,57	1,77	2,24	2,00	3,12	3,75	2,34	3,04	2,91	3,31
الجزائر	22,79	30,16	35,40	32,07	33,79	36,78	34,82	34,31	32,78	28,18
مصر	7,33	7,36	6,95	5,97	7,36	6,70	3,29	2,49	2,73	2,21
العراق	4,68	8,31	14,26	15,87	12,05	12,74	13,78	13,09	18,1	18,3
الأردن	5,32	6,07	5,79	5,39	8,54	8,46	6,52	4,41	6,56	7,33
الكويت	4,96	5,99	6,05	5,53	8,26	8,13	8,28	8,52	8,11	8,03
لبنان	10,63	11,54	10,38	10,85	14,81	16,59	16,86	19,01	16,52	17,23
ليبيا	32,13	40,24	43,77	38,68	43,01	38,56	79,24	40,53	31,69	41
المغرب	9,19	9,95	9,06	6,07	7,57	7,35	5,02	4,18	4,60	4,67
عمان	4,04	3,72	5,10	4,57	5,81	5,47	5,06	4,35	4,08	4,54
السعودية	20,45	22,87	24,03	28,65	29,17	29,74	32,10	35,48	36,64	33,14
السودان	2,52	1,45	1,19	1,02	0,89	0,79	0,16	0,19	0,17	0,19
سوريا	17,26	15,40	12,82	10,18	12,12	11,66	7,7	غ م	غ م	غ م
تونس	3,31	4,53	4,18	3,71	5,81	4,41	3,31	3,67	3,16	3,13
اليمن	9,51	9,70	8,39	7,03	7,44	5,70	4,15	4,85	4,35	4,9

المصدر: إحصائيات البنك العالمي :

متاح في : <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/FI.RES.TOTL.MO> ، تاريخ الاطلاع 2015-11-08

\*- صندوق النقد العربي، التقرير الاقتصادي العربي الموحد، 2010، 2015

### 3-1-6 الذوق المحلي:

يعتبر الذوق المحلي من العوامل الأساسية المؤثرة على الطلب المحلي على الواردات و تمارس وسائل الإعلام الخارجية دورا كبيرا في التأثير على الذوق المحلي،<sup>40</sup> 'حيث يعتبر هذا العامل من بين أسباب تغير النمط الاستهلاكي لدى الدول النامية مما يؤدي إلى زيادة كمية الواردات'.<sup>41</sup>

### 3-2 العوامل التي تؤثر في التركيب السلعي للواردات:

يوجد مجموعة من العوامل التي تؤثر في التركيب السلعي للواردات ، و تشمل هذه المجموعة على كل من التغيرات الديمغرافية ، التنمية الاقتصادية ، السياسات التجارية ، سياسات توزيع الدخل ، و توقعات الأسعار.

### 3-2-1 التنمية الاقتصادية:

تهدف الدول النامية من عملية التنمية إلى تحقيق مستويات أفضل من التقدم الاقتصادي و الاجتماعي لها ، 'حيث تركز هذه الدول لإحداث عملية التنمية إلى إعطاء أهمية كبيرة للقطاع الصناعي باعتباره أكثر ديناميكية في توليد الدخل ، و إحداث تغيير في نوعية و عدد السلع المنتجة، إلا أنها تعتمد أساسا على العالم الخارجي لتنفيذ برامجها التنموية'<sup>42</sup>، ذلك لأنها تتميز بانعدام قاعدة صناعية لوسائل الإنتاج ، حيث إن الحصول على المواد الأولية و التجهيزات والمهارات اللازمة لمشاريع التنمية الاقتصادية يتم استيرادها من الدول الصناعية المتقدمة كما هو موضح في الشكل رقم (18) ، كذلك هي 'تعتمد على العالم الخارجي في مجال تجديد و تطوير تكنولوجيا الإنتاج الخاصة بها ، ذلك لتميزها بصناعة محلية بدون

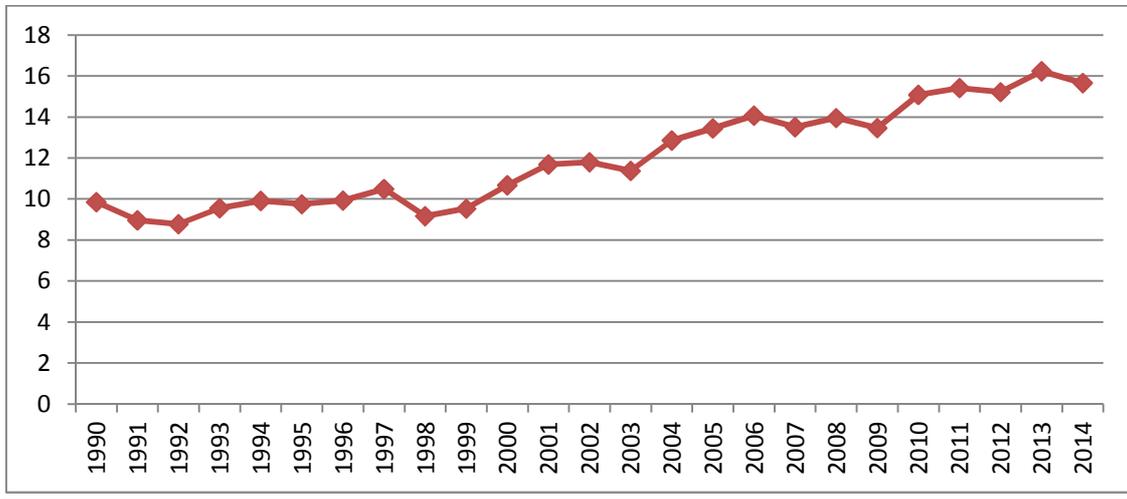
<sup>40</sup> عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص147.

<sup>41</sup> زايري بلقاسم، اقتصاديات التجارة الدولية ( نماذج نظرية و تمارين )، دار الأديب للنشر و التوزيع ، الجزائر ،2006، ص272.

<sup>42</sup> السيد محمد السريتي، على عبد الوهاب نجا، مبادئ الاقتصاد الكلي، مؤسسة رؤية للطباعة و النشر و التوزيع ، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2008، ص364.

قاعدة وقدرة تكنولوجية محلية مستقلة<sup>43</sup> ، و بالتالي يزداد الإنفاق على الواردات من هذه السلع الاستثمارية فتزداد أهميتها النسبية في إجمالي الإنفاق على الواردات، كذلك فإن تنفيذ برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية قد يؤدي إلى زيادة كبيرة في الإنفاق الحكومي على إقامة المشاريع ، الاستثمارية و الخدمية مما يؤدي إلى زيادة الواردات من الأجهزة و المعدات اللازمة لتنفيذ الأهداف المطلوبة بالنسبة لهذه القطاعات.

الشكل رقم 17: الواردات السلعية للدول العربية للفترة ما بين 1990-2014. (% من إجمالي واردات السلع)



المصدر: من إعداد الطالبة استنادا على إحصائيات البنك العالمي

متاح في : <https://donnees.banquemondiale.org/indicator/TM.VAL.MRCH.AL.ZS> ، تاريخ الاطلاع : 2015-11-08

نلاحظ من الشكل رقم (17) الإنفاق الكبير على الواردات للدول العربية من سنة 1990

إلى سنة 2014،\* حيث ارتفع بمعدل يزيد عن 6,06 مرة خلال هذه الفترة، كما يظهر الشكل

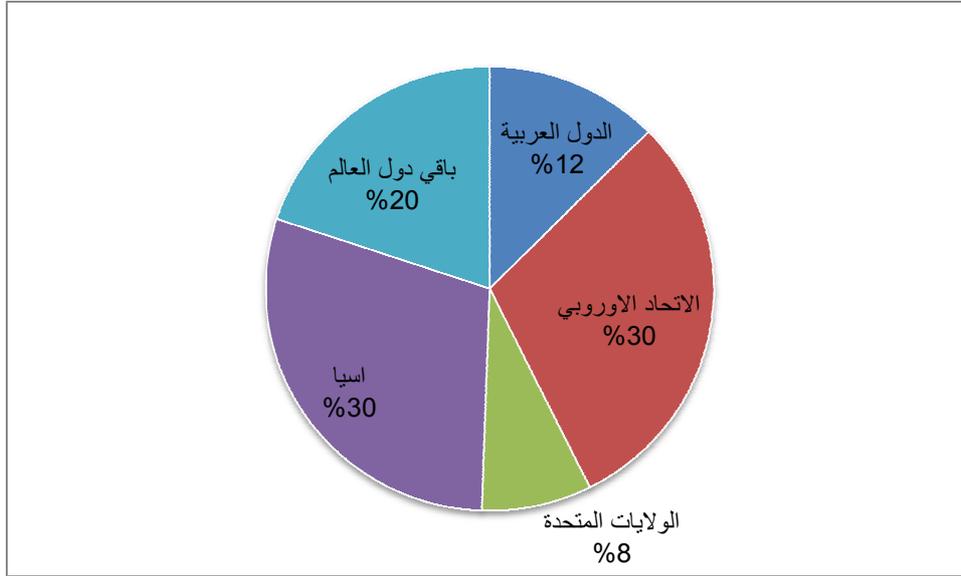
رقم (18) أن اتجاه التوزيع الجغرافي لواردات الدول العربية تتركز نسبته الأكبر في الدول

المتقدمة و دول آسيا. ذلك لان إشباع الطلب من السلع المتقدمة يجب أن يتم من الدول التي

<sup>43</sup> حشماوى محمد، الاتجاهات الجديدة للتجارة الدولية في ظل العولمة الاقتصادية ، دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية،جامعة الجزائر، 2006،ص56  
\* تشمل هذه الدول كل من الأردن، الإمارات، البحرين، تونس، الجزائر، السعودية، السودان، سورية، العراق، عمان، قطر، الكويت، لبنان، مصر، المغرب، ليبيا، موريتانيا، و اليمن.

تنتجها، و ليس من الدول النامية لعدم إنتاجها أصلا لهذه السلع، أو لإنتاجها بكميات أو بجودة و أسعار غير تنافسية.

الشكل رقم (18): اتجاه واردات الدول العربية خلال الفترة مابين 2003-2014 ( نسبة مئوية)



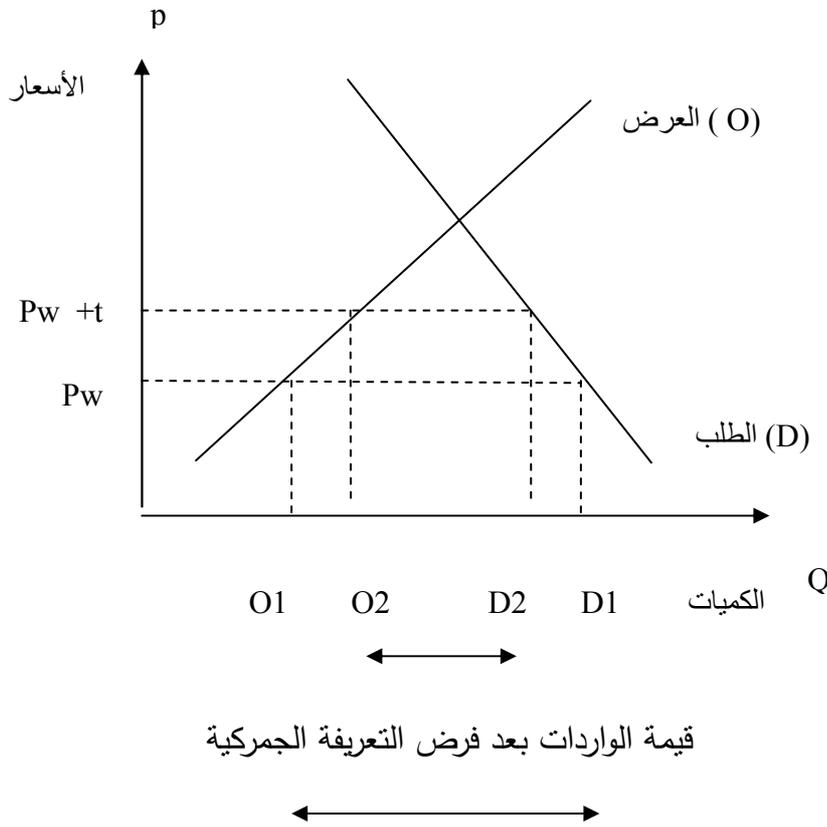
المصدر: من إعداد الطالبة استنادا على التقرير الاقتصادي العربي الموحد لصندوق النقد العربي 2010،  
2015 متاح في: <http://www.amf.org.ae/ar/content> ، تاريخ الاطلاع : 2016-01-15

### 3-2-2 السياسات التجارية:

تتأثر الواردات بشكل مباشر بطبيعة السياسات التجارية التي تنتهجها الدولة، من خلال التعريفات الجمركية والقيود الأخرى مثل نظام الحصص والتراخيص ، فقد يؤدي هيكل الحماية الجمركية المتحيز اتجاه سلع محلية معينة إلى انخفاض الواردات من تلك السلع ، كما هو موضح في الشكل رقم 19، فبعد فرض التعريفات الجمركية انتقل سعر الواردات من PW إلى  $PW + t$  مما أدى إلى انخفاض الطلب عليها ، حيث انتقلت من D1 إلى D2 ، مقابل ارتفاع إنتاج و عرض المنتجات البديلة المحلية من O1 إلى O2 ، معنى ذلك هو حدوث فجوة تفصل بين أسعار عارضي واردات هذه السلع وبين أسعارها محليا ; مما يؤدي إلى

ارتفاع أسعار المنتجات المستوردة محليا ، و بالتالي انخفاض الطلب عليها من جهة و ازدياد الطلب على المنتجات المماثلة المنتجة محليا من جهة أخرى .

الشكل رقم 19: اثر التعريف الجمركية على الطلب على الواردات.



قيمة الواردات قبل فرض التعريف الجمركية

Source : Bernard Guillochon, Annie Kawecky , Economie Internationale (commerce et macroéconomie) , Dunod Edition , 4 ème édition, paris , 2003, p99.

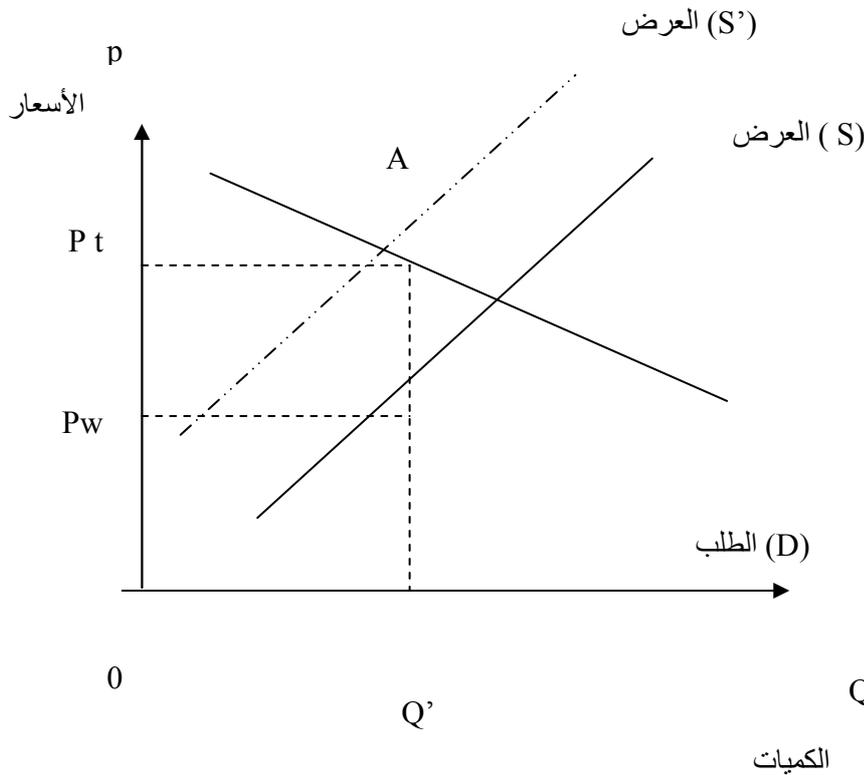
و عليه فان التعريفات الجمركية في هذه الحالة 'هي عامل من عوامل رفع قدرة المنتجات المحلية على منافسة المنتجات المستوردة في السوق المحلية'<sup>44</sup> ، فهي تحد من الإنفاق على السلع الخارجية ، وهي نتيجة لارتفاع الإنفاق على السلع المحلية ، أما إذا

<sup>44</sup> احمد الأشقر، الاقتصاد الكلي، الدار العلمية الدولية، الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2002، ص 165

التزمت الدولة بتخفيض التعريفات الجمركية على سلع معينة ، فسيؤدي هذا إلى زيادة الاستيراد من تلك السلع بشكل أكبر من غيرها من السلع التي لم تدخل حيز هذا التخفيض.

بينما تتمثل حصص الاستيراد في تحديد حد أقصى للكمية التي يسمح باستيرادها من الخارج من سلعة معينة أو من مجموعة من السلع خلال فترة زمنية معينة ، أو تحديد حد أعلى من العملات الصعبة لاستيراد كميات معينة من بعض السلع ، خاصة الدول النامية التي تعاني من نقص في العملات الصعبة، حيث تقوم بالاستفادة من العملات المتوفرة لديها ذلك باستيراد السلع التي تساعد بتنفيذ برامج التنمية الاقتصادية كالسلع الإنتاجية و بعض السلع الضرورية التي لا تتوفر مستلزمات إنتاجها محليا<sup>45</sup>.

الشكل رقم 20: اثر حصص الاستيراد على الطلب على الواردات.



Source :R.Caves ,R.Jones , Economie Internationale (le commerce), collection Armand Colin ,France,1981,p237.

<sup>45</sup> محمود حسين الوادي ، احمد عارف العساف ، الاقتصاد الكلي ، دار المسيرة للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، الأردن ، 2009 ، ص290.

فمن خلال الشكل رقم 20 نلاحظ أنه بعد فرض حصة الاستيراد إلى  $(Q' 0)$  لسلع معينة (س) ، أدى إلى ارتفاع الأسعار المحلية من  $(P_w)$  إلى  $(P_t)$  وفقا لنقطة التوازن  $(A)$  على مستوى خط العرض الجديد  $(S')$ .

و عليه نلاحظ أن تأثير حصص الاستيراد لسلع معينة يتمثل في تغير العرض على هذه السلع و ترك سعرها يتحدد وفقا لظروف الطلب، في حين يتمثل فرض رسوم جمركية في التدخل المباشر في سعر السلع و ترك الكمية تتحدد وفقا لظروف الطلب، بمعنى آخر أن حصص الاستيراد تعتبر قيودا كمييا على تدفق السلع إلى الدولة بدلا من القيد سعري الذي تحدته الرسوم الجمركية.

### 3-2-3 سياسات توزيع الدخل:

'تؤثر طريقة توزيع الدخل بين أفراد المجتمع في الطلب على الواردات من خلال تحيزها اتجاه فئة دون الأخرى. فإذا تم توزيع الدخل في صالح الطبقات الفقيرة ذو الدخل المحدود'<sup>46</sup> ، فإن الواردات من السلع الغذائية و الاستهلاكية بشكل ما سترتفع بالمقارنة بباقي الواردات، أما إذا كانت سياسات توزيع الدخل في صالح فئة مرتفعي الدخل ، فإن الواردات من السلع الاستثمارية و الوسيطة ، بالإضافة إلى ارتفاع الواردات من السلع الرفاهية ، و منه فان سلوك و أذواق الأفراد في الطلب على السلع تتغير بتغير الدخل.<sup>47</sup>

### 3-2-4 التغيرات الديمغرافية:

يعتبر النمو السكاني من أهم العوامل التي تحدد البنية السلعية للتجارة الخارجية ، إذ يقابل ارتفاع في معادلات النمو السكاني ارتفاع نسبة الطلب على السلع الاستهلاكية ، خاصة إذا كان نمو هذه المعدلات راجع أساسا إلى زيادة نسبة الأفراد الصغار و الكبار جدا

<sup>46</sup> السيد محمد السريتي ، على عبد الوهاب نجا، مرجع سابق، ص102.

<sup>47</sup> Jean Olivier Hairault, analyse macroéconomique, Édition la découverte, France, 2000,p86.

من السكان مما يؤدي إلى خلق فئة مستهلكة غير منتجة<sup>48</sup>، و مع محدودية الإمكانيات المحلية في عرض كمية الإنتاج اللازمة لتغطية هذه الزيادة، تلجأ الدولة لإشباع هذا الفائض إلى الاستيراد، و بالتالي يتم الاعتماد على العالم الخارجي لمواجهة النمو المتزايد في الطلب الاستهلاكي<sup>49</sup>.

### 2-2-5 توقعات الأسعار:

إذا توقع الأفراد حدوث ارتفاع في الأسعار، فسيؤدي هذا إلى زيادة الطلب على السلع المستوردة في الوقت الحاضر خاصة إذا كانت قابلة للتخزين، أما إذا توقع الأفراد حدوث انخفاض في الأسعار، فإن هذا يحفزهم على تأجيل مشترياتهم للمستقبل<sup>50</sup>، و عليه فإن التوقعات المستقبلية تؤثر على استهلاك الفرد للسلع المستوردة و بالتالي تؤثر على الطلب الكلي للواردات.

### 3-3 العوامل التي تؤثر في التوزيع الجغرافي للواردات :

يوجد مجموعة من العوامل التي تساهم في التأثير على التوزيع الجغرافي للواردات و تشمل هذه المجموعة على كل من التكتلات الاقتصادية، العادات و الأنماط الشرائية، طبيعة النظام الاقتصادي، سعر السلعة و تكاليف النقل، و الميزات النسبية و التنافسية للدول<sup>51</sup>، و الاتفاقات و التسهيلات التجارية.

<sup>48</sup> عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق، ص 100.

<sup>49</sup>Schultz TP, Demographic determinants of savings: estimating and interpreting the aggregate association in Asia, Discussion Paper Series , Institute for the Study of Labor, Germany,2005,p 5

<sup>50</sup> السيد محمد السريتي، أسامة أحمد الفيل، الاقتصاد الكلي، مؤسسة رؤية للطبع و النشر، الإسكندرية، 2009، ص 98.

<sup>51</sup> محمود رضا فتح الله، مرجع سابق، ص 18

3-3-1 التكتلات الاقتصادية:

تتمثل التكتلات الاقتصادية في ' تجمع عديد من الدول التي تجمعها روابط خاصة بالجوار الجغرافي أو التماثل الكبير في الظروف الاقتصادية أو الانتماء الحضاري المشترك'<sup>52</sup> ، ومن مزايا هذه التكتلات للدول الأعضاء هو الاستفادة من حرية التجارة ، بحرية انتقال السلع بين هذه الدول، إلى جانب حرية انتقال الأفراد و رؤوس الأموال، كما تنسق الدول الأعضاء فيما بينها سياسات تجارية مشتركة مع الخارج ، ذلك بتطبيق تعريف جمركية موحدة على السلع التي تستورد من العالم الخارجي للمنطقة، أو فيما يخص الاتفاقيات التجارية . و بذلك فان تعامل أي دول مع هذه المجموعات الاقتصادية سيؤدي بالضرورة إلى زيادة التبادل التجاري مع دول هذه المجموعة ، بالإضافة إلى زيادة التبادل التجاري داخل التكتل.

يبين الجدول الموالي التوزيع الجغرافي للواردات لبعض التكتلات الاقتصادية ، حيث نلاحظ أن :

- التعاون الاقتصادي لآسيا والباسيفيك (APEC) \* يمثل أعلى نسبة للواردات من داخل التكتل مقارنة مع التكتلات الاقتصادية الأخرى بنسبة تقدر ب 69.51% خلال الفترة ما بين (1995-2014) ، ذلك يرجع إلى ضخامة هذا التكتل حيث يمثل هذا التجمع ' 40% من سكان العالم وتمثل تجارته 50% من تجارة العالم وتحقق البلدان المنضمة إليه 60% من مجموع الناتج الداخلي الخام العالمي'<sup>53</sup> ، ويضم 21 دولة تنتمي جغرافيا إلى منطقة المحيط الهادي وآسيا، إضافة إلى هذا فإنه يدمج في عضويته بين تكتلين اقتصاديين هما " النافتا " لأمريكا الشمالية و"آسيان "لدول شرق آسيا .

<sup>52</sup> إكرام عبد الرحيم عوض، سوق الشرق أوسطية، مركز الحضارة العربية، 2000، ص30.

\* تشمل هذه الدول كل من أستراليا، بروناي، كندا، كوريا الجنوبية، الولايات المتحدة الأمريكية، أندونيسيا، اليابان، ماليزيا، نيوزيلندا، الفلبين سنغافورة، تايلاندا ، الصين، هونغ كونغ ، تايبيه الصينية، المكسيك، بابواغينيا، البيرو، روسيا ، فيتنام، الشيلي.

<sup>53</sup> سليمان ناصر ، التكتلات الاقتصادية الإقليمية كإستراتيجية لمواجهة تحديات الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة ،مجلة الباحث ،العدد 01 ، 2002، جامعة ورقلة ،ص 88

- بينما كل من تجمع بلدان جنوب شرق آسيا و السوق المشتركة لدول أمريكا الجنوبية تمثل نسبة الواردات من داخل التكتل خلال الفترة ما بين (1995-2014) 43.34% ، 17.96 % على الترتيب ، الملاحظ من هذه النسب أن التكتل يلعب دورا أساسيا في زيادة التبادل التجاري .<sup>54</sup>

الجدول رقم 04 : التوزيع الجغرافي للواردات لبعض التكتلات الاقتصادية. ( نسبة مئوية)

2014-1995		2014		2005		1995		
باقي العالم	الواردات من داخل التكتل							
30.49	69.51	32,58	67,42	30,62	69,38	28,30	71,70	التعاون الاقتصادي لآسيا والباسيفيك APEC
56.66	43.34	57,52	42,48	53,15	46,85	60,39	39,61	تجمع بلدان جنوب شرق آسيا ASEAN
38.77	61.23	41,17	58,83	38,56	61,44	36,00	64,00	الاتحاد الأوروبي
90.64	9.36	89,70	10,30	90,93	9,07	90,95	9,05	مجلس التعاون الخليجي
82.04	17.96	85,97	14,03	80,80	19,20	82,32	17,68	السوق المشتركة لدول أمريكا الجنوبية MERCOSUR
65,63	35,36	64,87	35,13	65,52	34,48	62,28	37,72	اتفاقية أمريكا الشمالية للتجارة الحرة NAFTA

المصدر: من إعداد الطالبة استنادا على إحصائيات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED)

متاح في : <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=24397> ، تاريخ الاطلاع 05-05-2016

-كما تمثل نسبة الواردات داخل تكتل مجلس التعاون الخليجي خلال الفترة ما بين (1995-2014) أدنى نسبة ، و تقدر ب 9.36% إذ تتميز دول الأعضاء بأنها دول مصدرة للنفط و متشابهة في الهيكل الاقتصادي و الإنتاج و هي مستوردة للسلع الاستهلاكية و الرأسمالية و اعتمادها بدرجة كبيرة على العالم الخارجي .

<sup>54</sup> Yunnan Shi ,Francois Hay , La chine :forces et faiblesses d'une économie en expansion ,édition presses universitaires de rennes , France, 2006 , p272 .

- أما نسبة الواردات داخل كتل للاتحاد الأوروبي للفترة ما بين (1995-2014) تقدر ب61.23% يمكن تفسير حجم التبادل التجاري بين هذه الدول إلى التقارب الجغرافي و التكامل الصناعي و التبادل التكنولوجي بينهم.

- بينما تمثل نسبة الواردات داخل كتل اتفاقية أمريكا الشمالية للتجارة الحرة (دول الثلاث المنتمية لهذا التكتل هي الولايات المتحدة الأمريكية ، كندا ، المكسيك ) 35,36% ،

- كندا تستورد ما قيمته 75,4% من إجمالي وارداتها من الولايات المتحدة ، بينما تستورد الولايات المتحدة من كندا 55,1% من احتياجاتها ، أي أن التفضيل هو راجع للقرب الجغرافي بين هذه الدول إضافة إلى الشراكة التي تجمعهم.

### 3-3-2 العادات و الأنماط الشرائية :

يتعلق هذا العامل بخصائص كل شعب من الشعوب و عاداته و طقوسه الدينية و الوطنية، فكثيرا ما يكون السبب وراء التوزيع الجغرافي لواردات دولة معينة هو مجرد الإبقاء على تقاليد في استيراد سلعة معينة من مصدر جغرافي معين. فهناك شعوب تكثر من اقتناء منتجات محددة على غرار شعوب أخرى التي تستهلك منتجات مغايرة ، و بذلك فإن هذه العادات الاستهلاكية ستؤثر دون شك على تركيبة الهيكل الجغرافي للواردات ، فمثلا يتعود المستهلكون على استخدام سلع من الصين مقارنة بسلع من ألمانيا ، وبالتالي ستكون الأهمية النسبية في التوزيع الجغرافي لواردات هذه الدولة مرتفعة بالنسبة لليابان مقارنة مع مجموعة الدول الأوروبية.

و بالتالي فإن القيم و العادات الاستهلاكية و الاجتماعية تؤثر على الأنماط الاستهلاكية لدى الشعوب ، كما تؤثر الطقوس الدينية أيضا على السلوك الشرائي لهم ، فعلى سبيل المثال تتأثر الشعوب الإسلامية باقتناء السلع التي تكون متلائمة مع معتقداتهم الدينية ،

فمثلا يقتني المسلم اللحوم إلا إذا كانت مذبوحة على الطريقة الإسلامية<sup>55</sup> ، و بذلك فان استيراد هذا النوع من السلع سيؤثر حتما على التوزيع الجغرافي لهذه الدول.

### 3-3-3 طبيعة النظام الاقتصادي:

تعتبر طبيعة النظام الاقتصادي المتداول من العوامل التي تغير في هيكل التوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية، بحيث إذا كانت الدولة تتبع نظام التخطيط و تستخدم تخطيطا مركزيا في سياستها الاقتصادية ، فسيترتب على ذلك توجهها في معاملاتها التجارية إلى الدول التي لها نفس النظام كدول أوروبا الشرقية ، بينما إذا كانت تتبع نظام السوق المفتوح فستتوجه نحو الدول التي تسري على مبادئ الاقتصاد الحر كدول أوروبا الغربية و الولايات المتحدة.

### 3-3-4 سعر السلعة و تكاليف النقل:

يعتبر سعر السلعة و تكاليف النقل من العوامل الهامة في تحديد هيكل التوزيع الجغرافي للواردات، فالدول التي تتميز بتكاليف أرخص في إنتاج السلع تتمكن من تصديرها إلى الأسواق الخارجية بصورة أفضل، كما تشمل تكاليف النقل كل من مصاريف الشحن ، تكاليف التحميل ، تكاليف التفريغ ، أقساط التأمين ، و تكاليف الفائدة خلال الفترة التي تكون السلع في مرحلة الانتقال<sup>56</sup> ، فلا شك أن تتجه الدولة المستوردة إلى الحصول على ما تحتاجه من سلع إلى المصادر التي تجد فيها منتجاتها بسعر و تكلفة نقل أقل، لذلك فإن توفر و انتظام خطوط نقل مع مجموعة من الدول يعد سببا رئيسيا في زيادة التبادل التجاري معها أي سيحفز المبادلات

<sup>55</sup> محمد إبراهيم عبيدات ، سلوك المستهلك- مدخل استراتيجي- ، دار وائل للنشر ، الطبعة الرابعة ، الأردن ، 2004،ص79.

<sup>56</sup> زايري بلقاسم ، مرجع سابق ، ص144-145.

الخارجية ويوجهها ، حيث بينت دراسات قياسية حديثة أن ارتفاع و مضاعفة تكاليف النقل للدول قد يؤدي إلى انخفاض في التجارة إلى مستوى 80% أو أكثر.<sup>57</sup>

### 3-3-5 الميزات النسبية و التنافسية للدول:

تعتبر الميزة النسبية من أهم العوامل المحددة لحركة التجارة حسب النظرية الكلاسيكية في التجارة الخارجية، وتعتمد المزايا النسبية على ما تتمتع به الدولة من موارد طبيعية وبشرية متوفرة، ويد عاملة رخيصة، بالإضافة إلى المناخ المناسب، والموقع الجغرافي المتميز، وغير ذلك من العوامل التي تسمح للدولة من إنتاج سلع منخفضة السعر في السوق العالمية ، وبالتالي فهي تعتمد على التميز في صناعة كل دولة، حيث تكون كل دولة أكثر تفوقاً في سلع معينة مقارنة إلى السلع الأخرى، و تستورد ما عدا ذلك من الدول التي تتمتع بميزات نسبية في إنتاج سلع أخرى، بالإضافة إلى سعي الدول إلى تحويل هذه الميزات إلى مزايا تنافسية .

و يبين الجدول رقم 05 مؤشرات تخصص السلع لبعض الدول ، يفيد حساب هذا المؤشر في معرفة مدى تخصص الدول في إنتاجها للسلع ، حيث يقارن بين صافي تدفق السلع مع مجموع تدفق السلع وتتراوح قيمه بين -1 و 1. يدل المؤشر إيجابي على تخصص البلد في إنتاج هذا المنتج، بينما القيم السلبية تشير إلى أن البلد يستورد أكثر مما يصدر من هذا المنتج ، يأخذ الصيغة التالية :

$$IN_{ji} = \frac{X_j^i - M_j^i}{X_j^i + M_j^i}$$

حيث :

<sup>57</sup> Sánchez RJ, Hoffmann J, Micco A, Pizzolitto GV, Sgut M, Wilmsmeier G. Port efficiency and international trade: port efficiency as a determinant of maritime transport costs, Maritime Economics & Logistics, N°5, 2003, p200.

$IN_{ji}$ : يمثل مؤشر تخصص البلد  $j$  للسلعة  $i$

$X_j^i$ : تمثل قيمة الصادرات للبلد  $j$  للسلعة  $i$

$M_j^i$ : تمثل قيمة الواردات للبلد  $j$  للسلعة  $i$

الجدول رقم 05 : مؤشرات تخصص التجارة في السلع لبعض الدول

2012				2002				1995				
السيارات	البنترول	الحيوب	الأليسة	السيارات	البنترول	الحيوب	الأليسة	السيارات	البنترول	الحيوب	الأليسة	
0,57	-0,68	0,20	-0,30	0,48	-0,67	0,20	-0,53	0,35	-0,72	0,14	-0,53	ألمانيا
-1	0,80	-1	-1	-1	0,99	-1	-0,68	-1	0,98	-0,99	-0,68	الجزائر
-0,93	-0,03	-0,66	0,67	-0,96	-0,08	-0,76	0,68	-0,97	0,13	-0,81	0,68	تونس
-0,20	-0,66	0,52	0,36	0,17	-0,68	0,48	-0,31	-0,01	-0,71	0,59	-0,31	فرنسا
0,80	-0,87	-0,93	-0,97	0,82	-0,95	-0,92	-0,95	0,62	-0,89	-0,92	-0,95	اليابان

المصدر: من إعداد الطالبة استنادا على إحصائيات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED)

متاح في : <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=30953> ، تاريخ

الاطلاع 2015-10-25

نلاحظ من الجدول رقم 05 أن قيمة مؤشر التخصص للسيارات هو مرتفع لكل من ألمانيا واليابان في سنة 2012 بقيمة تقدر ب 0,57 , 0,80 على الترتيب ، إذ يعتبران من أوائل المصدرين على المستوى الدولي ، حيث وفقا لإحصائيات المنظمة العالمية للتجارة تحتل اليابان المرتبة الثانية دوليا في تصدير السيارات بعد الاتحاد الأوروبي بنسبة تقدر ب 12,8%<sup>58</sup> ، كما نلاحظ أن قيمة مؤشر التخصص البنترول بالنسبة للجزائر تقول للواحد مما يبين مدى تخصصها في هذا المجال ، بالإضافة إلى تصديره

<sup>58</sup> Organisation Mondiale du Commerce , Rapport du commerce international 2013, p117 [https://www.wto.org/french/res\\_f/statis\\_f/its2013\\_f/its2013\\_f.pdf](https://www.wto.org/french/res_f/statis_f/its2013_f/its2013_f.pdf)

بنسبة 98 % ، بينما قيمة مؤشر التخصص للحبوب فهي سالبة مما يبين ضعف الإنتاج الوطني و التبعية المتزايدة للخارج كما نلاحظ أن فرنسا لها مؤشر إيجابي في إنتاج الحبوب حيث تعتبر من بين أهم الموردين للجزائر ، و بالتالي نلاحظ أن باكتساب الدول لمزايا التخصص في الإنتاج سيوجهها أكثر إلى التصدير للدول التي لا تتمتع بميزات نسبية ، كما تتجه أيضا الدول المستوردة إلى الدول التي تتمتع بميزات تنافسية، و تشمل هذه الميزات: تنافسية في تكلفة أو في سعر السلع، تنافسية النوعية، و تشمل بالإضافة إلى النوعية عنصر الإبداع التكنولوجي، تنافسية في تسويق السلع و في شروط البيع. كل هذه العوامل تؤثر على التوزيع الجغرافي لواردات الدول المستوردة .

الجدول رقم 06: تطور مساهمة السلع الأولية والصناعية في هيكل الصادرات الصينية

(1980-2010)

2015*	*2010	2005	2000	1995	1990	1985	1980	
4%	4,5%	6%	10%	14%	26%	51%	50%	نسبة مساهمة الصادرات من السلع الأولية
96%	95,5%	94%	90%	86%	74%	49%	50%	نسبة مساهمة الصادرات من السلع الصناعية

المصدر: عبد الحميد رضوان، التجربة الصينية في تنمية الصادرات سلسلة تجارب دولية ناجحة في

مجال التصدير، العدد الثاني، 2009 ، وزارة التجارة الخارجية للإمارات العربية المتحدة، ص 15

\* من إعداد الطالبة استنادا على إحصائيات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED)

كما نلاحظ من الجدول رقم 06 ، الميزة التنافسية التي تتميز بها الصين، من تحول

هيكلها التصديري للمنتجات من السلع الأولية ذات قيمة مضافة منخفضة إلى سلع صناعية

ذات قيمة مضافة مرتفعة ، و'نجحت في ذلك بالاعتماد على البحث و التطوير في تقديم

منتجات عالية التقنية'<sup>59</sup> ، حيث أصبحت تحتل الصدارة في تصدير أجهزة الكمبيوتر

و الاتصالات ، إضافة إلى اكتسابها الميزة التنافسية في الإبداع التكنولوجي، فهي تتميز عن

<sup>59</sup> François Gipouloux, La chine vers l'économie de marché ? La longue marche de l'après-Mao, Editions Nathan, France, 1995, p151.

بقية العالم بمنتجات ارخص ، إلا أن هذا الانخفاض ناتج عن تحسن كبير في الإنتاجية و الجودة ، وهذا ما يعطيها قدرة تنافسية في الأسواق العالمية.

### 3-3-6 الاتفاقيات و التسهيلات التجارية:

تعتبر الاتفاقيات التجارية و التسهيلات الائتمانية من العوامل التي تحدد هيكل التوزيع الجغرافي للواردات ، حيث تميل الدول إلى استيراد نسبة اكبر من وارداتها من تلك الدول التي تربطها اتفاقيات وشراكة بينها<sup>60</sup> .

