

جامعة حسية بن بو علي - الشلف-

كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير

قسم العلوم التجارية

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات الحصول على شهادة الماجستير في العلوم التجارية

تخصص: تسويق وتجارة دولية

تحت عنوان:

دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية - حالة ميناء وهران التجاري.

تحت إشراف الأستاذ:

أ.د. بن علي بلعزوز.

إعداد الطالب:

بروجي قورين.

أعضاء لجنة المناقشة

- أ.د. محمد راتول رئيسا
- أ.د. بن علي بلعزوز..... مقرا
- أ.د. منير نوري ممتحنا
- د. الحاج مداح عرايبي ممتحنا
- د. نصيرة قوريش ممتحنة

السنة الجامعية: 2011-2012.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

" إِنْ فِي خَلْقِ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ وَاخْتِلَافِ اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ وَالْفُكُكِ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ وَمَا أَنْزَلَ اللَّهُ مِنَ السَّمَاءِ مِنْ مَاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الْأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا وَبَثَّ فِيهَا مِنْ كُلِّ دَابَّةٍ وَتَصْرِيفِ الرِّيَّاحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ لآيَاتٍ لِقَوْمٍ يَعْقِلُونَ "

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

الآية 164 من سورة البقرة

إهداء

إلى كل من يسعى في طلب العلم مرضاة لله عز و جل.

بروجي قورين.

كلمة شكر

أتوجه بالشكر إلى الأستاذ الدكتور بن علي بلعزوز الذي شرفني تأطيره لي، وأتقدم بالشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة. كما أتقدم بالشكر للأستاذ الدكتور محمد راتول والأستاذة محمد شريف فاطمة الزهراء على مساعدتهما، وأشكر كذلك إطارات وعمال مؤسسة ميناء وهران التجاري.

بروجي قورين .

قائمة الجداول

الصفحة	الجدول	الرقم
50	تطور سعر الصرف (USD/DA).	1-1
56	تطور الديون الخارجية ما بين 1994 – 1998	2-1
103	تطور التجارة الخارجية بالنسبة للنتائج المحلي الإجمالي بين (2010-1990) .	1-2
107	تطور الميزان التجاري ونسبة تغطية الواردات خلال الفترة (2010-1990).	2-2
109	تطور البنية السلعية للصادرات خلال الفترة (2010-1990).	3-2
111	تطور البنية السلعية للواردات خلال الفترة (2010-1990).	4-2
114	بنية التوزيع الجغرافي للصادرات خلال المرحلة (1999-1990).	5-2
115	بنية التوزيع الجغرافي للواردات خلال المرحلة (1999-1990).	6-2
116	بنية التوزيع الجغرافي للصادرات خلال المرحلة (2010-2000).	7-2
117	بنية التوزيع الجغرافي للواردات خلال المرحلة (2010-2000).	8-2
118	حركة البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (2010-1990)	9-2
120	نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (2010-1990)	10-2
121	حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (2010-1990)	11-2
123	نسبة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (2010-1990)	12-2
151	حجم التجارة الخارجية الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري بين (2010-1990)	1-3
159	نوع السفن عبر ميناء وهران التجاري سنة 2010.	2-3
160	حركة الحاويات عبر ميناء وهران التجاري في الفترة بين (2010-2000)	3-3

قائمة الأشكال

الرقم	الشكل	الصفحة
1-2	التمثيل البياني لحركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (2010-1990)	119
2-2	التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (2010-1990)	120
3-2	التمثيل البياني لحركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (2010-1990)	122
4-2	التمثيل البياني لنسبة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (2010-1990)	123
1-3	خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية	127
2-3	بنية الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	131
3-3	بنية إجمالي الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	132
4-3	بنية الصادات خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	133
5-3	التوزيع الجغرافي للواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	134
6-3	التوزيع الجغرافي للصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	135
7-3	الحركة الإجمالية للواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	136
8-3	الحركة الإجمالية للصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	137
9-3	حركة الواردات خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	138
10-3	حركة الصادرات خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	139
11-3	حركة واردات المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	140
12-3	حركة صادرات المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	141
13-3	حركة حاويات الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	142
14-3	حركة حاويات الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	143
15-3	إجمالي حركة الحاويات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010	144
16-3	رسم تخطيطي لميناء وهران	145
17-3	الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء وهران	147

قائمة الجداول والأشكال

الصفحة	الشكل	الرقم
152	بنية الواردات الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري سنة 2010.	18-3
153	بنية الصادرات الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري سنة 2010	19-3
154	التوزيع الجغرافي للواردات الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري سنة 2010	20-3
155	التوزيع الجغرافي للصادرات الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري سنة 2010	21-3
156	حركة بضائع الواردات حسب نمط التكييف عبر ميناء وهران التجاري	22-3
157	حركة بضائع الصادرات حسب نمط التكييف عبر ميناء وهران التجاري	23-3
158	حركة الحاويات عبر ميناء وهران التجاري في الفترة بين 2000- 2010	24-3