---

<sup>60</sup> مختار محمد متولي و آخرون ، مرجع سابق ،ص253

خاتمة الفصل :

استعرضنا في هذا الفصل إلى الجانب النظري للواردات، بتقديم بعض النماذج لدوال الطلب على الواردات، حيث اعتبر كل من الدخل والأسعار من أهم المتغيرات الرئيسية التي تطبق في إطار دوال الطلب على الواردات، و تتميز هذا النموذج على انه الأكثر استخداما في تفسير التغيرات في الطلب على الواردات ; كما يمكن إضافة متغيرات تفسيرية أخرى في دوال الطلب على الواردات على حسب منهج الدراسة أو الدول محل الدراسة، ومن بين هذه المحددات الإضافية حصيلة الصادرات ، معدل الحماية ، معدل سعر الصرف ...الخ.

كما قمنا في هذا الفصل باستعراض العوامل المحددة للطلب على الواردات ، بتقسيمها إلى ثلاث أقسام ، أولا من خلال العوامل التي تحدث تغير في حجم الطلب على الواردات ، و تتمثل أساسا في الدخل ، الأسعار ، حيث يمثلان أهم العوامل المحددة للطلب على الواردات وفقا للنظرية التقليدية للواردات ، إضافة إلى ذلك ، سعر الصرف ، الصادرات ، احتياطات الصرف الأجنبي، و الذوق المحلي . ثانيا من خلال التركيب السلعي لها ، و تشمل هذه العوامل كل من التغيرات الديمغرافية ، التنمية الاقتصادية ، السياسات التجارية ، سياسات توزيع الدخل ، و توقعات الأسعار . ثالثا من حيث العوامل التي تساهم في التأثير على التوزيع الجغرافي للواردات، و تشمل هذه المحددات كل من التكتلات الاقتصادية ، العادات و الأنماط الشرائية ، طبيعة النظام الاقتصادي ، سعر السلعة و تكاليف النقل، و الميزات النسبية و التنافسية للدول.

و في الفصل الثالث سيتم دراسة تطور و هيكل الواردات ، و إبراز أهمية النقل البحري و الواردات المنقولة بحرا في الجزائر .

## الفصل الثالث:

نمط و هيكل الواردات في الجزائر

تمهيد:

من خلال هذا الفصل سنقوم بإعطاء لمحة عن تطور السياسات التجارية في الجزائر و المتمثلة في سياسات الاستيراد و هيكل التعريفة الجمركية ، وسياسة سعر الصرف، ، ذلك لما له تأثير مباشر على تشكيل الواردات.

ننتقل بعد ذلك إلى تحليل تطور الواردات الكلية في الجزائر خلال الفترة (1990 - 2015) حيث نقوم باستعمال عدد من المؤشرات التي تبرز العلاقات النسبية بين الواردات و بعض المتغيرات الاقتصادية ، و المتمثلة في نسبة الواردات من الناتج المحلي، نسبة الصادرات من الواردات ،درجة انفتاح الاقتصاد، نصيب الفرد من الواردات، نسبة الواردات إلى جملة الاستيعاب المحلي، نسبة الواردات إلى جملة الاستيعاب المحلي ، و معدل اختراق الواردات.

ثم نقوم بدراسة التوزيع الجغرافي للواردات لنفس الفترة المذكورة ، من خلال قياس درجة التركيز فيها ، وتحليل كل مجموعة جغرافية على حدى .كذلك نقوم بتحليل البنية السلعية للواردات لنفس الفترة باستخدام نفس المنطق المستخدم في تحليل التوزيع الجغرافي و أخيرا نقوم بتحليل الواردات المنقولة بحرا و تبيان مدى أهمية و دور النقل البحري لها .

## 1 - السياسات التجارية في الجزائر:

تعبـر السياسة التجارية 'عن مجموعة الإجراءات التي تتخذها الدولة في نطاق علاقاتها التجارية مع العالم الخارجي قصد تحقيق بعض الأهداف التي قد تكون اقتصادية ، سياسية أو اجتماعية'<sup>1</sup> ، و تتخذ السياسة التجارية لتحقيق أهدافها مجموعة من الأدوات كالرسوم الجمركية ، نظم الحصص ...الخ.

فهي تمثل ' اختيار الدولة في علاقاتها التجارية مع الخارج، من خلال الحرية أم الحماية، ويعبر عن ذلك بإصدار التشريعات والقوانين واتخاذ الإجراءات التي تضعها موضع التطبيق'<sup>2</sup>، حيث هذه لتشريعات واللوائح الرسمية تستخدمها الدولة للتحكم والسيطرة على نشاط التجارة الخارجية مع مختلف دول العالم سواء المتقدمة أو النامية، والتي تعمل على تحرير أو تقييد النشاط التجاري الخارجي.<sup>3</sup>

### 1-1 سياسات و نظم الاستيراد :

تميزت سياسة الاستيراد في الجزائر بعدة تطورات ، ذلك بدءا من مرحلة الرقابة و الاحتكار على المبادلات التجارية الخارجية إلى مرحلة التحرير مع بداية التسعينيات و ذلك بالانتقال من اقتصاد موجه إلى اقتصاد السوق ، حيث عمدت الجزائر منذ 1963 إلى القيام بعدة إجراءات ترمي إلى فرض رقابة حكومية على التجارة الخارجية حيث لجأت على الخصوص ، إلى تطبيق نظام حصص الاستيراد الذي تم تطبيقه رسميا في جوان سنة 1964 و كان يركز على تحديد مسبق لكمية و طبيعة السلع المستوردة ، خلال فترة

<sup>1</sup> محمد بونس، اقتصاديات دولية، الدار الجامعية، مصر، 2007، ص121

<sup>2</sup> رضا عبد السلام، العلاقات الاقتصادية الدولية، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، مصر، 2010، ص70

<sup>3</sup> السيد محمد احمد السريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية للطباعة و النشر والتوزيع، مصر، 2009، ص111

زمنية معينة مع تحديد أو عدم تحديد المنطقة الجغرافية مصدر السلعة و ذلك قصد تحقيق مجموعة من الأهداف يمكن تلخيصها فيما يلي<sup>4</sup>:

(1) رقابة المبادلات الخارجية و تحكم الدولة في توجيه تيارات الاستيراد حسب كل منتج و منطقة.

(2) الحد من الواردات الكمالية و الإشراف على اقتصاد العملة الصعبة.

(3) حماية الإنتاج الوطني و كذلك المحافظة على نظام التشغيل .

(4) تحسين وضعية ميزان التجاري

ويتمثل نظام حصص الاستيراد في تقدير حجم الواردات السنوية من خلال تحديد الحصص الكلية من كل مجموعة من السلع المرغوب في استيرادها من كل مجموعة من الدول التي تحظى بامتياز التعامل التجاري مع الجزائر .

و لقد عرفت نهاية 1963 و في إطار الرقابة دائما ، وبموجب المرسوم 62-125 المؤرخ في 19/12/1963 ، إنشاء الديوان الوطني للتجارة الخارجية " ONACO " و الذي كان مكلف بتموين السوق بالمنتجات ذات الاستهلاك الكبير و بالاحتكار سواء في التصدير أو في الاستيراد ، و لقد مثلت فيها نسبة مشتريات المواد الغذائية ما يقارب 40 % من مجمل عمليات الاستيراد.

و قبل الوصول إلى حالة الاحتكار التام للتجارة الخارجية، تم إنشاء التجمعات المهنية للشراء (G.P.A : Groupements professionnels d'achat) سنة 1964 بموجب المرسوم رقم 64 . 233 بتاريخ 10/08/1964 ، و هي عبارة عن مجموعة من شركات الاستيراد الخاصة ، التي تجمع الدولة و المستوردين الخواص و يكون أغلبية رأس مالها

<sup>4</sup> Hocine BENISSAD, La réforme économique en Algérie, OPU, Alger, 1991, p75

ذو طابع عمومي بحيث تقوم بتحضير برنامج الاستيراد سنويا للمنتجات حسب اختصاص كل تجمع و التي تتمثل من خمسة فروع هي: الخشب و مشتقاته، النسيج و القطن، الحليب و مشتقاته، الجلد و المنسوجات الأخرى ، كما تقوم بتوزيع هذه السلع المستوردة على أصحابها و تتمتع بحق امتلاك تراخيص التوريد و عقود الشراء التي تبرم لحساب الأعضاء .

و لقد شهدت سنة 1966 ظهور مؤسسات وطنية تهدف إلى النهوض بالاقتصاد الوطني، حيث لم يلقى هذا التنظيم الجديد تأييدا من التجمعات المهنية للشراء يعود ذلك إلى ' عدم وجود رقابة وتقييد على الاستيراد في ظل هذه المجموعات ، مما أدى إلى تداخل الصلاحيات ما بين الأجهزة ، فنتج عن ذلك خلل في عمليات الاستيراد ، الأمر الذي أدى بالدولة سنة 1971 إلى حل هذه التجمعات<sup>5</sup> ، و إلى إقرار مجموعة من الإجراءات تنص على احتكار التجارة الخارجية من طرف المؤسسات الاشتراكية ذات الطابع الوطني كل واحدة حسب المنتج المتخصص لفروعها. ' كان الهدف من هذا الاحتكار ، التحكم في التدفقات التجارية و إدماجها في إطار التخطيط المركزي للنمو الاقتصادي و الاجتماعي، و كنتيجة لذلك كانت أكثر من 80% من الواردات تحت رقابة الدولة<sup>6</sup> ، حيث تم منح لهذه المؤسسات العمومية احتكار الواردات لمنتجات فروعها.

إلا أن هذا التنظيم خلق عدة صعوبات ما بين المؤسسات الوطنية وغيرها من المؤسسات نتيجة الخلط بين الاختصاصات إذ قد يحدث أن تستورد شركتين احتكاريتين نفس السلع رغم اختلاف اختصاصهما و أيضا إلى غياب برمجة محكمة لواردات للشركات

<sup>5</sup> Groupe de journalistes , Algérie 30 ans. Situation économique : Bilans et perspectives, ANEP, Alger, 1995, P 281.

<sup>6</sup> صالح تومي، عيسى شقيب، النمجة القياسية لقطاع التجارة الخارجية في الجزائر خلال (1970-2002)، مجلة الباحث، عدد 04، 2006، ص 32.

الاحتكارية ، الشيء الذي أدى إلى حصول انقطاع في التمويل<sup>7</sup> ، هذا ما أدى بالسلطات إلى إعادة النظر في سير نظام الاحتكار، فتم إصدار المرسوم 74-14 المؤرخ في 30 جانفي 1974<sup>8</sup> المتعلق بنظام الرخص الإجمالية للاستيراد و الذي يمثل رخصة تمنحها وزارة التجارة في إطار البرنامج الشامل للاستيراد Programme General ( d'Importation )

و يتحدد هذا البرنامج سنويا وفقا لأهداف المخطط العام للتنمية الاقتصادية ووفقا للقيود المالية، بحيث لا يتجاوز مبلغه مقدار الغلاف المالي السنوي المخصص لتمويل الواردات بصورة عامة، حيث يمنح إلى هيئات القطاع العام الحائز على احتكار الاستيراد و لمؤسسات الإنتاج و كذلك للقطاع الخاص، السلع التي تدخل ضمن اختصاص نشاطه.

و تتلخص الرخص الإجمالية للاستيراد في أربعة أصناف حسب نوع المواد المستوردة، تتمثل في:<sup>9</sup>

(1) الرخصة الإجمالية للاستيراد " الاحتكارية " و هي خاصة بالمؤسسات العمومية الحائزة على احتكار الاستيراد، إذ تفوض لها استيراد المواد اللازمة لسد حاجات الاقتصاد الوطني.

(2) الرخصة الإجمالية للاستيراد الخاصة بالتسيير الداخلي للمؤسسة، تمنح للمؤسسات الوطنية المنتجة للسلع و الخدمات بحيث تسمح لها بتمويل نفسها بالمواد الغير متوفرة في السوق الوطنية و كذلك في الخارج،

<sup>7</sup> Hocine BENISSAD, Algérie : de la planification socialiste à l'économie de marché, ENAG Edition, Alger, 2004, p91.

<sup>8</sup> الجريدة الرسمية رقم 74-14 المؤرخ في 30 جانفي 1974 و المتعلق المتعلق بالرخص الإجمالية للاستيراد  
<sup>9</sup> زايد مراد، دور الجمارك في اقتصاد السوق، دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية، جامعة يوسف بن خدة، 2005-2006، صص 180-181.

(3) الرخصة الإجمالية للاستيراد " بالنسبة للأهداف المخططة " تتمثل في رخصة

استيراد السلع و الخدمات للمؤسسات الاشتراكية في إطار تحقيق برامج

الاستثمارات المخططة،

(4) الرخصة الإجمالية للاستيراد " بدون تسديد " تمنح لكل مؤسسة أجنبية تشغل في

الحيز الوطني في إطار تعاون ثنائي ، يسمح لها باستيراد السلع الاستهلاكية

و الاستثمارية الضرورية لانجاز مشاريعها .

لقد تم إصدار قانون 78/02 في 11 فيفري 1978 المتعلق بالتطبيق الإلزامي لاحتكار

الدولة للتجارة الخارجية خلال الفترة الممتدة ما بين سنة 1978 و سنة 1988 ، و الذي يؤكد

على أن كل المبادلات التجارية، سواء كانت شراء أو بيع السلع مع العالم الخارجي، تبقى

من اختصاص الدولة فقط،<sup>10</sup> و منه فإن هذا القانون جاء ليؤكد احتكار الدولة على إجمالي

عمليات التجارة الخارجية سواء للتصدير أو الاستيراد<sup>11</sup>، حيث جرى العمل بهذا القانون إلى

غاية سنة 1988 مع ظهور بعض التعديلات الخفيفة التي كانت تمليها قوانين المالية خلال

هذه الفترة.

فان الدولة أصبحت هي الطرف الوحيد الذي يقوم بتعويض الاحتكار للمؤسسات

الاشتراكية ذات الطابع الوطني، أما بالنسبة للمؤسسات المحلية من القطاع الخاص، يمكنها

أن تمول نفسها بنظام حصص الاستيراد شريطة أن تكون السلع المستوردة لا تشمل بعد

مجموعة السلع التي يتضمنها الاحتكار ، و أن تكون هذه السلع موجهة مباشرة

للاحتياجات الخاصة بالإنتاج لهذه المؤسسات ، غير أن حصص الاستيراد تعتبر مؤقتة في

<sup>10</sup> بن بريكة زهرة ، دراسة قياسية لتأثير سعر الصرف على التضخم في الجزائر خلال الفترة 1990-2011 ، أبحاث اقتصادية و إدارية ، جامعة بسكرة ، العدد 13 ، جوان

2013، ص214

<sup>11</sup> قانون رقم 78-02 مؤرخ في 11-02-1978 يتعلق باحتكار الدولة للتجارة الخارجية، جريدة رسمية عدد 07 لسنة 1978

انتظار توسيع عملية الاحتكار على مجموع السلع المستوردة و بذلك فان القطاع الخاص هو مجبر بالمرور عبر مؤسسات القطاع العام لتزويده باحتياجاته من المنتجات المستوردة .

بصفة عامة جاء هذا القانون ليكسر الطابع الإلزامي لتأميم المبادلات الخارجية و ليكسر نظام الترخيص الإجمالي للاستيراد كأداة لتسيير احتكار الدولة للواردات.

و في نفس الفترة ، تم سن تعليمة رئاسية بتاريخ 17 جوان 1978 تبين التعاملات التجارية للمؤسسات الوطنية مع الخارج و تقتضي ما يلي :<sup>12</sup>

(1) الأخذ بعين الاعتبار القدرة الإنتاجية الوطنية لتلبية الاحتياجات المحلية قبل اللجوء للاستيراد ،

(2) أولوية الاستيراد من الخارج يتم وفق شروط متساوية مع الدول المبرم معها عقود تجارية .

إلا أنه مع بداية الثمانينات، بدأ قانون الاحتكار يعرف بعض التسهيلات ، حيث تم إصدار المرسوم رقم 84-390 المؤرخ في 22 ديسمبر 1984 و الذي يسمح للمؤسسات الاشتراكية ذات الطابع الوطني التعامل مع الشركاء الأجانب ، و يوضح هذا الأخير توزيع السلع المستوردة حيث أصبح يميز بين قائمتين:<sup>13</sup>

(1) القائمة " أ " للسلع التي تكون إجمالاً للمؤسسات الاحتكارية إلا في حالة ترخيص من طرف الدولة،

(2) القائمة " ب " تضم السلع التي لها قابلية الاستيراد من أي هيئات وطنية أي لباقي المؤسسات الأخرى الغير حائزة على الاحتكار .

<sup>12</sup> Hocine BENISSAD, Algérie : de la planification socialiste à l'économie de marché, op.cit. ,p93

<sup>13</sup> Hocine BENISSAD, La réforme économique en Algérie (ou l'indicible ajustement structurel),OPU , Alger ,1993,p82.

و بالنسبة للقطاع الخاص فبإمكانه الحصول على رخص للاستيراد لاحتياجات استثماراته.

إضافة إلى ذلك ، فان تدهور أسعار النفط في الأسواق العالمية سنة 1986 ( أصبح سعر البرميل يقدر ب 14 دولار سنة 1986 مقابل 28 إلى 30 دولار سنة 1985)<sup>14</sup>، و ما يترتب عليه من انخفاض في إيرادات الصادرات من المحروقات ، أدى إلى إعادة النظر في تنظيم احتكار الدولة للتجارة الخارجية في إطار سياسة جديدة للتنمية الاقتصادية ، و بذلك تم إصدار القانون رقم 88 - 29 المؤرخ في 19 / 07 / 1988 والمتعلق باحتكار الدولة للتجارة الخارجية، والذي ألغى القانون رقم 78 - 02 ، و يتعلق هذا التنظيم الجديد بمنح حقوق الامتياز ( Les concessions ) ، في مجال الاستيراد والتصدير<sup>15</sup> ، فأصبحت الدولة تمارس احتكارها للتجارة الخارجية، عن طريق منح امتياز للمؤسسات العمومية أو إلى الهيئات العمومية أو إلى مجموعات المصالح المشتركة ( Groupements d'intérêts communs ) وهو امتياز يتم التراضي عنه من خلال دفتر الشروط الذي يحدد حقوق وواجبات صاحب الامتياز ( Le concessionnaire )<sup>16</sup> .

كما أن هذا التنظيم 'ركز على آليات جديدة لتنظيم التجارة الخارجية تتلخص في امتياز الاحتكار لدفتر الأعباء ( Cahiers de charges )، ميزانية العملة الصعبة بدلا من الرخصة الإجمالية للاستيراد'<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> Mohamed Benlahcen Tlemçani, Endettement et restructurations économiques et financières au Maghreb, Revue française d'économie, Volume 6, Numéro 3, 1991, p134.

<sup>15</sup> القانون رقم 88 - 29 المؤرخ في 19 / 07 / 1988 والمتعلق بممارسة احتكار الدولة للتجارة الخارجية

<sup>16</sup> Hocine BENISSAD, op cit , p82.

<sup>17</sup> Sebti fouzi, Sur l'origine des réformes économiques en Algérie et en Europe de l'Est (une étude comparative), revue de l'Université de Constantine, N°11, 1998, p12.

بعد صدور المرسوم التنفيذي 201/88 الصادر في 18 أكتوبر 1988 ألغى نهائياً احتكار الدولة لعمليات التجارة الخارجية<sup>18</sup> ، حيث تم وضع مجموعة من القوانين التي تعمل على دفع تحرير التجارة الخارجية ، وبتطبيق هذا البرنامج ألغيت قيود الاستيراد المركزية ليحل محلها نظام أكثر مرونة يتمثل في قانون المالية 1990 و الذي يعتبر أول خطوة في اتجاه إلغاء إجراءات النظام القديم الذي كان يتمثل في البرنامج الشامل للاستيراد ، ميزانية العملة الصعبة و عوضت هذه الإجراءات بمخطط تمويلي خارجي تحت إشراف البنوك مباشرة، طبقاً لمبدأ أن التجارة الخارجية تعتبر عملية من اختصاص البنوك و المتعاملين الاقتصاديين.

لقد أكد قانون المالية التكميلي لسنة 1990 على فتح المجال لتأسيس نظام الوكلاء المعتمدين و تجار الجملة<sup>19</sup> ، و في هذا الإطار تم إصدار القانون رقم 16/90 المؤرخ في 20 أوت 1990 و المنشور 63/90 الذي يحدد شروط إقامة الوكلاء المعتمدين و تجار الجملة<sup>20</sup> ، و صدرت بعده التعليمات 04-90 لبنك الجزائر في 08 سبتمبر 1990 ، تلك التي تنظم كفاءات الحصول على الاعتماد.

بعد ذلك جاء المرسوم 37/91 المؤرخ في 13 فيفري 1991 و المتعلق بشروط التدخل في عمليات التجارة الخارجية<sup>21</sup> الذي ألغى احتكار الدولة في هذا الميدان ، حيث تزامن صدور هذا الأخير ، بالتعليمات رقم 03-91 المؤرخة في 21 أبريل 1991 ، المتعلقة بشروط القيام بعمليات استيراد السلع في الجزائر و تمويلها ، لتؤكد أنه يمكن لأي شخص طبيعي أو معنوي ، مسجل قانوناً في السجل التجاري ، أن يقوم باستيراد أية سلع ، شريطة أن

<sup>18</sup> المرسوم التنفيذي 201/88 المؤرخ في 18 أكتوبر 1988 ، المتضمن إلغاء الأحكام التنظيمية التي تخول للمؤسسات الاشتراكية صالح مفتاح ، تطور الاقتصاد الجزائري و سماته منذ الاستقلال إلى إصلاحات التحول إلى اقتصاد السوق، مداخلة بجامعة بسكرة

2003، ص5

<sup>20</sup> قوانين الإصلاحات الاقتصادية، 1988-1991، المؤسسة الوطنية للنشر والإشهار، الجزائر، 1991، ص414.

<sup>21</sup> الجريدة الرسمية رقم 12 لسنة المرسوم التنفيذي رقم 37/ 91 المؤرخ في 13 فيفري 1991 ، ص418

لا تكون ممنوعة أو مقيدة ، بمجرد أن يكون له محل مصرفي<sup>22</sup> . و إجمالاً فان هذه التنظيمات تنص على:<sup>23</sup>

(1) إلغاء إمكانية البيع بالعملة الصعبة من طرف الوكلاء و تجار العملة المعتمدين،

(2) خضوع الوكلاء و تجار العملة لإجبارية توطين الواردات لدى البنك المعتمد.

حيث يتضح لنا ، أن النظام البنكي كان المنظم الوحيد للتجارة الخارجية و أن اهتمام السلطات كان منحصراً في تحديد عمليات الاستيراد . إلا أن هذا التنظيم أدى إلى استيراد العديد من السلع دون ضوابط بهدف الريح ، و إلى إغراق السوق الجزائرية بالمواد الاستهلاكية المستوردة ، الأمر الذي أدى إلى تناقص مصادر الدولة من العملة الصعبة .

كل هذه الاختلالات المالية أدت بالسلطات إلى تشديد القيود على الصرف الأجنبي و توسيع نطاق حظر الواردات ، هذا ما استلزم إصدار التعليمات : 625 الصادرة في 18 أوت 1992 ، بهدف حماية المنتج الوطني<sup>24</sup> ، و بعدها التعليمات 58 في أكتوبر 1992 ، لتوجيهه و تأطير عمليات التجارة الخارجية حسب الإمكانيات الوطنية من العملة الصعبة أي من خلال إدارة وسائل الدفع الخارجي و تقليص الواردات. لذا تأسست اللجنة ( AD -HOC ) المكلفة بمتابعة عمليات التجارة الخارجية . إن هذه التعليمات جاءت لتبين أن التمويل هو من صلاحيات الدولة بدلاً من البنك. قامت السلطات ابتداء من سنة 1992 في تطبيق قواعد صارمة على التمويل بحيث تخضع المعاملات التي قيمتها أكثر من 100 ألف دولار أمريكي لموافقة اللجنة الخاصة وتمول من احتياطات النقد الأجنبي الرسمية .<sup>25</sup>

<sup>22</sup> Maamar BOUDERSA, La ruine de l'économie Algérienne sous CHADLI , RAHMA Edition, Alger 1993 ,p82

<sup>23</sup> Ali TOUBACHE, Libéralisation des relations économiques avec l'étranger, Revue Algérienne d'économie et de gestion, Mai 1997, Université d'Oran, p102.

<sup>24</sup> Youcef DEBOUB, le nouveau mécanisme économique en Algérie, OPU, Alger, 2000, p66.

<sup>25</sup> در اوسسي مسعود ، السياسة المالية ودورها في تحقيق التوازن الاقتصادي حالة الجزائر: 1990- 2004 ، دكتوراه دولة، جامعة الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، 2005-2006، ص439

كما تم إعادة النظر في مجموعة من القوائم المتعلقة بالمواد المرخص استيرادها، حيث

وضعت ثلاث قوائم:<sup>26</sup>

أولاً ( المواد الإستراتيجية:

تشمل كل ما يتعلق بالمحروقات و المواد المستهلكة الأساسية و كذا عوامل الإنتاج، هذه القائمة تستفيد من الحصول على العملة الصعبة بالدرجة الأولى.

ثانياً ( المواد المتعلقة بالإنتاج و الاستثمار:

تستفيد من العملة الصعبة عن طريق قروض حكومية.

ثالثاً ( المواد الممنوعة من الاستيراد:

و تضم المواد التي لا يمكنها الاستفادة من العملة الصعبة لاقتنائها إلا باستعمال حساب خاص بالعملة الصعبة مثل الآلات الكهرومنزلية ، و هناك مواد أخرى لا يمكن استيرادها ولو باستعمال هذا الحساب.

في نطاق اتفاقية ستانديباي المتمثل في تهيئة الاقتصاد الوطني للانفتاح أكثر

على العالم الخارجي، من خلال تحرير الجزائر لتجارتها الخارجية ومن ثم فتح حدودها

في وجه السلع والخدمات الأجنبية ، جاءت التعليمات الحكومية رقم 94/13 المؤرخة في 12

أفريل 1994، المتعلقة بشروط تحرير التجارة الخارجية حيث تم فيها إلغاء التعليمات

625 الصادرة في 18 أوت 1992 و منه لجنة (AD-HOC) .

و تمثلت هذه التعليمات في حرية كل المتعاملين الاقتصاديين في حرية الاستيراد للسلع

بدون أي قيد كمي أو إداري، ماعدا بعض المواد التي يكون استيرادها ممنوعا، و خصص نظام

<sup>26</sup> Ali TOUBACHE, op cit.p103.

الحواجز التعريفية لبعض السلع الممنوعة من قبل حيث يهدف إلى تقليل استيراد السلع الثانوية أو لحماية سلع الإنتاج الوطني.

و في هذا الصدد وضعت التعلية 94/20 المؤرخة في 12 أفريل 1994 الصادرة عن بنك الجزائر التي بموجبها أعيد الاعتبار للبنك التجاري على انه المصدر الرئيسي لتمويل التجارة الخارجية، 'بحيث تبين حرية اللجوء للعملة الصعبة لكل متعامل اقتصادي مسجل بصفة منتظمة في السجل التجاري و متوفر على الشروط الملائمة أي له القدرة على التسديد'.<sup>27</sup>

نلاحظ من خلال ما سبق ، أن السياسة التجارية الجزائرية منذ الاستقلال و حتى 1994 ، كانت تحاول أن تحقق مجموعة من الأهداف تتلخص في ' حماية الإنتاج الوطني ، ضمان تمويل المؤسسات الإنتاجية الوطنية بكل ما يلزمها من سلع مستوردة ، و إلى تقوية الموقف التفاوضي للاستيراد و التصدير'.<sup>28</sup>

بعد هذه الفترة تسارعت وتيرة الإصلاحات بشكل واسع لاسيما بغرض انضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة، حيث تم إعادة تأهيل وسائل الدولة للتنظيم بواسطة إنشاء إطار تشريعي يكرس تحرير التجارة الخارجية و يحدد الاستثناءات الخاصة بها ، مع الأخذ بعين الاعتبار حماية الإنتاج الوطني و ترقية الصادرات و بذلك تم إصدار الأمر رقم 03-04 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بالقواعد العامة على عمليات استيراد و تصدير السلع.<sup>29</sup>

تتضمن المادة رقم 02 من هذا الأمر مبدأ تحرير استيراد و تصدير السلع، باستثناء عمليات استيراد و تصدير المنتجات التي تخل بالأمن و بالنظام العام و بالأخلاق. كما جاء

<sup>27</sup> Flore DUCHMANN, la politique de change en Algérie, Mission Économique, Algérie, 30 novembre 2006, p3.

<sup>28</sup> فلة عاشور، انعكاسات السياسة التجارية على تطور التجارة الخارجية في الجزائر منذ 1994، مجلة العلوم الانسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة ، العدد 24 ، مارس 2012 ص 487

<sup>29</sup> Guide : investir en Algérie, Editions KPMG, Algérie, 2007, p87.

في المادة رقم 04 و 05 إمكانية القيام بهذه العمليات لكل شخص طبيعي أو معنوي يمارس نشاط اقتصادي بانتظام بشرط أن يخضع لشروط مراقبة الصرف<sup>30</sup> ، و من أهم الإجراءات المتخذة بعد هذه الفترة :

- منع استيراد المنتجات الصيدلانية و المستلزمات الطبية الموجهة للطب البشري المصنعة في الجزائر ذلك وفقا لقرار مؤرخ في 30 ديسمبر 2008<sup>31</sup>

- مرسوم تنفيذي رقم 09-296 مؤرخ في 2 سبتمبر سنة 2009، الذي يحدد شروط ممارسة أنشطة استيراد المواد الأولية و المنتجات و البضائع الموجهة لإعادة البيع على حالتها من طرف الشركات التجارية التي يكون فيها الشركاء أو المساهمون أجانب حيث يجب أن يكون على الأقل 30% من رأسمال الشركة بحوزة أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية مقيمين أو من قبل أشخاص معنوية يكون مجموع أرصدهم بحوزة شركاء أو مساهمين مقيمين من جنسية جزائرية<sup>32</sup>.

- كما تم تعديل وإتمام القواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد و تصدير السلع للأمر رقم 04-03 المؤرخ في 19 جويلية 2003 بالقانون رقم 15-15 المؤرخ في 15 جويلية 2015<sup>33</sup> ، حيث تم تطبيق تدابير قيود كمية أو نوعية ، بالإضافة إلى تدابير مراقبة المنتجات عند استيرادها أو تصديرها ، كما جاء في المادة 06 مكرر أنه يمكن اتخاذ تدابير تهدف لوضع قيود لاسيما للأغراض الآتية:

- 'حماية الموارد الطبيعية القابلة للنفاذ موازاة مع تطبيق هذه القيود عند الإنتاج أو الاستهلاك ،

<sup>30</sup> الجريدة الرسمية العدد رقم 43، 20 جويلية 2003، ص34.

<sup>31</sup> الجريدة الرسمية العدد رقم 13، 25 فيفري 2009، ص29.

<sup>32</sup> الجريدة الرسمية العدد رقم 16، 51 سبتمبر 2009، ص44.

<sup>33</sup> الجريدة الرسمية العدد رقم 15، 41 جويلية 2015، ص11

- ضمان الكميات الأساسية من المواد الأولية المنتجة على مستوى السوق الوطني للصناعة الوطنية التحويلية،

- وضع التدابير الضرورية لاقتناء أو توزيع المنتجات حيز التنفيذ تحسبا لوقوع الندرة،

- الحفاظ على التوازن المالي الخارجي وتوازن السوق.<sup>34</sup>

جاء من خلال هذا القانون أن تكون رخص الاستيراد أو التصدير إما تلقائية أو غير تلقائية، تتمثل الأولى في الرخص التي تمنح في كل الحالات التي يقدم فيها طلب، والتي لا تدار بطريقة تفرض فيها قيود على الواردات أو الصادرات، و تمنح لمدة أقصاها عشرة أيام، أما الرخص الغير تلقائية الرخص هي التي لا ينطبق عليها التعريف المذكور أعلاه، حيث تمنح لمدة ثلاثين يوما قابلة للتمديد ثلاثين يوما اخر .

### 1-2 هيكل التعريف الجمركية:

يعتبر هيكل التعريف الجمركية احد أدوات السياسة التجارية التي يمكن التأثير بها لتحقيق أهداف التنمية الاقتصادية، و هي عبارة عن ضرائب تفرضها الدولة على السلع التي تجتاز حدودها السياسية سواء كانت مستوردة من العالم الخارجي أو مصدرة إليه، الهدف منها وضع نوع من الرقابة على الصادرات و الواردات، فهي تعتبر من وسائل السياسة التجارية المحفزة و هذا بتشجيع زيادة الصادرات أو تقليل الواردات و ذلك يرجع لحماية الاقتصاد من المنافسة الأجنبية و لتجنب الاختلالات الاقتصادية الداخلية .

بعد الاستقلال قامت الجزائر باستحداث معدلات جديدة تم تنويع تشكيلتها من أجل حماية الاقتصاد الوطني من المنافسة الخارجية و تشجيع الصناعة التحويلية<sup>35</sup>، بحيث قامت

<sup>34</sup> الجريدة الرسمية العدد رقم 15،41 جويلية 2015، مرجع سابق، ص12

<sup>35</sup> صالح تومي، عيسى شقيقب، مرجع سابق، ص32

بإنشاء أول تعريف جمركية في سنة 1963 بموجب الأمر رقم 63-414، والذي يعد البنية الأولى في بناء سياسة تجارية مستقلة للجزائر. واعتمد فيها على ترتيبين أساسيين:

أولاً ( على أساس طبيعة السلع واستخداماتها (حسب المنتج) حيث يميز بين ثلاثة أنواع من السلع:<sup>36</sup>

أ - سلع التجهيز و المواد الأولية ، تخضع التعريف الجمركية قدرها 10 % .

ب - سلع المنتجات و المواد الأولية المصنعة، تخضع لتعريف جمركية محصورة بين 5-20 %.

ج - المنتجات النهائية، تخضع لتعريف جمركية محصورة بين 15-20 %.

ونلاحظ من هذا التقسيم أنه يعطي نوعاً من التشجيع فيما يخص سلع التجهيز و المواد الأولية ، وذلك من أجل تدعيم القطاع الصناعي ، ويظهر هذا من خلال التعريف الجمركية المنخفضة لهذه المجموعة ، في حين ، تم فرض ضريبة جمركية بنسبة أعلى على السلع الاستهلاكية مما يدل على مدى اهتمام السلطات العمومية بحماية الإنتاج الوطني، والتقليل من حجم الاستهلاك قصد تحكّم الدولة في مجال الواردات بصورة مبكرة.<sup>37</sup>

ثانياً ( على أساس المنشأ و مصدر البضائع أي المصدر الجغرافي الذي وردت منه السلعة، فإن هذه التعريف تميز بين أربعة مناطق جغرافية متباينة حسب امتيازاتها :

أ - تعريف جمركية تخضع للسلع التي يكون مصدرها الحيز الجمركي لفرنسا، فلقد

منحت الجزائر معاملة تفضيلية للمنتجات المستوردة من فرنسا و هي مؤشر على درجة

ارتباط بين الاقتصاد الوطني و الاقتصاد الاستعماري.

<sup>36</sup> Nachida Bouzidi, le monopole de l'Etat sue le commerce extérieur : l'expérience Algérienne (1974-1984), OPU, 1988, p118.

<sup>37</sup> عبد الرشيد بن ديب، تنظيم وتطور التجارة الخارجية- حالة الجزائر، دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية ، جامعة الجزائر ، 2002-2003، ص233

- ب - تعريف جمركية موحدة لدول المجموعة الاقتصادية الأوربية باستثناء فرنسا .
- ج - تعريف الحق العام تطبق على الدول التي تمنح الجزائر شرط الدولة " أكثر رعاية"، و تطبق هذه التعريف على الدول التي ترتبط مع الجزائر باتفاقيات تجارية، يمكن توضيحها على شكل ثلاث محاور كما يبينها الجدول الآتي رقم 07:
- محور التعاون التجاري مع الدول العربية
  - محور التعاون التجاري مع الدول النامية
  - محور التعاون التجاري مع الدول الاشتراكية سابقا
- د - و أخيرا تعريف جمركية لباقي دول العالم، تسري على الدول التي لا تتوافر فيها شروط التعريف الخاصة أو المشتركة.

الجدول رقم 07: التبادل التجاري حسب ثلاثة المحاور

الدول العربية	الدول النامية	الدول الاشتراكية
أطراف الاتفاق	محل الاتفاق	المصادقة على الاتفاق
الجزائر - المغرب	تبادل تجاري	المرسوم رقم 294/63 المؤرخ في 1963/08/02
الجزائر - سوريا	تبادل تجاري	الأمر رقم 292/65 المؤرخ في 1965/ 11/25
الجزائر - موريتانيا	تبادل تجاري	الأمر رقم 272/ 66 المؤرخ في 1966/09 / 02
الجزائر - مصر	تبادل تجاري	الأمر رقم 75/ 67 المؤرخ في 1967/ 07/ 11
الجزائر - العراق	تبادل تجاري	الأمر رقم 247 / 67 المؤرخ في 1967/ 11/ 16
الجزائر - السودان	تبادل تجاري	الأمر رقم 248/ 67 المؤرخ في 1967/ 11/ 16
الجزائر - ليبيا	تبادل تجاري	الأمر رقم 25/ 69 المؤرخ في 1969/ 01/ 12
الجزائر - الكمرون	تبادل تجاري	الأمر رقم 64/ 67 المؤرخ في 1967/07 /14
الجزائر - النيجر	تبادل تجاري	الأمر رقم 121/ 65 المؤرخ في 1965/04/ 23
الجزائر - غينيا	تبادل تجاري	الأمر رقم 63/ 69 المؤرخ في 1969/ 07/ 27
الجزائر - بولونيا	تبادل تجاري	المرسوم رقم 71/63 المؤرخ في 1963/ 03/ 04
الجزائر - الاتحاد السوفيتي	تبادل تجاري	المرسوم رقم 453/63 المؤرخ في 1963/11/14
الجزائر - كوبا	تبادل تجاري	المرسوم رقم 461/63 المؤرخ في 1963/11/27

المرسوم رقم 64/... المؤرخ في 09/01/1964	تبادل تجاري	الجزائر - يوغسلافيا
المرسوم رقم 231/64 المؤرخ في 10 / 08 / 1964	تبادل تجاري	الجزائر - ألبانيا
المرسوم رقم 34/65 المؤرخ في 23 / 02 / 1965	تبادل تجاري	الجزائر - ألمانيا الشرقية
المرسوم رقم 120/65 المؤرخ في 23 / 04 / 1965	تبادل تجاري	الجزائر - تشيكوسلوفاكيا
المرسوم رقم 323/66 المؤرخ في 09 / 11 / 1966	تبادل تجاري	الجزائر - تشيكوسلوفاكيا

المصدر: عجة الجيلالي، التجربة الجزائرية- في تنظيم التجارة الخارجية من احتكار الدولة إلى احتكار

الخواص-، دار الخلدونية، الجزائر، 2007، ص 23

إلا أن هذا التمييز في فرض الرسوم الجمركية لسنة 1963، سرعان ما فقد دوره

و فعاليته الجمركية، و يرجع هذا أساسا إلى:

(أ) تشكيلاتها قليلة الانفتاح أي مجمل القطاعات التي توجد في التعريف لها معدلات

مقاربة فيما بينها رغم أهمية كل قطاع.<sup>38</sup>

(ب) الرسوم الجمركية المفروضة على السلع المستوردة كانت ضعيفة، مما جعل

أسعار هذه السلع متدنية للغاية، وبالتالي فهي منافسة بشكل كبير للسلع المحلية.

(ج) انعدام الخبرة والتجربة وانعدام الحركية الاقتصادية وقلة البرامج التنموية.<sup>39</sup>

(د) الحقوق الجمركية جد ضعيفة لتعويض الأسعار العالمية المنخفضة. ومن الجدول

الآتي نلاحظ أن نسبة الإيرادات الجمركية من مجموع إيرادات الميزانية ضعيفة

و ذلك لضعف مردوديتها.

<sup>38</sup> Hocine BENISSAD, op cit , 1991, p76.

<sup>39</sup> أحمد هني، اقتصاد الجزائر المستقلة ديوان المطبوعات الجامعية 1993، ص 28.

الجدول رقم 08: إيرادات التعريفية الجمركية من 1963 إلى 1966 (الوحدة: مليون دينار )

السنة	الضرائب و الرسوم الجمركية	مجموع إيرادات الميزانية	نسبة محاصيل الجمركية من مج إيرادات الميزانية
1963	113	2089	5.4 %
1964	219	2375	9.2 %
1965	207	2275	9.1 %
1966	230	3200	7.2 %

المصدر: زايد مراد، مرجع سابق، ص288.

صدر بعد ذلك نظام جديد للتعريفية الجمركية بموجب الأمر رقم 68-35 بتاريخ 02 فيفري 1968 المتضمن تعديل الضرائب الجمركية عند الاستيراد، و الذي يميز بين ثلاث مناطق جغرافية: تعريفية جمركية إمتيازية ، تخص سلع المجموعة الاقتصادية الأوربية . بما فيها فرنسا و تعريفية الحق العام خاصة بالدول التي تمنح الجزائر شرط الدولة الأولى بالرعاية و وأخيرا تعريفية عامة تضم باقي دول العالم.

و لقد سعى هذا النظام الجديد إلى التقليل و انتقاء الواردات من خلال البحث على تنويع المناطق الجغرافية حيث تم وضع تصنيف للسلع الاستهلاكية النهائية التي تميز بين السلع الضرورية ، السلع الثانوية و السلع الكمالية ، كما سعى إلى إحلال بعض الواردات حيث تمتاز السلع الغير القابلة للتحويل بتعريفية جمركية ضعيفة مقارنة مع السلع القابلة للتحويل.

جدول رقم 09: كيفية توزيع الرسوم الجمركية حسب التصنيف المنشأ بموجب رقم 35/68 المؤرخ

في 1968/02/02

منتجات غير محولة	منتجات محولة	طبيعة المنتج
من 20% الى 40%	من 30% الى 50%	سلع ذات الاستهلاك الواسع
من 20% الى 30%	من 100% الى 150%	سلع كمالية
20%	30%	تجهيزات

المصدر: عجة الجيلالي، نفس المرجع، ص 27

و يلاحظ من هذا التوزيع ، انه يعطي نوعا من التشجيع فيما يخص استيراد المنتجات الموجهة للتجهيز بأنه يفرض عليها ضرائب جمركية منخفضة لهدف حماية المنتج المحلي من المنافسة الأجنبية و في الدرجة الثانية سلع ذات الاستهلاك الواسع ( الأساسية ) ، أما السلع الكمالية فتصل نسبة الحقوق المفروضة على استيرادها إلى 150% من سعرها الحقيقي ، و الغرض من رفع هذه الرسوم هو تحقيق حماية للقدرة الشرائية لمحدودي الدخل ، بحيث تؤمن لهم الاحتياجات الضرورية بأسعار منخفضة مقارنة مع سلع الاستهلاك الواسع ، و كي تستفيد الدولة من مدا خيل إضافية .

استمر العمل بهذا النظام حتى قانون المالية لسنة 1973 الذي قسم فيه التعريفة

الجمركية إلى قسمين بموجب الأمر رقم 72- 68 المؤرخ في 29 ديسمبر 1972:

- تعريف القانون العام: التي تمنح للدولة معاملة الدولة الأكثر رعاية.<sup>40</sup>
- تعريف خاصة: تمنح لقاء امتيازات متبادلة تنشأ عن المبادلات التجارية مع بلد أو مجموعة من البلدان خاصة دول المغرب العربي.

<sup>40</sup> Hocine BENISSAD, op.cit,p88

ما يمكن تسجيله في هذه التعريف، أنها أصبحت تحتوى على ستة نسب و هي

كالتالي:<sup>41</sup>

(1) معدل منخفض جدا (3%) بالنسبة للسلع والمنتجات الأساسية كسلع التجهيزات مثلا،  
 (2) معدل منخفض (10%) بالنسبة للسلع الوسيطة والمواد الأولية التي تدخل في عملية الإنتاج،

(3) معدل عادي يفرض على السلع بمقدار (25%)،

(4) معدل مرتفع (40%)،

(5) معدل مرتفع خاص (70%)،

(6) و أخيرا معدل مرتفع عالي (100%) بحيث تفرض هذه المعدلات على السلع الكمالية وكذلك على المنتجات التي يمكن إنتاجها محليا.

إلا أن هذه التعريف (1973) شهدت عدة تعديلات و ذلك بعد الأزمة البترولية لسنة 1986 حيث عرفت أسعار المحروقات في تلك الفترة أدنى مستوياتها ، هذا ما أدى إلى تراجع في الإيرادات الجبائية البترولية ، مما استدعى إلى القيام بإصلاحات تسعى إلى تحقيق الزيادة في إيرادات الدولة ، و كان ذلك بموجب القانون رقم 86-06 المؤرخ في 25 جوان 1986 ، بحيث أصبحت التعريف لهذه السنة تحتوي على 19نسبة بعد ما كانت 6 نسب في 1973<sup>42</sup> و هي كالتالي:  
 (%5،%3،%10،%15،%20،%25،%30،%35،%40،%45،%50،%55،%60،%70،%80،%90،%100،%110 و أخيرا 120 %)<sup>43</sup>.

<sup>41</sup> شامي رشيدة، المنظمة العالمية للتجارة والآثار المرتبطة على الدول النامية حالة الجزائر، دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2006-2007، ص211.

<sup>42</sup> الجريدة الرسمية العدد رقم 26، 25 جوان 1986، ص1074

<sup>43</sup> زايد مراد، مرجع سابق، ص292

و لقد شهدت سنة 1992 عدة تغييرات في التعريفات الجمركية تتماشى وفق متطلبات اقتصاد السوق و ذلك من حيث عددها و نسبها ، إذ انتقلت معدلاتها من 19 التي كانت عليه سنة 1986، إلى 7 و من 120% إلى 60% من حيث النسبة القصوى، ثم تسارعت وتيرة التخفيضات كما هو مبين في الجدول التالي لتصل إلى 50% سنة 1996 ثم إلى 45% سنة 1997 مع استمرار التعديل على مراحل يتناسب مع التعريفات الجمركية للدولة الشريكة<sup>44</sup> ، ثم انخفضت إلى 40% سنة 2001 ، و انشأ في نفس السنة الحق الإضافي المؤقت للواردات بمعدل 60% (D A P) وينخفض كل سنة في حدود 12% إلى غاية 2006<sup>45</sup> ، و جاء من فكرة إنشائه هو ' إعادة التوازن للمالية العامة بعد التخفيضات التي لحقت التعريفات الجمركية ، و في سنة 2002 خضعت التعريفات الجمركية لعدة إصلاحات ، بحيث أصبح نظامها يتكون من ثلاث نسب تم تحديدها حسب درجة التصنيع و هي كالتالي: 5% للمواد الأولية و مواد التجهيز، 15% للمنتجات النصف المصنعة و 30% للسلع الاستهلاكية'.<sup>46</sup>

الجدول رقم 10 : تطور التعريفات الجمركية في الجزائر من 1992-2002

السنة	نسب الضريبة الجمركية المطبقة						المعدل
1992	3%	7%	15%	25%	40%	60%	06
1996	3%	7%	15%	25%	40%	50%	06
1997	—	5%	15%	25%	45%	—	04
1998	3%	—	15%	25%	45%	—	04

<sup>44</sup> دراوسي مسعود، مرجع سابق، ص389

<sup>45</sup> Fodil HASSAM, Les chemins d'une croissance retrouvée 1986-2004, Editions L'Economiste d' Algérie, Algérie, 2005, p110.

<sup>46</sup> Guide : investir en Algérie, op cit, p225.

04	-	%45	%25	%15	%5	-	1999
04	-	%40	%25	%15	%5	-	2001
03	-	-	%30	%15	%5	-	2002

المصدر: زايد مراد، مرجع سابق، ص313

إلا أن هذا النظام عرف عدة انتقادات لدى المتعاملين الاقتصاديين ، ذلك لعدم منحه امتيازات للمنتج الوطني ، هذا ما استلزم إصدار الأمر المؤرخ في 25 فيفري 2002 لتعديل ما جاء به سابقا ، حيث تضمن تخفيض في المعدلات ل 264 بندا منها :<sup>47</sup>

- تخفيض 256 بندا تعريفيا من 15% إلى 5% بالنسبة للمنتجات النصف المصنعة المستوردة و الموجهة لفروع الصناعات المحلية، و النشاطات الصناعية التركيبية.
- تخفيض 5 بنود تعريفية من 30% إلى 5% بالنسبة للمواد الدهنية للحليب ، و الزيوت الهيدروجينية ، اللقاحات البيطرية و الصنابير الصناعية .
- تخفيض 3 بنود تعريفية من 30% إلى 15% بالإضافة إلى إلغاء 14 بندا تعريفيا، و خلق 31 بندا تعريفيا جديد.

كما تم إصدار قرار جديد في 17 ماي 2016 ، يتضمن هيكلة جديدة للتعريفية الجمركية بعشرة أرقام ، يهدف هذا التعديل إلى احتواء المنتجات بصفة مفصلة في بنود تعريفية فرعية بعشرة أرقام طبقا لنظام المنسق لتعيين و ترميز البضائع ، يكون ذلك من أجل التكفل بالتعريفية الجمركية ، بإدخال توصيات المنظمة العالمية للجمارك فيما يخص النظام المنسق ، و بالتكفل بالتدابير المتعلقة بتأطير أحسن للتجارة الخارجية ، و السياسة التجارية و حماية

<sup>47</sup> مزارق عثمان، اثر الحواجز غير التعريفية على تحرير التجارة الخارجية حالة الجزائر ، ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة وهران، 2011-2012، ص129.

المنتوج المحلي ، و إلى تسهيل جمع المعلومات الإحصائية . هذه الإجراءات ستسمح بضمان وضوح أكثر في إطار المفاوضات للانضمام للمنظمة العالمية للتجارة.

كما جاء في المادة رقم 03 من هذا القرار عناصر التعريف الجمركية<sup>48</sup> و المتكونة من :

- المدونة الملحقة بالاتفاقية الدولية حول نظام المنسق لتعيين و ترميز البضائع ،
- البنود الفرعية الوطنية ،
- الوحدات الكمية المعيارية ،
- معدلات الحقوق الجمركية الخاصة بالقانون العام .

### 1-3 سياسة سعر الصرف في الجزائر:

لم تشغل سياسة الصرف في الجزائر اهتماما مطلقا إلا مع بداية التسعينيات، بداية الانتقال من اقتصاد موجه إلى اقتصاد السوق، حيث كانت تهدف إلى إعطاء القيمة الحقيقية الداخلية والخارجية للدينار الجزائري حتى يتمكن من مواكبة التطورات التي تشهدها المبادلات التجارية، حيث كان يحدد سعر الصرف و يثبت حتى يلاءم إستراتيجية التنمية.

- من 1962 إلى 1970:

مباشرة بعد الاستقلال، كانت الجزائر تابعة لمنطقة الفرنك الفرنسي، حيث كانت تتم عمليات انتقال رؤوس الأموال بحرية تامة، و أين كانت تتم أغلبية المبادلات الخارجية داخل هذه المنطقة ، فتميزت العملة آنذاك بقابليتها للتحويل إلى غاية أكتوبر 1963 ، بموجب القانون رقم 63-144 المؤرخ في 13/10/1963 الصادر عن البنك المركزي الجزائري ، والأمر رقم 63-111 المؤرخ في أكتوبر 1963 لوزارة المالية و المتعلق بمراقبة التدفقات المالية والنقدية. أصبحت كل العمليات التجارية مع العالم الخارجي تخضع لترخيص من البنك

<sup>48</sup> مقرر رقم 88 لوزارة المالية ( لمديرية الجمارك) في 17 ماي 2016، المتعلق بهيكل جديدة للتعريف الجمركية

المركزي بتطبيق نظام الرقابة على الصرف الذي يعبر عن " تأمين استخدام الموارد من العملات الأجنبية المتوفرة والمرتبقة طبقا للمصالح الوطنية، والسهر على عمليات التنازل والحياسة على بعض عناصر الأملاك الوطنية من قبل الأشخاص المقيمين بالخارج...<sup>49</sup> لقد كان هذا راجعا لهشاشة الاقتصاد الوطني آنذاك، الذي ساعد على منع خروج رؤوس الأموال إلى الخارج. و تبعت هذه الإجراءات إجراءات أخرى خصت الرقابة على التجارة الخارجية من خلال مراقبة كل عمليات الاستيراد والتصدير، كما تم إنشاء بالتوازي الديوان الوطني للتجارة.

لقد تولد عن ذلك إنشاء عملة رسمية للبلاد في 10 أبريل 1964 تسمى الدينار بمقتضى قانون 111/64 حيث حددت قيمة الدينار بـ 180 mg من الذهب الخالص<sup>50</sup> فحل الدينار الجزائري (DA) محل الفرنك الجديد (NF) (بتعادل يقدر بـ 1 دج = 1 فرنك فرنسي<sup>51</sup>، و 'بقي سعر صرف الدينار ثابتا مقابل الفرنك الفرنسي حتى سنة 1969 ( تاريخ تخفيض قيمة الفرنك الفرنسي مقابل الدولار الأمريكي بنسبة 11.10% )<sup>52</sup>، حيث استمر ارتباط الدينار بالفرنك الفرنسي، بالرغم من عدم تخفيض الدينار لانخفاض الفرنك الفرنسي.

– من 1970 إلى 1987:

بعد انهيار نظام بروترون وودز و تعميم تعويم العملات، لجأت السلطات النقدية الجزائرية ابتداء من جانفي 1974 إلى استعمال نظام الصرف المعموم، بحيث يربط الدينار

<sup>49</sup> حميدات محمود، مدخل للتحليل النقدي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص 171

<sup>50</sup> Youcef DEBBOUB, op cit, p67

<sup>51</sup> Boucheta Yahia, Etude des facteurs déterminant du taux de change du Dinar Algérien, Thèse pour l'obtention de doctorat Es-sciences en Sciences Economiques Option: Finance, Université Abou-Bakr Bakr Belkaraid, Tlemcen, 2013-2014, p74

<sup>52</sup> بن قنور علي، دراسة أثر تغيرات سعر الصرف على نموذج التوازن الاقتصادي الكلي حالة الجزائر، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، المركز الجامعي د. مولاي الطاهر سعيدة، 2004 – 2005، ص 148

بسلة مكونة من 14 عملة\*، و هذا لحمايته من الآثار السلبية الناتجة عن ارتباطه بعملة واحدة. لقد منح للدولار الأمريكي أكبر معدل ترجيح باعتباره عملة بامتياز للمعاملات التجارية، أما باقي العملات فمنح لها ترجيحاً محدداً على أساس أهميتها في التسديدات الخارجية المبينة في ميزان المدفوعات.

ويقوم البنك المركزي بحساب سعر صرف الدينار بالنسبة الى العملات المسعرة بإتباع

الخطوات التالية: <sup>53</sup>

1- حساب التغيرات النسبية للعملات المكونة لسلة الدينار الجزائري بالنسبة للدولار

الأمريكي،

2- حساب المتوسط المرجح للتغيرات النسبية للعملات التي تتكون منها سلة الدينار الجزائري

الجزائري بالنسبة للدولار الأمريكي،

3- حساب سعر الصرف اليومي للدولار الأمريكي بالنسبة للدينار الجزائري ،

4- و بعد اعتماد هذه الخطوات يتم حساب أسعار صرف الدينار الجزائري بالنسبة للعملات

الأخرى المسعرة من طرف البنك المركزي.

لقد تميزت هذه المرحلة بظهور نظام جديد لتسيير الاقتصاد الوطني المبني على

التخطيط و التسيير الاشتراكي للمؤسسات (G.S.E)، إلى جانب ظهور القانون العام للعامل

(S.G.T) و أصبح حينها كل شيء محتكراً من قبل الدولة التي مارست قيوداً على التجارة

الخارجية خاصة فيما يخص الاستيراد.

أدت هذه الإجراءات إلى ظهور سوق موازي للصرف و هذا ابتداءً من سنة

1974 نتيجة للطلب المتزايد على العملة الصعبة كما يبينه الجدول التالي :

\* الدولار الأمريكي، الشلنغ النمساوي، الفرنك الفرنسي، الفرنك السويسري، الفرنك البلجيكي، الجنيه الإسترليني، البيستا الإسبانية، الليرة الإيطالية، الدولار الكندي، الكورون الدانمركي، الكورون السويدي، المارك الألماني، الكورون النرويجي، الفلورين الهولندي.  
<sup>53</sup> لحول موسى بخاري، سياسة الصرف الأجنبي وعلاقتها بالسياسة النقدية، مكتبة حسن العصرية، لبنان، 2010، ص5

الجدول رقم(11): سعر الصرف الرسمي و الموازي في الجزائر من 1970 إلى 1987 (الوحدة الفرنك الفرنسي)

السنة	1970	1974	1977	1980	1985	1986	1987
السوق الرسمي	1.0	1.0	1.3	0.62	0.61	0.71	0.80
السوق الموازي	1.0	1.4	1.5	2.0	3.0	4.0	4.0

**Source:** M kenniche, les politiques de change en Algérie, Revue Algérienne d'économie et de gestion, Mai 1997, Université d'Oran, p55.

أخيرا نشير إلى أنه بالرغم من الاختلال الذي عرفه ميزان المدفوعات الجزائري خلال الفترة ما بين 1971-1980 إلا أنه لم تلجأ المؤسسات النقدية المحلية إلى تعديل في سعر الصرف الرسمي الذي يسمح بإعادة التوازن الكلي حيث أصبح الدولار يساوي 3.84 دج في 1980 بعد أن كان 4.95 دج في 1970.

- من 1988 إلى 1994:

لقد أدى التدهور في أسعار البترول في سنة 1986، وكذا تراكم و تضخم الديون الخارجية إلى دخول الاقتصادي الجزائري في أزمة حادة تميّزت بعجز في ميزانية الدولة و خاصة في ميزان المدفوعات<sup>54</sup>، حيث شهدت الجزائر في نهاية 1988 توجهها جديدا في نظامها الاقتصادي من خلال البدء في إجراء إصلاحات اقتصادية تهدف إلى الانتقال من الاقتصاد الموجه إلى اقتصاد توجهه آليات السوق الحر.

تميزت هذه الفترة 'بالغاء احتكار الدولة على التجارة الخارجية، ومنح الشركات و الأفراد حق الحيازة للحسابات بالعملات الأجنبية، و تحويل جزئي للدينار ابتداء من أكتوبر 1991 (بنسبة 22 % مقابل الدولار الأمريكي بموجب الاتفاق المبرم مع الصندوق النقد

<sup>54</sup> Benziane Radia, Les modèles monétaires peuvent ils expliquer le comportement du taux de change en Algérie ? , El-Bahith Review, Université de ouargla , n°15, 2015, p150.

(الدولي)<sup>55</sup> و هذا بعد إدراج قسيمة القرض المستندي القابل للتحويل خلال مدة 3 سنوات على أن يتبع بالتحويل الكلي للدينار في سنة 1993.

أما بالنسبة للسوق الموازي في هذه المرحلة، فقد تميز بتسجيل تغيرات كبيرة خاصة ما

بين 1986 و 1992 كما يبينه الجدول الآتي، و يمكن تفسير سبب هذا الارتفاع إلى:<sup>56</sup>

(1) الأزمة البترولية في سنة 1986 التي خفضت مستوى الإيرادات من الصادرات إلى

56.5% ما بين 1985 و 1986.

(2) تحرير الواردات ( المواد الاستهلاكية كالسيارات، الأجهزة المنزلية...) في سنة

1992.

(3) إلى التضخم كما يوضحه الجدول أدناه.

الجدول رقم (12): تطور سعر الصرف الرسمي و الموازي في الجزائر من 1986 إلى 1993 (الوحدة

الفرنك الفرنسي)

السنة	1986	1988	1989	1990	1991	1992	1993
السعر الرسمي	0.71	1.2	1.5	1.8	3.75	4.36	4.20
السعر الموازي	4.0	5.0	6.0	6.8	7.0	9.5	10.0
قيمة الانحراف	4.29	3.8	4.5	5	3.25	5.14	5.8
معدل التضخم (%)	12.4	5.9	9.3	16.7	20	31	31

Source: M kenniche , op cit , p 61.

<sup>55</sup> بغداد زيان، تغيرات سعر صرف اليورو و الدولار و اثرها على المبادلات التجارية الخارجية الجزائرية، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة وهران، 2012-2013، ص107

<sup>56</sup> M kenniche, op cit , p62.

- من 1994 إلى 2013:

قامت الجزائر في أبريل 1994 ، بإبرام أول عقد حول إعادة دفع الديون الخارجية و من بين شروط هذا العقد هو أن يكون سوق الصرف مفتوحا لكل المتعاملين الاقتصاديين في مجال التجارة الخارجية ، حيث أصبح سعر الصرف مرنا ابتداء من أكتوبر 1994 من خلال عقد جلسات يومية تخص التثبيت لتحديد السعر تحت إدارة بنك الجزائر ، بواسطة لجنة مشتركة من البنك المركزي و البنوك التجارية ، حيث تسمح هذه الجلسات بتحديد سعر صرف الدينار بالمناقصة ، بالإضافة إلى تعزيز قابلية تحويل الدينار في إطار سعره الرسمي ، و خفض الدينار على مستوى السوق الموازية<sup>57</sup> ، مما أدى إلى ظهور سوق الصرف ما بين البنوك الذي تم إنشائه في جانفي 1996 ، و كان يتم تحديد سعر الصرف لجميع المعاملات اليومية بناء على عروض مقدمة من البنوك التجارية في بداية كل جلسة، في ضوء توفر العملة الأجنبية، و واصل الدينار انخفاضه حتى بلغ سنة 2004، 13.25 دج/1دولار.

بينما عرف سعر الصرف الموازي انخفاضا تدريجيا ابتداء من 1994 ( سنة تخفيض العملة بـ 40% )<sup>58</sup> ، و لا يرجع هذا التراجع إلى تخفيض العملة فحسب ، بل و إلى إتباع البنوك التجارية سياسة تسمح للمتعاملين الاقتصاديين الحصول على العملة الصعبة باللجوء إلى ما يسمى بالقروض المستندية لتمويل التجارة الخارجية، الشيء الذي قلل من الطلب على العملة الصعبة، زيادة على هذا، فإن ظهور بعض السلع التي كانت مفقودة في السوق الوطنية قلل أيضا من الطلب على العملة الصعبة.<sup>59</sup>

<sup>57</sup> بلعزوز بن علي، محاضرات في النظريات والسياسات النقدية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2004 ، ص218  
<sup>58</sup> محمد راتول، الدينار الجزائري بين نظرية أسلوب المرونات و إعادة التقويم ، مجلة شمال إفريقيا ، جامعة الشلف ، العدد 04، جوان 2006 ، ص246.  
<sup>59</sup> بن بوزيان محمد، زياني الطاهر، الأورو وسياسة سعر الصرف في الجزائر، دراسة مقارنة مع المغرب وتونس، مداخلة الملتقى الوطني الأول حول الاقتصاد الجزائري في الألفية الثالثة، جامعة البليدة، 21-22 أبريل 2002، ص11.

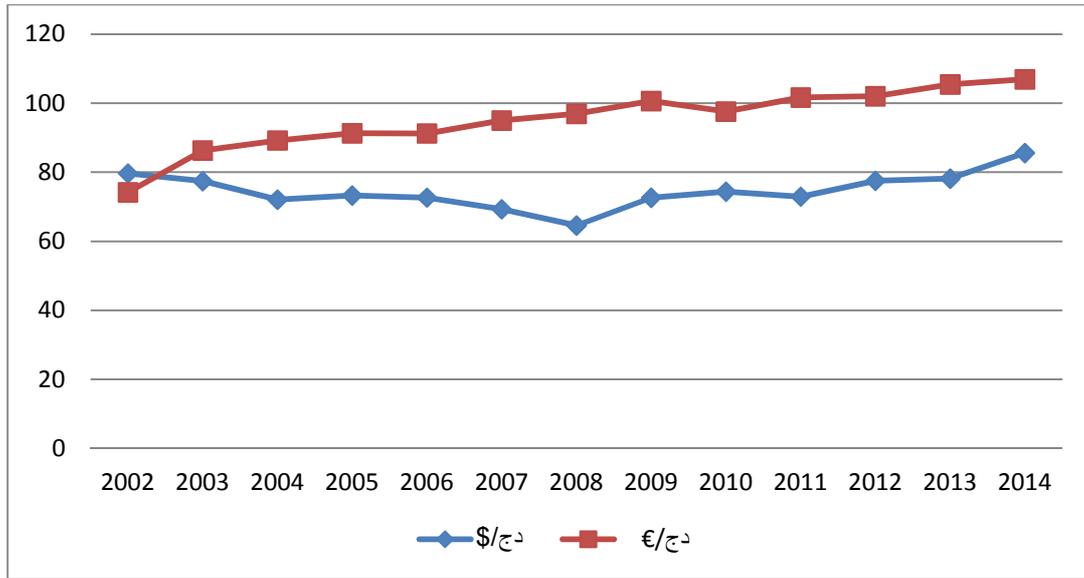
وفي بداية سنة 2003 قام البنك المركزي بتخفيض قيمة الدينار بنسبة تتراوح ما بين 2 % و 5 % ، من اجل الحد من ارتفاع الكتلة النقدية المتداولة في الأسواق الموازية خاصة بعد ارتفاع قيمة الدينار في السوق الموازي عن قيمته في السوق الرسمي مقابل أبرز العملات الأجنبية.<sup>60</sup> و يظهر من خلال الشكل رقم 21 تطور سعر صرف الدينار بالنسبة للدولار و اليورو من 2002 إلى 2014 ، نلاحظ تراجع قيمة الدينار مقابل الدولار حيث سجل أدنى قيمة له سنة 2009 ب 64,58 دج / 1 دولار الأمريكي ذلك راجع لنتائج أزمة الرهن العقاري ، بالإضافة إلى دخول عملة اليورو في المعاملات الخارجية والتي أصبحت تنافس الدولار الأمريكي<sup>61</sup> ، في حين سجل سعر الصرف الموازي ارتفاعا مقارنة مع سعر الصرف الرسمي بفجوة تقدر ب 40% ، 50% للدولار الأمريكي و اليورو على الترتيب ، ومن أسباب ذلك هو عدم وجود مكاتب الصرف ، بالإضافة إلى الطلب القوي ، إذ يسيطر السوق الموازي على 40% من الكتلة النقدية المتداولة ، ويتم استخدام الأوراق النقدية لتغطية أكثر من 70% من المعاملات التجارية غير المفوترة بدلا من وسائل الدفع المستخدمة في البنوك (الشيكات و وسائل الدفع الإلكترونية).<sup>62</sup>

<sup>60</sup> بغداد زيان، مرجع سابق ، ص 112

<sup>61</sup> بن بريكة زهرة، مرجع سابق ، ص 218

<sup>62</sup> Ali Bendob, Kamel Si Mohammed, L'impact du taux de change parallèle sur la demande de la monnaie .Cas de l'Algérie durant 1980-2010 : Etude économétrique, , El-Bahith Review, Universite de Ouargla ,n°14,2014,p18.

الشكل رقم ( 21 ): تطور سعر الصرف الدينار بالنسبة للدولار و اليورو خلال الفترة (2002-2014)



المصدر : من إعداد الطالبة استنادا على إحصائيات بنك الجزائر

متاح في: [http://www.bank-of-algeria.dz/pdf/Indicateur\\_monetaire](http://www.bank-of-algeria.dz/pdf/Indicateur_monetaire): تاريخ الاطلاع 2016-02-09

من خلال ما سبق نلاحظ أن هناك تغيرا في النظام المتبع في الجزائر، من نظام الصرف الثابت بارتباطه بعملة واحدة وهي الفرنك الفرنسي، ثم عرف سعر الصرف نوعا من الاستقلالية خلال فترة أين تم ربطه بسلة من العملات الصعبة، ثم تبني نظام صرف ما بين البنوك وهذا في إطار نظام الصرف العائم المدار و المرتبط بالدولار الأمريكي نظرا لأن معظم الصادرات أي حوالي 97 ٪ من إجمالي صادرات الجزائر تقيّم بالدولار و منه يتحدّد سعر صرف الدينار الجزائري تبعا لعالمي العرض و الطلب على العملة الوطنية، و مع تدخل البنك المركزي إما بتخفيض أو زيادة هذه القيمة لتركه عند مستوى مقبول!<sup>63</sup>

<sup>63</sup> شعيب بونوة، خياط رحيمة، سياسة سعر الصرف بالجزائر - نمذجة قياسية للدينار الجزائري، الاكاديمية للدراسات الاجتماعية و الانسانية، جامعة الشلف، العدد 5، 2011، ص124

2- تحليل الواردات الكلية:

2-1 تحليل الواردات من 1990 إلى 2015:

لقد شهدت الفترة الممتدة ما بين 1990 و 2015 ارتفاعا كبيرا في قيمة الواردات، حيث نلاحظ من الجدول رقم 13، أنها بلغت سنة 2015 ما يقارب 5173301 مليون دينار مقارنة بسنة 1990 بمبلغ يقدر ب 86479 مليون دينار. و بمعدل يزيد عن 59.82 مرة خلال هذه الفترة.

الجدول رقم 13: تطور الواردات من 1990 إلى 2015 (الوحدة : مليون دينار)

السنة	1990	1991	1992	1993	1994
الواردات	86479	139241	188 547,10	205 034,60	340 142,40
نسبة النمو%	-	% 61,01	% 35,41	% 8,74	% 65,90
السنة	1995	1996	1997	1998	1999
الواردات	513 192,50	498 325,50	501 579,90	552 358,60	610 673
نسبة النمو%	% 50,88	%- 2,90	% 0,65	% 10,12	% 10,56
السنة	2000	2001	2002	2003	2004
الواردات	690 425,7	764 862,4	957 039,8	1 047 441,4	1 314 399,8
نسبة النمو%	%13,06	% 10,78	% 25,13	% 9,45	% 25,49
السنة	2005	2006	2007	2008	2009
الواردات	1 493 644,8	1558540,8	1916829,1	2572033,4	2854805,3
نسبة النمو%	% 13,64	% 4,34	%22,99	% 34,18	% 10,99
السنة	2010	2011	2012	2013	2014
الواردات	3011807,6	3442501,6	3907071,9	4368548,4	4719708,3

نسبة النمو%	5,50 %	14,30 %	13,50 %	11,81 %	8,04 %
السنة	2015				
الواردات	5 173 301				
نسبة النمو%	9,61 %				

( \* ) تم حساب هذه النسب اعتمادا على أرقام و معطيات من الديوان الوطني للإحصائيات و مديرية

العامة للجمارك

**Source :**

ONS : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 1992-2006 ; collections statistiques n 136, novembre 2007,p15.

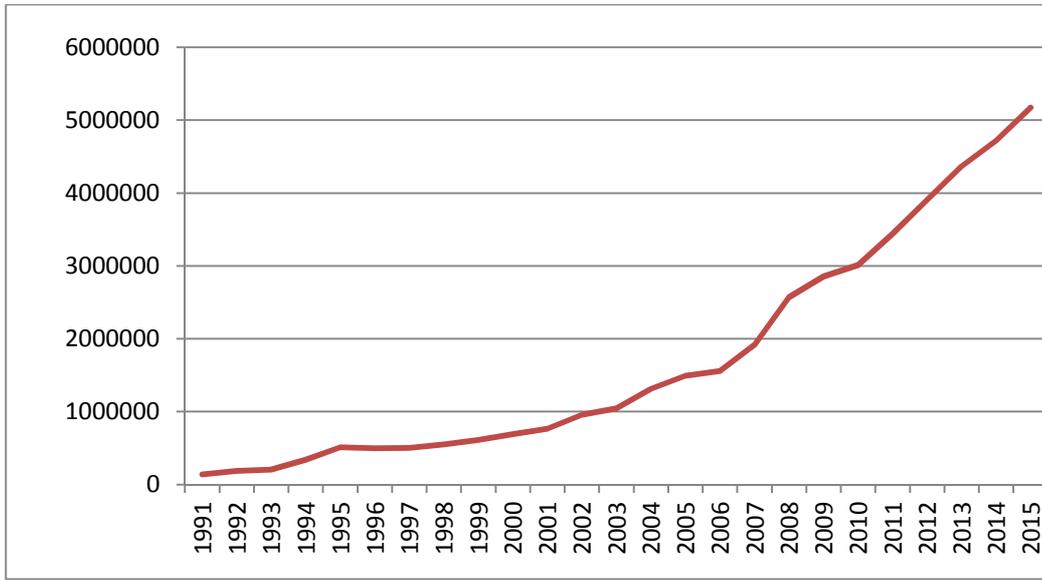
ONS : : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 2004-2014 ;collections statistiques n 194, octobre2015,p13.

Direction générales des douanes : statistiques du commerce extérieur de l'Algérie, 2015, p5

نلاحظ من الشكل الموالي أن التطور الحاصل في الواردات، يرجع أساسا إلى الانفتاح الكبير الذي عرفه الاقتصاد الوطني أمام الأسواق العالمية، و ما صحب ذلك من إجراءات و إصلاحات عديدة اتخذت لتحرير التجارة الخارجية، بما فيها الإصلاحات التي مست القطاع الجمركي ، خاصة في الفترة (1991 - 2002) أين شهدت التعريفات الجمركية عدة تعديلات ساهمت في ارتفاع مستوى الاستيراد في الجزائر.

كما يعود تطور الواردات في الجزائر أيضا إلى السياسات المختلفة المتخذة في هذا الإطار، وذلك من مرحلة احتكار الدولة لعملية الاستيراد من بداية السبعينات إلى التسعينات، ثم مرحلة تحرير التجارة الخارجية. حيث شهدت سنتي 1990 و 1991 نسبة نمو تقدر ب 61 % نظرا لفك احتكار الدولة للتجارة الخارجية (قانون المالية 1990، المرسوم 37/91).

الشكل ( 22 ) : نمو الواردات في الجزائر من 1990 إلى 2015 (الوحدة مليون دج)



المصدر : من إعداد الطالبة

ثم تطور مستوى الواردات إلى أن وصل سنة 1994 ضعف ما كان يستورد مقارنة مع سنة 1990 بمبلغ يقدر ب 340142.4 مليون دينار، و الذي تزامن مع إمضاء الجزائر للاتفاقية الثالثة مع صندوق النقد الدولي و التي اقتضت إلغاء كل القيود المتعلقة بالتجارة الخارجية، بعد ذلك عرفت سنة 1995 ارتفاعا قدر ب 50.87 % مقارنة مع سنة 1994 ، بالرغم من أن الجزائر قامت بتخفيض قيمة الدينار في تلك السنة .

ثم تراجعت هذه الزيادة بنسبة تقدر ب 2.89 % سنة 1996 لعدة أسباب منها: 'هبوط الدخل العائلي، وتحسن الإنتاج الزراعي المحلي بالإضافة إلى الصعوبات التي تعرضت لها المؤسسات العمومية في الحصول على التمويل الأجنبي'<sup>64</sup>، إلا أنها تطورت مع حلول سنة 1997 نظرا لتخفيض في التعريفات الجمركية بقيمة 45% في نفس السنة ، واستمرت على هذا الحال إلى غاية سنة 2015 ، حيث سجلت مبلغ يقدر ب 5173301 مليون دينار .

<sup>64</sup> دراوسي مسعود، مرجع سابق، ص389.

و يمكن إرجاع الارتفاع في الواردات لهذه الفترة إلى انتهاء الجزائر سياسة الإنعاش الاقتصادي ذات التوجه الكينزي التي تهدف إلى رفع معدل النمو الاقتصادي عن طريق زيادة حجم الإنفاق الحكومي الاستثماري<sup>65</sup>، و المتمثلة في البرامج الاستثمارية العامة المطبقة بداية من سنة 2001 و التي شملت برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي (المخطط الثلاثي 2001-2004)، البرنامج التكميلي لدعم النمو (المخطط الخماسي الأول 2005-2009)، وبرنامج توطيد النمو الاقتصادي (المخطط الخماسي الأول 2010-2014)<sup>66</sup>، و انتهاء سياسة التصنيع المتمثلة في الاستثمار الأجنبي المباشر و المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، والتي تعتمد أساسا على مكونات الإنتاج المستوردة، فهي بحاجة ماسة للسلع الوسيطة اللازمة للإنتاج و السلع الرأسمالية لبرامج الاستثمار.