اللغة العربية	اللغة الفرنسية / الإنجليزية.	المصطلح (الرمز)
وكالة دعم وترقية الاستثمار	Agence de promotion et de soutien de l'investissement	APSI
الغرفة الوطنية للتجارة والصناعة	Chambre nationale de Commerce et d'Industrie	CAGEX
الدعم التفاضلي للبناء	Construction-Differential Subsidy.	CDS
نفقات النقد والتأمين	Cost Insurance and Freight	CIF
الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة	Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.	C.N.A.N
المركز الوطني للإعلام والإحصائيات	Centre national d'information et de statistiques	CNIS
نظم تبادل البيانات إلكترونيا	Echange de Données Informatisées	EDI
مؤسسة ميناء وهران	Entreprise Portuaire d'Oran	E.P.O
وصول السلعة المصدرة إلى حدود البلد المصدر	Free On Board	FOB
منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية	Organisation de Coopération et de Développement Economiques	OCDE
الدعم التفاضلي للتشغيل	Operating-Differential Subsidy.	ODS
الديوان الوطني للموانئ.	Office Nationale des Ports	O.N.P
الديوان الوطني لترقية التجارة الخارجية	Office Algérien de Promotion du Commerce Extérieur	PROMEX
شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ	La Société de gestion des participations des ports	SOGEPORIS
الشركة الوطنية للمناولة.	Société Nationale de Manutention	SO.NA.MA
نقاط القوة والضعف، الفرص والتهديدات	Strength, Weakness, Opportunitities and Threats	SWOT
الرسم الوحيد الإجمالي على الإنتاج	taxe unique globale à la production	TUGP
الرسم الوحيد الإجمالي على الخدمات	Taxe Unique Globale Sur Les Prestations de Services	TUGPS
الرسم على القيمة المضافة	Taxe sur la valeur ajoutée	TVA

اللغة العربية	اللغة الفرنسية / الإنجليزية.	المصطلح (الرمز)
الإتحاد الأوروبي	Union européenne	UE
زمن العبور	Transit Time	
القدرة على التصدير	L'effort à l'exportation	
معدل اختراق الواردات	Taux de pénétration à l'importation	
برامج التثبيت (الاستقرار) الاقتصادي	Programmes de stabilisation	
برامج التكيف (التصحيح) الهيكلي	Programmes d'ajustement structurel	
سوء تقدير القيمة	La minoration de valeur	
الاستيراد بدون دفع	Les Importations sans paiement	
نظام بالقيم الدنيا	systeme de valeurs minimales	
إدارة السفن في الميناء	La gestion des navires en rade	
مناولة وتفريغ السفن	La manutention et le déchargement des navires	
القطر والإرشاد والإرساء	Le remorquage, pilotage et lamanage	
التمن المجزي	Bon Prix	

الصفحة	المحتوى
VIII-X	قائمة الجداول والأشكال
XI-XII	قائمة المختصرات
أ - و	مقدمة عامة
01	الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.....
01	تمهيد
02	المبحث الأول: ماهية السياسة التجارية
02	المطلب الأول: التجارة الخارجية كمحرك للتنمية
02	أولاً: موقف النظرية الكلاسيكية.....
04	ثانياً: موقف النظرية النيو كلاسيكية.....
04	ثالثاً: نموذج كندلبرجر.....
05	المطلب الثاني: مفهوم السياسة التجارية وتطورها في الفكر الاقتصادي.....
05	أولاً: مفهوم السياسة التجارية.....
06	ثانياً: تطور مفهوم السياسة التجارية الدولية في الفكر الاقتصادي.....
08	المطلب الثالث: السياسة التجارية بين الحرية والتقييد
08	أولاً: اتجاه الحرية في تنظيم التجارة الخارجية
09	ثانياً: اتجاه الحماية في تنظيم التجارة الخارجية
15	المبحث الثاني: أساليب تنظيم التجارة الخارجية
15	المطلب الأول: الأساليب السعرية لتنظيم التجارة الخارجية.....
15	أولاً: نظام الرسوم الجمركية.....
17	ثانياً: الرقابة على الصرف الأجنبي.....
19	ثالثاً: سياسة الإغراق.....
22	رابعاً: الإعانات.....
23	المطلب الثاني: الأساليب الكمية والتنظيمية لتنظيم التجارة الخارجية.....
24	أولاً: الأساليب الكمية.....
27	ثانياً: الأساليب التنظيمية.....