## 2-2 علاقة بعض مؤشرات الاقتصادية بالواردات :

من خلال ما يلي نقوم بقياس الواردات انطلاقا من دراسة بعض المؤشرات الأساسية، التي تبين العلاقات الهامة في التفسير الاقتصادي للواردات و المتمثلة أساسا في:

2-2-1 نسبة الواردات من الناتج المحلي: تبين هذه النسبة نصيب الواردات من الناتج الوطني، بمعنى نمو الواردات بالنسبة للناتج المحلي و تتمثل في الصيغة التالية:

$$\text{نسبة الواردات للناتج المحلي} = \frac{\text{الواردات}}{\text{الناتج المحلي لاجمالي}} \times 100$$

## 2-2-2 نسبة الصادرات من الواردات: تشير هذه النسبة إلى مدى تغطية حصيلة إيرادات

الصادرات لسداد قيمة الإنفاق على الواردات، و يتم حساب هذا الأخير كما يلي:

<sup>65</sup> نبيل بوفليح، دراسة تقييمية لسياسة الإنعاش الاقتصادي المطبقة في الجزائر في الفترة 2000-2010، مجلة أبحاث اقتصادية و إدارية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 12، ديسمبر 2012، ص 243

<sup>66</sup> محمد مسعي، سياسة الإنعاش الاقتصادي في الجزائر وأثرها على النمو، مجلة الباحث، العدد 2012، ص 10، ص 147.

$$\text{نسبة الصادرات من الواردات} = \frac{\text{حصيلة الصادرات}}{\text{الإنفاق على الواردات}} \times 100$$

3-2-2 درجة انفتاح الاقتصاد 'يشير هذا المؤشر إلى نسبة نمو التجارة الخارجية من

الناتج المحلي الإجمالي ، حيث هو عبارة عن نصف مجموع الصادرات والواردات بالنسبة المئوية للناتج المحلي الإجمالي: <sup>67</sup>

$$\text{درجة انفتاح الاقتصاد الوطني} = \frac{1}{2} \times \frac{\text{الصادرات} + \text{الواردات}}{\text{الناتج المحلي الاجمالي}} \times 100$$

4-2-2 نصيب الفرد من الواردات: و يمثل نصيب الاستهلاكي للفرد من الواردات

و يحسب كما يلي:

$$\text{متوسط نصيب الفرد من الواردات} = \frac{\text{الانفاق على الواردات}}{\text{عدد السكان}} \times 100$$

5-2-2 نسبة الواردات إلى جملة الاستيعاب المحلي: يمثل هذا المؤشر نسبة الواردات

من قيمة الاستيعاب المحلي الذي هو مجموع الاستهلاك العام و الخاص و التكوين

الرأسمالي ، حيث يبين مدى اعتماد الاقتصاد على الخارج خاصة من السلع الاستهلاكية

و الاستثمارية.

$$\text{نسبة الواردات إلى جملة الاستيعاب المحلي} = \frac{\text{الانفاق على الواردات}}{\text{جملة الاستيعاب المحلي}} \times 100$$

<sup>67</sup> عبد الرشيد بن ديب، مرجع سابق، ص331.

2-2-6 معدل اختراق الواردات: 'يمثل بالنسبة لاقتصاد ما أو قطاع معين، النسبة بين الواردات والاستهلاك الظاهري'<sup>68</sup>، يتمثل هذا المؤشر في معدل اختراق السوق الداخلية الذي هو عبارة عن نصيب الواردات من استهلاك السوق المحلية، و المعبر عنها بالإنتاج المحلي زائد الواردات مطروحا منها الصادرات، حيث يعبر مقام الكسر عن الطلب الداخلي ويتم حساب هذا الأخير كما يلي:

$$\text{معدل اختراق الواردات} = 100 \times \frac{\text{الاتفاق على الواردات}}{\text{(الناتج المحلي الإجمالي + الواردات - الصادرات)}}$$

2-2-7 نسبة الاحتياطيات الدولية إلى الواردات (بدلالة عدد أشهر الاستيراد): يمثل مؤشر كفاية الاحتياطيات، حيث 'يعتبر احد أهم المقاييس التقليدية لمعرفة مستوى كفاية حجم الاحتياطيات في العملات الأجنبية، بسبب أن الواردات هي أهم متغير في بنود ميزان المدفوعات و نظرا لصلتها الوثيقة بمستويات الاستهلاك المحلية و الإنتاج الجاري و النمو الاقتصادي'<sup>69</sup>، و يحسب كما يلي:

$$\text{نسبة الاحتياطيات الدولية إلى الواردات} = \frac{\text{الاحتياطيات الدولية}}{\text{(الواردات / 12)}}$$

الجدول رقم 14 : علاقة بعض مؤشرات الاقتصادية بالواردات

السنوات / المتغيرات	1990	2000	2010	2015
الناتج المحلي الإجمالي (مليون دينار)	554400	4 123 513,9	11 991 563,9	16 591 875,3

<sup>68</sup>عباسة نوال، التخصيص الدولي: بين النظرية و الواقع حالة الجزائر، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة قسنطينة، 2008-2009، ص 225

<sup>69</sup> زايري بلقاسم، كفاية الاحتياطيات الدولية في الاقتصاد الجزائري، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا - العدد 7، 2009، ص 48

3 909 788,5	4 610 102,5	1657215.6	100944	حصيلة الصادرات ( مليون دينار )
%36.79	%31.42	%16.74	%15.59	نسبة الواردات للنتائج المحلي
%64.05	122.34%	%240.02	%116.72	نسبة الصادرات من الواردات
%27.37	%30.62	%28.46	%16.90	درجة انفتاح الاقتصاد
%15.27	%10.47	%2.25	%0.35	نسبة متوسط نصيب الفرد من الواردات
%34.95	%35.77	22.07%	15.85%	نسبة الواردات إلى جملة الاستيعاب المحلي
%32.49	%33.79	%21.87	%16.01	معدل اختراق الواردات
35,08	50,54	17,73	3,31	نسبة الاحتياطات الدولية إلى الواردات ( عدد الأشهر )

المصدر : من إعداد الطلبة استنادا على أرقام و معطيات الديوان الوطني للإحصائيات

نلاحظ من خلال الإحصاءات الواردة في الجدول رقم 14 أن الواردات في الجزائر ارتفعت ارتفاعا كبيرا، منذ 1990 حتى 2015 و ذلك مقارنة مع الزيادة لكل من الناتج المحلي الإجمالي و حصيلة الصادرات، حيث نجد أنها بلغت 29.92 و 38.73 مرة على التوالي خلال نفس الفترة.

كما يتضح لنا أن نسبة الواردات من الناتج المحلي هي مرتفعة خلال كل سنوات الجدول ، حيث ارتفعت من 15.59% سنة 1990 إلى 36.79% سنة 2015 ذلك راجع إلى تحرير التجارة الخارجية المتخذة ابتداء من 1990، و إلى سرعة زيادة معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي والواردات، و في سرعة استجابة الواردات للتغيرات في الناتج المحلي

الإجمالي ، و يمكن استخلاص أن هذه النسب ذات دلالة على مدى اعتماد الاقتصاد الوطني على الخارج لتلبية الطلب المحلي.

و نلاحظ أيضا أن نسبة تغطية حصيلة الصادرات للإنفاق على الواردات قد ارتفعت من 116.72% سنة 1990 إلى 240.02% سنة 2000 نظرا للارتفاع المحسوس في أسعار المحروقات في السوق الدولية، كما هو موضح في الشكل التالي ، ثم انخفضت إلى 122.34% سنة 2010 و استمر هذا الانخفاض ليصل إلى 64.05% سنة 2015، و من أسباب هذا الانخفاض نشير إلى 'تقلبات و عدم استقرار أسعار النفط نتيجة لزامة المالية العالمية لسنة 2008 التي كان لها تأثير على أسعار النفط و التي انخفضت بنسبة 50%'<sup>70</sup>.

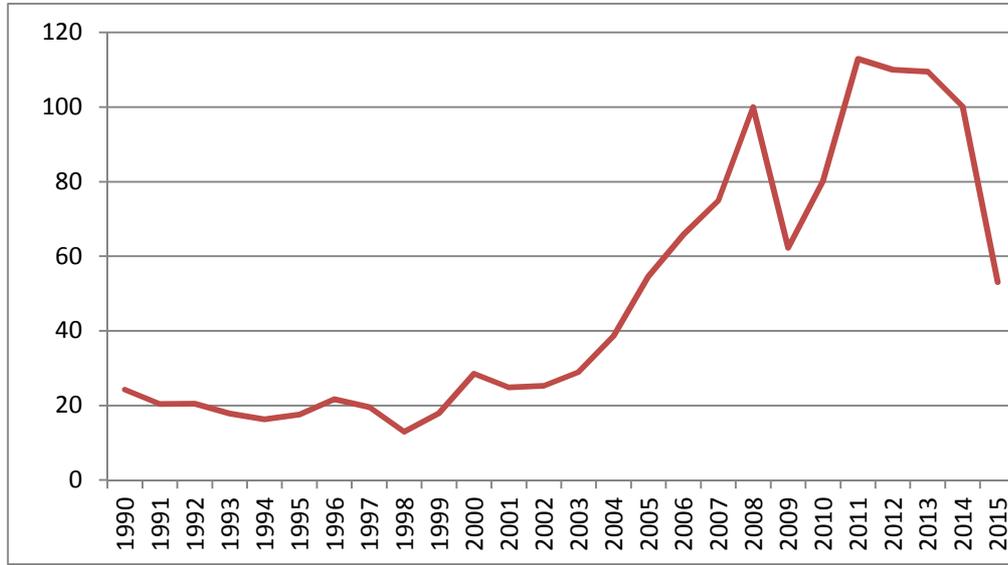
أي أن حصيلة ما صدره للخارج لا تكفي لسداد القيمة الكلية للواردات ، بل ينبغي الاعتماد على موارد أخرى لسداد القيمة المتبقية منها، و تتميز هذه النسبة أنها تابعة لعوامل خارجية ، تخص أسعار النفط التي تتميز بعدم الاستقرار ، كما نعلم أن الاقتصاد الوطني يتميز بتصدير منتج وحيد على الخصوص حيث تساهم الصادرات من المحروقات أكثر من 98% من الحجم الإجمالي للصادرات.

هذا ما أكدته دراسة خصصت لإبراز العلاقة بين الواردات في الجزائر و سعر النفط للفترة من 1983 إلى 2014 و التي توصلت إلى 'أن أسعار النفط تعتبر من أهم العوامل

<sup>70</sup> مفتاح صالح، الأزمة المالية العالمية ، أبحاث اقتصادية وإدارية - العدد الثامن ديسمبر 2010، جامعة محمد خيضر بسكرة، ص14

المحركة للواردات ، حيث أن إذا حدثت صدمة في أسعار النفط بوحدة واحدة سيديم التأثير على الواردات لمدة سنة و سبعة أشهر حتى يرجع إلى وضعه التوازني و الطبيعي'.<sup>71</sup>

الشكل (23): تطور أسعار البترول للبرميل من 1990-2015 (بالدولار الأمريكي).



المصدر : من إعداد الطالبة استنادا على :

- Bulletin statistiques de la banque d'Algérie, juin 2012
- Bulletin statistiques trimestriel de la banque d'Algérie, N°33, mars 2016

و بالتالي فإن الاقتصاد الجزائري 'معرض لهزات اقتصادية ناجمة عن التغيرات التي

تحدث في الأسواق الدولية ، خاصة أن ميكانيزمات الاقتصاد هي خارج السيطرة نتيجة

لضعف مرونة الجهاز الإنتاجي للاستجابة للطلب الداخلي'.<sup>72</sup>

بينما تميز مؤشر درجة انفتاح الاقتصاد بالارتفاع حيث انتقل من 16.99% سنة

1990 إلى 28.46% سنة 2000 ثم إلى 30.62% سنة 2010، ثم انخفض إلى 27.37%

سنة 2015، و يبين هذا المؤشر أن الاقتصاد الوطني منفتح على العالم الخارجي ، و أن كل

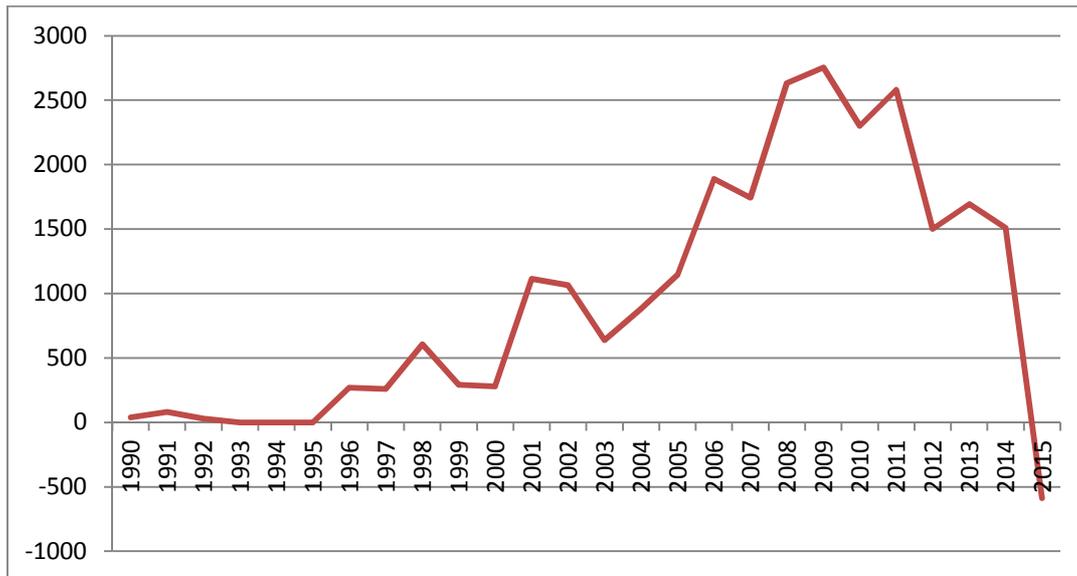
<sup>71</sup> عماري زهير، توقعات أثر سعر النفط على الواردات الجزائرية في المدى القصير و الطويل باستخدام نموذج تصحيح الخطأ للفترة 1983-2014، المؤتمر الأول: السياسات الاستخدامية للموارد الطاقوية بين متطلبات التنمية الثورية وتأمين الاحتياجات الدولية، جامعة سطيف 1، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، 2015، ص01

<sup>72</sup> عماري زهير، مرجع سابق، ص15

من الصادرات و الواردات تمثل نسبة متزايدة من الناتج المحلي الإجمالي حيث تمثل نسبة الصادرات من المحروقات أكثر من 97% من إجمالي الصادرات ، كما يوضح أن التغيرات في درجة انفتاح الاقتصاد الوطني راجعة لعوامل خارجية تتمثل في أسعار النفط ، و التي أثرت على حجم و نمو الناتج المحلي الإجمالي.

أما بالنسبة لمتوسط نصيب الفرد من الواردات ، فقد تضاعف أكثر من 43 مرة ، نظرا لحدوث فجوة بين القدرة على الإنتاج والاستهلاك بزيادة النمو السكاني ، لذا لجأت الدولة إلى الاستيراد لسد احتياجات الاستهلاك. ثم إن هذا الارتفاع لم يكن فقط بسبب الزيادة في السكان ، و إنما يرجع إلى ارتفاع الطلب على السلع الصناعية ذات تكنولوجيا عالية نظرا لتطور مستوى الاستثمار الأجنبي المباشر كما هو موضح في الشكل رقم 24 ، إلى جانب التطور في قطاع المؤسسات الإنتاجية خاصة المؤسسات الصغيرة و المتوسطة التي ساعدت على دخول قدر كبير من الواردات على شكل سلع وسيطية .

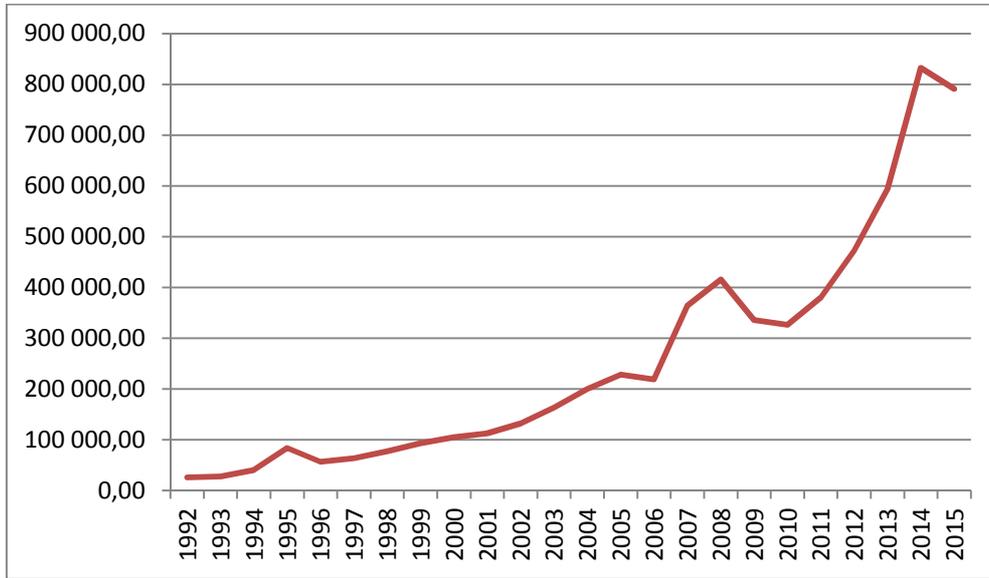
الشكل (24): تطور الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر من (1990-2015) الوحدة مليون \$



المصدر : من إعداد الطالبة استنادا على إحصائيات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

بينما مؤشر نسبة الواردات من جملة الاستيعاب المحلي، فقد ارتفعت من 15.85 % سنة 1990 لتصل إلى 35.77% سنة 2010 ثم تراجعت قليلا إلى 34.95% سنة 2015 ، و هذا ما يبين أيضا مدى اعتماد الاقتصاد على الخارج من السلع الاستهلاكية و الاستثمارية، فعلى سبيل المثال ارتفعت السلع الاستهلاكية من 25863.3 دينار جزائري سنة 1992 إلى 218736.9 دينار جزائري سنة 2006 ، أي ارتفعت قيمتها أكثر من 7 مرة خلال هذه الفترة، كما هو موضح في الشكل رقم 25.

الشكل (25): تطور السلع الاستهلاكية في الجزائر خلال الفترة (1992-2015) (الوحدة مليون دج)



المصدر : من إعداد الطالبة استنادا على :

ONS : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 1992-2006 ; collections statistiques n 136, novembre 2007

ONS : : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 2005-2015 ;collections statistiques n 201, octobre2016

كما نلاحظ من الجدول أن معدل الاختراق انتقل من 16.01 % سنة 1990

إلى 33.79% سنة 2010، و يعتبر أكبر معدل خلال الفترة المدروسة، ثم تراجع قليلا سنة

2015 بنسبة 1.3%، و يبين هذا المؤشر أن حركة متغيرات التجارة الدولية هي أكبر من حركة متغيرات الاقتصاد الوطني.

و أخيرا نلاحظ أن نسبة الاحتياطات الدولية إلى الواردات قد تجاوزت المستوى الأمثل ثلاث أشهر استيراد طيلة فترة الدراسة، أي أن من حساب نسبة الاحتياطات إلى الواردات أن مستوى حيازة الاحتياطات في الاقتصاد الجزائري يعتبر أعلى من المعدل الذي يعتبر كاف في كل السنوات<sup>73</sup>، حيث انتقلت من 3.31 سنة شهر إلى 50.54 شهر سنة 2010 ثم تراجعت إلى 35,08 شهر سنة 2015، ذلك ما يبين أهمية الاحتياطات الدولية في تمويل الواردات، حيث ساعد ارتفاع الصادرات البترولية على تراكم نسبة احتياطات الصرف في الجزائر.

### 3- تحليل التوزيع الجغرافي و السلعي للواردات :

#### 3-1 تحليل التوزيع الجغرافي للواردات :

باستعمال معامل جيني (index Gini) سنقوم بدراسة التوزيع الجغرافي للواردات عن طريق قياس درجة التركيز الجغرافي لها . حيث يفيد حساب هذا المعامل في مدى معرفة اعتماد الدولة على مصدر محدد أو مصادر عديدة في الحصول على حاجاتها من السلع المستوردة . و يأخذ معامل جيني الصيغة التالية :

$$74. \text{Gini index} = \sqrt{\sum_{i=1}^n x_i^2} \times 100$$

حيث:  $x_i^2$  يمثل الأهمية النسبية للمجموعة في إجمالي الواردات،

n: هي عدد المجموعات الجغرافية.

<sup>73</sup> زايري بلقاسم، كفاية الاحتياطات الدولية في الاقتصاد الجزائري، مرجع سابق، ص58.

<sup>74</sup> محمود رضا فتح الله، مرجع سابق، ص58.

و يقوم هذا المؤشر بتوضيح مدى أهمية المناطق الجغرافية للدول المتعامل معها تجاريا، ومن ثم معرفة مدى تبعية أو استقلالية الدولة بالنسبة لمجموعات الدول المتعامل معها، فهو يبين مدى فعالية السياسات التجارية للتصدي للتأثيرات و التغيرات الخارجية التي تنتج عن التقلبات في المبادلات الدولية ، كما انه يوضح مدى تكامل وتبادل المنافع الاقتصادية بين الطرفين ، فكلما قلت درجة التركيز الجغرافي للواردات لمجموعة معينة ، (أي يأخذ المعامل قيمة منخفضة) كلما قلت مخاطر التبعية بالنسبة لهذه المجموعة و قلت عنها الضغوط الاقتصادية ، و ما لها من تأثيرات على مختلف جوانب الاقتصاد للدولة . و ففي هذه الحالة يكون التوزيع بشكل متعادل بين مجموعة الدول محل الدراسة و العكس صحيح ، حيث أن ارتفاع قيم معامل جيني تبين مدى درجة تركيز الواردات لمجموعة معينة من الدول ، مما يعطي لها نوعا من القوة الاحتكارية في السوق المحلي.

و بعد حساب هذا المقياس خلال الفترة ( 1992-2015 ) كما هو موضح في الجدول رقم 15 ، نلاحظ أنه قد تراوح ما بين ( 56% و 65% ) حيث حققت أقصى قيمة له سنة 1992 و بمعدل 65.73% . مما يؤكد على ارتفاع درجة التركيز في مصادر الحصول على الواردات في السنة المذكورة أعلاه.

الجدول رقم 15: معامل التركيز للتوزيع الجغرافي للواردات في الجزائر (1992 - 2015) (نسبة مئوية)

السنة	معامل التركيز	السنة	معامل التركيز
1992	65,73	2004	58,65
1993	62,26	2005	57,3
1994	60,28	2006	58.7
1995	62,91	2007	58.28
1996	65,12	2008	59.22
1997	60,62	2009	58,91

57,82	2010	61,2	1998
57,69	2011	59,99	1999
57.64	2012	61,16	2000
57.60	2013	62,41	2001
57.06	2014	59,06	2002
56.16	2015	60,71	2003

المصدر : من إعداد الطالبة استنادا على :

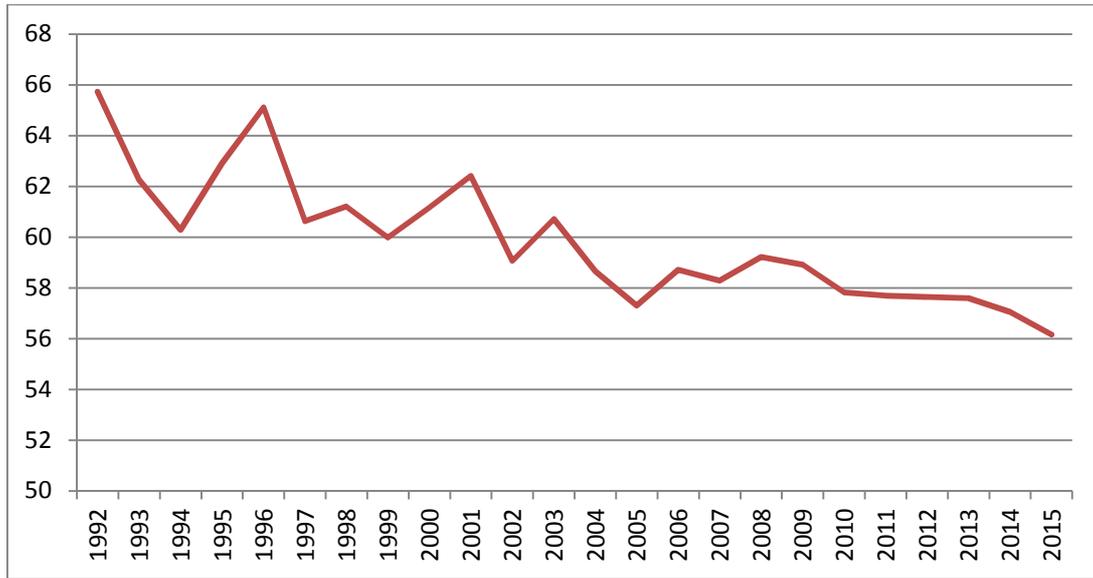
ONS : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 1992-2006 ; collections statistiques n 136, novembre 2007.

ONS : : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 2005-2015 ;collections statistiques n 201, octobre2016

و بالنظر إلى التوزيع الجغرافي لسنة 1992، لوجدنا أن 63.25% من جملة الواردات قد حصلنا عليها من مجموعة الدول الأوروبية، أي ما يفوق نصف قيمة الواردات كانت تتركز على هذه المجموعة كما هو مبين في الجدول رقم 16.

و يتضح لنا أيضا من الشكل رقم 26، أن درجة التركيز في مصادر الحصول على الواردات بدأت في التراجع بشكل نسبي ابتداء من سنة 2003 إلى سنة 2005 ، بمعدل 62.41% إلى 57.3% على الترتيب ، ثم عادت في الارتفاع في الفترة التالية لتصل إلى 59.22 % سنة 2008 ثم تراجعت حتى سنة 2015 بنسبة تقدر بـ 56.16%، و يفسر هذا الانخفاض بتنوع في مصادر الحصول على الواردات، إذ نلاحظ زيادة الأهمية النسبية للواردات لمجموعة من الدول على حساب تقلص الأهمية النسبية لمجموعات أخرى.

الشكل رقم (26) تطور معامل التركيز للتوزيع الجغرافي للواردات في الجزائر 1992-2015 (نسبة مئوية)



المصدر : من إعداد الطالبة

حيث نلاحظ من الجدول رقم 16 ، انخفاض الأهمية النسبية بالنسبة لدول الإتحاد الأوروبي من 63.25% سنة 1992 إلى 49,2 % سنة 2015، و أمريكا الشمالية من 13.1 % سنة 1992 إلى 6,43 % سنة 2015 ، بينما ارتفعت الأهمية النسبية لأمريكا الجنوبية و دول آسيا من 2.14 % سنة 1992 إلى 6,21 % سنة 2015 و من 8.63 % سنة 1992 إلى 24,16 % سنة 2015 على الترتيب.

الجدول رقم 16 : الأهمية النسبية للمجموعات الجغرافية لسنة 1992، 2015 (نسبة مئوية)

2015	1992	المجموعة الجغرافية
49,2	63,25	دول الاتحاد الأوروبي
7,27	7,74	دول الأوروبية أخرى
6,43	13,10	أمريكا الشمالية
6,21	2,14	أمريكا الجنوبية
1,32	2,57	دول المغرب العربي
3,72	1,16	مجموعة الدول العربية
0,69	0,25	دول إفريقيا

24,16	8,63	دول آسيا
1	1,12	بقية العالم
100	100	إجمالي الواردات

المصدر : من إعداد الطالبة استنادا على :

ONS : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 1992-2006 ; collections statistiques n 136, novembre 2007.

Direction générales des douanes : statistiques du commerce extérieur de l'Algérie, 2015

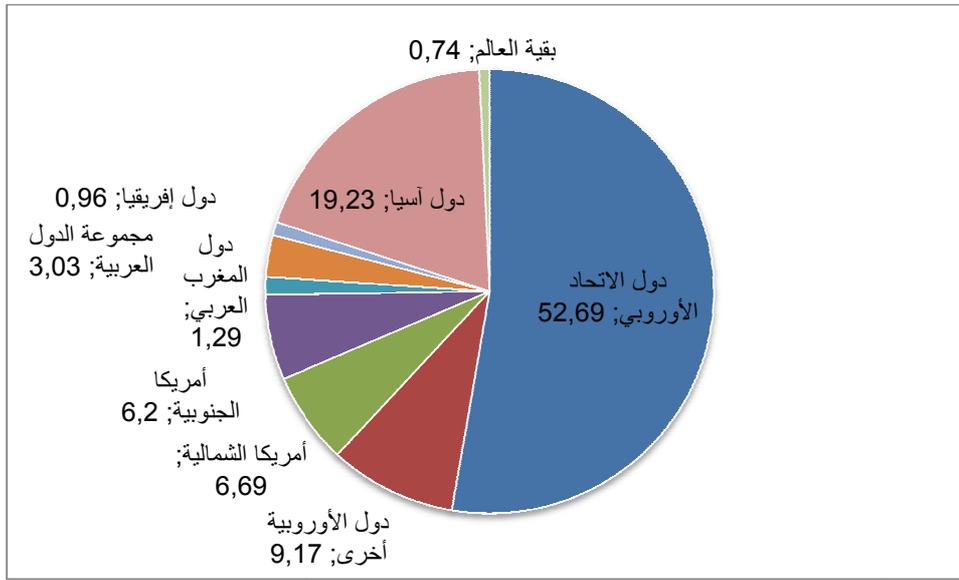
ومن خلال الشكل رقم 27 نجد أن التوزيع الجغرافي يتميز خلال الفترة 1992 - 2015 بما يلي: المجموعة دول الاتحاد الأوروبي تمثل شريكا تجاريا لا غنى عنه إذ تسيطر على ما يقارب ثلثي حجم التجارة الخارجية للجزائر.<sup>75</sup> ويمكن إرجاع هذا الوضع إلى: 'العلاقة التاريخية التي تربط الجزائر بفرنسا باعتبارها أحد مستعمراتها، إبرام علاقات تعاون و شراكة بين الجزائر ودول الاتحاد الأوروبي'،<sup>76</sup> إضافة إلى ذلك يعود تركـز الواردات على هذه الدول إلى البنية الهيكلية لها حيث تهيمن السلع الإنتاجية عليها بمتوسط 70 % من إجمالي الواردات.

تليها دول آسيا إذ تغطي فيها نسبة متوسط 19.23% من إجمالي الواردات خلال فترة الدراسة، وتعتبر الصين أهم مورد للجزائر بالنسبة لهذه المجموعة بحيث تمثل أول مورد سنة 2015 بنسبة تقدر ب 15.97 % ، بعدما كانت سنة 1992 تقدر ب 1.8 % . يرجع نمو قيمة الواردات لهذه المجموعة، أن معظم الدول التي تشملها تعتمد اقتصادياتها على التصدير بالدرجة الأولى و يساعدها على ذلك أنها تتميز بتكلفة منخفضة للواردات من عوامل الإنتاج.

<sup>75</sup> عجة الجيلالي، مرجع سابق ، ص273

<sup>76</sup> فرجي محمد، تسيير مخاطر التجارة الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة سيدي بلعباس، 2006-2007، ص157.

الشكل رقم (27) متوسط الأهمية النسبية للمجموعات الجغرافية للفترة ما بين 1992 و 2015



المصدر : من إعداد الطالبة استنادا على :

ONS : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 1992-2006 ; collections statistiques n 136, novembre 2007.

ONS : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 2005-2015 ; collections statistiques n 201, octobre 2016

و بعدها مجموعة دول أوروبية أخرى ، و من بين هذه المجموعة بريطانيا، روسيا ،

تركيا بحيث تغطي هذه الدول 9.17% من متوسط إجمالي الواردات لفترة الدراسة.

بينما يمثل متوسط إجمالي الواردات لفترة الدراسة لمجموعة دول أمريكا الشمالية

6.69% بحيث تعتبر الولايات المتحدة الأمريكية و كندا من عشر أوائل الموردين للجزائر

خلال هذه الفترة . تليها دول أمريكا الجنوبية الممثلة بالبرازيل، الأرجنتين وغيرها ، حققت نسبة

تقدر ب 6.2% لنفس الفترة.

أما فيما يخص مجموعة الدول العربية فهي محدودة للغاية فهي تمثل 3.03% من

إجمالي الواردات بالرغم من الزيادة في قيمتها إلى أكثر من 20 مرة خلال فترة الدراسة ، وذلك

يرجع إلى ضعف العلاقات و الروابط الاقتصادية العربية ، و يتضح أيضا من ضعف نسبة

التجارة العربية البينية ، و معوقات انتقال عوامل الإنتاج وتشابها ، حيث نلاحظ أن العلاقات الدولية العربية الاقتصادية بالعالم الخارجي تظهر التبعية الاقتصادية للدول المتقدمة الصناعية ، ويمكن تفسير هذا ضعف في التبادل التجاري و التعاون الاقتصادي بين الدول العربية ، هو أن اقتصاديات كل دولة منها على انفراد لها معوقات اقتصادية و سياسية ، كذلك ' فان النقل في كثير من الدول العربية هو عالي التكلفة و وسائط النقل هي ليست متطورة مقارنة مع تطور النقل الدولي<sup>77</sup> ، و مما يجعل مجموعة الدول العربية أنها لا تتزايد أكثر مقارنة مع باقي المجموعات الأخرى هو الحواجز الجمركية بين الدول العربية التي تحد من حرية المبادلات<sup>78</sup> ، إضافة إلى ذلك يرجع نقص التبادل التجاري بين البلدان العربية إلى نقص المعلومات التجارية ، ففي الغالب يتم استيراد سلع من خارج العالم العربي في الوقت الذي تتوفر فيه هذه السلع في المنطقة العربية.

كما تتميز مجموعة دول المغرب العربي بقلّة حصتها من القيمة الإجمالية للواردات، حيث لا تمثل أكثر من 1.29% من متوسط نسبة خلال فترة الدراسة . و يرجع ذلك إلى غياب استراتيجيات تكاملية بين هذه الدول، و أيضا إلى تماثل الهيكل الاقتصادي و الإنتاج لها،بالإضافة إلى التطورات السياسية التي شهدتها بعض الدول في هذه المنطقة خلال السنوات الأخيرة.

أما باقي مجموعات دول مناطق التوزيع الجغرافي دول إفريقيا و بقية العالم، فهي لا تشكل سوى نسبة محدودة من إجمالي الواردات، و يعود ذلك غالبا لبعدها الجغرافي لها مما يجعل تكلفة الاستيراد مرتفعة.

<sup>77</sup> احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سابق، ص209

<sup>78</sup> عبد الرشيد بن ديب، مرجع سابق، ص425

3-2 تحليل التركيب السلعي للواردات:

فيما يلي سوف نقوم بالتعرف على الهيكل السلعي للواردات انطلاقا من 1992 إلى 2015 و ذلك باستعمال نفس المعامل لقياس درجة التركز السلعي للواردات بحيث  $X^2$  تمثل الأهمية النسبية للمجموعة السلعية من إجمالي الواردات و  $n$  هي عدد المجموعات السلعية .  
و يفيد حساب هذا المعامل لمعرفة من جهة مدى تنوع الواردات من حيث بنيتها السلعية ، و من جهة أخرى مدى اعتماد الدولة على سلعة أو سلع معينة. فكلما كانت درجة التركز السلعي للواردات مرتفعة كلما ارتفع احتمال تعرض الدولة لصدمات خارجية ، قد يكون مثلا نتيجة حدوث تقلبات في أسعار السلع التي تشكل أهمية كبيرة في التركيب السلعي لواردها.<sup>79</sup>

فمن خلال الجدول رقم 17 ، المتحصل عليه بتطبيق المعادلة السابقة على بيانات التركيب السلعي للواردات للجزائر خلال الفترة ( 1992-2015 ) ، نجد أن قيمة المؤشر تتجه نحو الارتفاع حتى تصل لأقصى قيمة لها سنة 2005 بنسبة تقدر ب 51.86 % ، الأمر الذي يبين مدى تبعية الاقتصاد الجزائري ، حيث أنها موجهة بالخصوص للصناعة ، خاصة سلع التجهيز الصناعية بحيث تمثل أكبر مجموعة سلعية من حيث الأهمية النسبية لها من إجمالي قيمة الواردات كما يبينه الجدول رقم 18.

الجدول رقم 17: معامل التركز للتركيب السلعي للواردات في الجزائر (1992-2015)(نسبة مئوية)

السنة	معامل التركز	السنة	معامل التركز
1992	47,37	2004	50.62
1993	47,59	2005	51.86
1994	48,14	2006	51,38

<sup>79</sup> محمود رضا فتح الله، مرجع سابق، ص71.

50,12	2007	47,02	1995
51,51	2008	49.75	1996
53,35	2009	49.41	1997
52,99	2010	48.98	1998
50,82	2011	49,12	1999
47,94	2012	48.88	2000
48,43	2013	48.78	2001
47,51	2014	49.78	2002
47,69	2015	49.54	2003

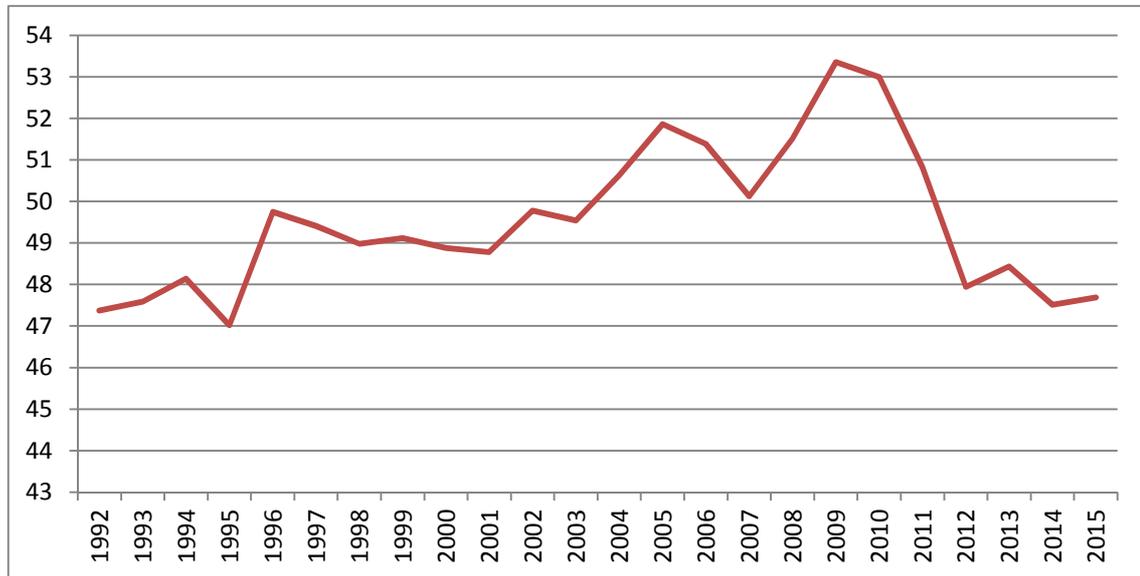
المصدر : من إعداد الطالبة استنادا على :

ONS : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 1992-2006 ; collections statistiques n 136, novembre 2007.

ONS : : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 2004-2014 ;collections statistiques n 194, octobre2015.

Direction générales des douanes : statistiques du commerce extérieur de l'Algérie, 2015

الشكل (28) تطور معامل التركيز للتركيب السلعي للواردات في الجزائر ( 1992-2015 ) ( نسبة مئوية)



المصدر : من إعداد الطالبة

كما نلاحظ من الشكل رقم 28 أن درجة التركيز السلعي للواردات أخذت في الانخفاض

في الفترة التالية لتصل إلى أدنى قيمة لها سنة 2014 بنسبة تقدر ب 47,51 % ، ثم عادت

في الارتفاع بنسبة نمو تقدر ب 0.18% سنة 2015 و يرجع هذا الانخفاض إلى النمو الذي حدث في الواردات لكل من المواد النصف مصنعة و السلع الاستهلاكية، حيث انتقلت من 20.08 % سنة 2005 إلى 23,27 % سنة 2015 ، ومن 15.26 % سنة 2005 إلى 16,69 % سنة 2015 على الترتيب ، في مقابل انخفاض في نمو الواردات من مواد التجهيز الصناعية بنسبة تقدر ب 8.42%.

الجدول رقم 18: الأهمية النسبية للتركيب السلعي للواردات في الجزائر لسنة 1992، 2005، 2015،

(نسبة مئوية)

2015	2005	1992	المجموعة السلعية
18,08	17,62	24,88	مواد غذائية
4,56	4,19	7,74	زيوت و طاقة و مواد الأولية
3,01	0,54	0,97	مواد الخام
23,27	20,08	22,99	مواد النصف مصنعة
1,29	0,78	0,61	مواد التجهيز الفلاحية
33,10	41,52	29,09	مواد التجهيز الصناعية
16,69	15,26	13,72	السلع الاستهلاكية
100	100	100	إجمالي الواردات

المصدر : من إعداد الطالبة استنادا على : ONS : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 1992-2006

; collections statistiques n 136, novembre 2007.

ONS : : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 2005-2015 ;collections statistiques n 201, octobre 2016.

و من الملحق رقم 01، يمكن استنتاج ترتيب المجموعات السلعية و ذلك باستخدام النسبة التالية:

$$100 \times \frac{\sum_{i=1}^n \text{المجموعات السلعية}}{\sum_{i=1}^n \text{الواردات}} = \text{نسبة المجموعة السلعية}$$

و عليه نلاحظ من الجدول رقم 19 ، أن مجموعة مواد التجهيز الصناعية تحتل القسم الأكبر من الواردات، تأتي بعدها المنتجات النصف مصنعة، حيث تشكل كل من هذه السلع مدخلات و مستلزمات للقطاعات الإنتاجية في الاقتصاد المحلي، أما في المرتبة الثالثة نجد المواد الغذائية ثم تليها باقي المنتجات بنسب متفاوتة.

الجدول رقم 19: ترتيب المجموعات السلعية للفترة ما بين 1990 إلى 2015 (نسبة مئوية)

نسبة المجموعة السلعية	المجموعات السلعية
19,08	مجموع المواد الغذائية
6,77	مجموع المواد الخام ، زيوت و الطاقة
0,73	مجموعة مواد أولية
22,32	مجموعة المواد النصف مصنعة
0,84	مجموعة مواد التجهيز الزراعية
36,43	مجموعة مواد التجهيز الصناعية
13,83	مجموعة السلع الاستهلاكية

المصدر : من إعداد الطالبة استنادا على :

ONS : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 1992-2006 ; collections statistiques n 136, novembre 2007.

ONS : : Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 2005-2015 ; collections statistiques n 201, octobre 2016.

يرجع ارتفاع مجموعة المواد الغذائية للتبعية المتزايدة نظرا لضعف الإنتاج الوطني، حيث ارتفعت قيمة الواردات من هذه المجموعة إلى أكثر من 15.29 مرة خلال فترة الدراسة، كما يمكن تفسير الارتفاع في الواردات لكل من مجموعة مواد التجهيز الصناعية و مجموعة المنتجات النصف مصنعة إلى الارتفاع النسبي لتدفق الاستثمار الأجنبي كما هو موضح سابقا، أي لضخامة البرامج الاستثمارية في إطار السياسة الصناعية المنتهجة<sup>80</sup>، بالإضافة إلى 'دخول شركات أجنبية و تبني الدولة إستراتيجية تنموية ورفع قيمة الاتفاق الحكومي خصوصا في ميدان إنشاء البنى التحتية (الطرق، السدود، ...)'،<sup>81</sup> بحيث ارتفعت النفقات من 136500 مليون دج سنة 1990 إلى 7 746 214 مليون دج\* سنة 2015<sup>82</sup>.

#### 4 - النقل البحري و الواردات المنقولة بحرا في الجزائر :

يعتمد الاقتصاد الجزائري في مبادلاته الخارجية على النقل البحري، حيث أن 95% من التجارة الخارجية للجزائر يتم شحنها بواسطته<sup>83</sup>، ذلك من خلال 11 ميناء تجاري من الحجم الصغير و المتوسط<sup>84</sup>، و الذي تنقسم إلى موانئ مخصصة للصادرات النفطية و التي تشمل كل من ميناء أرزيو، سكيكدة، و بجاية، بينما الموانئ الأخرى فهي موانئ مخصصة للاستيراد تتمثل في ميناء الجزائر، دلس، وهران، عنابة، جن جن، مستغانم،

<sup>80</sup> طالب دليمة، المنظمة العالمية للتجارة و انعكاساتها على التجارة الخارجية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة تلمسان، 2006-2007، ص128.

<sup>81</sup> فرحي محمد، مرجع سابق، ص157.

\* إحصائيات وزارة المالية

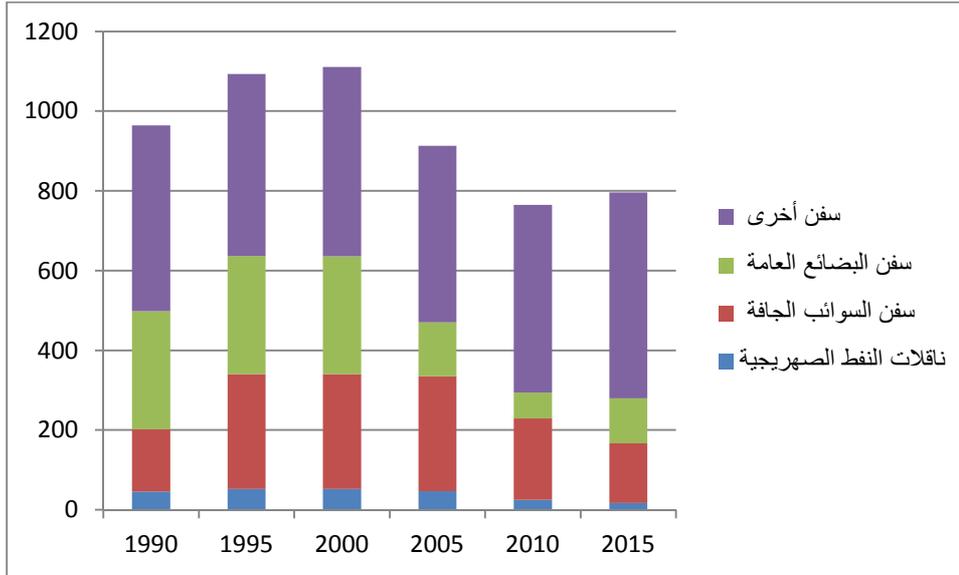
<sup>82</sup> دراوسي مسعود، مرجع سابق، ص355.

<sup>83</sup> M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif, César Ducruet, Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe?, Revue géographique des pays méditerranéens, N° 116, 2011, p85

<sup>84</sup> Radhia TADJINE, Malika AHMED ZAID, Capacité logistique et gouvernance des ports algériens, 5ème édition du colloque international LOGISTIQUA, du 24 au 25 mai 2012-Rabat-Maroc, p 02

الغزوات، و تنس، حيث أن النقل البحري هو العنصر الأساسي في نقل معظم التجارة الخارجية سواء في الجزائر أو في العالم، وهذا ما يبين دوره الجوهري في تغطية هذه المبادلات.

الشكل رقم 29 : تطور أسطول الجزائر حسب أنواع السفن الرئيسية خلال الفترة 1990-2015 (ملايين الأطنان)



المصدر: من إعداد الطلبة استنادا على إحصائيات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية

متاح في: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx> تاريخ الاطلاع 2016-09-09

فمن خلال الشكل رقم 29 و الشكل رقم 30 نلاحظ تقسيم الأسطول حسب أنواع السفن الرئيسية في الجزائر من 1990 إلى 2015، و تستأثر السفن الأخرى على المرتبة الأولى خلال الفترة ما بين 1990 و 2015 بنسبة تقدر ب 50.10 %، تشمل هذه السفن كل من ناقلات غاز النفط المسيل، ناقلات الغاز الطبيعي المسيل، الناقلات الصهرجية للطرود (الكيميائية)، الناقلات الصهرجية المتخصصة، السفن المبردة، سفن التموين البحري، سفن القطر، الحفارات، سفن السياحة، والعبارات، والسفن الأخرى غير سفن البضائع، فهي تعبر عن مجموعة متنوعة من السفن مما يعكس اكتسابها أهم نسبة في هيكل الأسطول في الجزائر ، حيث انتقل حجم حمولتها من 466 مليون طن حمولة ساكنة سنة 1990 إلى 516,315

مليون طن حمولة ساكنة سنة 2015 ، بالإضافة إلى أن الجزائر تعتبر من أهم البلدان الرئيسية المصدرة للغاز الطبيعي المسيل موجودة في المناطق النامية، فهي تحيل المرتبة الرابعة بعد قطر ، ماليزيا واندونيسيا.<sup>85</sup>

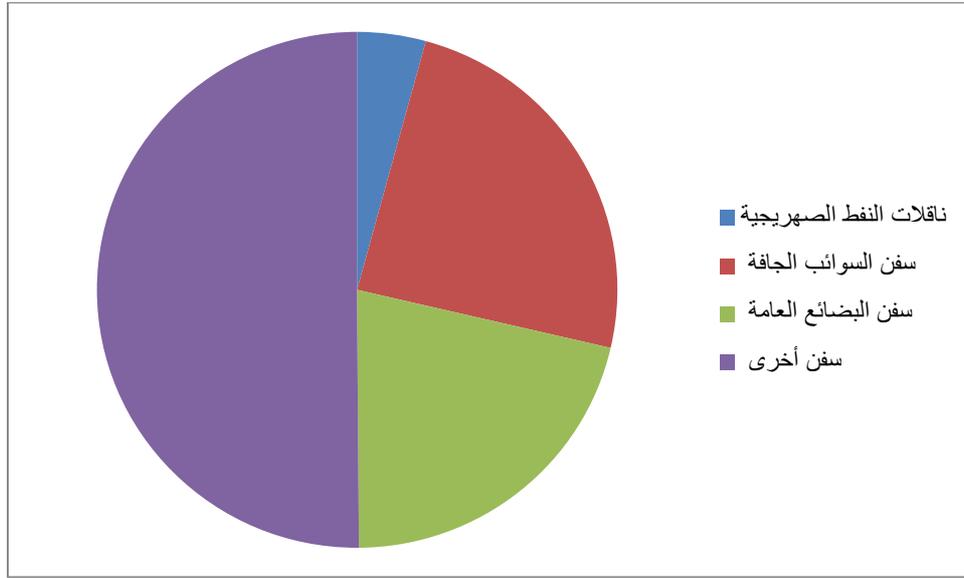
تليها سفن السوايب الجافة (المتمثلة في السوايب الرئيسية ، ركاز الحديد، والحبوب، والفحم، واليوكسيت و الألومينا، وصخور الفوسفات ) في المرتبة الثانية بنسبة تقدر ب 24.35 % من إجمالي هيكل الأسطول خلال الفترة ما بين 1990-2015، مما يبين أهمية هذه السلع كمدخلات في الاقتصاد الوطني، و التي هي موجهة في شكل منتجات تدخل في عملية الإنتاج أو هي موجهة أكثر للاستهلاك النهائي مثل الحبوب التي ارتفعت حصتها في 2015<sup>86</sup>، حيث تعتبر الجزائر من ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب إذ تستورد ما يقارب 6مليون طن سنويا ، و يمثل ميناء الجزائر العاصمة أكبر مركز خاص بالحبوب تقدر سعته ب 30000 طن<sup>87</sup>، ثم سفن البضائع العامة بنسبة تقدر ب 21.27 % من إجمالي هيكل الأسطول في الجزائر ، فالبرغم من اكتسابها المرتبة الثالثة خلال هذه الفترة، إلا انه نلاحظ انخفاض قيمتها من 296 مليون طن سنة 1990 إلى 112.65 مليون طن سنة 2015، و يرجع ذلك إلى احتواء و توجه شحن السلع نحو سفن الحاويات.

<sup>85</sup> الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ( CNUCED)، استعراض النقل البحري 2010 ، مرجع سابق،ص09

<sup>86</sup> الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ( CNUCED)، استعراض النقل البحري 2015 ، مرجع سابق، ص20

<sup>87</sup> فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا - العدد 07، 2009، ص 172

الشكل رقم 30: هيكل أسطول الجزائر خلال الفترة 1990-2015 (الوحدة نسبة مئوية )



المصدر: من إعدادا الطالبة استنادا على إحصائيات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية

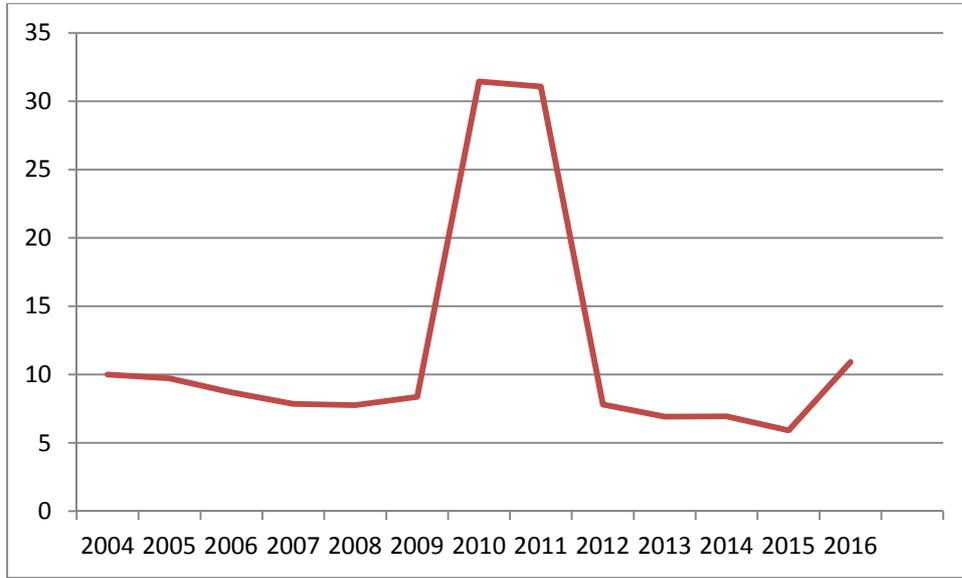
متاح في: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> تاريخ الاطلاع 2016-10-25

كما نلاحظ أيضا من إحصائيات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية أن متوسط العمري لسفن لناقلات النفط الصهرجية يمثل 21.8 ، بينما السفن السوائب الجافة و سفن البضائع العامة و السفن الأخرى فهي أكبر أنواع السفن عمرا ، حيث قدر المتوسط العمري لها في حدود 23.5 ، حيث تعتبر سفن البضائع العامة و السفن السوائب الجافة من أنواع السفن الذي ارتفع فيه المتوسط العمري للسفينة لأكثر من 20 سنة و بنسبة 100%، مما يبين عدم وجود سفن جديدة مبنية من هذه الأنواع.<sup>88</sup>

كما يوضح الشكل رقم 31 مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة بالنسبة للجزائر (يشمل خمسة عناصر :عدد السفن، القدرة الاستيعابية لحاويات هذه السفن ، عدد الشركات التي تقوم بتشغيل سفن حاويات من وإلى موانئ بلد ما ،عدد الخدمات المقدمة، الحمولة القصوى للسفن ) ،

<sup>88</sup>الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ( CNUCED)، استعراض النقل البحري 2014 ، مرجع سابق، ص33

الشكل رقم 31: تطور مؤشر ارتباط موانئ الجزائر بموانئ العالم (الوحدة نسبة مئوية سنة الأساس 2004)



المصدر: من إعداد الطالبة استنادا على إحصائيات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية

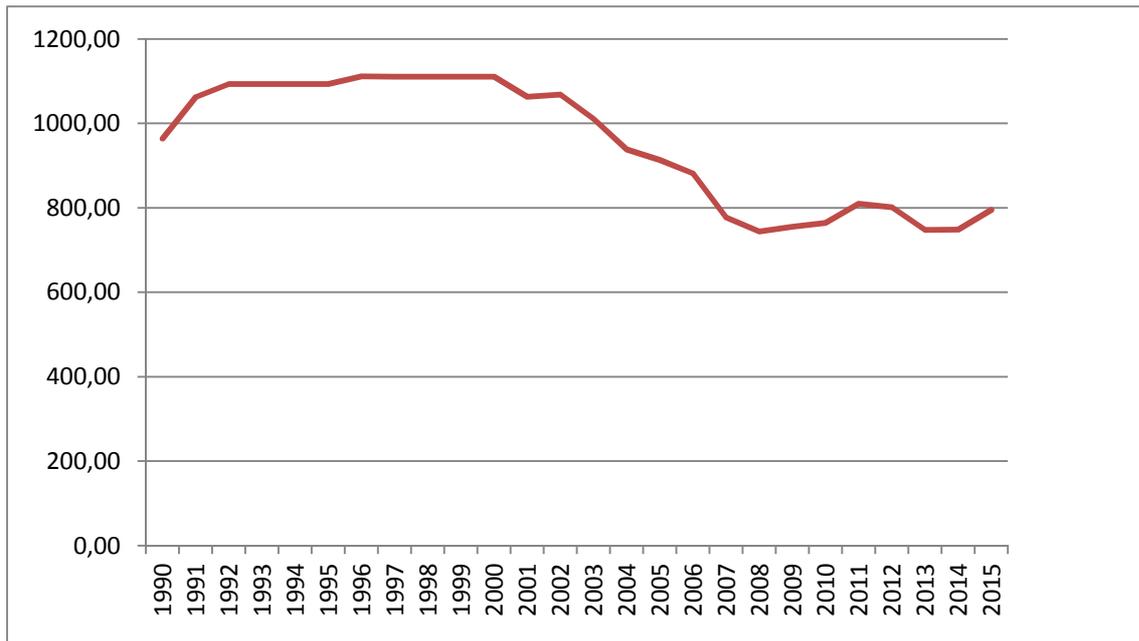
متاح في <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92> تاريخ الاطلاع 31-10-2016

حيث نلاحظ أنه لم يسجل أكثر من 31 % ، ذلك ما يبين مستوى متدني من التكامل و التجانس للنقل البحري في الجزائر مع شبكة النقل البحري العالمية ، و عدم جودة ربط النقل البحري في الجزائر بشبكات الملاحة العالمية ، ذلك راجع أن الجزائر ركزت استثماراتها في الموانئ النفطية، و هي موانئ متخصصة، لا تخدم إلا قطاعا محددًا من اقتصاد الجزائر ، أما باقي الموانئ التجارية، فهي غير متطورة ، متمثلة في موانئ من الجيل الأول ، فهي تمثل مجرد مواقع تجمع السلع ، حيث أن دورها يقتصر على عمليات الشحن و التفريغ و تخزين السلع ، بالإضافة إلى نقص في التجهيزات والآليات الخاصة بعمليات المناولة و تداول الحاويات.<sup>89</sup>

<sup>89</sup> فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني ، مرجع سابق ، ص ص 171 - 173

فهي غير متناسقة مع المستجدات الحديثة للنقل البحري ومع نمو حركة التجارة العالمية و الاتجاه المتزايد نحو استخدام نظام الحاويات ، الذي أصبح من أبرز مظاهر التطور في صناعة النقل البحري دوليا و إلى المزايا التي يحققها هذا النوع من السفن من خلال انخفاض التكاليف المخصصة أثناء عملية النقل و التداول للسلع ، و تقليل زمن بقاء السفن في عمليات الشحن و التفريغ ، و التي لا تمكن منافستها أي وسيلة نقل أخرى ، بالإضافة إلى الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير من خلال تصميم بناء سفن تضاعف فيها حمولتها،<sup>90</sup> و التي تستدعي تحول الموانئ إلى مراكز متواصلة و قواعد لوجيستية للتجارة الدولية تقدم الخدمات التقليدية و الصناعية و التجارية و البيئية.<sup>91</sup>

الشكل 32: حركة الواردات المنقولة بحرا في الجزائر من 1990 إلى 2015 (الوحدة مليون طن)



المصدر : من إعداد الطالبة استنادا على مركز الأبحاث الإحصائية الاقتصادية و الاجتماعية و التدريب للدول

الإسلامية متاح في <http://www.sesric.org/> تاريخ الاطلاع 2016-11-11

<sup>90</sup> سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ، مرجع سابق ، ص 59

<sup>91</sup> محمود حامد محمود عبد الرزاق ، مرجع سابق ، ص 218

كما نلاحظ من خلال الشكل رقم 32 أن الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر تميزت بارتفاع مستمر خلال الفترة ما بين 1990 و 2015، حيث تسلك و تعكس نسبة كبيرة من قيمة الواردات الإجمالية ، إذ تمثل الواردات المنقولة بحرا نسبة تتراوح ما بين 80% إلى 93 % من مجمل الواردات وتمثل المواد الغذائية والمنتجات الفلاحة ما يقارب نصف حجم الواردات 45.75%، أما النسبة الباقية، فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة كالمنتجات المعدنية عتاد، آلات.<sup>92</sup>

<sup>92</sup> فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، مرجع سابق، ص 169

## خاتمة الفصل :

حاولنا من خلال هذا الفصل عرض محتوى السياسات التجارية في الجزائر، من خلال سياسة الاستيراد، سعر الصرف، و التعريفية الجمركية، و التي تميزت بمرحلتين مرحلة الرقابة و الاحتكار على المبادلات التجارية إلى مرحلة التحرير الاحتكار مع بداية التسعينيات و ذلك بالانتقال من اقتصاد موجه إلى اقتصاد السوق، حيث اتخذت الجزائر عدة إجراءات و إصلاحات لتحرير التجارة الخارجية.

كما عرفت الواردات تطورا متسارع ما بين 1990 و 2015 ، نتيجة إلى الانفتاح الذي عرفه الاقتصاد الوطني أمام الأسواق العالمية، حيث لاحظنا مدى حاجتها إلى العالم الخارجي لتلبية الطلب المحلي سواء كان كذلك على شكل سلع للاستهلاك النهائي أو سلع تدخل في عمليات الإنتاج .

كما تطرقنا من خلال هذا الفصل إلى تحليل و تبيان دور الأسطول التجاري للجزائر في تغطيته للمبادلات التجارية الخارجية، و مدى اعتماد الجزائر على النقل البحري، حيث تمثل الواردات المنقولة بحرا نسبة تتراوح ما بين 80% إلى 93 % من مجمل الواردات.

## الفصل الرابع:

دراسة قياسية للطلب على الواردات  
المنقولة بحراً إلى الجزائر

تمهيد:

نتعرض أولاً من خلال هذا الفصل باستعراض لعدد من الدراسات السابقة التي اهتمت بالطلب على الواردات، ثم ننتقل بعد ذلك إلى توصيف النموذج المستخدم في الدراسة ، حيث سنحاول من خلال هذا الفصل بدراسة علاقة الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر خلال الفترة من 1990 إلى 2015 مع مجموعة من المتغيرات الاقتصادية الكلية و المتمثلة في كل من الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحراً، سعر الصرف الحقيقي ، الرسوم المخصصة للنقل البحري و نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي .

و ذلك باستعمال نموذج يمكننا من معرفة هذا التأثير على المدى القريب و البعيد ، حيث سنقوم باستخدام اختبار التكامل المتزامن لجوهانسن ( Johansen Test ) ، و نموذج تصحيح الأخطاء (Error Correction Model)، ذلك بعد إثبات وجود تكامل متزامن لدراسة العلاقة التوازنية طويلة و قصيرة الأجل.

## 1- الدراسات السابقة الخاصة بالطلب على الواردات:

تعددت الدراسات التي تناولت دراسة الطلب على الواردات في العديد من الدول، حيث شملت دولاً متقدمة وكذا نامية مختلفة في هيكلها الاقتصادية و متباينة في درجات نموها الاقتصادي، بحيث خصصت هذه الدراسات إلى البحث عن المتغيرات و العوامل التي تحدد مستوى الطلب الكلي للواردات، بالإضافة إلى البحث عن تقدير مرونة الطلب على الواردات في الأجل القصير و في الأجل الطويل على حد سواء ، سوف نعرض في هذا الجزء إلى بعض تلك الدراسات التطبيقية سواء كان ذلك في الدراسات الخاصة بالطلب الكلي على الواردات، أو دراسات مخصصة للطلب على سلع معينة .

## 1-1 دراسة Khan (1975):

قام Khan في دراسته بتقدير دالة الطلب للواردات الكلية، و تقدير دوال الطلب الجزئية في فنزويلا خلال الفترة (1953-1972)، قسم فيها الواردات إلى تسعة مجموعات سلعية تغطي 80% من إجمالي واردات فنزويلا، بالإضافة إلى الواردات الإجمالية، و اعتمد في تحليله على أن تكون الكمية المطلوبة من الواردات دالة لكل من سعر السلعة المستوردة ، بالنسبة لسعر السلعة المحلية البديلة و مستوى الدخل الحقيقي و استخدم لهذا الغرض دالة لوجارتمية<sup>1</sup> ، خلصت الدراسة إلى أهمية الأسعار النسبية والدخل الحقيقي في تفسير جزء كبير من التغير في الواردات على المستويين الكلي والجزئي<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> Vusi Gumede, Import performance and import demand functions for South Africa, published in SADC Trade & development, July 2000, p18

<sup>2</sup> خالد بن حمد بن عبد الله القدير، تأثير الانتماء المصرفي لتمويل الواردات على الواردات في المملكة العربية السعودية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية - المجلد - 21 العدد الثاني 2005، ص205

## 1-2 دراسة Sarmad (1987,1988):

قام سارماد بدراسة لدالة الطلب الكلي للواردات لمجموعة من الدول النامية (المغرب، كينيا، بيرو، البرتغال) من 1960 إلى 1981، و توصل إلى نتيجة مفادها أن الشكل اللوغارتمي هو الشكل الأفضل لدالة الطلب على الواردات<sup>3</sup>، و أضاف الباحث إضافة إلى المتغيرات المستقلة لدالة الطلب الكلي التقليدية للواردات متغيراً آخر وهو رصيد من العملات الأجنبية، اتضح أن متغيرات الأسعار و الدخل لها درجة كبيرة من القبول، أما بالنسبة لرصيد من العملات الأجنبية انخفضت درجة القبول إلى 80% في حالة إدخاله كأحد متغيرات الدالة محل الدراسة، إضافة إلى هذه الدراسة قام الباحث بدراسة شملت تقدير لدالة الطلب الكلي و الجزئي لواردات باكستان خلال الفترة مابين (1969-1980)، بحيث ادخلا إضافة للمتغيرات المستقلة، اثر الرسوم الجمركية عند احتساب الأسعار، و بينت النتائج أن المرونات السعرية منخفضة و مرونات الدخل مرتفعة مقارنة بمرونات الدول المتقدمة، كما توصل إلى أن سياسات إحلال الواردات من السلع الاستهلاكية أدت إلى زيادة الواردات من المواد الأولية المستخدمة في التصنيع من هذه السلع<sup>4</sup>.

## 1-3 دراسة عبلة عبد الحميد بخاري (1998):

قامت الباحثة من خلال هذه الدراسة بتقدير دالة الطلب على الواردات المنقولة بحراً إلى المملكة العربية السعودية، باستخدام طريقة المربعات الصغرى، و أظهرت النتائج على أهمية

<sup>3</sup> Mohammad Afzal, Import Functions for Pakistan – A Simultaneous Equation Approach , the Lahore Journal of Economics, vol.6, n°.2, Pakistan, p110.

<sup>4</sup> محمد نجيب غزالي خياط، مرجع سابق، ص7، ص15.

المتغيرات المتمثلة في (الدخل و الأسعار النسبية، الاحتياطات الدولة من النقد الأجنبي و رسوم الموانئ) في تفسير الطلب على الواردات المنقولة بحراً.<sup>5</sup>

#### 1-4 دراسة محمد نجيب غزالي خياط 1998 :

هدفت هذه الدراسة الى تقدير دوال الطلب الكلي و الجزئي للسلع المستوردة في السعودية خلال الفترة مابين (1969-1997) ، و ذلك باستخدام طريقتين :طريقة المربعات الصغرى و طريقة الإمكان الأعظم لهذه الدوال ، حيث أظهرت نتائج الدراسة أهمية كل من الأسعار المحلية و الدولية في تحديد كمية الواردات ، بينما لم يظهر تأثير الدخل و أسعار الصرف في تحديد كمية الواردات.<sup>6</sup>

#### 1-5 دراسة Abdelhak SENHADJI (1998) :

قام الباحث بدراسة دالة الطلب على الواردات ل 77 دولة باستخدام كل من طريقة المربعات الصغرى، طريقة (Monte Carlo) ، وقد توصل إلى أن استجابة الواردات بالنسبة للأسعار النسبية و الدخل هي متباطئة ، كما أكد أن المرونة الداخلية للدول المتقدمة مرتفعة، في حين المرونة السعرية للدول النامية فهي منخفضة.<sup>7</sup>

#### 1-6 دراسة Pablo Coto-Millan و آخرون (2005):

قام الباحثون من خلال هذه الدراسة بتفسير سلوك محددات الواردات و الصادرات المنقولة بحراً في اسبانيا خلال الفترة (1975- 1993) باستخدام نموذج التكامل المشترك ،

<sup>5</sup> عبلة عبد الحميد بخاري ، محددات الطلب على الواردات المنقولة بحراً إلى المملكة العربية السعودية، دراسات اقتصادية : السلسلة العلمية

لجمعية الاقتصاد السعودية ، المجلد الأول ، العدد 01 ، 1998 ، ص37

<sup>6</sup> محمد نجيب غزالي خياط، مرجع سابق، ص3

<sup>7</sup> Abdelhak SENHADJI, Time series estimation of Structural Import Demand Equation: a Cross Country Analysis, IMF-Staff Papers, 1998; vol 45 -N°02,p 236

حيث أظهرت النتائج فيما يخص الواردات المنقولة بحراً في اسبانيا أن كل من الدخل ، وأسعار الواردات وخدمات النقل البحري تؤثر على كمية الواردات.<sup>8</sup>

#### 1-7 دراسة Dilip Dutta and Nasiruddin Ahmed (2006) :

قام كل من الباحثين بدراسة سلوك محددات الواردات للهند خلال الفترة ما بين (1971-1995) و قد استخدمنا لهذا الغرض نموذج التكامل المشترك و نموذج تصحيح الخطأ ، و أظهرت النتائج أن الدخل يعتبر هو المحدد الرئيسي في تفسير سلوك الطلب على الواردات، بينما تأتي الأسعار النسبية في المرتبة الثانية في تحديد الطلب الكلي للواردات و استخلصنا أيضاً أن سياسة تحرير الواردات لها تأثير ضئيل على سلوك الواردات بحيث هذا راجع أساساً إلى طبيعة الهيكل السلعي للواردات.<sup>9</sup>

#### 1-8 دراسة Huseyin KALYONCU (2006):

هدفت هذه الدراسة إلى تحديد العوامل المؤثرة في الطلب على الواردات في تركيا للفترة ما بين (1994-2003) و قد استخدم نموذج التكامل المشترك و نموذج تصحيح الخطأ. خلصت الدراسة أن هناك علاقة متوازنة بين القيمة الحقيقية للواردات و كل من الأسعار النسبية و الدخل.<sup>10</sup>

#### 1-9 دراسة محمد عباس إبراهيم (2017):

تمثلت هذه الدراسة في تحديد المحددات الرئيسية للطلب على السلع المستوردة في مصر خلال الفترة ما بين 1970-2014 ، و ذلك باستخدام طريقة المربعات الصغرى

<sup>8</sup> Pablo Coto-Milla'n a\*, Jose' Ban'os-Pino b, Jose' Villaverde Castro, Determinants of the demand for maritime imports and exports, Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, Volume 41, Issue 4, July 2005,p370.

<sup>9</sup> Dilip Dutta and Nasiruddin Ahmed, An Aggregate Import Demand Function for India: A Cointegration Analysis, Centre for South Asian Studies, University of Sydney,2006,p9.

<sup>10</sup> Huseyin KALYONCU, An Aggregate Import Demand Function for Turkey: A Cointegration Analysis, MPRA Paper No. 4260, University of Cukurova- TURKEY, April 2006,p9.

و نموذج تصحيح الخطأ ، و استخلصت النتائج على أنه في المدى القصير و الطويل على وجود علاقة ايجابية بين كل من الدخل الحقيقي ، احتياطات الصرف الأجنبي ، التضخم ، بينما وجود علاقة عكسية بين سعر الصرف الحقيقي و الطلب على الواردات.<sup>11</sup>

## 2- الإطار النظري لاختبار التكامل المشترك:

### 2-1 تعريف المتزامن :

يعبر التكامل المتزامن على أنه تصاحب بين سلسلتين زمنيتين  $(X_t, Y_t)$  أو أكثر ، بحيث تؤدي التقلبات في إحدهما لإلغاء التقلبات في الأخرى بطريقة تجعل النسبة بين قيمتهما ثابتة عبر الزمن!<sup>12</sup>

كما يمكن تعريفه على أنه عبارة عن إيجاد علاقة تربط مجموعة من المتغيرات من نفس الدرجة أو من درجات مختلفة ، حيث يؤدي هذا الربط إلى تشكيل تركيبة خطية متكاملة برتبة أقل أو تساوي أصغر رتبة للمتغيرات المستعملة.<sup>13</sup>

بمعنى آخر ، حتى يكون التكامل المتزامن موجود بين  $(X_t, Y_t)$  يتطلب تحقيق الشروط التالية :

1- أن تكون السلسلتين متكاملتان من نفس الدرجة، باعتبار علاقة توازن بين سلسلتين

على الشكل:  $Y_t = a + X_t + \varepsilon$

$$\begin{cases} X_t \sim (1) \\ Y_t \sim (1) \end{cases}$$

<sup>11</sup> Mohamed Abbes Ibrahim , An examination of the Merchandise import demand function for Egypt , Applied Economics and Finance , vol 04 , N° 02, March 2017 ,p101

<sup>12</sup> عبد القادر محمد عبد القادر عطية، الحديث في الاقتصاد القياسي بين النظرية و التطبيق، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2005، ص670.

<sup>13</sup> Régie Bourbonnais, Économétrie, dunod 5<sup>ème</sup> édition, Paris 2003, P.277.

2- أن تكون سلسلة البواقي ( $\varepsilon_t$ ) تشكل سلسلة مستقرة من درجة أقل.

$$\begin{cases} \varepsilon_t \sim (0) \\ \varepsilon_t = Y_t - a - bx_t \end{cases}$$

و لاختبار التكامل المشترك نمر بمرحلتين ، تتمثل المرحلة الأولى باختبار استقرار السلاسل الزمنية و التي هي تعتبر أحد الشروط الأساسية لإجراء اختبارات التكامل المشترك ، حيث يجب أن تكون السلاسل الزمنية مستقرة من نفس الدرجة، وإلا فإنه لا يمكن أن تكون علاقة تكامل مشترك بين المتغيرات، و من خلال ذلك يتم استخدام اختبار جذر الوحدة من خلال استعمال عدة أساليب من بينها اختبار : Augmented Dickey-Fuller ، Phillips-Perron<sup>14</sup>، فبعد التحقق من الشرط الأول نقوم بتقدير علاقات في المدى الطويل ، وذلك باستخدام اختبار جوهانسن ، بينما المرحلة الثانية تتمثل في استعمال نموذج تصحيح الخطأ و الذي يتم فيه تقدير العلاقة بين المتغيرات في المدى الطويل و القصير .

## 2-2 اختبار الجذر الأحادي :

تتميز هذه الاختبارات على أنها أكثر دقة في تحديد الإستقرارية للسلاسل الزمنية ، ومن أهم هذه الاختبارات نجد اختبار ديكي فولر ( *Dickey-Fuller* ) ، *ADF* " *Augmented Dickey-Fuller* " ديكي فولر الموسع وفيليبس بيرون *Phillips Perron* )، حيث تثبت هذه الاختبارات طبيعة و خصائص السلاسل الزمنية للمتغيرات محل الدراسة.

<sup>14</sup> Eric Dor, Econométrie, Pearson éducation, France, 2009, pp162-166

2-2-1 اختبار ديكي-فولر ( DF ) :

قدم هذا الاختبار من قبل ديكي فولر سنة 1979، حيث يسمح هذا الاختبار ، بتبيان

ما إذا كانت السلسلة مستقرة أو غير مستقرة ، حيث يركز على فرضيين تتمثل في :<sup>15</sup>

$$\left. \begin{array}{l} \bullet \text{ الفرضية العدمية: } H_0 : \Phi = 0 \text{ أو } \rho = 1 \\ \bullet \text{ الفرضية البديلة: } H_1 : \Phi > 0 \text{ أو } \rho > 1 \end{array} \right\}$$

بحيث  $\Phi = (\rho - 1)$ .

- إذا ثبتت الفرضية العدمية  $H_0$  : معناه وجود الجذر الأحادي و عدم استقرار

السلسلة.

- بينما إذا ثبتت الفرضية البديلة  $H_1$ : معناه عدم وجود الجذر الأحادي و بالتالي

استقرار السلسلة.

إذا ثبتت الفرضية العدمية نقوم بعملية إستقرار السلسلة ، ومنه يمكن كتابة النموذج

الانحدار الذاتي  $Y_t = \rho Y_{t-1} + \varepsilon_t$  على شكل  $Y_t = \Phi Y_{t-1} + \varepsilon_t$  ، حيث  $\Delta$  تمثل

الفروق الأولى أو التفاضل الأول. إلا أن اختبار DF لا يصبح ملائم ، إذا وجدت هناك

مشكلة الارتباط التسلسلي ، أي إذا وجد ارتباط ذاتي في الحد العشوائي  $\varepsilon_t$  بالرغم من كون

بيانات المتغيرات المدرجة في العلاقة المقدرة قد تكون مستقرة.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Regis BOURBONNAIS, op.cit., p225.

<sup>16</sup> William GREENE , Économétrie, Pearson Education, 5<sup>ème</sup> Edition ,France , 2005,p624.

2-2-2 اختبار ديكي فولر الموسع: (ADF):

يعد اختبار " ADF " من بين الاختبارات الإحصائية الفعالة للكشف عن استقرارية السلاسل الزمنية و أكثرها استعمالاً في الوقت الحالي ، إذ يعتبر امتداداً لاختبار " DF " حيث تم تطويره و توسيعه ، و يعتمد على النماذج الثلاث التالية:<sup>17</sup>

$$\Delta Y_t = \phi Y_{t-1} + \sum_{j=2}^k \rho_j \Delta Y_{t-j+1} + \varepsilon_t$$

نلاحظ أن الصيغة لا تحتوي على اتجاه زمني ولا على حد ثابت وتتمثل الفروض:

$$H_0: \phi = 0 \text{ أو } \rho = 1$$

$$H_1: \phi > 0 \text{ أو } \rho > 1$$

$$\Delta Y_t = \phi Y_{t-1} + \sum_{j=2}^k \rho_j \Delta Y_{t-j+1} + c + \varepsilon_t$$

نلاحظ أن الصيغة لا تحتوي على اتجاه زمني ولكن تحتوي على حد ثابت وتتمثل الفروض:

$$H_0: \phi = 0 \text{ أو } \rho = 1 \text{ و } c = 0$$

$$H_1: \phi > 0 \text{ أو } \rho > 1 \text{ و } c \neq 0$$

$$\Delta Y_t = \phi Y_{t-1} + \sum_{j=2}^k \rho_j \Delta Y_{t-j+1} + c + bt + \varepsilon_t$$

نلاحظ أن الصيغة تحتوي على اتجاه زمني و على حد ثابت وتتمثل الفروض في:

$$H_0: \phi = 0 \text{ أو } \rho = 1 \text{ و } c = 0 \text{ و } b = 0$$

$$H_1: \phi > 0 \text{ أو } \rho > 1 \text{ و } c \neq 0 \text{ و } b \neq 0$$

$$\text{بحيث } \Phi = (1 - \rho).$$

<sup>17</sup> عبد القادر محمد عبد القادر عطية، مرجع سابق ، ص ص 662-665.