الصفحة	المحتوى
31	المطلب الثالث: الاتحادات الجمركية والحماية الإدارية والمناطق الحرة.....
31	أولا: الاتحادات الجمركية.....
33	ثانيا: الحماية الإدارية.....
33	ثالثا: المناطق الحرة.....
34	المبحث الثالث: الإصلاحات في مجال تحرير التجارة الخارجية في الجزائر (1990-2010) ..
34	المطلب الأول: مفهوم الإصلاحات الاقتصادية وآثارها.....
35	أولا: مفهوم الإصلاحات الاقتصادية.....
42	ثانيا: آثار تطبيق برامج الإصلاحات الاقتصادية.....
43	المطلب الثاني: مرحلة التحرير التدريجي للتجارة الخارجية الجزائرية بين (1990- 1993).....
45	أولا: قانون النقد والقرض.....
46	ثانيا: المرسوم رقم 37/91.....
47	المطلب الثالث: مرحلة الانتقال إلى التحرير الكئمل للتجارة الخارجية ابتداء من 1994.....
47	أولا: إجراءات تحرير التجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة (1994- 1999).....
56	ثانيا: القوانين المنظمة للتجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة (2000 – 2010)
59	خلاصة الفصل الأول.....
60	الفصل الثاني: دور الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.....
61	تمهيد.....
62	المبحث الأول: اقتصاديات النقل والنقل البحري.....
62	المطلب الأول: اقتصاديات النقل.....
62	أولا: الآثار الاقتصادية للنقل.....
65	ثانيا: المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل وتكاليفه.....
70	ثالثا: اقتصاديات النقل البحري وتكاليفه.....
73	المطلب الثاني: أقسام السوق الملاحي.....
73	أولا: سوق مشارطات نقل البضائع الصب بالسفن الجواله.....
78	ثانيا: سوق السفن الخطية.....

الصفحة	المحتوى
82	المطلب الثالث: النقل البحري بين الحرية والحماية.....
83	أولاً: سياسة حرية النقل البحري.....
84	ثانياً: سياسة حماية النقل البحري.....
87	المبحث الثاني: خدمات الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد.....
87	المطلب الأول: مفهوم مراكز الإمداد وموانئ الإمداد.....
87	أولاً: مفهوم مراكز الإمداد ومبرراتها الاقتصادية.....
89	ثانياً: مفهوم موانئ الإمداد.....
92	المطلب الثاني: التحليل الإستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية.....
92	أولاً: عناصر القوة والضعف للموانئ التجارية.....
94	ثانياً: الفرص المتاحة والتهديدات التي تواجه الموانئ التجارية.....
95	المطلب الثالث: دور موانئ الحاويات في نقل التجارة الخارجية.....
95	أولاً: مزايا منظومة النقل بالحاويات وأثرها على الاقتصاد الوطني.....
98	ثانياً: أهمية التخطيط الاستراتيجي في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات.....
102	المبحث الثالث: تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية.....
102	المطلب الأول: تطور التجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة (1990-2010).....
102	أولاً: تحليل الناتج المحلي الإجمالي والتجارة الخارجية.....
108	ثانياً: بنية التجارة الخارجية الجزائرية.....
112	ثالثاً: التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية الجزائرية.....
117	المطلب الثاني: تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010).....
117	أولاً: تطور حركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية.....
121	ثانياً: تطور حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية.....
124	خلاصة الفصل الثاني.....

الصفحة	المحتوى
125	الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري.....
126	تمهيد.....
127	المبحث الأول: حركة التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية.....
127	المطلب الأول: التعريف بالموانئ التجارية الجزائرية.....
128	أولا: الموانئ الرئيسية.....
129	ثانيا: الموانئ النفطية.....
129	ثالثا: الموانئ التجارية الأخرى.....
131	المطلب الثاني: البنية والتوزيع الجغرافي للبضائع عبر الموانئ التجارية الجزائرية.....
131	أولا: بنية التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية.....
133	ثانيا: التوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية.....
136	المطلب الثالث: توزيع الحركة التجارية حسب الموانئ.....
136	أولا: الحركة الإجمالية للواردات والصادرات.....
138	ثانيا: الحركة خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية.....
140	ثالثا: حركة المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية.....
141	رابعا: حركة الحاويات حسب الموانئ التجارية الجزائرية.....
144	المبحث الثاني: دور ميناء وهران التجاري في نقل التجارة الخارجية الجزائرية.....
144	المطلب الأول: التعريف بميناء وهران.....
145	أولا: نبذة تاريخية عن مؤسسة ميناء وهران.....
146	ثانيا: الهيكل التنظيمي ومرافق مؤسسة ميناء وهران.....
150	المطلب الثاني: تحليل الحركة التجارية الخارجية عبر ميناء وهران التجاري.....
150	أولا: تحليل حجم التجارة الخارجية عبر ميناء وهران التجاري.....
152	ثانيا: بنية التجارة الخارجية عبر ميناء وهران التجاري.....
154	ثالثا: التوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية عبر ميناء وهران التجاري.....
156	رابعا: نمط تكييف البضائع وحركة الحاويات عبر ميناء وهران التجاري.....
159	خامسا: حجم السفن وطريقة تصريف البضائع عبر ميناء وهران التجاري.....