كما يعتمد اختبار ADF على نفس خطوات DF ، بحيث إذا كانت قيمة  $\Phi$  المقدر أكبر من القيم الحرجة فإننا نقبل  $H_0$  و منه عدم استقرار السلسلة ، بينما إذا كانت قيمة  $\Phi$  المقدر أصغر من القيمة الجدولية ، فعلياً نقبل الفرضية البديلة  $H_1$  ، وبالتالي استقرار السلسلة الزمنية.

### 2-2-3 اختبار فيليبس - بيرون:

يعتبر من أشهر الاختبارات الخاصة باختبار استقرارية السلاسل الزمنية والتأكد من درجة تكاملها ، و يختلف اختبار فيليبس - بيرون عن اختبار ديكي و فولر المطور بكونه لا يحتوي على قيم متباطئة للفروق ، لذلك يعتبر أكثر دقة خاصة عندما تكون حجم العينة صغيرة.<sup>18</sup>

### 2-3 اختبار جوهانسن للتكامل المتزامن :

بعد التحقق من الشرط الذي يفترض تكامل السلاسل من نفس الدرجة نقوم بالكشف عن علاقة في المدى الطويل باستعمال اختبار جوهانسن الذي يعطينا قيمة  $\lambda_{trace}$  تحت الفرضيتين التاليتين :

الفرضية العدمية:  $H_0 : r = 0$

الفرضية البديلة:  $H_1 : r > 0$

حيث ترفض الفرضية العدمية لصالح الفرضية البديلة ، إذا كانت قيم  $\lambda_{trace}$  أكبر من القيم الحرجة الجدولية<sup>19</sup>. فهذا ما يدل على وجود علاقة تكامل متزامن بين المتغيرات ، حيث يقوم من خلاله بتحديد عدد علاقات و رتبة التكامل المتزامن .

<sup>18</sup> Damodar N.Gujarati , Économétrie, édition de books, 4<sup>ème</sup> édition, Belegique, 2004, p808.

<sup>19</sup> الشارف عتو، دراسة قياسية لاستقطاب رأس المال الأجنبي للجزائر في ظل فرضية الركن لنظام سعر الصرف، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا ، جامعة الشلف ، العدد 06، السداسي الثاني ، 2009، ص136

## 2-4 اختبار نموذج تصحيح الخطأ :

يتميز نموذج تصحيح الخطأ بفصل العلاقة في المدى الطويل عنها في المدى القصير، كما يتميز بخواص أفضل في حالة العينات الصغيرة، وتعد المعلمة المقدرية في النموذج أكثر اتساقاً من تلك الطرق الأخرى مثل طريقة انجل غرا نجر، حيث أن المنهج الحديث لاختبار مدى تحقق العلاقة التوازنية القصيرة و الطويلة الأجل بين المتغيرات في ظل نموذج تصحيح الخطأ، حيث يتميز بإمكانية التطبيق سواء كانت المتغيرات التفسيرية متكاملة أو من الدرجة الصفر (0) أو متكاملة من الدرجة الأولى (1) أو كان بينهما تكامل مشترك من نفس الدرجة، و يمكن تطبيقها في حالة العينات الصغيرة على خلاف الطرق السابقة التقليدية، و لا يطبق هذا النموذج إلا بعد نجاح اختبار جوهانسن للتكامل المتزامن،<sup>20</sup> أي يأخذ في الاعتبار كل من العلاقة طويلة الأجل لاحتوائها على متغيرات ذات فجوة زمنية، و العلاقة قصيرة الأجل وذلك بإدراج فروق السلاسل الزمنية فيه.<sup>21</sup>

## 3- تحديد متغيرات الدراسة و دراسة خصائصها:

بعد تطرقنا إلى الجانب النظري لطريقة تحديد نموذج دارستنا سنتوجه إلى تحديد نموذج تأثير الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر في الفترة الممتدة من 1990 إلى 2015 على مجموعة من المتغيرات الاقتصادية الكلية بإحصائيات سنوية التي تم جمعها من البنك العالمي، المديرية العامة للجمارك، المركز الوطني للإعلام و الإحصائيات، و تهدف هذه الدراسة إلى تحليل العلاقة بين مجموعة من المتغيرات المستقلة و المتمثلة في كل من الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحراً، سعر الصرف، تكاليف الواردات المنقولة بحراً و نصيب

<sup>20</sup> خربوش مصطفى، العلاقة بين التضخم و البطالة و النمو الاقتصادي في الجزائر باستخدام التكامل المشترك و نموذج تصحيح الخطأ، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية، العدد 07، 2015، ص 150

<sup>21</sup> بلمقدم مصطفى، بن عاتق حنان، الجباية والنمو الاقتصادي في الجزائر: دراسة قياسية، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير و العلوم التجارية، جامعة مسيلة، العدد 09، 2013، ص 08

الفرد من الناتج المحلي الإجمالي و الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر كمتغير تابع ، حيث قمنا بإدراج لوغريتم في المعادلة لتفادي مشكلة الارتباطات الزائفة و ذلك من خلال المعادلة التالية :

$$\log(IM) = a_0 + a_1 \log (CIM_{it}) + a_2 \log (PRIM_{it}) + \alpha \log X + \varepsilon_{it}$$

حيث تمثل:

IM: الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر خلال الفترة الزمنية t

$CIM_{it}$ : تكاليف الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر خلال الفترة الزمنية t

$PRIM_{it}$ : الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحرا خلال الفترة الزمنية t

X: عبارة عن مصفوفة مجمعة للمتغيرات المراقبة و المفسرة للواردات المنقولة بحرا

تتمثل في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (PIBT)، بالإضافة إلى سعر

الصرف الحقيقي بالدولار الأمريكي (TC)

$\varepsilon_{it}$ : عبارة عن معدلات الخطأ

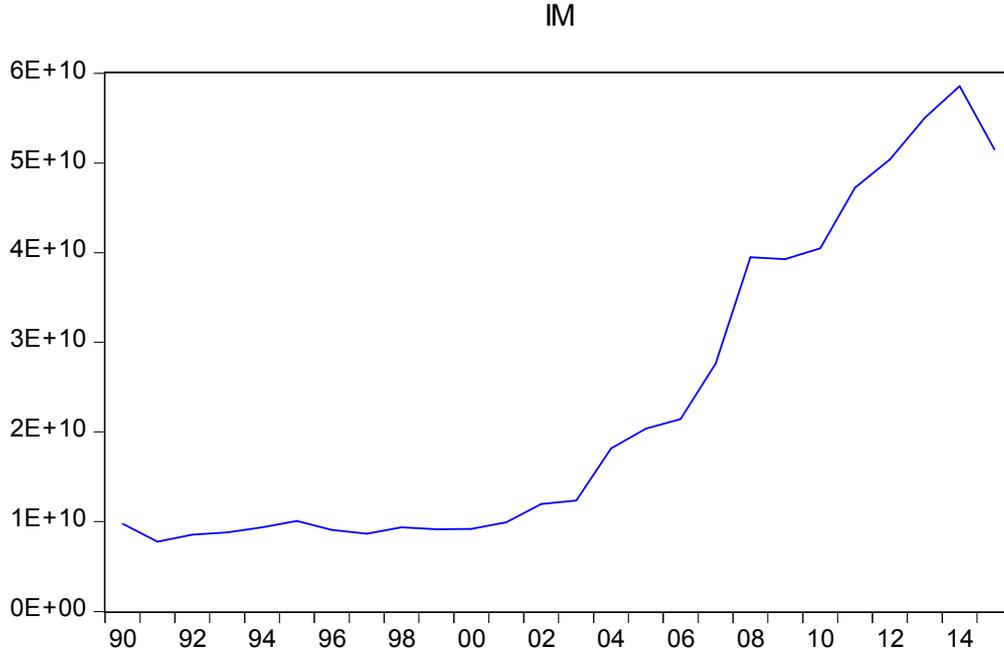
### 3-1 تطور متغيرات النموذج خلال الفترة من 1990 إلى 2015

#### 3-1-1 الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر:

يبين الشكل رقم 33 تطور الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر من 1990 إلى 2015 ، حيث نلاحظ أن هناك ارتفاع مستمر خلال فترة الدراسة ، يفسر هذا بارتفاع المداخيل البترولية مما أدى إلى قيام الدولة إلى إصلاحات ، و التي صبت في إعادة هيكلة البنية التحتية لكل القطاعات خاصة ميدان النقل و الصناعة ، و على هذا عملت السياسة الجزائرية إلى تحرير التجارة الخارجية ابتداء من سنة 1990 ، لكن نلاحظ من خلال الشكل أن وتيرة الواردات المنقولة بحرا زادت في الخماسيات الأولى من الألفية الجديدة من اجل استقدام التكنولوجيا

و المواد اللازمة من اجل النهوض بالبنية التحتية ، حيث كما اشيرنا سابقا أن نسبة الواردات المنقولة بحرا تمثل ( 80% إلى 93 % ) من مجمل الواردات خلال هذه الفترة.

الشكل رقم 33 : تطور الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر من 1990 إلى 2015

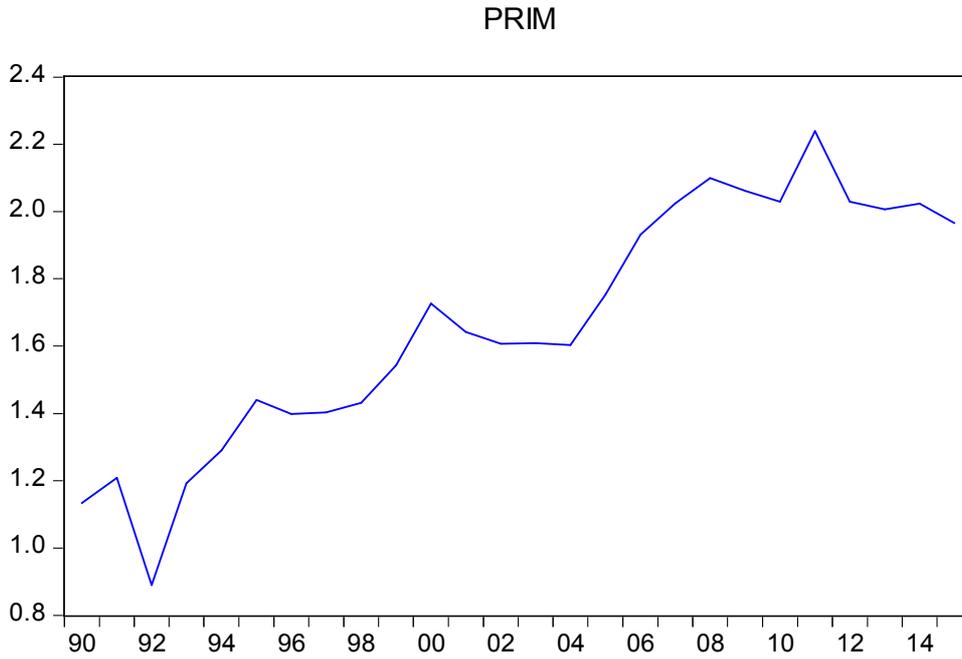


المصدر : من إعداد الطالبة عن طريق برنامج eviews

### 3-1-2 الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحرا:

وهي تمثل نسبة مؤشر أسعار الواردات إلى مؤشر الأسعار المحلية ، حيث نلاحظ من الشكل رقم 34، ارتفاع الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحرا خلال الفترة الممتدة من 1990 إلى 2015 ، و يعود ذلك إلى عدة أسباب أولها الأسباب الأمنية ، حيث انهيار الاقتصاد الجزائري في العشرية السوداء نتيجة عزوف الاستثمارات الأجنبية المباشرة لارتفاع درجة المخاطرة ، ما أدى إلى تدهور قيمة العملة الوطنية ، بالإضافة إلى ذلك أسباب العجز المالي الذي تسجله الميزانية العامة و التي تصحح عن طريق خفض العملة الوطنية من جهة، و من جهة أخرى اعتماد الاقتصاد الجزائري على مدا خيل البترول و الذي يحدد سعره على حساب الوضعية الاقتصادية العالمية.

الشكل رقم 34: الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحرا من 1990 إلى 2015

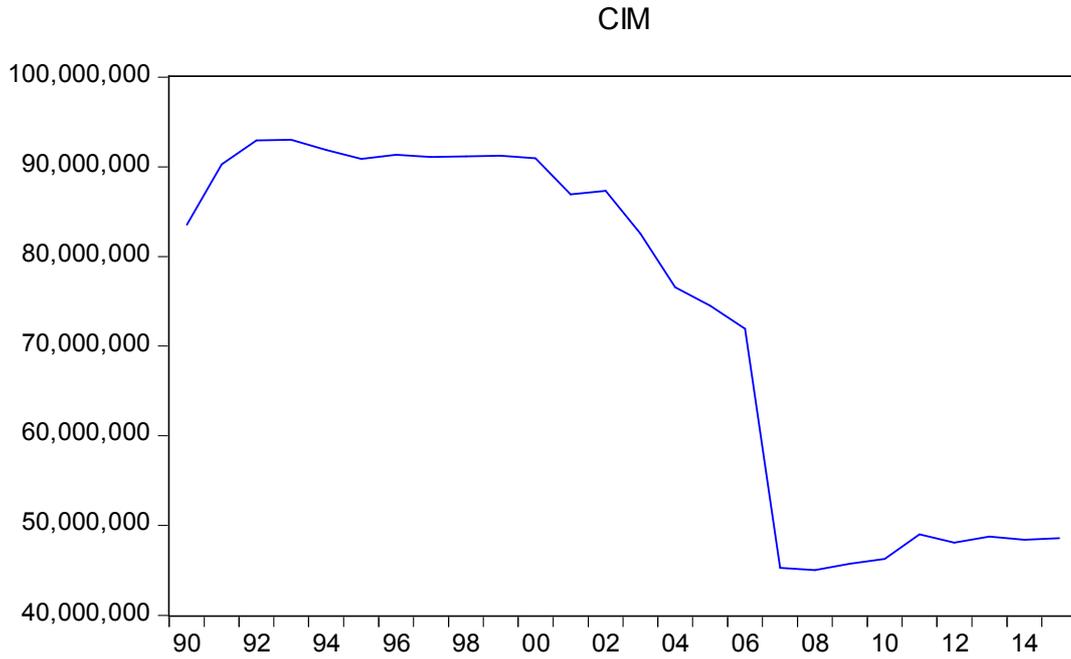


المصدر: من إعداد الطالبة عن طريق برنامج eviews

### 3-1-3 تكاليف الواردات المنقولة بحرا إلى الجزائر:

تمثل تكلفة الرسوم المفروضة على حاويات من البضاعة بالدولار الأمريكي . ويتم إدراج جميع الرسوم المرتبطة باستيفاء الإجراءات المتعلقة باستيراد السلع ، ويشمل ذلك التكاليف الخاصة بالمستندات، والرسوم الإدارية للتخليص الجمركي والرقابة الفنية، ورسوم الوسطاء الجمركيين، ورسوم أعمال المناولة في الموانئ والنقل الداخلي. ولا يشمل مقياس التكلفة التعريفية الجمركية أو الضرائب التجارية. ولا يتم إدراج إلا التكاليف الرسمية، نلاحظ من خلال الشكل رقم 35 انخفاض التكاليف المخصصة للنقل البحري بالرغم من ارتفاع قيمة الواردات كما هو موضح سابقا ، ذلك ما يبين خاصية التكلفة المنخفضة بالنسبة للنقل البحري مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

الشكل رقم 35 : تكاليف الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر من 1990 إلى 2015

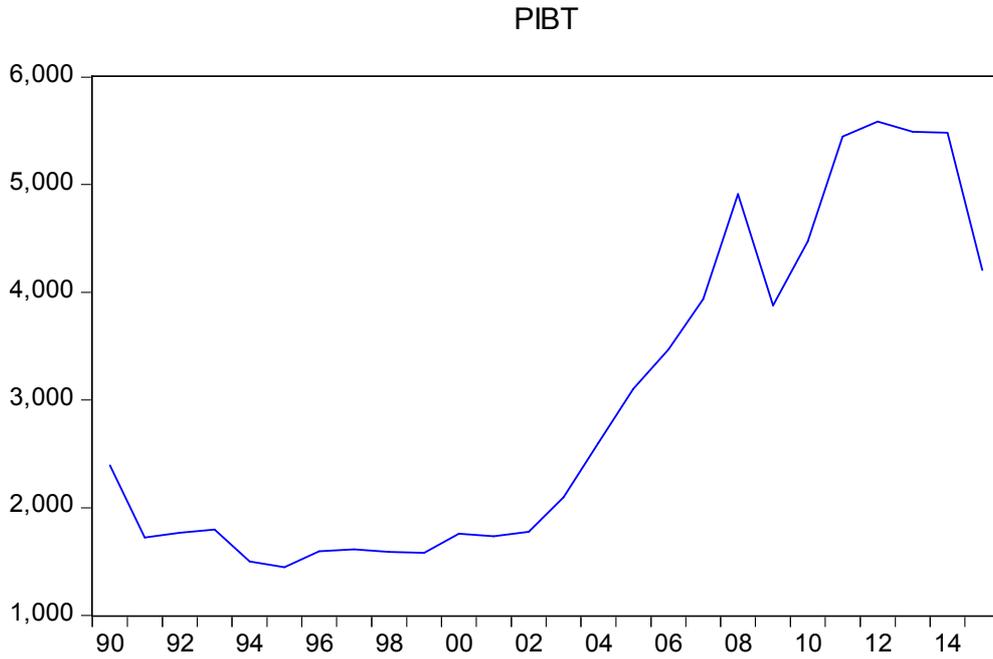


المصدر: من إعداد الطالبة عن طريق برنامج eviews

### 3-1-4 نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي:

نلاحظ من خلال الشكل رقم 36 التغيرات الحاصلة في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي، حيث نلاحظ تحسناً في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي خلال فترة الدراسة ذلك راجع إلى زيادة الإيرادات البترولية، التي تعتبر أهم عنصر في زيادة الناتج المحلي الإجمالي بتميز الاقتصاد الجزائري على أنه اقتصاد ريعي، حيث سجل هذا الأخير أرقام قياسية خاصة في سنة 2008 و 2009، حيث وصل سعر البرميل إلى 103 دولار أمريكي، إلا أنه تراجع في الفترة الأخيرة من الدراسة، مما أدى إلى انخفاض نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي.

الشكل رقم 36 نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي في الجزائر من 1990 إلى 2015



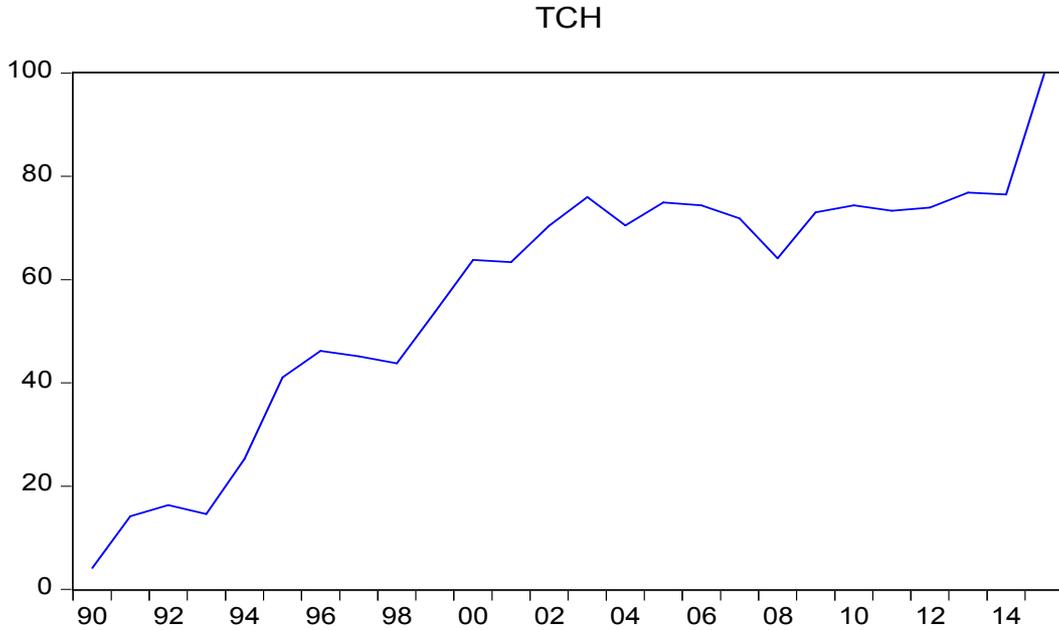
المصدر: من إعداد الطالبة عن طريق برنامج eviews

### 3-1-5 سعر الصرف الحقيقي:

يمثل سعر الصرف الحقيقي مقياس لقيمة العملة الوطنية التي يمكن تبادلها بقيمة عملة بلد آخر، حيث يتم تبادل العملات أو عمليات شراء وبيع العملات حسب أسعار هذه العملات بين بعضها البعض، إذ يعبر سعر الصرف الحقيقي عن القدرة الحقيقية لمبلغ من العملة المحلية على اقتناء كميات من السلع و الخدمات في السوق الأجنبي ، فمن خلال الشكل رقم 37 تطور سعر الصرف الحقيقي في الجزائر من 1990 إلى 2015 ، حيث تميز بالارتفاع مع وجود بعض التذبذبات التي كانت نتيجة إلى انخفاض قيمة العملة المحلية فبعد تبني الجزائر لنظام التعويم الموجه سنة 1996 ، تم توجيه جميع اهتمامات سياسة الصرف إلى العمل على استقرار سعر الصرف الحقيقي ، ذلك ما هو ملاحظ ابتداء من

سنة 2003 باستثناء سنة 2009 نتيجة تداعيات الأزمة المالية العالمية على الجزائر في ظل محيط دولي كان يتميز بعدم اليقين.<sup>22</sup>

الشكل رقم 37 : سعر الصرف الحقيقي في الجزائر من 1990 إلى 2015



المصدر: من إعداد الطالبة عن طريق برنامج eviews

#### 4- صياغة النموذج:

#### 4-1 اختبار الاستقرار:

غالبا ما تتميز السلاسل الزمنية التي تصف المتغيرات الاقتصادية الكلية بعدم الاستقرار، وذلك لأن معظمها يتغير وينمو مع الزمن، مما يجعل من متوسطها وتباينها غير مستقرين ومرتبطين بالزمن، لذلك من الضروري اختبار استقرار السلاسل الزمنية ومعرفة درجة تكاملها. ويهدف اختبار الإستقرارية إلى فحص خواص السلاسل الزمنية والتأكد من مدى سكونهما، وتحديد رتبة تكامل كل متغير على حدى، والتأكد من مدى سكونهما، وتحديد رتبة تكامل كل

<sup>22</sup> لزعر علي، آيت يحيى سمير، معدل الصرف الفعلي الحقيقي وتنافسية الاقتصاد الجزائري، مجلة الباحث، العدد 11، 2012، ص54.

متغير على حدى<sup>23</sup> ، حيث سوف نعتد من خلال دراستنا على استخدام اختبار ديكي فولر المطور (ADF) للكشف عن استقرارية السلاسل الزمنية لمتغيرات الدراسة ، حيث يظهر من الجدول رقم (20) ، اختبار الاستقرار عند المستوى ، فمن خلال النتائج يتضح أن كل المتغيرات المستخدمة في النموذج غير مستقرة عند المستوى العام ، بحيث نجد أن القيمة المطلقة لإحصائية (t) المحسوبة للمتغيرات كلها اقل من القيمة المطلقة الحرجة و ذلك عند مستوى معنوية 5%

الجدول رقم 20: نتائج اختبار ديكي فولر المطور عند المستوى

المتغيرات	القيمة المحسوبة	القيمة الحرجة	الفرضية المقبولة	النتيجة
LOGIM	1.479781	-1.955020	H <sub>0</sub>	غير مستقر
LOGCIM	-1.122133	-1.955020	H <sub>0</sub>	غير مستقر
LOGPRIM	0.313371	-1.955020	H <sub>0</sub>	غير مستقر
LOGPIBT	0.805817	-1.955020	H <sub>0</sub>	غير مستقر
LOGTCH	1.445454	-1.955020	H <sub>0</sub>	غير مستقر

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج eviews(الملحق 2)

و بالتالي سنحاول إعادة دراسة استقرارية المتغيرات مع الأخذ بعين الاعتبار الفرق الأول ، حيث نلاحظ من الجدول رقم (21) نتائج التي يظهرها الاختبار ، إذ نلاحظ أن القيمة المحسوبة للمتغيرات كلها أكبر من القيمة الحرجة وذلك بالقيمة المطلقة لهما و ذلك عند مستوى معنوية 5% ، و بالتالي نرفض فرضية العدم و نقبل البديل التي تبين انه لا يوجد جذر الوحدة ، أي أن المتغيرات محل الدراسة هي مستقرة في الفرق الأول عند مستوى معنوية 5%.

<sup>23</sup> أحمد سلامي، اختبار علاقة التكامل المشترك بين سعر الصرف ومعدلات التضخم في الجزائر دراسة تطبيقية للفترة (1970-2014)، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية ، العدد 01، 2015، ص 34

الجدول رقم 21: نتائج اختبار ديكي فولر المطور عند المستوى مع اخذ الفرق الأول

المتغيرات	القيمة المحسوبة	القيمة الحرجة	الفرضية المقبولة	النتيجة
LOGIM	-3.492731	-1.955681	H <sub>1</sub>	مستقر
LOGCIM	-4.332510	-1.955681	H <sub>1</sub>	مستقر
LOGPRIM	-6.369539	-1.955681	H <sub>1</sub>	مستقر
LOGPIBT	-4.318531	-1.955681	H <sub>1</sub>	مستقر
LOGTCH	-6.922661	-1.955681	H <sub>1</sub>	مستقر

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج views(الملحق 2)

#### 2-4 اختبارات تحديد فترة الإبطاء المثلى لنموذج تصحيح الخطأ:

من اجل تحديد فترة الإبطاء تم الاعتماد على مجموعة من الاختبارات المتمثلة في كل من AIC, HQ, SC ، و التي تحقق أفضل تقدير لنموذج متجه لتصحيح الخطأ، بحيث يتم اختيار طول الإبطاء الذي يعطي أقل قيمة لهذه المعايير<sup>24</sup>، تشير النتائج إلى أن فترة الإبطاء الأفضل للمتغيرات هي الفترة الثالثة حسب المعايير الثلاثة المستخدمة، كما هو موضح في الجدول رقم (22) .

الجدول رقم 22: نتائج اختبار فترة الإبطاء المثلى

الإبطاء	AIC	HQ	SC
0	-4.295862	-4.233781	-4.049016
1	-10.76269	-10.39020	-9.281607
2	-10.03638	-9.353489	-7.321070
3	-15.88772*	-14.89442*	-11.93817*

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج views(الملحق 2)

<sup>24</sup> بشير عبد الله بلق، العلاقة بين الاستثمار والادخار في الاقتصاد الليبي، المجلة الجامعة، العدد 15، المجلد 2، 2013، ص 366

4-3 اختبار جوهانسن للتكامل المشترك:

سنقوم بتقدير نموذج التكامل المشترك باستخدام أسلوب جوهانسن ، حيث يقترح هذا الأخير اختبارين لتقدير عدد المتجهات للتكامل المشترك و التي تتمثل في اختبار الأثر و اختيار القيمة العظمى ، و من خلال هذه دراسة نكتفي باختبار الأثر ذلك لأنه نظراً لأنه يتناسب مع العينات صغيرة الحجم، وكذلك في حالة وجود أكثر من متغيرين، والاهم من ذلك أن هذا الاختبار يكشف عن ما إذا كان هناك تكاملاً مشتركاً فريداً، أي يتحقق التكامل المشترك فقط في حالة انحدار المتغير التابع على المتغيرات المستقلة، وهذا له أهميته في نظرية التكامل المشترك، حيث تشير إلى انه في حالة عدم وجود تكامل مشترك فريد، فان العلاقة التوازنية بين المتغيرات تظل مثاراً للشك والتساؤل ولتحديد عدد متجهات التكامل المشترك، حيث اختبار الأثر يختبر فرضية العدم القائلة بان عدد متجهات التكامل المشترك الفريدة يقل عن أو يساوي العدد (q) مقابل الفرض البديل  $(q=r)$ <sup>25</sup>

الجدول رقم 23: نتائج اختبار الأثر

الاحتمال	القيمة الحرجة 5%	اثر الاحصائي	الفرضية
0.0000	69.81889	242.8536	يوجد تكامل واحد
0.0000	47.85613	94.25337	يوجد على الأقل تكاملين
0.0006	29.79707	43.99636	يوجد على الأقل ثلاث تكاملات

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج eviews(الملحق 2)

نلاحظ من خلال الجدول رقم 23 بأن عدد متجهات التكامل المشترك هو  $r=3$  ، و بالتالي نرفض فرض العدم و نقبل الفرض البديل أي يوجد على الأقل ثلاث تكاملات بين

<sup>25</sup>عابد العبدلي، مرجع سابق، ص24

المتغيرات ، و تفسر هذه النتيجة إلى وجود علاقة توازنية طويلة الأجل بين الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر و المتغيرات المفسرة و المتمثلة في كل من الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحراً، سعر الصرف الحقيقي، تكاليف الواردات المنقولة بحراً و نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي. تحقق هذه النتيجة ، ستمكنا إلى المرور لنموذج تصحيح الخطأ .

#### 4-4 نموذج تصحيح الخطأ (Error Correction Model):

بعد التأكد من السلاسل الزمنية لمتغيرات النموذج أنها غير ساكنة في المستوى وساكنة في الفرق، ومن ثم التحقق من أنها جميعا متكاملة تكاملا مشتركا، يتضح أن هناك علاقة توازنية طويلة الأجل بين الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر كمتغير تابع، و الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحراً، سعر الصرف الحقيقي ، تكاليف الواردات المنقولة بحراً و نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي كمتغيرات مفسرة .

حيث كما ذكرنا سابقا أن المتغيرات التي تحقق التكامل المشترك تعكس علاقة توازنية طويلة الأجل، وعليه ينبغي أن تحظى بتمثيل نموذج تصحيح الخطأ (ECM)، والذي ينطوي على إمكانية اختبار وتقدير العلاقة في المدى القصير والطويل بين متغيرات النموذج، كما أنه يتفادى المشكلات القياسية الناجمة عن الارتباط الزائف.

#### 4-4-1 نتائج اختبار نموذج تصحيح الخطأ على المدى الطويل :

تبين لنا النتائج أن التقدير متجه للتكامل المشترك باستخدام نموذج تصحيح الخطأ هو

كالتالي:

$$(\log IM) = -1.75 (\log PIBT) - 0.93 (\log TCH) - 6.07$$

$$(-15.61)$$

$$(-6.50)$$

$$\bar{R}^2 = 63\%$$

$$F_{cal} = 3.26$$

تبين المعادلة أن كل من نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي و سعر الصرف الحقيقي يؤثران على الواردات المنقولة بحرا على المدى الطويل ، و هذا بشكل معنوي حيث كانت القيمة المحسوبة لستيوذنت لمتغيران اكبر من القيمة الجدولة حيث كانت على التوالي (15.61) و (6.5) ، بينما المتغيرات الأخرى لم تكن تفسيرية ( الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحرا ، تكاليف الواردات المنقولة بحرا ) ، و كانت الزيادة في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 1% ستؤدي إلى انخفاض الواردات المنقولة بحرا بنسب 1.75% ، و أن زيادة سعر الصرف الحقيقي بنسبة 1% ستؤدي إلى انخفاض الواردات المنقولة بحرا بنسبة 0.93%

كذلك تفيد النتائج أن معاملات النموذج كانت على النحو التالي : قيمة فيشر و المقدر ب 3.26 اكبر من القيمة الجدولة ، كما نلاحظ من خلال النتائج أن قيمة معامل التحديد المصحح قد بلغت  $\bar{R}^2 = 0.63$  ، و هو ما يبين أن متغيرات النموذج تفسر 63% من الواردات المنقولة بحرا ، أما 37% المتبقية تفسر عن طريق المتغيرات أخرى لم تدرج في النموذج.

#### 4-4-2 نتائج اختبار نموذج تصحيح الخطأ على المدى القصير :

كما ذكرنا سابقا انه بعد تحقق التكامل المشترك بين متغيرات النموذج لابد من إضافة نموذج تصحيح الخطأ ، يمكن تلخيص نتائج النموذج على المدى القصير كالتالي:

الجدول رقم(24) : نموذج متجه تصحيح الخطأ على المدى القصير

D(LOGTCH)	D(LOGPIBT)	D(LOGCIM)	D(LOGPRIM)	D(LOGIM)	
0.810908 (0.33018) [ 2.45595]	-0.675063 (0.55691) [-1.21215]	0.400249 (0.54091) [ 0.73995]	-0.588761 (0.23073) [-2.55173]	-0.986554 (0.56309) [-1.75202]	CointEq1
0.782833 (0.52405) [ 1.49381]	-0.859482 (0.88391) [-0.97236]	0.681572 (0.85852) [ 0.79390]	-1.270885 (0.36621) [-3.47042]	-1.605027 (0.89372) [-1.79589]	CointEq2
1.172373 (0.44989) [ 2.60592]	-1.457785 (0.75883) [-1.92111]	-0.102414 (0.73702) [-0.13896]	-0.535439 (0.31438) [-1.70315]	-1.246024 (0.76725) [-1.62402]	CointEq3
0.276070 (0.26664) [ 1.03537]	0.494780 (0.44974) [ 1.10015]	0.012933 (0.43682) [ 0.02961]	0.351555 (0.18633) [ 1.88676]	0.246556 (0.45473) [ 0.54220]	D(LOGIM(-1))
0.391694 (0.20317) [ 1.92790]	0.186878 (0.34269) [ 0.54533]	0.114880 (0.33284) [ 0.34515]	0.179105 (0.14198) [ 1.26152]	-0.077242 (0.34649) [-0.22293]	D(LOGIM(-2))
0.307916 (0.47693) [ 0.64562]	0.123798 (0.80444) [ 0.15389]	-0.936630 (0.78133) [-1.19877]	0.490793 (0.33328) [ 1.47262]	0.903649 (0.81337) [ 1.11100]	D(LOGPRIM(-1))
0.751568 (0.32700) [ 2.29839]	-0.309347 (0.55155) [-0.56087]	-0.446989 (0.53570) [-0.83440]	0.374736 (0.22851) [ 1.63994]	0.225067 (0.55767) [ 0.40359]	D(LOGPRIM(-2))
-0.208199 (0.39054) [-0.53311]	0.473461 (0.65872) [ 0.71876]	-0.157229 (0.63980) [-0.24575]	0.404098 (0.27291) [ 1.48071]	0.265403 (0.66603) [ 0.39848]	D(LOGCIM(-1))
0.032096 (0.30307) [ 0.10590]	1.172260 (0.51118) [ 2.29323]	0.059903 (0.49650) [ 0.12065]	0.301124 (0.21178) [ 1.42185]	0.601895 (0.51686) [ 1.16453]	D(LOGCIM(-2))
-0.321977 (0.31084) [-1.03583]	0.483849 (0.52429) [ 0.92286]	0.453276 (0.50923) [ 0.89013]	-0.337669 (0.21721) [-1.55454]	-0.088851 (0.53011) [-0.16761]	D(LOGPIBT(-1))
-0.767712 (0.23975) [-3.20215]	0.228339 (0.40438) [ 0.56466]	-0.044925 (0.39276) [-0.11438]	-0.438396 (0.16754) [-2.61672]	0.052957 (0.40887) [ 0.12952]	D(LOGPIBT(-2))
-0.765909 (0.23335) [-3.28230]	0.611357 (0.39358) [ 1.55332]	0.057341 (0.38227) [ 0.15000]	-0.104491 (0.16306) [-0.64081]	0.118414 (0.39795) [ 0.29756]	D(LOGTCH(-1))
-0.354879 (0.10707) [-3.31448]	-0.050695 (0.18059) [-0.28071]	-0.126704 (0.17540) [-0.72235]	-0.156937 (0.07482) [-2.09753]	-0.127845 (0.18260) [-0.70015]	D(LOGTCH(-2))
0.139847 (0.03101) [ 4.50932]	-0.045538 (0.05231) [-0.87055]	-0.017950 (0.05081) [-0.35330]	0.048327 (0.02167) [ 2.22994]	0.067812 (0.05289) [ 1.28215]	C

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على مخرجات برنامج eviews (الملحق 2)

و من خلال النتائج يمكن صياغة المعادلة على النحو التالي :

$$D(\log IM) = 0.24D(\log IM(-1)) - 0.07D(\log IM(-2)) + 0.9D(\log PRIM(-1)) + 0.22D(\log PRIM(-2)) \\ + 0.26D(\log CIM(-1)) + 0.6D(\log CIM(-2)) - 0.008D(\log PIBT(-1)) + 0.05D(\log PIBT(-2)) + 0.11 \\ D(\log TCH(-1)) - 0.12D(\log TCH(-2)) + 0.06$$

من خلال نموذج تصحيح الخطأ على المدى القصير ، نلاحظ أن كل معاملات النموذج غير معنوي، حيث كانت قيم ستيودنت المحسوبة للمتغيرات اقل من الجدولة و المقدرة ب 1.94 عند درجة معنوية 5%، هذا ما يعني عدم وجود علاقة تأثير المتغيرات المستقلة على المتغير التابع ، حيث يظهر من هذا النموذج قيم التغير الحاصلة في الواردات المنقولة بحرا (logIM) في الزمن t ، نتيجة لقيم التغير الحاصلة فيها و المتغيرات المستقلة في (t-1) و (t-2) ، حيث نلاحظ وجود علاقة طردية بين التغير في الواردات المنقولة بحرا في الزمن t و التغير في نفسه في (t-1) بنسبة 0.24% ، و علاقة عكسية في (t-2) بنسبة 0.07%، إلا أن هذه التغيرات لم تكن معنوية لصغر قيمة ستيودنت و التي بلغت 0.54 ، 0.22 على التوالي ، والتي هي اصغر من القيمة الجدولة.