الصفحة	المحتوى
161	المطلب الثالث: التحليل الإستراتيجي لخدمات ميناء وهران التجاري
161	أولاً: نقاط القوة والضعف لميناء وهران التجاري
163	ثانياً: الفرص المتاحة والتحديات التي تواجه ميناء وهران التجاري
165 خلاصة الفصل الثالث
167 الخاتمة
172 الإقتراحات
173 آفاق البحث
175 قائمة المراجع

مدخل:

عرف الإنسان التجارة منذ القدم، ولما كانت حاجته لنقل السلع عبر مسافات طويلة، تطلب الأمر استحداث وسائل نقل برية، بحرية وجوية. ولأن من متطلبات التجارة الخارجية نقل السلع والخدمات خارج حدود الدولة الواحدة. ونظرا للفواصل البحرية بين الدول أو بين أقطار الدولة الواحدة، وبانتعاش التجارة الخارجية التي أصبحت تعتمد بدرجة كبيرة على الموانئ بما توفره من مزايا اقتصادية، أصبح للموانئ التجارية دورا أساسيا في تفعيل وتنشيط التجارة الخارجية.

يرجع انتشار الموانئ عبر العالم إلى الأهمية التي يكتسبها النقل البحري عبر السفن بما توفره من اقتصاديات الحجم والتكلفة المنخفضة، وتختلف الموانئ عبر العالم من خلال حجمها، هياكلها القاعدية والتكنولوجيا المستخدمة، مما أدى إلى تباين قدراتها على الاستيراد والتصدير. يضاف إلى هذه الفوارق تباين الإمكانيات الاقتصادية بين البلدان وكذا القوانين والتشريعات المنظمة للتجارة الخارجية ومدى تحريرها بالإضافة إلى القوانين المتحكمة في تسيير الموانئ. ويظهر هذا التباين جليا بين الدول الكبرى المتطورة والدول النامية. ولتقريب المسافات وتدنية التكاليف المتغيرة المتعلقة بحركة السلع والخدمات، ظهرت الموانئ التجارية تماشيا والمعطيات الجغرافية والاقتصادية لجهة تواجدها بما يدعم التجارة الخارجية.

فالجزائر وبمحكم موقعها المطل على البحر الأبيض المتوسط واحدة من الدول التي تحظى بشريط ساحلي يقدر بـ 1200 كلم لها من الإمكانيات ما يعزز دور الموانئ في خدمة التجارة الخارجية وخاصة في منطقة المتوسط. وللوقوف على مدى مساهمة الموانئ التجارية الجزائرية في نقل البضائع ودورها في تنشيط التجارة الخارجية، تتجلى إشكالية بحثنا هذا. ويطرح التساؤل الرئيسي على النحو التالي:

السؤال الرئيسي:

ما هو دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية الجزائرية؟

ومن خلال السؤال الرئيسي تتجلى الأسئلة الفرعية التالية:

الأسئلة الفرعية:

- ما مفهوم السياسة التجارية؟ وما هي أساليبها في تنظيم التجارة الخارجية؟
- ما طبيعة وسياسات تحرير التجارة الخارجية الجزائرية في الفترة ما بين 1990-2010؟
- ماذا نعني باقتصاديات النقل والنقل البحري؟
- فيما يتجلى دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية؟
- ما واقع التجارة الخارجية بميناء وهران التجاري؟ وما مدى مساهمته في تنشيط التجارة الخارجية الجزائرية؟

وللإجابة على هذه التساؤلات نضع الفرضيات التالية:

الفرضيات:

- تتمثل السياسة التجارية في الإجراءات التي تتخذها الدولة بقصد التأثير على حجم أو نوعية التبادل التجاري بينها وبين غيرها من البلدان قصد تحقيق أهداف معينة. وتعتمد في تنظيم التجارة الخارجية على مجموعة من الأدوات والأساليب السعرية، الكمية والتنظيمية، والتي تستخدمها في عملية التحكم في الصادرات والواردات.
- اتبعت الجزائر كغيرها من الدول النامية في تحرير تجارتها الخارجية مجموعة من البرامج والإصلاحات، المقترحة من طرف الهيئات الدولية المتمثلة في صندوق النقد الدولي والبنك الدولي.
- تتمثل اقتصاديات النقل والنقل البحري في نقل البضائع من مكان العرض إلى مكان الطلب عليها.
- يتجلى دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية من خلال كافة العمليات اللوجستية الخاصة بإدارة المواد والمخزون وعمليات الشحن والتفريغ، النقل، التخزين والتوزيع المادي إضافة إلى التنسيق اللوجيستي. ويكمن دورها في إعطاء ميزة تنافسية للرفع من مستوى أداء التجارة الخارجية في سلسلة متكاملة للنقل والتوزيع.
- يقوم ميناء وهران التجاري بدور استراتيجي وفعال في تنشيط التجارة الخارجية الجزائرية.

أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية الدراسة في كونها تتطرق إلى وسيلة مهمة من بين ثلاثة وسائل نقل ضرورية لقيام التجارة الخارجية (البري، البحري والجوي). كما أن دور الموانئ في حركة السلع والخدمات بما يخدم اقتصاديات الحجم والتكلفة المنخفضة من شأنه أن يعزز مكانتها في بناء وتدعيم الميزة

التنافسية للوجستيات الشركات وكذا منطقة تواجد هذه الموانئ، من خلال إنعاشها اقتصاديا. يضاف إلى ذلك الحصة المهمة للمبادلات العالمية عبر الموانئ وأنشطة الظهير الخلفي. كما تكمن أهمية هذه الدراسة في الإطلاع الميداني لميناء وهران التجاري كواحد من أهم وأقدم الموانئ التجارية بالجزائر بالنظر للإمكانيات التي يزرع بها والتي تؤهله للقيام بدور استراتيجي في المساهمة في تفعيل التجارة الخارجية.