أما العلاقة الموجودة بين التغير في كل من الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحرا (logPRIM) و تكاليف الواردات المنقولة بحرا (logCIM) في (t-1) و (t-2) ، و التغير في الواردات المنقولة بحرا فكانت طردية، أي إذا زاد التغير في الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحرا بنسبة 1% في (t-1)، سيؤدي إلى زيادة التغير في الواردات المنقولة بحرا بنسبة 0.9% في الزمن t أما التغير في الزمن (t-2) بنسبة 1% سيؤدي الى زيادة في التغير للواردات المنقولة بحرا ب 0.22% في t ، بينما إذا زاد التغير في تكاليف الواردات المنقولة بحرا بنسبة 1% في الزمن (t-1) سيؤدي إلى زيادة التغير في الواردات المنقولة بحرا

ب 0.26% في الزمن  $t$  ، و التغير بنسبة 1% في الزمن  $(t-2)$  سيؤدي إلى الزيادة التغيرات في الواردات المنقولة بحرا 0.6% في الزمن  $t$  .

إلا أن هذه التغيرات لم تكن معنوية لصغر قيمة ستيودنت و التي بلغت 1.11 ، 0.40 على التوالي بالنسبة للأسعار النسبية ، كذلك هو الحال بالنسبة تكاليف الواردات المنقولة بحرا ، التي قدرت قيم ستيودنت المسجلة في  $(t-1)$  و  $(t-2)$  لمعلمات التأثير 0.39 ، 1.16 على الترتيب ، و التي كانت أقل من القيمة المجدولة 1.94 .

أما بالنسبة للعلاقة الموجودة بين التغير في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي و التغير في الواردات المنقولة بحرا فكانت عكسية في  $(t-1)$  ، حيث إذا زاد التغير في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 1% في  $(t-1)$  ، سيؤدي إلى انخفاض التغير في الواردات المنقولة بحرا بنسبة 0.08% ، أما في  $(t-2)$  كانت طردية حيث إذا زاد التغير في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 1% ، سيؤدي إلى زيادة التغير في الواردات المنقولة بحرا بنسبة 0.05% ، كذلك هذه التغيرات لم تكن معنوية حيث هي أقل من قيمة ستيودنت و التي بلغت 0.12 ، 0.16 في  $(t-1)$  و  $(t-2)$  على التوالي .

أما فيما يخص العلاقة الموجودة بين التغير في سعر الصرف الحقيقي  $(\log TCH)$  و التغير في الواردات المنقولة بحرا فكانت موجبة في  $(t-1)$  ، حيث إذا زاد سعر الصرف الحقيقي بنسبة 1% في  $(t-1)$  ، سيؤدي إلى زيادة التغير في الواردات المنقولة بحرا بنسبة 0.11% ، أما في  $(t-2)$  كانت عكسية ، حيث إذا زاد سعر الصرف الحقيقي بنسبة 1% ، سيؤدي إلى انخفاض التغير في الواردات المنقولة بحرا بنسبة 0.12% ، كذلك أن هذه التغيرات لم تكن معنوية حيث هي أقل من قيمة ستيودنت و التي بلغت 0.29 ، 0.7 في  $(t-1)$  و  $(t-2)$  على التوالي .

## 4-5 التفسير الاقتصادي للنموذج :

كشفت نتائج التقدير المتحصل عليها في المدى الطويل إلى معنوية أثر متغير سعر الصرف الحقيقي مع المتغير محل الدراسة و المتمثل في الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر ، حيث حظي بالإشارة المتوقعة له و الذي كما استنتجناه سابقاً انه يؤثر سلباً بنسبة 0.93% ، وهذه النتائج تتفق مع الكثير من الدراسات السابقة (دراسة Deyack, T., Sawyer, W. 1993 and Sprinkle, R ، دراسة محمد عبد الحميد شهاب محددات الطلب على الواردات الكلية لمصر باستخدام تحليل التكامل المشترك ونموذج تصحيح الخطأ 2012، رسلان خضور 2000 )، والتي توصلت إلى معنوية العلاقة بين الواردات و سعر الصرف .

حيث يؤثر سعر الصرف الحقيقي عكسياً على الطلب على الواردات، فكلما ارتفعت أسعار الواردات مقارنة بالأسعار المحلية لبدائل الواردات ، ينخفض الطلب على الواردات مقومة بالعملة الأجنبية ، وبالتالي تنخفض القيمة الكلية للواردات و عليه فان القيمة الخارجية للعملة المحلية تؤثر تأثيراً عكسياً على السعر النسبي للواردات ، بحيث إذا انخفضت القيمة الخارجية للعملة المحلية ينخفض سعر بدائل الواردات مقومة بالعملة الأجنبية ، و يرتفع بذلك السعر النسبي للواردات مما يقلل الطلب عليها، و منه فإن تخفيض قيمة العملة المحلية يجعل الواردات أعلى نسبياً بالنسبة للمستهلك المحلي، مما يؤدي إلى تخفيض كمية الواردات وبالتالي يتراجع الطلب عليها .

أما فيما يخص أثر نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي فكان له تأثير سلبي بنسبة 1.75% على حجم الواردات المنقولة بحراً، و هو ما لا يتوافق مع النظرية التقليدية للطلب على الواردات المبنية على أسس النظرية الجزئية، وبالتحديد نظرية طلب المستهلك القائمة على هدف تعظيم المنفعة ، والتي تقتضي أن المستهلك يخصص أو يوزع دخله بين السلع

التي الممكن استهلاكها بشكل يؤدي إلى تعظيم منفعتها ، و بالتالي فان طلب المستهلك على الواردات يتأثر بالدخل ويشكل مجموع طلب الأفراد على الواردات إجمالي الطلب على الواردات في الاقتصاد ، بمعنى انه يتوقف حجم الواردات الكلية لأي دولة أساسا على الدخل ، فكل زيادة له تؤدي إلى زيادة الاستهلاك الخاص والعام و كثيرا ما يتم تغطية هذه الزيادة بالاستيراد خاصة إذا كانت هذه الدول لا تمتلك مزايا نسبية في إنتاج السلع الاستهلاكية و السلع ذات الإنتاج الكبير، كما يمكن أن تكون العلاقة بين وزيادة الدخل و الطلب على الواردات عكسية، إذا كان هناك سلع محلية بديلة نسبيا للسلع المستوردة ، حيث أنه من الناحية النظرية يمكن أن تكون المرونة الداخلية للواردات سالبة ، على أساس أن الطلب على الواردات هو فائض الاستهلاك المحلي عن العرض المحلي ، ففي هذه الحالة تكون العرض المحلي له مرونة دخلية اكبر من مرونة الاستهلاك المحلي الداخلية.

كذلك لاحظنا في المدى القصير عدم معنوية أثر المتغيرات المفسرة مع المتغير التابع محل الدراسة، حيث أن نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي كان له تأثير سلبي ثم ايجابي في الفترة الثانية ، يكون ذلك عندما تعتمد الدولة على سياسة مالية توسعية ، حيث تؤدي إلى زيادة الأجور، بمعنى آخر زيادة الدخل المتاح و الذي بدوره سيؤدي إلى زيادة الاستهلاك ، حيث تكون العلاقة سالبة بزيادة الاستهلاك على السلع المحلية في الفترة الأولى والى الادخار، ثم بعد ذلك يتوجه المستهلكون في الفترة الثانية إلى الطلب على السلع الأجنبية، مما يؤدي إلى رفع حجم الواردات في الفترة الثانية.

أما فيما يخص أثر كل من الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحراً، تكاليف الواردات المنقولة بحراً كان له تأثير ايجابي و غير معنوي في الفترة الأولى و الثانية ، حيث أن هذه النتائج لا تتوافق مع ما قدمت إليه دراسات عديدة مثل (دراسة *Truck cheong tang*

، ودراسة Dilip Dutta and Nasiruddin Ahmed 2006 ، و *mahendhiran nair* 2010 ، ودراسة Pablo Coto-Millan وآخرون ، Muhammad Irfan CHANI (2010) ، حيث أشارت هذه الأدبيات إلى أهمية كل هذه المتغيرات في تفسير الطلب على الواردات ، حيث ينبغي وجود إشارة معامل الأسعار النسبية للسلع المستوردة سالبة، ذلك ما يتوافق مع النظرية الاقتصادية، نتيجة لطبيعة العلاقة العكسية بين الكمية المطلوبة من السلع المستوردة وسعرها ، حيث أن زيادة أسعار سلع الواردات تؤدي إلى خفض الكمية المطلوبة منها.

نفس الشيء بالنسبة لتكاليف الواردات المنقولة بحرا التي لم تحظى بالإشارة المناسبة ، حيث أن التغير النسبي في التكاليف النقل البحري لا يعكس التغير في الكميات المنقولة للسلع، ذلك لتمييزه عن باقي وسائل النقل الأخرى بقلّة التكاليف و بقدرة اكبر على نقل كميات كبيرة من السلع ، هذه النتائج تبين أن طبيعة السلع المستوردة هي ضرورية في الاقتصاد المحلي ، فمن جهة هي تشكل مدخلات و مستلزمات للقطاعات الإنتاجية في الاقتصاد المحلي والتي تستلزم لسلع الوسيطة و السلع الرأسمالية لتنفيذ خطط الإنتاج و لتجسيد برامجها التنموية ، حيث كما اشرنا سابقا أنها تمثل اكبر نسبة في المجموعات السلعية ، و من جهة أخرى أن معظم السلع ليس لها بدائل محلية ، مما يدل على هشاشة الإنتاج الوطني و التبعية للسلع الغذائية و الاستهلاكية الهامة التي لا ينتجها الاقتصاد المحلي أو تنتج بكميات تقل عن حجم الطلب الاستهلاكي ، و بالتالي التي يستوجب استيراد لسد حاجيات المستهلكين المحليين.

أما بالنسبة لسعر الصرف الحقيقي ، فأظهرت إشارة موجبة و سالبة في الفترة الأولى ثم الثانية و غير معنوي ، و هذا ما هو معاكس للنظرية الاقتصادية ، حيث يمكن تبرير الإشارة الموجبة ، كما توصلت إليه دراسة جار النبي بابو جار النبي لمحددات الطلب علي

الواردات في السودان ، أن الدول النامية تحتاج إلى قدر كبير من مشروعات للبنية الأساسية التي تتطلب استيراد السلع الضرورية كالألات والمعدات ، المواد الأولية و حتى السلع الغذائية والأدوية التي لا تستجيب للارتفاع في سعر الصرف، ذلك ما أشرنا إليه فيما يخص مميزات السلع المستوردة في الجزائر .

و في الأخير و كما وضحنا أن نموذج الدراسة يفسر 63% من التغيرات في الواردات المقولة بحرا ، فيمكن للمتغيرات الغير المدروسة أن تكون لها أيضا اثر على المتغير التابع في المدى الطويل و القصير ، و من بين هذه المتغيرات التي لم نستطع قياسها أو إيجادها القرارات الحكومية اتجاه التجارة الخارجية ، خصوصا المتعلقة بالواردات ، و التي كانت متسارعة و متناقضة في بعضها البعض، نوعية الموانئ في الجزائر .

## خاتمة الفصل :

قمنا من خلال هذا الفصل بتقدير الطلب على الواردات المنقولة بحراً خلال الفترة ما بين 1990-2015 ، وذلك باستخدام التكامل المشترك و نموذج تصحيح الخطأ ، وتحليل خواص السلاسل الزمنية لمتغيرات النموذج باستخدام اختبار ديكي فولر المطور لتحديد رتبة تكامل كل سلسلة زمنية، ومن ثم التحقق من تكاملها المشترك باستخدام اختبار جوهانسن.

كشفت نتائج هذه الاختبارات عن سكون وتكامل كل سلسلة زمنية على حدة من الدرجة الأولى، كما كشفت وجود علاقة في المدى الطويل بين الواردات المنقولة بحراً و المتغيرات المفسرة ، حيث أن كل من نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي و سعر الصرف الحقيقي يؤثران على الواردات المنقولة بحراً على المدى الطويل ، بينما المتغيرات الأخرى لم تكن تفسيرية و المتمثلة في الأسعار النسبية للواردات المنقولة بحراً ، تكاليف الواردات المنقولة بحراً في المدى الطويل و القصير.

# الخاتمة العامة

يعتمد الاقتصاد الجزائري بدرجة كبيرة على التبادل التجاري مع العالم الخارجي، فهو يحتاج للسلع المستوردة، و ذلك لتلبية احتياجاته و لتغطية الطلب المحلي، كما يعتمد في حركته على النقل البحري، فمن خلال هذا الأخير يتم نقل أكثر من 80 % من الواردات الإجمالية، حيث يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة، حيث له العديد من المميزات التي أكسبته أهمية اقتصادية كبيرة، فللنقل البحري دور حيوي في الاقتصاد، ذلك من خلال ما يقدمه للتجارة الخارجية، من خلال إسهامه في انسياب حركة السلع، ولتأثيره المباشر على النشاط الاقتصادي.

كان الهدف من هذه الدراسة التعرف على أهم المحددات التي تؤثر على الطلب على الواردات المنقولة بحراً في الجزائر، خلال فترة ما بين 1990 إلى 2015، و من أهم النتائج التي توصلنا إليها هي أن:

- الواردات تلبى الحاجات الأساسية في اقتصاد الجزائر من خلال السلع الاستهلاكية أو الرأسمالية الضرورية في العملية الإنتاجية، و ذلك في جميع القطاعات الاقتصادية، حيث لاحظنا بعد الانفتاح الذي عرفه الاقتصاد الوطني أمام الأسواق الخارجية، و الإصلاحات التي مست التجارة الخارجية، تطور حجم هذه الواردات بنسب ملحوظة،

- كما توصلنا من خلال دراستنا لعلاقة بعض المؤشرات الاقتصادية بالواردات أن الاقتصاد الجزائري يعتمد على العالم الخارجي لتلبية طلبه المحلي، حيث جزء كبير من الدخل يتم إنفاقه على الواردات على حساب الإنتاج المحلي، كما وجدنا أن نسبة

تغطية حصيلة الصادرات للإنفاق على الواردات كانت تتغير على حسب تقلبات أسعار النفط ، كذلك خلصت النتائج إلى أهمية الاحتياطات الدولية في تمويل الواردات ، لاسيما عند ارتفاع حصيلة الصادرات البترولية و التي أدت إلى تراكم نسبة احتياطات الصرف في الجزائر، كما توصلنا أن زيادة النمو السكاني أدت إلى حدوث فجوة بين القدرة على الإنتاج والاستهلاك ، مما استدعى إلى التوجه نحو الاستيراد لسد هذه الاحتياجات.

– أما فيما يخص التوزيع الجغرافي للواردات، توصلنا إلى سيطرة الاتحاد الأوروبي على المجموعات الدول الأخرى ، بما يقارب ثلثي حجم الواردات في الجزائر ، مما يبين أهمية هذه المنطقة الجغرافية في التعامل معها تجاريا، وهذا ما أبرزه معامل جيني للتركز الجغرافي للواردات، الذي كان يتراوح ما بين ( 56% و 65% ) ، و الذي يؤكد على ارتفاع درجة التركيز في مصادر الحصول على الواردات.

– بالإضافة إلى سيطرة مجموعة مواد التجهيز الصناعية على الجزء الأكبر من الواردات، تأتي بعدها المنتجات النصف مصنعة، حيث تمثل كل من هذه السلع مدخلات و مستلزمات للقطاعات الإنتاجية في الاقتصاد المحلي، أما في المرتبة الثالثة نجد المواد الغذائية ثم تليها باقي المنتجات بنسب متفاوتة ، استتجنا من خلال هذا التوزيع مدى تبعية الاقتصاد الوطني على الخارج ، و ضعف الإنتاج الوطني ، و ذلك ما أكده معامل التركيز للتركيبية السلعية للواردات في الجزائر و الذي تراوح ما بين ( 47,02% و 51.86% ) .

- بينت نتائج اختبارات هذه الدراسة عن سكون وتكامل كل سلسلة زمنية على حدة من الدرجة الأولى، كما كشفت وجود علاقة في المدى الطويل بين الواردات المنقولة بحرا و المتغيرات المفسرة، و المتمثلة في كل من نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي و سعر الصرف الحقيقي، حيث يعتبران من المتغيرات الرئيسية لتفسير سلوك الطلب على الواردات المنقولة بحرا في المدى الطويل، إذ يؤثر سعر الصرف الحقيقي عكسيا على الطلب على الواردات المنقولة بحرا، فكلما ارتفعت أسعار الواردات مقارنة بالأسعار المحلية لبدائل الواردات، ينخفض الطلب على الواردات مقومة بالعملة الأجنبية، وبالتالي تنخفض القيمة الكلية للواردات، كما لاحظنا علاقة عكسية بين نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي و الواردات المنقولة بحرا، يكون ذلك على أساس أن الطلب على الواردات هو فائض الاستهلاك المحلي عن العرض المحلي، ففي هذه الحالة يكون العرض المحلي له مرونة دخلية اكبر من مرونة الاستهلاك المحلي الداخلية، وبالتالي يتحدد الطلب على الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر على المحددات العامة للطلب على الواردات الكلية، يتبين من خلال هذه النتائج مدى اعتماد الاقتصاد المحلي على السلع المستوردة التي تتميز أنها ضرورية لتنفيذ برامج و خطط التنمية، ولتغطية متطلبات الاستهلاك المحلي،
- تبين كذلك أن النقل البحري يعتبر من أهم وسائل النقل التي تعتمد عليها الجزائر في مبادلاتها الخارجية، إلا أن تكاليف الموانئ لا تعتبر من العوامل التي تحد من حركة تنقل السلع المستوردة، أي أن الطلب على الواردات المنقولة بحراً إلى الجزائر لا يتحدد على أساس التكاليف المخصصة للنقل البحري.

و على أساس هذه النتائج التي توصنا إليها، يمكننا أن نقترح بعض التوصيات المتمثلة فيما يلي:

- ينبغي على الجزائر تنويع اقتصادها ، و الذي تعتبر ضرورية للنهوض بالإنتاج الوطني من خلال استغلال كافة الموارد الاقتصادية المتاحة، بتشجيع الصناعة المحلية وترقية القطاع الخاص.

- إتباع سياسة تجارية تكون متماشية مع خطط التنمية، للتحكم في حجم الواردات، من خلال فرض قيود كمية للواردات، و حواجز جمركية و التي تهدف إلى دفع عجلة الإنتاج الوطني.

- العمل على تطوير النقل البحري في الجزائر لمواكبة التطورات التكنولوجية الحديثة في هذا المجال ، باعتباره قطاعا حيويا واستراتيجيا يمكنه من المساهمة في النمو الاقتصادي.

في إطار الحديث عن الواردات في الجزائر تثار العديد من العناصر البحثية التي تحتاج إلى مزيد من البحث والتوسع ذات الصلة بالموضوع، و التي قد لفت انتباهنا غير أن إطار الدراسة لم يسمح بتناولها بإسهاب ، و التي يمكن أن تكون مسارات بحثية للمواضيع القادمة ، نذكر من بين أهمها تلك المتعلقة ، بالسياسات الاقتصادية التي تؤدي إلى التنويع الاقتصادي ، و إلى توجيه و ترشيد حجم و طبيعة الواردات، و التي نعتبرها أهم التحديات التي تواجه الاقتصاد الجزائري خلال الفترة المستقبلية، بالإضافة إلى دراسة اثر بعض المتغيرات على الواردات المنقولة بحرا و المتمثلة في القرارات الحكومية في مجال التجارة الخارجية ، الاحتياطات الدولية ، حركة النقل و نوعية الموانئ ، الوقت و عدد المستندات اللازمة لعملية الاستيراد .

# المراجع

أولاً: باللغة العربية:

1-الكتب :

- 1- أحمد الأشقر،الاقتصاد الكلي،الدار العلمية الدولية، الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى ،عمان، 2002.
- 2- احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة و مطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى ، مصر 2001.
- 3- احمد عبد المنصف محمود ،اقتصاديات و سياسات النقل البحري،مؤسسة رؤية للطباعة و النشر ،مصر ،2010.
- 4- أيمن النحراوي ،الموانئ العربية البحرية ،دار الفكر الجامعي ،مصر 2009.
- 5- إكرام عبد الرحيم عوض، سوق الشرق أوسطية، مركز الحضارة العربية، 2000.
- 6- أحمد لصفتي ،الاقتصاد الدولي ، مؤسسة النهضة للنشر،القاهرة ،1990.
- 7- أحمد هني ، اقتصاد الجزائر المستقلة ديوان المطبوعات الجامعية 1993.
- 8- السيد محمد السريتي،أسامة احمد الفيل ، الاقتصاد الكلي ، مؤسسة رؤية للطبع و النشر ، الإسكندرية ، 2009.
- 9- السيد محمد السريتي، على عبد الوهاب نجا،مبادئ الاقتصاد الكلي، مؤسسة رؤية للطباعة و النشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ،الإسكندرية، 2008.
- 10- السيد محمد احمد السريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، 2009.

- 11- بدوي سمية، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب ، الإسكندرية ، 2005.
- 12- بلعزوز بن علي، محاضرات في النظريات والسياسات النقدية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2004 .
- 13- حمادة فريد منصور ،مقدمة في اقتصاديات النقل ،مركز الإسكندرية للكتاب ، الإسكندرية،1998.
- 14- حميدات محمود، مدخل للتحليل النقدي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.
- 15- رمزي زكي، الاحتياطات الدولية، دار المستقبل العربي، 1994.
- 16- رضا عبد السلام، العلاقات الاقتصادية الدولية، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، مصر، 2010.
- 17- زايري بلقاسم، اقتصاديات التجارة الدولية ( نماذج نظرية و تمارين )، دار الأديب للنشر و التوزيع ، الجزائر ،2006.
- 18- سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ، الدار الجامعة الجديدة ،الإسكندرية ،2002.
- 19- سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل البحري في العالم ،مركز الإسكندرية للكتاب ، الإسكندرية،2005.
- 20- شريف ماهر هيكل، إدارة و سياسات الموانئ البحرية ،مكتبة الحرية للنشر و التوزيع، القاهرة، 2008.
- 21- شريف محمد ماهر ،إدارة النقل البحري التجارة الخطية فعاليات التطبيق-متطلبات الريادة،الدار الجامعية ،الإسكندرية،2006.

- 22- صالح إسماعيل حسن ، تسعير خدمات الموانئ البحرية ، مركز الخبرات المهنية للإدارة ، القاهرة ، 2006.
- 23- عبد القادر محمد عبد القادر عطية، النظرية الاقتصادية الكلية، الدار الجامعية للكتب، الإسكندرية، 1997.
- 24- عبد القادر محمد عبد القادر عطية، الحديث في الاقتصاد القياسي بين النظرية و التطبيق، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2005.
- 25- عجة الجبالي، التجربة الجزائرية- في تنظيم التجارة الخارجية من احتكار الدولة إلى احتكار الخواص-، دار الخلدونية، الجزائر، 2007.
- 26- على المشاقبة ، محمد العدوان ، سطات العمرو ، إدارة الشحن و التأمين ، دار الصفاء للنشر و التوزيع ، عمان ، 2003.
- 27- فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات و علاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، بحوث و دراسات للمنظمة العربية للتنمية الإدارية ، مصر 2005.
- 28- فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات ، دار الكتاب المصرية ، القاهرة ، 2007.
- 29- قوانين الإصلاحات الاقتصادية، 1988-1991، المؤسسة الوطنية للنشر والإشهار، الجزائر، 1991.

30- كارلين أولولين ترجمة مختار السويقي ، اقتصاديات النقل البحري -دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري و التجارة الخارجية،الدار المصرية اللبنانية ،الطبعة الثالثة،مصر،1997.

31- محمد إبراهيم عبيدات ، سلوك المستهلك- مدخل استراتيجي- ، دار وائل للنشر ، الطبعة الرابعة ، الأردن ، 2004.

32- محمود حامد محمود عبد الرزاق ،اقتصاديات النقل الدولي البري و البحري و الجوي ،الدار الجامعية ، مصر، 2013.

33- محمود حسين الوادي ، احمد عارف العساف، الاقتصاد الكلي ، دار المسيرة للنشر و التوزيع ،الطبعة الأولى ، الأردن ، 2009.

34- محمود رضا فتح الله، اقتصاديات الطلب على الواردات، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002.

35- محمد يونس، اقتصاديات دولية، الدار الجامعية، مصر، 2007 .

36- لحول موسى بخاري، سياسة الصرف الأجنبي وعلاقتها بالسياسة النقدية ، مكتبة حسن العصرية، لبنان، 2010.

## 2-الرسائل الجامعية :

1- بغداد زيان ،تغيرات سعر صرف اليورو و الدولار و اثرها على المبادلات التجارية الخارجية الجزائرية ، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة وهران ،2012-2013.

- 2- بن قدور علي، دراسة أثر تغيرات سعر الصرف على نموذج التوازن الاقتصادي الكلي حالة الجزائر، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، المركز الجامعي د. مولاي الطاهر سعيدة، 2004 - 2005.
- 3- حشماوى محمد، الاتجاهات الجديدة للتجارة الدولية في ظل العولمة الاقتصادية ، دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2006.
- 4- حملوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007-2008.
- 5- دراوسي مسعود، ، السياسة المالية ودورها في تحقيق التوازن الاقتصادي حالة الجزائر: 1990 - 2004 ، دكتوراه دولة، جامعة الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، 2005-2006.
- 6- زايد مراد، دور الجمارك في اقتصاد السوق، دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية، جامعة يوسف بن خدة، 2005-2006.
- 7- شامي رشيدة، المنظمة العالمية للتجارة والآثار المرتقبة على الدول النامية حالة الجزائر، دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2006-2007.
- 8- طالب أمينة ، الانفتاح التجاري و أثره على النمو الاقتصادي في الجزائر دراسة قياسية للفترة 1980-2013، رسالة دكتوراه ، جامعة تلمسان ، 2014-2015.
- 9- طالب دليلة ، المنظمة العالمية للتجارة و انعكاساتها على التجارة الخارجية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية ، جامعة تلمسان ، 2006-2007.

- 10- على أحمد الأمين، أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان في الفترة من 1990-2014، دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا، 2016
- 11- عبابسة نوال، التخصص الدولي: بين النظرية و الواقع حالة الجزائر، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة قسنطينة، 2008-2009 .
- 12- عبد الرشيد بن ديب، تنظيم وتطور التجارة الخارجية- حالة الجزائر، دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2002-2003.
- 13- فرجي محمد، تسيير مخاطر التجارة الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة سيدي بلعباس، 2006-2007.
- 14- فوزي زغاد، إشكالية إدارة الاحتياطات المالية الدولية - دراسة حالة بنك الجزائر (2000-2012)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة المسيلة، 2013 - 2014.
- 15- مزراق عثمان، اثر الحواجز غير التعريفية على تحرير التجارة الخارجية حالة الجزائر، ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة وهران، 2011-2012.
- 16- مسغوني منى، علاقة سياسة الواردات بالنمو الاقتصادي الوطني في الفترة الممتدة بين 1970-2001، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة ورقلة 2004-2005.
- 17- Boucheta Yahia, Etude des facteurs déterminant du taux de change du Dinar Algérien, Thèse pour l'obtention de doctorat Es-sciences en Sciences Economiques Option: Finance, Université Abou-Bakr Bakr Belkaraid, Tlemcen, 2013-2014.

18- Cossi Herve Assongba, Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs, thèse de doctorat, Université Lille II, 2014-2015.

### 3-المجلات العلمية:

1- أحمد سلامي، اختبار علاقة التكامل المشترك بين سعر الصرف ومعدلات التضخم في الجزائر دراسة تطبيقية للفترة (1970-2014)، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية، العدد 01، 2015.

2- أيمن محمد محمد خليل النحراوي، دراسة تحليلية للوضع الحالي للأسطول التجاري البحري السوري في ضوء المتغيرات الراهنة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية سلسلة العلوم الهندسية، المجلد ، 53 العدد 2، 2013.

3- الشارف عتو، دراسة قياسية لاستقطاب رأس المال الأجنبي للجزائر في ظل فرضية الركن لنظام سعر الصرف، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة الشلف، العدد 06، السداسي الثاني، 2009.

4- بان علي حسين المشهداني، الموانئ الصناعية في المملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجه صناعة النقل البحري في المنطقة العربية، مجلة الخليج العربي، المجلد 42، العدد (4-3)، 2014.

5- بشير عبد الله بَلق، العلاقة بين الاستثمار والادخار في الاقتصاد الليبي، المجلة الجامعة، العدد 15، المجلد 2، 2013.

6- بلمقدم مصطفى، بن عاتق حنان، الجباية والنمو الاقتصادي في الجزائر: دراسة قياسية، مجلة العلوم الاقتصادية و التسيير و العلوم التجارية، جامعة مسيلة، العدد 09، 2013.

- 7- بن بريكة زهرة، دراسة قياسية لتأثير سعر الصرف على التضخم في الجزائر خلال الفترة 1990-2011، ابحاث اقتصادية و ادارية ،جامعة بسكرة ،العدد 13 ،جوان 2013.
- 8- بن بوزيان محمد، أ. زياني الطاهر، الأورو وسياسة سعر الصرف في الجزائر، دراسة مقارنة مع المغرب وتونس، مداخلة الملتقى الوطني الأول حول الاقتصاد الجزائري في الألفية الثالثة،، جامعة البليدة، 21-22 أبريل 2002.
- 9- بوالكور نورالدين،دراسة قياسية لمحددات الطلب على الواردات في الجزائر خلال الفترة(1995- 2014) باستخدام نموذج التكامل المشترك ونموذج تصحيح الخطأ،مجلة الإستراتيجية والتنمية، العدد10،جانفي 2016.
- 10- بوقرورة صلاح و مراد خروبي ، محددات الطلب على الواردات الجزائرية للفترة 1990-2011 : تحليل متجه تصحيح الخطأ ، مجلة الاقتصاد الصناعي ،العدد 11 ، ديسمبر 2016 .
- 11- جار التبي بابو جار النبي ،محددات الطلب علي الواردات في إطار نماذج المعادلات الآتية،مجلة جامعة بخت الرضا العلمية العدد 7 ،2013.
- 12- حبيطة علي ، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية ، مجلة الإحصاء و الاقتصاد التطبيقي العدد22 ، 2014.
- 13- خالد بن حمد بن عبد الله القدير، تأثير الائتمان المصرفي لتمويل الواردات على الواردات في المملكة العربية السعودية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية – المجلد - 21 العدد الثاني 2005.

- 14- خربوش مصطفى، العلاقة بين التضخم و البطالة و النمو الاقتصادي في الجزائر باستخدام التكامل المشترك و نموذج تصحيح الخطأ، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية، العدد 07، 2015.
- 15- رسلان خضور، منعكسات تخفيض سعر الصرف الليرة السورية على الصادرات و الواردات و اعادة توزيع الدخل، بحوث اقتصادية عربية، العدد 21، 2000.
- 16- زايري بلقاسم ، إدارة احتياطات الصرف و تمويل التنمية في الجزائر ، مجلة بحوث اقتصادية عربية، العدد 1، 4، شتاء 2008.
- 17- زايري بلقاسم، كفاية الاحتياطات الدولية في الاقتصاد الجزائري، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا - العدد 07، 2009.
- 18- سعد العبدلي ، اسراء سليم الكاطع ، تحليل العلاقة السببية بين الواردات الزراعية و بعض المتغيرات الاقتصادية في العراق ، مجلة العلوم الاقتصادية و الإدارية ، المجلد 21، العدد 85 ، جامعة بغداد ، 2015.
- 19- سليمان ناصر ، التكتلات الاقتصادية الإقليمية كإستراتيجية لمواجهة تحديات الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة ، مجلة الباحث ، العدد 01 ، جامعة ورقلة ، 2002.
- 20- شعيب بونوة ، خياط رحيمة، سياسة سعر الصرف بالجزائر - نمذجة قياسية للدينار الجزائري، الاكاديمية للدراسات الاجتماعية و الانسانية ، جامعة الشلف ، العدد 5 ، 2011.
- 21- صالح تومي، عيسى شقبقب، النمذجة القياسية لقطاع التجارة الخارجية في الجزائر خلال (1970-2002)، مجلة الباحث، عدد 04، 2006.

- 22- صالح مفتاح ،تطور الاقتصاد الجزائري و سماته منذ الاستقلال إلى إصلاحات التحول إلى اقتصاد السوق ، مداخلة بجامعة بسكرة ،2003.
- 23- عابد العبدلي، محددات الطلب على واردات المملكة العربية السعودية في إطار التكامل المشترك وتصحيح الخطأ، مجلة مركز صالح كامل للاقتصاد الإسلامي، جامعة الأزهر، العدد32،2008.
- 24- عبد الحميد رضوان، التجربة الصينية في تنمية الصادرات، سلسلة تجارب دولية ناجحة في مجال التصدير ، العدد الثاني ، وزارة التجارة الخارجية للإمارات العربية المتحدة، 2009.
- 25- عبلة عبد الحميد بخاري ، محددات الطلب على الواردات المنقولة بحرًا إلى المملكة العربية السعودية، دراسات اقتصادية : السلسلة العلمية لجمعية الاقتصاد السعودية ، المجلد الأول ، العدد 01 ، 1998.
- 26- عزه صلاح خليل،نحو التخطيط الاستراتيجي لخدمات النقل بالحاويات لمواجهة المنافسة العالمية - دراسة حالة محطة حاويات الميناء الجنوبي بورتسودان 2004-2008- ، ورقة بحث في المؤتمر الدولي السادس و العشرون للموانئ و النقل البحري، مصر ، فيفري 2009.
- 27- عماري زهير، توقعات أثر سعر النفط على الواردات الجزائرية في المدى القصير و الطويل باستخدام نموذج تصحيح الخطأ للفترة 1983-2014 ، المؤتمر الأول :السياسات الاستخدامية للموارد الطاقوية بين متطلبات التنمية القطرية وتأمين الاحتياجات الدولية، جامعة سطيف 1 ، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ، 2015.

- 28- فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا - العدد 07، 2009.
- 29- فلة عاشور، انعكاسات السياسة التجارية على تطور التجارة الخارجية في الجزائر منذ 1994، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 24، مارس 2012.
- 30- لزعر علي، آيت يحيى سمير، معدل الصرف الفعلي الحقيقي وتنافسية الاقتصاد الجزائري، مجلة الباحث، العدد 11، 2012.
- 31- محمد راتول، الدينار الجزائري بين نظرية أسلوب المرونات و إعادة التقويم، مجلة شمال إفريقيا، جامعة الشلف، العدد 04، جوان 2006.
- 32- محمد مسعي، سياسة الإنعاش الاقتصادي في الجزائر وأثرها على النمو، مجلة الباحث، العدد 10، 2012.
- 33- محمد نجيب غزالي خياط، تقدير دالة الطلب على واردات المملكة العربية السعودية (1969 - 1997)، مجلة جامعة الملك عبد العزيز: الاقتصاد والإدارة، المجلد 14، العدد 02، سنة 2000.
- 34- مختار محمد متولي و آخرون، دراسة قياسية لنمو و محددات واردات المملكة العربية السعودية من الدول العالم المختلفة، مجلة العلوم الإدارية، جامعة الملك سعود، العدد 2، 1987.
- 35- مفتاح صالح، الأزمة المالية العالمية، أبحاث اقتصادية وإدارية - العدد الثامن ديسمبر، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2010.
- 36- ممدوح الخطيب الكسوانية، تصحيح الخطأ والتكامل المشترك و الطلب على الواردات الكلية في المملكة العربية السعودية، قسم الاقتصاد، كلية العلوم الإدارية، جامعة الملك سعود.

37- نبيل بوفليح ، دراسة تقييمية لسياسة الإنعاش الاقتصادي المطبقة في الجزائر في الفترة 2000 -2010، مجلة أبحاث اقتصادية و إدارية ،جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 12، ديسمبر 2012.

#### 4-التقارير:

- 1-التقرير الاقتصادي العربي الموحد ،صندوق النقد العربي، 2003 .
- 2-التقرير الاقتصادي العربي الموحد، صندوق النقد العربي، 2010.
- 3-التقرير الاقتصادي العربي الموحد، صندوق النقد العربي،2015.
- 4-استعراض النقل البحري 2010 ،منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ،2010.
- 5-استعراض النقل البحري 2014 ،منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ،2014.
- 6-استعراض النقل البحري 2015 ،منشورات الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ،2016.

#### 5-قوانين و تشريعات:

- 1- الأمر رقم 68-35 بتاريخ 02 فيفري 1968 المتعلقة تعديل الضرائب الجمركية عند الاستيراد.
- 2- الأمر رقم 03-04 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بالقواعد العامة على عمليات استيراد و تصدير السلع للجريدة الرسمية العدد رقم 43، جويلية 2003.
- 3- التعليمات رئاسية بتاريخ 17 جوان 1978 المتعلقة بالتعاملات التجارية للمؤسسات الوطنية مع الخارج.

- 4- التعليلة 90-04 لبنك الجزائر في 08 سبتمبر 1990 المتعلقة بتنظم كلفيات الحصول على الاعتماد.
- 5- التعليلة رقم 03-91 المؤرخة في 21 أفريل 1991 ، المتعلقة بشروط القيام بعمليات استيراد السلع في الجزائر و تمويلها.
- 6- التعليلة رقم 625 الصادرة في 18 أوت 1992 ، المتعلقة بحماية المنتج الوطني.
- 7- التعليلة 58 في أكتوبر 1992 ، المتعلقة بتوجيه و تأطير عمليات التجارة الخارجية حسب الإمكانيات الوطنية من العملة الصعبة.
- 8- التعليلة الحكومية رقم 13/94 المؤرخة في 12 أفريل 1994، المتعلقة بشروط تحرير التجارة الخارجية.
- 9- الجريدة الرسمية رقم 74-14 المؤرخ في 30 جانفي 1974 و المتعلق المتعلق بالرخص الإجمالية للاستيراد.
- 10- الجريدة الرسمية العدد رقم 25،26 جوان 1986 .
- 11- الجريدة الرسمية رقم 12 لسنة المرسوم التنفيذي رقم 91/ 37 المؤرخ في 13 فيفري 1991 .
- 12- الجريدة الرسمية العدد رقم 15،41 جويلية 2015 .
- 13- القانون رقم 63 . 144 المؤرخ في 13/10/1963 المتعلق بمراقبة التدفقات المالية والنقدية .
- 14- القانون رقم 78-02 مؤرخ في 11-02-1978 يتعلق باحتكار الدولة للتجارة الخارجية، جريدة رسمية عدد 07 لسنة 1978.

15- القانون رقم 88 - 29 المؤرخ في 19 / 07 / 1988 والمتعلق باحتكار الدولة للتجارة الخارجية.

16- القانون رقم 16/90 المؤرخ في 20 أوت 1990 و المنشور 63/90 المتعلق بتحديد شروط إقامة الوكلاء المعتمدين و تجار الجملة.

17- المرسوم 37/91 الصادر المؤرخ في 13 فيفري 1991، المتعلق بشروط التدخل في عمليات التجارة الخارجية.

18- المرسوم التنفيذي 201/88 المؤرخ في 18 أكتوبر 1988 ، المتضمن إلغاء الأحكام التنظيمية التي تخول للمؤسسات الاشتراكية.

19- المقرر رقم 88 لوزارة المالية لمديرية الجمارك في 17 ماي 2016، المتعلق بهيكلية جديدة للتعريف الجمركية.