أهداف الدراسة:

- تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:
- تحديد مفهوم السياسة التجارية وأساليبها في تنظيم التجارة الخارجية.
 - تحديد طبيعة وسياسات تحرير التجارة الخارجية الجزائرية في الفترة ما بين 1990-2010.
 - تحديد مفهوم اقتصاديات النقل والنقل البحري.
 - دراسة خدمات الموانئ التجارية كقاعدة لوجستية ودورها في تنشيط التجارة الخارجية.
 - دراسة تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية في الفترة ما بين 1990-2010.
 - الوقوف على مدى مساهمة ميناء وهران التجاري في تنشيط التجارة الخارجية.

أسباب اختيار الموضوع:

- يعود السبب الرئيسي لاختيار الموضوع إلى محاولة دراسة الموانئ التجارية وما يمكن أن تلعبه من دور في الرفع من مستوى التجارة الخارجية. كما أن هناك أسباب أخرى نذكر منها:
- لفت الانتباه إلى أهمية النقل البحري بصفة عامة والموانئ التجارية بصفة خاصة والدور الإستراتيجي الذي يمكن أن تقوم به لدعم التجارة الخارجية الجزائرية من خلال ما تزخر به الجزائر من إمكانيات وبحكم موقعها بشمال إفريقيا ومنطقة الحوض المتوسط.
 - لفت الانتباه إلى أهمية الاستثمار في الموانئ وعلاقة ذلك بمستوى التجارة الخارجية التي أصبحت من أهم معايير النهوض باقتصاديات البلدان لعلاقتها المباشرة بميزانها التجاري.

حدود الدراسة:

تقتصر هذه الدراسة على الموانئ البحرية التجارية لنقل البضائع دون الركاب ودورها في تنشيط التجارة الخارجية. ومن الناحية المكانية سيتم التركيز على الجزائر وفي الجانب التطبيقي سيتم التركيز خاصة على ميناء وهران التجاري. أما المجال الزمني فقد تم تحديده في السنوات الممتدة بين 1990 إلى 2010 نظرا لأهمية هذه المرحلة بالنسبة للاقتصاد الجزائري بصفة عامة والتجارة الخارجية الجزائرية بصفة خاصة.

منهج الدراسة:

للإجابة على التساؤل المطروح وسعيًا منا لاختبار مدى صحة الفرضيات الموضوعية سنعتمد في دراستنا هذه على المنهج الاستنباطي وأداتيه الوصف والتحليل. بما يناسب توصيف الظاهرة المدروسة والمتمثلة في دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية. كما أنه سيتم اعتماد أداة الإحصاء الوصفي لتحليل المعطيات وكذا المؤشرات المتعلقة بنشاط التجارة الخارجية من خلال التصدير والاستيراد عبر الموانئ للوصول إلى مدى مساهمتها في تنشيط التجارة الخارجية. كما سنعتمد على دراسة الحالة للوقوف على واقع التجارة الخارجية بميناء وهران التجاري.

الدراسات السابقة:

الدراسة الأولى: رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية فرع التخطيط، بعنوان "دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الاصلاحات الاقتصادية (1987-1997) حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM – CNAN)", للطالبة أمال خليفي، جامعة الجزائر لسنة 1999. وقد توصلت الباحثة للنتائج التالية:

- للنقل البحري دورا مهما في ترقية المبادلات الخارجية بتسهيل عملية نقل البضائع في وقت قصير وبأقل تكلفة بالإضافة إلى الخدمات المينائية.
- لاستقلالية تسيير الموانئ مزايا أكثر إيجابية عن تسييرها من طرف الدولة نظرا للإدارة الموحدة، كفاية الإطار ومزايا الاستقلالية المالية، كما يضمن التسيير الحسن لأدوات التسيير المينائية (الإدارية، الاقتصادية، المالية، التجارية، التقنية، الموارد البشرية) التسيير المحكم للموانئ.
- رغم الإصلاحات التي شهدتها النظام المينائي الجزائري وخاصة تلك الموصى بها من طرف المؤسسات المالية الدولية والتي كانت ترمي لإنعاش وترقية النشاط المينائي من خلال إدخال مفهوم المنافسة والفصل بين نشاطات الخدمة العمومية والنشاطات التجارية إلا أن الموانئ الجزائرية ظلت تعاني من مشاكل عدة من شأنها أن تكبح من تطورها وبالتالي من مساهمتها في ترقية قطاع النقل البحري وفي التنمية الاقتصادية.

- يعاني ميناء الجزائر من مشاكل ترجع أساسا إلى قدرات أسطوله المحدودة نظرا لقدم سفنه وتدهور طاقاتها التنافسية في عالم سريع التأثير بالتكنولوجيا الحديثة في مجال النقل البحري.
- ونظرا لتاريخ إنجاز الدراسة 1997 وهي فترة غير كافية لتقييم ما جاءت به الإصلاحات الاقتصادية لتعزيز دور النقل البحري في المبادلات الخارجية الجزائرية، فإن دراستنا هذه ستأتي

لتوسيع المجال الزمني ليمتد من سنة 1990 إلى غاية 2010، كما سيتم تطبيق هذه الدراسة من حيث الحدود المكانية على ميناء آخر وهو ميناء وهران التجاري.

الدراسة الثانية: دراسة بعنوان "اقتصاديات النقل البحري (The economics of sea transport) دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية" من تأليف كارلين أولولين (Carleen O'loughlin)، ترجمة مختار السويفي، مطابع مذكور، الإسكندرية، 1979. وقد تناولت هذه الدراسة اقتصاديات المرافئ والموانئ إلى جانب العرض والطلب في الخدمات البحرية، بالإضافة إلى عموميات حول تسويق الخدمات المينائية مع محاولة إسقاطها على بعض الموانئ العالمية عن طريق تحليل الأرقام الإحصائية لبضائع التجارة الخارجية المنقولة بحرا. وتعتبر هذه الدراسة ذات أهمية من حيث المفاهيم المتعلقة بالنقل البحري، إلا أنها تعتبر جد قديمة مقارنة بما وصلت إليه التكنولوجيا الحديثة في مجال تسيير الموانئ التجارية كقاعدة لوجيستية لنقل بضائع التجارة الخارجية.

الدراسة الثالثة: دراسة بعنوان "اقتصاديات النقل البحري". من إعداد الأستاذ الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مكتبة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001. وتتناول هذه الدراسة مفاهيم حول اقتصاديات النقل بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة بالإضافة إلى أقسام السوق الملاحي، واقتصاديات النقل البحري العربي في إطار النظام العالمي الجديد.

الدراسة الرابعة: دراسة بعنوان "الموانئ البحرية العربية"، للدكتور أيمن النحراوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009. وتتناول هذه الدراسة أساسيات حول النقل والموانئ البحرية، بالإضافة إلى العولمة الاقتصادية والتطورات في التجارة الدولية، وكذلك ملامح تطور النقل البحري العالمي في ظل المتغيرات الراهنة. كما تتناول الإطار العام للمنافسة في الموانئ البحرية ومحطات الحاويات. أما الجانب التطبيقي من هذه الدراسة فيخص عرض تفصيلي لكل الموانئ العربية وذلك بالتطرق للطاقت والتسهيلات في الموانئ البحرية العربية.

ونظرا لحدثة هذه الدراسة 2009 فإنه أمكن التطرق لأحدث ما وصلت إليه تكنولوجيات تسيير الموانئ البحرية. ولهذا السبب يمكن اعتبار هذه الدراسة نقطة الانطلاق لدراستنا مع محاولة تطبيق ذلك على حالة التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية.

أقسام الدراسة:

للإحاطة بجميع جوانب الموضوع قمنا بتقسيم بحثنا هذا إلى ثلاثة فصول، يتطرق الفصل الأول إلى السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية، وينقسم إلى ثلاثة مباحث يتناول المبحث الأول مفهوم السياسة التجارية واتجاهاتها ويتناول المبحث الثاني أساليب تنظيم التجارة الخارجية، أما المبحث الثالث فيتناول الإصلاحات في مجال تحرير التجارة الخارجية الجزائرية بين (1990-2010). ويتطرق الفصل الثاني إلى دور الموانئ التجارية لنقل بضائع التجارة الخارجية. وينقسم إلى ثلاثة مباحث، حيث يتناول المبحث الأول اقتصاديات النقل والنقل البحري ويتناول المبحث الثاني خدمات الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد، أما المبحث الثالث فيتناول تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية. ويخص الفصل الثالث دراسة حالة ميناء وهران التجاري، وينقسم إلى مبحثين حيث يتناول المبحث الأول حركة التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية، ويتناول المبحث الثاني دور ميناء وهران التجاري في نقل التجارة الخارجية الجزائرية.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

تمهيد:

ترجع أهمية التجارة الخارجية في اقتصاديات مختلف دول العالم إلى كون أي بلد مهما بلغ من مستوى التطور، فإنه من الصعب أن يستغني عن بقية دول العالم وأن يعيش بمعزل عن العالم الخارجي. فالدول ومن ضمنها الجزائر، تتفاوت من حيث المزايا الطبيعية والمكتسبة لديها، حيث تخصص في إنتاج أنواع معينة من السلع، وتعمل على تصدير الفائض منه، الأمر الذي يسمح لها بتغطية استيراد أنواع السلع التي لا تتوفر لديها تلك المزايا. وذلك لا يتأتى إلا بالعمل على تنظيم التجارة الخارجية في الاقتصاد الوطني باستخدام أداة هامة تتمثل في السياسة التجارية التي تستخدم للتأثير على التغيرات الاقتصادية المختلفة التي تتحدد في ظل اتجاهي الحرية والحماية.

يهدف هذا الفصل إلى دراسة مفهوم السياسة التجارية وتحديد أساليبها لتنظيم التجارة الخارجية. ثم دراسة الإصلاحات المتبعة من طرف الجزائر في مجال تحرير التجارة الخارجية في المرحلة بين (1990-2010). وعليه ستكون مباحث هذا الفصل كالتالي:

المبحث الأول: ماهية السياسة التجارية.