ثانيا: باللغات الأجنبية:

### 1- Ouvrages :

- 1- Bernard Guillochon, Annie Kaweck, Economie Internationale (commerce et macroéconomie), Dunod Edition ,4 ème édition, paris ,2003.
- 2- Bernard bernier , Henri-Louis Védie ,Macroéconomie, Dunod ,2eme Edition ,Belgique , 2004.
- 3- Damodar N.Gujarati , Économétrie, edition de books,4<sup>eme</sup> edition, Belegique,2004.
- 4- Emmanuel nyahoho, Pierre-Paul Proulx , Le commerce international , théories ,politiques et perspectives industrielles , presse de l'université de Quebec , 4<sup>eme</sup> éditions, Canada ,2011.
- 5- Eric Dor, Econométrie, Pearson éducation, France, 2009.

- 
- 6- Fodil HASSAM, Les chemins d'une croissance retrouvée 1986-2004, Editions L'Economiste d'Algérie, Algérie, 2005.
  - 7- François Gipouloux, La chine vers l'économie de marché ? La longue marche de l'après-Mao, Editions Nathan, France, 1995.
  - 8- Hocine BENISSAD, La réforme économique en Algérie, OPU, Alger, 1991.
  - 9- Hocine BENISSAD, La réforme économique en Algérie (ou l'indicible ajustement structurel), OPU, Alger, 1993.
  - 10- Hocine BENISSAD, Algérie : de la planification socialiste à l'économie de marché, ENAG Edition, Alger, 2004.
  - 11- Jean Claude Verez Sobry, Elément de la macroéconomie, Ellipses Edition, France, 1996.
  - 12- Jean Olivier Hairault, analyse macroéconomique, Édition la découverte, France, 2000.
  - 13- Jesko Hentschel, Imports and Growth in Highly Indebted Countries: An Empirical Study, springer verlag, 1<sup>st</sup> editions, Germany, 1992.
  - 14- Maamar BOUDERSA, La ruine de l'économie Algérienne sous CHADLI, RAHMA Edition, Alger, 1993.
  - 15- Martin Stopford, Maritime Economics, Third edition published by Routledge, 2009.
  - 16- Nachida Bouzidi, le monopole de l'Etat sur le commerce extérieur : l'expérience Algérienne (1974-1984), OPU, 1988.
  - 17- Olivier Blanchard, Daniel Cohen, Macroéconomie, Pearson Education, France, 2001.
  - 18- Paul Krugman, Maurice Obstfeld, Economie Internationale, Pearson Education, France, 2006.

- 
- 19- Pierre Bauchet ,le transport international de marchandises Air , Mer , Terre , Edition Economica ,paris ,2011
  - 20- Régie Bourbonnais, Économétrie, dunod 5<sup>ème</sup> édition, Paris 2003.
  - 21- Richard E. Caves, Jeffrey A. Frankel ,Ronald W.Jones ,Commerce et paiement internationaux ,de Boeck Edition, paris , 2003.
  - 22- R.Caves ,R.Jones Economie Internationale (le commerce) ,collection Armand Colin ,France,1981.
  - 23- William GREENE , Économétrie, Pearson Education, 5<sup>ème</sup> Edition ,France , 2005.
  - 24- Youcef DEBBOUB, le nouveau mécanisme économique en Algérie, OPU, Alger, 2000.
  - 25- Y.H.V. Lun, K.-H. Lai and T.C.E. Cheng, Shipping and Logistics Management, Springer London,2010.
  - 26- Yunnan Shi ,Francois Hay , La chine :forces et faiblesses d'une économie en expansion ,édition presses universitaires de rennes, France, 2006.

## 2- Revues& Articles:

- 1- Abedelhak SENHADJI, Time series estimation of Structural Import Demand Equation: a Cross Country Analysis, IMF-Staff Papers, 1998; vol 45 -N°02.
- 2- Albatel, Abdullah Hamdan, Imports Demand Behavior: the Case of Saudi Arabia, Economic Studies: Volume4, No7, King Saud University.
- 3- Al-Dakhil K, Al-Yousef N. Aggregate import demand function for Saudi Arabia: An error correction approach. Journal of Economic & Administrative Sciences. 2002.
- 4- Alen Jugović, and all, Factors influencing the formation of freight rates on maritime shipping markets, Scientific Journal of Maritime Research 29 , 2015.

- 
- 5- Ali Bendob, Kamel Si Mohammed, L'impact du taux de change parallèle sur la demande de la monnaie .Cas de l'Algérie durant 1980-2010 : Etude économétrique, , El-Bahith Review, Universite de Ouargla ,n°14,2014.
  - 6- Ali TOUBACHE, Libéralisation des relations économiques avec l'étranger, Revue Algérienne d'économie et de gestion, Mai 1997, Université d'Oran.
  - 7- Aliyu SUR. Imports-Exports Demand Functions and Balance of Payments Stability in Nigeria: A Co-integration and Error Correction Modeling. MPRA Paper. 2007.
  - 8- Andrew A. Washington& Richard L. Kilmer, The Production Theory Approach to Import Demand Analysis: A Comparison of the Rotterdam Model and the Differential Production Approach, University of Florida (<http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/21829/1/sp00wa04.pdf>).
  - 9- Arize A. The supply and demand for imports and exports in a simultaneous model. Pakistan Economic and social review , vol 26 , N° 2 ,1987.
  - 10- Bathalomew D. An econometric estimation of the aggregate import demand function for Sierra Leone. Journal of Monetary and Economic Integration, vol 10,N°1, 2010,p12([http://www.wami-imao.org/sites/default/files/journals/v10n1\\_unit1.PDF](http://www.wami-imao.org/sites/default/files/journals/v10n1_unit1.PDF)).
  - 11- Benziane Radia, Les modèles monétaires peuvent ils expliquer le comportement du taux de change en Algérie ? , El-Bahith Review,Universite de ouargla ,n°15,2015.
  - 12- Deyack, T., Sawyer, W. and Sprinkle, R. “ The Adjustment of Canadian Import Demand to Changes in Income, Prices and Exchange Rates,” Canadian Journal of Economics ,vol26,N° 4,1993.

- 
- 13- Dilip Dutta and Nasiruddin Ahmed, An Aggregate Import Demand Function for India: A Cointegration Analysis, Centre for South Asian Studies, University of Sydney,2006.
- 14- Fink, Carsten; Mattoo, Carsten; Neagu, Ileana Cristina, Trade in international maritime services : how much does policy matter?, The World Bank economic review, Vol. 16, no. 1 January 2002.
- 15- Flore DUCHMANN, la politique de change en Algérie, Mission Économique, Algérie,30 novembre2006.
- 16- Groupe de journalistes , Algérie 30 ans. Situation économique : Bilans et perspectives, ANEP, Alger, 1995.
- 17- Guide : investir en Algérie, Editions KPMG, Algérie, 2007.
- 18- Huseyin KALYONCU, An Aggregate Import Demand Function for Turkey: A Cointegration Analysis, MPRA Paper No. 4260, University of Cukurova- TURKEY, April 2006.
- 19- Kohli UR. A gross national product function and the derived demand for imports and supply of exports. Canadian Journal of Economics ,vol 11 ,N° 2 ,1978 .
- 20- M Adetunji Babatunde and Festus O. Egwaikhide, Explaining Nigeria's import demand behaviour: a bound testing approach, International Journal of Development, Vol. 9 No. 2, 2010.
- 21- M A B Siddique , Estimation of an import demand function for indonesia:1971-93, Modelling and Simulation Society of Australia , University of Tasmania, Hobart,vol 3,1997.
- 22- Mehmet savsar and all ,Development of maritime transportation industry in the kingdom of Saudi Arabia , Journal of Industrial Cooperation, issue 62,1995.

- 
- 23- M'hammed Setti , Fatima-Zohra Mohamed-Cherif , César Ducruet, Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? , Revue géographique des pays méditerranéens,N° 116 ,2011 .
- 24- M kenniche, les politiques de change en Algérie, Revue Algérienne d'économie et de gestion, Université d'Oran, Mai 1997.
- 25- Mohamed Abdullah Aljibrin, The Determinants of the Demand for Imports in GCC Countries, International Journal of Economics and Finance, Vol. 4, No. 3; March 2012.
- 26- Mohamed Benlahcen Tlemçani, Endettement et restructurations économiques et financières au Maghreb, Revue française d'économie, Volume 6, Numéro 3, 1991.
- 27- Mohamed abbes ibrahim ,Merchandise import demand function in Saudi Arabia , Applied Economics and Finance, vol 02, n°01,2015.
- 28- Mohamed Abbas Ibrahim , An examination of the Merchandise import demand function for Egypt , Applied Economics and Finance , vol 04 , N° 02, March 2017.
- 29- N'guessan Bi Zambe Serge, Yaoxing Yue, An Econometric Estimation of Import Demand Function for Cote D'Ivoire ,International journal of business and management , Canadian Center of Science and Education,vol5,N°2, Fevrier 2010.
- 30- Pablo Coto-Milla'n a, , Jose' Ban~os-Pino b, Jose' Villaverde Castro, Determinants of the demand for maritime imports and exports, Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, Volume 41, Issue 4, July 2005.
- 31- Peter A. Petri Modeling Japanese-American Trade: A Study of Asymmetric Interdependence, Harvard University Press, united kingdom,1986.

- 
- 32- Pingfan Hong, Import Elasticities Revisited, Economic and Social Affaire, DESA Discussion paper n°10, September 1999, United Nations.
- 33- Radhia TADJINE, Malika AHMED ZAID, Capacité logistique et gouvernance des ports algériens, 5ème édition du colloque international LOGISTIQUA, du 24 au 25 mai 2012-Rabat-Maroc.
- 34- Ronald W.Jones&Peter .B.Kenen,Handbook of international economics, Elsevier, volume 2, united kingdom,2006.
- 35- Sánchez RJ, Hoffmann J, Micco A, Pizzolitto GV, Sgut M, Wilmsmeier G. Port efficiency and international trade: port efficiency as a determinant of maritime transport costs, Maritime Economics & Logistics,N°5, 2003.
- 36- Schultz TP, Demographic determinants of savings: estimating and interpreting the aggregate association in Asia, Discussion Paper Series , Institute for the Study of Labor, Germany,2005.
- 37- Sebti fouzi, Sur l'origine des réformes économiques en Algérie et en Europe de l'Est (une étude comparative), revue de l'Université de Constantine, N°11, 1998.
- 38- Vusi Gumede, Import performance and import demand functions for South Africa, published in SADC Trade & development, July 2000.

### 3- Rapports:

- 1- Bank of Algeria: Statistiques de la balance de payement (1990-2005).
- 2- Bank of Algeria: rapport 2007, évolution économique et monétaire en Algérie, juillet 2008.
- 3- Bulletin statistiques de la banque d'Algérie, juin 2012.
- 4- Bulletin statistiques trimestriel, N°33, mars 2016 .

- 5- Direction générales des douanes : statistiques du commerce extérieur de l'Algérie, rapport 2006,2007 et 2008.
- 6- Direction générales des douanes : statistiques du commerce extérieur de l'Algérie, 2015.
- 7- ONS , Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 1992-2006;collections statistiques n 136, novembre 2007.
- 8- ONS , Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 2004-2014 ;collections statistiques n 194, octobre2015.
- 9- Organisation Mondial du Commerce Rapport des statistiques du commerce international 2013.
- 10- The review of maritime transport unctad, 2016.

الملاحق

**الملحق رقم 01**

التوزيع السلعي للواردات خلال الفترة 1992 - 2015 الوحدة: مليون دج

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
مواد غذائية	46916,7	50787,4	102238,3	131282,5	142451,5	146859
زيوت وطاقة ومواد الأولية	14599	15211,9	22145,5	39703	30552,3	30105,3
مواد الخام	1820,7	1586,8	6950,9	3547,9	2760,3	6350,2
مواد النصف مصنعة	43347,5	48391,4	74124,2	113111,8	97929,6	90292,5
مواد التجهيز الفلاحية	1148,7	1291,9	1005	1963,2	2241,7	1236,1
مواد التجهيز الصناعية	54851,2	59879,2	93193	140081,5	165534,7	163549,9
السلع الاستهلاكية	25863,3	27885,9	40485,5	83502,6	56855,4	63186,9
المجموع	188547,1	205034,6	340142,4	513192,5	498325,5	501579,9

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
مواد غذائية	148780,8	153730,2	181777,3	184024,2	218391,4	207283,7
زيوت وطاقة ومواد الأولية	34497,9	29839,4	28111,6	39976	53120,9	58791,2
مواد الخام	4626,9	11660,5	13810,4	7462,6	3119,6	3350,6
مواد النصف مصنعة	101162,5	103095,6	124573	143896,6	186183,1	221100,7
مواد التجهيز الفلاحية	2531	4832,1	6395,7	11983,7	11812,6	9958,5
مواد التجهيز الصناعية	183290	214499,9	230963,6	264818,3	352501,7	383509,4
السلع الاستهلاكية	77469,6	93015,3	104794,1	112701	131910,5	163447,3
المجموع	552358,6	610673	690425,7	764862,4	957039,8	1047441,4

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
مواد غذائية	259428,6	263207,8	276026,2	343611,3	507947,5	425967,7
زيوت وطاقة ومواد الأولية	63553,8	62538,5	70197,1	100508,3	119575,6	119799,1
مواد الخام	4711,9	8101,1	8779	13880,7	9409,5	7262,4
مواد النصف مصنعة	262313	299932,8	358387,2	492874,5	652452,7	738552,8
مواد التجهيز الفلاحية	11999,9	11723,1	6968,2	10137	11269,7	16926
مواد التجهيز الصناعية	512186,5	620175,1	619446,4	695517,9	988340,8	1210590,9
السلع الاستهلاكية	200206,1	227966,4	218736,9	260249,4	283037,6	335706,5
المجموع	1314399,8	1493644,8	1558541	1916779,1	2572033,4	2854805,4

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
مواد غذائية	450807,5	717688,1	699707,6	760514,7	886659,4	935578
زيوت وطاقة ومواد الأولية	168087,6	206747,1	519340,5	486252,9	375199,4	235911
مواد الخام	7851,5	7925,4	7560,7	7989,6	9083,8	155759
مواد النصف مصنعة	751436,3	778557	824361,8	897912	1035446,9	1203576
مواد التجهيز الفلاحية	25405,8	28195,7	25573,6	40320,7	52990,8	66655
مواد التجهيز الصناعية	1282234	1323142,6	1358310,7	1581371	1527698,3	1712243
السلع الاستهلاكية	325985	380245,6	472217	594187,4	832629,7	863579
المجموع	3011807,7	3442501,5	3907071,9	4368548,3	4719708,3	5173301

الملحق رقم 02

Null Hypothesis: LOGIM has a unit root

Exogenous: None

Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=1)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	2.479781	0.9954
Test critical values:		
1% level	-2.660720	
5% level	-1.955020	
10% level	-1.609070	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation

Dependent Variable: D(LOGIM)

Method: Least Squares

Date: 02/21/17 Time: 19:59

Sample (adjusted): 1991 2015

Included observations: 25 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LOGIM(-1)	0.002833	0.001142	1.479781	0.0206
R-squared	0.002297	Mean dependent var		0.066450
Adjusted R-squared	0.002297	S.D. dependent var		0.134745
S.E. of regression	0.134591	Akaike info criterion		-1.133981
Sum squared resid	0.434751	Schwarz criterion		-1.085226
Log likelihood	15.17477	Hannan-Quinn criter.		-1.120459
Durbin-Watson stat	1.521348			

Null Hypothesis: D(LOGIM) has a unit root

Exogenous: None

Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=1)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-3.492731	0.0012
Test critical values:		
1% level	-2.664853	
5% level	-1.955681	
10% level	-1.608793	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation

Dependent Variable: D(LOGIM,2)

Method: Least Squares

Date: 02/21/17 Time: 20:00

Sample (adjusted): 1992 2015

Included observations: 24 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LOGIM(-1))	-0.656944	0.188089	-3.492731	0.0020

R-squared	0.346152	Mean dependent var	0.004220
Adjusted R-squared	0.346152	S.D. dependent var	0.169270
S.E. of regression	0.136873	Akaike info criterion	-1.098748
Sum squared resid	0.430889	Schwarz criterion	-1.049663
Log likelihood	14.18498	Hannan-Quinn criter.	-1.085726
Durbin-Watson stat	1.817975		

Null Hypothesis: LOGCIM has a unit root  
Exogenous: None  
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=1)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-1.122133	0.2306
Test critical values:		
1% level	-2.660720	
5% level	-1.955020	
10% level	-1.609070	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
Dependent Variable: D(LOGCIM)  
Method: Least Squares  
Date: 02/21/17 Time: 20:26  
Sample (adjusted): 1991 2015  
Included observations: 25 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LOGCIM(-1)	-0.001206	0.001075	-1.122133	0.2729
R-squared	0.000606	Mean dependent var	-0.021681	
Adjusted R-squared	0.000606	S.D. dependent var	0.097200	
S.E. of regression	0.097170	Akaike info criterion	-1.785526	
Sum squared resid	0.226610	Schwarz criterion	-1.736771	
Log likelihood	23.31907	Hannan-Quinn criter.	-1.772003	
Durbin-Watson stat	1.836847			

Null Hypothesis: D(LOGCIM) has a unit root  
Exogenous: None  
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=1)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-4.332510	0.0001
Test critical values:		
1% level	-2.664853	
5% level	-1.955681	
10% level	-1.608793	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
Dependent Variable: D(LOGCIM,2)  
Method: Least Squares  
Date: 02/21/17 Time: 20:28

Sample (adjusted): 1992 2015  
 Included observations: 24 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LOGCIM(-1))	-0.886163	0.204538	-4.332510	0.0002
R-squared	0.449077	Mean dependent var		-0.003062
Adjusted R-squared	0.449077	S.D. dependent var		0.134574
S.E. of regression	0.099886	Akaike info criterion		-1.728796
Sum squared resid	0.229477	Schwarz criterion		-1.679711
Log likelihood	21.74556	Hannan-Quinn criter.		-1.715774
Durbin-Watson stat	2.021971			

Null Hypothesis: LOGPRIM has a unit root  
 Exogenous: None  
 Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=0)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	0.313371	0.7684
Test critical values:		
1% level	-2.660720	
5% level	-1.955020	
10% level	-1.609070	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
 Dependent Variable: D(LOGPRIM)  
 Method: Least Squares  
 Date: 02/21/17 Time: 20:30  
 Sample (adjusted): 1991 2015  
 Included observations: 25 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LOGPRIM(-1)	0.012456	0.039750	0.313371	0.7567
R-squared	-0.043443	Mean dependent var		0.022050
Adjusted R-squared	-0.043443	S.D. dependent var		0.103028
S.E. of regression	0.105242	Akaike info criterion		-1.625926
Sum squared resid	0.265822	Schwarz criterion		-1.577171
Log likelihood	21.32408	Hannan-Quinn criter.		-1.612404
Durbin-Watson stat	2.562427			

Null Hypothesis: D(LOGPRIM) has a unit root  
 Exogenous: None  
 Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=1)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-6.369539	0.0000
Test critical values:		
1% level	-2.664853	
5% level	-1.955681	
10% level	-1.608793	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
 Dependent Variable: D(LOGPRIM,2)  
 Method: Least Squares  
 Date: 02/21/17 Time: 20:30  
 Sample (adjusted): 1992 2015  
 Included observations: 24 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LOGPRIM(-1))	-1.270196	0.199417	-6.369539	0.0000
R-squared	0.638007	Mean dependent var		-0.003862
Adjusted R-squared	0.638007	S.D. dependent var		0.170973
S.E. of regression	0.102867	Akaike info criterion		-1.669980
Sum squared resid	0.243379	Schwarz criterion		-1.620894
Log likelihood	21.03976	Hannan-Quinn criter.		-1.656957
Durbin-Watson stat	1.488727			

Null Hypothesis: LOGPIBT has a unit root  
 Exogenous: None  
 Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=1)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	0.805817	0.7562
Test critical values:		
1% level	-2.660720	
5% level	-1.955020	
10% level	-1.609070	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
 Dependent Variable: D(LOGPIBT)  
 Method: Least Squares  
 Date: 02/21/17 Time: 20:31  
 Sample (adjusted): 1991 2015  
 Included observations: 25 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LOGPIBT(-1)	0.003712	0.004855	0.825610	0.5481
R-squared	-0.001697	Mean dependent var		0.022535
Adjusted R-squared	-0.001697	S.D. dependent var		0.147618
S.E. of regression	0.147743	Akaike info criterion		-0.947508
Sum squared resid	0.523872	Schwarz criterion		-0.898753
Log likelihood	12.84384	Hannan-Quinn criter.		-0.933985
Durbin-Watson stat	1.411911			

Null Hypothesis: D(LOGPIBT) has a unit root  
 Exogenous: None  
 Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=1)

	t-Statistic	Prob.*
--	-------------	--------

Augmented Dickey-Fuller test statistic		-4.318531	0.0001
Test critical values:	1% level	-2.664853	
	5% level	-1.955681	
	10% level	-1.608793	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
 Dependent Variable: D(LOGPIBT,2)  
 Method: Least Squares  
 Date: 02/21/17 Time: 20:32  
 Sample (adjusted): 1992 2015  
 Included observations: 24 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LOGPIBT(-1))	-0.833847	0.197678	-4.318531	0.0002
R-squared	0.438518	Mean dependent var		0.002690
Adjusted R-squared	0.438518	S.D. dependent var		0.179048
S.E. of regression	0.134164	Akaike info criterion		-1.138727
Sum squared resid	0.414003	Schwarz criterion		-1.089641
Log likelihood	14.66472	Hannan-Quinn criter.		-1.125704
Durbin-Watson stat	1.702622			

Null Hypothesis: LOGTCH has a unit root  
 Exogenous: None11  
 Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=1)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	1.445454	0.9590
Test critical values:	1% level	-2.660720
	5% level	-1.955020
	10% level	-1.609070

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
 Dependent Variable: D(LOGTCH)  
 Method: Least Squares  
 Date: 02/21/17 Time: 20:33  
 Sample (adjusted): 1991 2015  
 Included observations: 25 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LOGTCH(-1)	0.022116	0.015300	1.445454	0.1613
R-squared	-0.115032	Mean dependent var		0.127694
Adjusted R-squared	-0.115032	S.D. dependent var		0.282985
S.E. of regression	0.298818	Akaike info criterion		0.461213
Sum squared resid	2.143012	Schwarz criterion		0.509969
Log likelihood	-4.765169	Hannan-Quinn criter.		0.474736
Durbin-Watson stat	1.057343			

Null Hypothesis: D(LOGTCH) has a unit root  
 Exogenous: None  
 Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=1)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-6.922661	0.0000
Test critical values:		
1% level	-2.664853	
5% level	-1.955681	
10% level	-1.608793	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

#### Augmented Dickey-Fuller Test Equation

Dependent Variable: D(LOGTCH,2)  
 Method: Least Squares  
 Date: 02/21/17 Time: 20:34  
 Sample (adjusted): 1992 2015  
 Included observations: 24 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LOGTCH(-1))	-0.808369	0.116771	-6.922661	0.0000
R-squared	0.669734	Mean dependent var		-0.040563
Adjusted R-squared	0.669734	S.D. dependent var		0.305355
S.E. of regression	0.175484	Akaike info criterion		-0.601769
Sum squared resid	0.708273	Schwarz criterion		-0.552683
Log likelihood	8.221228	Hannan-Quinn criter.		-0.588747
Durbin-Watson stat	1.466956			

#### VAR Lag Order Selection Criteria

Endogenous variables: LOG(IM) LOG(PRIM) LOG(CIM) LOG(PIBT)  
 LOG(TCH)

Exogenous variables: C  
 Date: 02/21/17 Time: 20:50  
 Sample: 1990 2015  
 Included observations: 23

Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	54.40242	NA	9.38e-09	-4.295862	-4.049016	-4.233781
1	153.7709	146.8925	1.55e-11	-10.76269	-9.281607	-10.39020
2	170.4184	17.37131	4.61e-11	-10.03638	-7.321070	-9.353489
3	262.7088	56.17675*	4.43e-13*	-15.88772*	-11.93817*	-14.89442*

\* indicates lag order selected by the criterion

LR: sequential modified LR test statistic (each test at 5% level)

FPE: Final prediction error

AIC: Akaike information criterion

SC: Schwarz information criterion

HQ: Hannan-Quinn information criterion

Date: 02/21/17 Time: 21:13  
 Sample (adjusted): 1993 2015  
 Included observations: 23 after adjustments  
 Trend assumption: Linear deterministic trend

Series: LOGIM LOGPRIM LOGCIM LOGPIBT LOGTCH  
 Lags interval (in first differences): 1 to 2

Unrestricted Cointegration Rank Test (Trace)

Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Trace Statistic	0.05 Critical Value	Prob.**
None *	0.998437	242.8536	69.81889	0.0000
At most 1 *	0.887532	94.25337	47.85613	0.0000
At most 2 *	0.718054	43.99636	29.79707	0.0006
At most 3	0.367956	14.87748	15.49471	0.0618
At most 4 *	0.171427	4.325170	3.841466	0.0375

Trace test indicates 3 cointegrating eqn(s) at the 0.05 level

\* denotes rejection of the hypothesis at the 0.05 level

\*\*MacKinnon-Haug-Michelis (1999) p-values

Unrestricted Cointegration Rank Test (Maximum Eigenvalue)

Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Max-Eigen Statistic	0.05 Critical Value	Prob.**
None *	0.998437	148.6002	33.87687	0.0000
At most 1 *	0.887532	50.25702	27.58434	0.0000
At most 2 *	0.718054	29.11887	21.13162	0.0030
At most 3	0.367956	10.55231	14.26460	0.1781
At most 4 *	0.171427	4.325170	3.841466	0.0375

Max-eigenvalue test indicates 3 cointegrating eqn(s) at the 0.05 level

\* denotes rejection of the hypothesis at the 0.05 level

\*\*MacKinnon-Haug-Michelis (1999) p-values

Unrestricted Cointegrating Coefficients (normalized by b\*S11\*b=l):

LOGIM	LOGPRIM	LOGCIM	LOGPIBT	LOGTCH
-12.38074	-23.74875	-4.969519	20.23996	7.129876
10.68190	11.33103	10.61366	-12.30781	-7.255091
-16.27938	-25.47105	-29.17347	10.42485	8.678816
8.059575	14.38224	1.977805	-10.56986	-7.871264
-0.822413	49.72009	20.89261	2.108748	-14.18981

Unrestricted Adjustment Coefficients (alpha):

D(LOGIM)	D(LOGPRIM)	D(LOGCIM)	D(LOGPIBT)	D(LOGTCH)
0.025639	-0.009438	0.034910	-0.014781	0.027073
0.044456	0.028816	0.021264	-0.008659	-0.008387
-0.037565	0.020273	0.017285	0.040536	-0.007274
-0.023176	-0.017703	0.047477	-0.039855	-0.000303
0.020254	0.073812	-0.016783	0.017616	0.005824

1 Cointegrating Equation(s): Log likelihood 215.5821

Normalized cointegrating coefficients (standard error in parentheses)

LOGIM	LOGPRIM	LOGCIM	LOGPIBT	LOGTCH
1.000000	1.918201	0.401391	-1.634794	-0.575884
	(0.04962)	(0.02596)	(0.00982)	(0.01451)

Adjustment coefficients (standard error in parentheses)

D(LOGIM)	-0.317432
	(0.30482)

D(LOGPRIM)	-0.550396 (0.17439)
D(LOGCIM)	0.465085 (0.28073)
D(LOGPIBT)	0.286934 (0.32990)
D(LOGTCH)	-0.250759 (0.32485)

2 Cointegrating Equation(s):            Log likelihood            240.7106

Normalized cointegrating coefficients (standard error in parentheses)

LOGIM	LOGPRIM	LOGCIM	LOGPIBT	LOGTCH
1.000000	0.000000	1.726275 (0.38711)	-0.555186 (0.22896)	-0.807004 (0.08867)
0.000000	1.000000	-0.690691 (0.20245)	-0.562824 (0.11974)	0.120488 (0.04637)

Adjustment coefficients (standard error in parentheses)

D(LOGIM)	-0.418243 (0.39989)	-0.715835 (0.64350)
D(LOGPRIM)	-0.242590 (0.18129)	-0.729260 (0.29173)
D(LOGCIM)	0.681639 (0.35706)	1.121840 (0.57457)
D(LOGPIBT)	0.097828 (0.42689)	0.349800 (0.68695)
D(LOGTCH)	0.537698 (0.22725)	0.355365 (0.36569)

3 Cointegrating Equation(s):            Log likelihood            255.2700

Normalized cointegrating coefficients (standard error in parentheses)

LOGIM	LOGPRIM	LOGCIM	LOGPIBT	LOGTCH
1.000000	0.000000	0.000000	-1.752898 (0.10152)	-0.935550 (0.13003)
0.000000	1.000000	0.000000	-0.083613 (0.04790)	0.171920 (0.06135)
0.000000	0.000000	1.000000	0.693814 (0.03249)	0.074464 (0.04162)

Adjustment coefficients (standard error in parentheses)

D(LOGIM)	-0.986554 (0.50934)	-1.605027 (0.80840)	-1.246024 (0.69400)
D(LOGPRIM)	-0.588761 (0.20870)	-1.270885 (0.33125)	-0.535439 (0.28437)
D(LOGCIM)	0.400249 (0.48927)	0.681572 (0.77656)	-0.102414 (0.66666)
D(LOGPIBT)	-0.675063 (0.50375)	-0.859482 (0.79953)	-1.457785 (0.68638)
D(LOGTCH)	0.810908 (0.29866)	0.782833 (0.47402)	1.172373 (0.40694)

4 Cointegrating Equation(s):            Log likelihood            260.5462

Normalized cointegrating coefficients (standard error in parentheses)

LOGIM	LOGPRIM	LOGCIM	LOGPIBT	LOGTCH
1.000000	0.000000	0.000000	0.000000	-2.462315 (0.75433)

0.000000	1.000000	0.000000	0.000000	0.099093 (0.07042)
0.000000	0.000000	1.000000	0.000000	0.678772 (0.29796)
0.000000	0.000000	0.000000	1.000000	-0.870995 (0.42943)

Adjustment coefficients (standard error in parentheses)

D(LOGIM)	-1.105679 (0.52841)	-1.817604 (0.85062)	-1.275257 (0.68105)	1.155250 (0.60440)
D(LOGPRIM)	-0.658545 (0.21166)	-1.395414 (0.34073)	-0.552564 (0.27280)	0.858324 (0.24210)
D(LOGCIM)	0.726955 (0.42351)	1.264577 (0.68176)	-0.022240 (0.54586)	-1.258104 (0.48442)
D(LOGPIBT)	-0.996275 (0.44549)	-1.432683 (0.71715)	-1.536610 (0.57419)	0.665009 (0.50956)
D(LOGTCH)	0.952886 (0.28849)	1.036192 (0.46441)	1.207214 (0.37183)	-0.859685 (0.32998)

Vector Error Correction Estimates

Date: 02/21/17 Time: 21:16

Sample (adjusted): 1993 2015

Included observations: 23 after adjustments

Standard errors in ( ) & t-statistics in [ ]

Cointegrating Eq:	CointEq1	CointEq2	CointEq3		
LOGIM(-1)	1.000000	0.000000	0.000000		
LOGPRIM(-1)	0.000000	1.000000	0.000000		
LOGCIM(-1)	0.000000	0.000000	1.000000		
LOGPIBT(-1)	-1.752898 (0.11224) [-15.6179]	-0.083613 (0.05295) [-1.57905]	0.693814 (0.03592) [ 19.3136]		
LOGTCH(-1)	-0.935550 (0.14375) [-6.50803]	0.171920 (0.06782) [ 2.53491]	0.074464 (0.04601) [ 1.61840]		
C	-6.072489	-0.533997	-23.82457		

Error Correction:	D(LOGIM)	D(LOGPRIM)	D(LOGCIM)	D(LOGPIBT)	D(LOGTCH)
CointEq1	-0.986554 (0.56309) [-1.75202]	-0.588761 (0.23073) [-2.55173]	0.400249 (0.54091) [ 0.73995]	-0.675063 (0.55691) [-1.21215]	0.810908 (0.33018) [ 2.45595]
CointEq2	-1.605027 (0.89372) [-1.79589]	-1.270885 (0.36621) [-3.47042]	0.681572 (0.85852) [ 0.79390]	-0.859482 (0.88391) [-0.97236]	0.782833 (0.52405) [ 1.49381]
CointEq3	-1.246024 (0.76725) [-1.62402]	-0.535439 (0.31438) [-1.70315]	-0.102414 (0.73702) [-0.13896]	-1.457785 (0.75883) [-1.92111]	1.172373 (0.44989) [ 2.60592]
D(LOGIM(-1))	0.246556 (0.45473) [ 0.54220]	0.351555 (0.18633) [ 1.88676]	0.012933 (0.43682) [ 0.02961]	0.494780 (0.44974) [ 1.10015]	0.276070 (0.26664) [ 1.03537]

D(LOGIM(-2))	-0.077242 (0.34649) [-0.22293]	0.179105 (0.14198) [ 1.26152]	0.114880 (0.33284) [ 0.34515]	0.186878 (0.34269) [ 0.54533]	0.391694 (0.20317) [ 1.92790]
D(LOGPRIM(-1))	0.903649 (2.81337) [ 1.11100]	0.490793 (0.33328) [ 1.47262]	-0.936630 (0.78133) [-1.19877]	0.123798 (0.80444) [ 0.15389]	0.307916 (0.47693) [ 0.64562]
D(LOGPRIM(-2))	0.225067 (1.55767) [ 0.40359]	0.374736 (0.22851) [ 1.63994]	-0.446989 (0.53570) [-0.83440]	-0.309347 (0.55155) [-0.56087]	0.751568 (0.32700) [ 2.29839]
D(LOGCIM(-1))	0.265403 (2.66603) [ 0.39848]	0.404098 (0.27291) [ 1.48071]	-0.157229 (0.63980) [-0.24575]	0.473461 (0.65872) [ 0.71876]	-0.208199 (0.39054) [-0.53311]
D(LOGCIM(-2))	0.601895 (1.51686) [ 1.16453]	0.301124 (0.21178) [ 1.42185]	0.059903 (0.49650) [ 0.12065]	1.172260 (0.51118) [ 2.29323]	0.032096 (0.30307) [ 0.10590]
D(LOGPIBT(-1))	-0.088851 (1.53011) [-0.16761]	-0.337669 (0.21721) [-1.55454]	0.453276 (0.50923) [ 0.89013]	0.483849 (0.52429) [ 0.92286]	-0.321977 (0.31084) [-1.03583]
D(LOGPIBT(-2))	0.052957 (1.40887) [ 0.12952]	-0.438396 (0.16754) [-2.61672]	-0.044925 (0.39276) [-0.11438]	0.228339 (0.40438) [ 0.56466]	-0.767712 (0.23975) [-3.20215]
D(LOGTCH(-1))	0.118414 (2.39795) [ 0.29756]	-0.104491 (0.16306) [-0.64081]	0.057341 (0.38227) [ 0.15000]	0.611357 (0.39358) [ 1.55332]	-0.765909 (0.23335) [-3.28230]
D(LOGTCH(-2))	-0.127845 (1.18260) [-0.70015]	-0.156937 (0.07482) [-2.09753]	-0.126704 (0.17540) [-0.72235]	-0.050695 (0.18059) [-0.28071]	-0.354879 (0.10707) [-3.31448]
C	0.067812 (0.05289) [ 1.28215]	0.048327 (0.02167) [ 2.22994]	-0.017950 (0.05081) [-0.35330]	-0.045538 (0.05231) [-0.87055]	0.139847 (0.03101) [ 4.50932]
R-squared	0.865423	0.713934	0.585408	0.626088	0.813352
Adj. R-squared	0.630846	0.427869	0.170817	0.252176	0.626704
Sum sq. resids	6.73E+19	0.084149	3.00E+14	2204458.	210.3046
S.E. equation	2.47E+09	0.087464	5219830.	447.6665	4.372482
F-statistic	3.262990	2.495702	1.412012	1.674425	4.357675
Log likelihood	-521.6146	31.88706	-379.9166	-164.5463	-58.08581
Akaike AIC	46.40127	-1.729309	34.07971	15.35185	6.094418
Schwarz SC	46.99370	-1.136878	34.67214	15.94429	6.686850
Mean dependent	1.87E+09	0.046831	-1926874.	100.0609	3.630658
S.D. dependent	3.61E+09	0.115632	5732329.	517.6721	7.156510
Determinant resid covariance (dof adj.)		4.62E+35			
Determinant resid covariance		1.16E+34			
Log likelihood		-1065.155			
Akaike information criterion		98.27438			
Schwarz criterion		101.4834			

## المخلص:

يعتبر النقل البحري من أهم قنوات النقل في التجارة الخارجية ، فانه يوفر أكثر من 80 % من حجم المبادلات الدولية، و تعتبر الجزائر من تلك الدول التي تعتمد عليه في تغطية جزء كبير من مبادلاتها التجارية الدولية . و لتحليل أهمية ذلك، تهدف هذه الدراسة بتقدير الطلب على الواردات المنقولة بحرا خلال الفترة ما بين 1990-2015 وذلك باستخدام التكامل المشترك و نموذج تصحيح الخطأ ، وقد كشفت نتائج هذه الاختبارات عن سكون وتكامل كل سلسلة زمنية على حدة من الدرجة الأولى، كما كشفت وجود علاقة في المدى الطويل بين الواردات المنقولة بحرا و المتغيرات المفسرة ، حيث أن كل من نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي و سعر الصرف الحقيقي يؤثران على الواردات المنقولة بحرا على المدى الطويل ، بينما المتغيرات الأخرى لم تكن تفسيرية .

**الكلمات المفتاحية :** الجزائر، الواردات المنقولة بحراً، النقل البحري ، التكامل المشترك ، نموذج تصحيح الخطأ

### Abstract :

Maritime transport is one of the most important channels of transport in foreign trade. It provides more than 80% of the volume of international trade. Algeria is one of the countries that depend on it to cover a large part of its international trade. In order to analyze the importance of this study. this study aims to estimate the Maritime imports demand which passed through the sea during 1990-2015, using the Vector error's correction model in which these tests result a kind of stationery and integration of each time period alone, as it found out an everlasting relationship between the passed imports through the sea and the explanatory variables in which each individual has a share in the whole GDP and the price of the real exchange which affect Maritimes imports whereas the other variables were not explained .

**Keywords:** Algeria, seaborne imports, shipping, Co-integration, ECM model

### Résumé:

Le transport maritime représente l'un des principaux moyens de transport à l'échelle internationale. Il couvre plus de 80% du volume du commerce international .L'Algérie est l'un des pays où le transport maritime joue un rôle crucial, puisqu' il permet de couvrir une grande partie de son commerce international. Afin de montrer cette importance, on a étudié la demande d'importation par voie maritime en Algérie durant la période 1990-2015, en utilisant le modèle de co-intégration et le modèle de correction d'erreur. Les résultats ont révélé une relation à long terme entre les importations maritimes et le PIB par habitant et également le taux de change réel, tandis que d'autres variables de l'étude n'étaient pas explicatives.

**Mots clés :** Algérie, les importations par voie maritime, le transport maritime, co-intégration, modèle

ECM