المبحث الثاني: أساليب تنظيم التجارة الخارجية.

المبحث الثالث: الإصلاحات في مجال تحرير التجارة الخارجية الجزائرية (1990-2010).

المبحث الأول: ماهية السياسة التجارية

إذا كانت التجارة الخارجية هي السبيل الأمثل لتوفير ما يحتاجه البلد من سلع وخدمات، فإنه من الضروري تنظيمها بالشكل الذي يسمح بالاستغلال الأمثل للموارد المتاحة. وبما أن تنظيمها يتطلب سياسة شاملة تأخذ بعين الاعتبار مختلف الجوانب المتعلقة بالاستيراد والتصدير، فإننا سنتناول في هذا المبحث مختلف الآراء المتعلقة بالتجارة الخارجية كمحرك للتنمية، مع تبيان مفهوم السياسة التجارية وتطورها في الفكر الاقتصادي واتجاه كل من الحرية والتقييد في تنظيم التجارة الخارجية وحجج كل منهما.

المطلب الأول: التجارة الخارجية كمحرك للتنمية.

إن قضية التجارة الخارجية كدافع أساسي لعملية التنمية هي تحاليل تعبر عن مواقف مدرستي مختلفة تتمثل في المدرسة الكلاسيكية والمدرسة النيوكلاسيكية بالإضافة إلى تحليل بعض الاقتصاديين المعاصرين ومنهم تحليل كندلبرجر (Kindelberger).

أولاً: موقف النظرية الكلاسيكية

يرى آدم سميث أن النمو الاقتصادي يعتمد أساساً على التراكم الرأسمالي، وعلى مدى تطبيق مبدأ تقسيم العمل ومن ثم رفع مستوى الإنتاجية. كما يشير إلى أن عملية النمو ستتعرض عندما يصل المستوى الاقتصادي إلى مرحلة الاستخدام الكامل للموارد، حيث يبدأ التراكم الرأسمالي والأجور والأرباح في الانخفاض والريع يبدأ في الارتفاع.¹ فالتجارة الخارجية حسبها، هي الوسيلة التي تجعل بلوغ تقسيم العمل إلى حده الأقصى، ولها أثر مباشر لما توفر من استخدام للموارد العاطلة لعدم وجود طلب محلي عليها. وذلك باستخدامها في إنتاج سلع مطلوبة في الخارج، ومن ثم مبادلتها بسلع مستوردة مطلوبة محلياً. كما يؤدي إلى ارتفاع مستوى الإنتاجية، ومن ثم تحقيق زيادة في ثروة المجتمع بصورة غير مباشرة فالنمو الاقتصادي يتوقف على تقسيم العمل، ويعتبر وسيلة لتوسيع السوق، الأمر الذي يؤدي إلى تحقيق نمو اقتصادي أكبر.

وإذا كان " سميث " قد اعتمد على نظرية النفقات المطلقة في تفسير أسباب قيام التجارة الخارجية، فإن " ريكاردو " قد بين أن اختلاف النفقات المطلقة سبب كاف ولكنه غير ضروري لقيامها، حيث يمكن قيام التجارة بالرغم من عدم تمتع أي طرف بمزايا مطلقة. وذلك باستخدام

¹ - سامر صالح حربي، التجارة الدولية والتنمية في الجزائر، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة،

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

الموارد المتاحة أفضل استخدام ممكن، من خلال تصدير السلع التي تتمتع الدولة بميزة نسبية في إنتاجها في البلدان الأخرى. فقيام التجارة الخارجية سيؤدي إلى تخصيص أكثر كفاءة للموارد بين الاستخدامات المختلفة. وعليه فإذا قام كل بلد بالتخصص وفقا للميزة النسبية، فإن ذلك سيؤدي إلى تعظيم كل من الإنتاج والاستهلاك، وبالتالي تعظيم الرفاهية عالميا، ويتوقف توزيع مكاسب هذه التجارة على ظروف الطلب العالمي وعلى تكاليف الإنتاج واختلافها بالنسبة للسلع المختلفة في البلدان المختلفة.

فنظرية التكاليف النسبية تركز على المكاسب الساكنة للتجارة أي التي لا تتكرر أكثر من مرة واحدة، فالتخصص حسب "ريكاردو" معناه الانتقال من نقطة إلى أخرى على منحنى ثابت لإمكانيات الإنتاج، الذي يعتمد على دالة إنتاج وموارد معطاة، وهو يختلف عن مفهوم التخصص حسب "سميث" الذي يرى آثار التخصص في استخدام الموارد العاطلة، فهو يرى بوجود الآثار الديناميكية التي تعمل على دفع منحنى إمكانيات الإنتاج إلى أعلى، وكما يقول مينت "MYINT" وفقا لنظرية الإنتاجية فإن التخصص يعطي للتجارة الخارجية قوة ذات طبيعة ديناميكية، مما يؤدي إلى توسيع السوق وتقسيم العمل ورفع مستوى المهارات، وتشجيع الابتكار التقني، ويمكن الدولة من الإنتاج وفقا لقانون الغلة المتزايدة¹

ويرى لـ "جون ستيوارت ميل" من خلال واقع الآثار الديناميكية للتجارة الخارجية، وهي عبارة عن تطوير لأراء كل من "سميث" و"ريكاردو"، فإن قيام التجارة الخارجية يؤدي إلى تحقيق مكاسب آنية تنتج من خلال قيام البلد بتخصيص الموارد المتاحة لديه، بقدر أكبر من الكفاءة حسب ما جاء به "ريكاردو". ومكاسب ديناميكية من خلال آثارها بتطبيق المزيد من أسلوب تقسيم العمل، وفق ما جاء به "سميث". فتحرير التجارة الخارجية يؤدي بالأفراد إلى خلق حاجات جديدة ومن ثم معرفة طرق إشباعها، مما يدفعهم إلى مزيد من العمل والادخار والتراكم الرأسمالي. كما تحدث آثار اجتماعية، وذلك من خلال احتكاك أفراد المجتمع بغيرهم من أفراد المجتمعات الأخرى مما يؤدي إلى نقل عوامل التقدم إلى البلدان الأقل نمو، ويعتبر الآثار الديناميكية للتجارة الخارجية ثورة صناعية من حيث آثارها الإيجابية على عملية التنمية.²

¹ - MYINT, International Trade and Developing countries ", Samuelson P, edition, International Economics Relations, London Macmillan, 1969, P 18.

² - SAU, R, Trade capital and underdevelopment, Calcutta, Oxford university press, 1982, P 5.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

ثانيا: موقف النظرية النيو كلاسيكية.

حسب النيو كلاسيك تؤدي التجارة الخارجية إلى تعظيم الإنتاج الفردي والعالمي، وتستفيد كافة الأطراف من منافعها. وتعتبر نظرية نسب عوامل الإنتاج لـ "هكشر" و "أولين" تطوير لنظرية التكاليف النسبية "لريكاردو" ويتميز الدور الأساسي لها في تشجيع النمو من خلال قيام التجارة الخارجية. وعلى العكس من نظرية ريكاردو فهي ترى أن دوال الإنتاج واحدة في البلدان المختلفة، وأن قيمة السلعة تتحدد بقيمة عوامل الإنتاج التي ساهمت في إنتاجها، وتفترض أن السلع المختلفة تستخدم عناصر إنتاج بنسب مختلفة، فبعضها كثيف العمل والبعض الآخر كثيف رأس المال، حيث لا يرجع هنا قيام التجارة إلى تفاوت إنتاجية العناصر بل إلى مدى توافر عناصر الإنتاج في تلك البلاد، حيث تدفع التجارة الدول بأن تستثمر في العناصر الكثيفة لديها وتعمل على تصديرها، على أن تقوم بسد حاجتها من السلع التي تكون كثيفة العنصر النادر لديها نسبيا عن طريق الاستيراد. وحيث أن عملية التنمية هي عملية تراكم رأسمالي، فإن قيام التجارة سيؤدي إلى زيادة الدخل والمدخرات ومن ثم تحقيق تراكم رأسمالي أكبر، الذي يؤدي إلى نمو أكبر في الدخل مقارنة بالنمو الذي كان يمكن أن يتحقق بدون التجارة.¹ فلتجارة تؤدي مع الوقت إلى المساواة بين عوائد عناصر الإنتاج بين البلاد المشتركة في التبادل وبالتالي فهي تعتبر أداة لتضييق الفجوة الاقتصادية بين الدول.

انطلاقا من النظرية الكلاسيكية والنيو كلاسيكية فإن التجارة الخارجية تلعب دورا إيجابيا في عملية التنمية، إذ تزيد من القدرة الإنتاجية لكل بلد، وبالتالي تعظيم الإنتاج والاستهلاك مما يزيد في رفاهية المجتمع العالمي، كما تساهم في تخصيص الموارد بطرق كفأة، وذلك وفق الميزة النسبية حسب "ريكاردو" بإنتاجية العمل، أو حسب "هكشر وأولين" بتوافر نسب عناصر الإنتاج، وهو ما يعبر عنه بالأسلوب الأمثل للنمو.

ثالثا: نموذج كندلبرجر "C. Kindelberger"

على غرار التحاليل الكلاسيكية والنيو كلاسيكية، ظهرت تحاليل في مجال التجارة كمحرك للنمو من أبرزها تحليل Kindelberger الذي يرى أن التجارة وسيلة من شأنها تمكن الدول النامية من تحقيق النمو والانتقال إلى مرحلة الانطلاق الاقتصادي، ولذلك عليها أن تعتمد على

¹ - Pincus J, Trade Aid and development: The Rich and POOR Nation, New York, McGraw-Hill Company, 1967, P 93.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

قطاع التصدير، وانتهاج استراتيجية متوجهة نحو الخارج، حيث يقول بأنه على الأعوان الاقتصاديين اتباع القاعدة الاقتصادية، التي تتوجب منهم الشراء من الأسواق الرخيصة والبيع في الأسواق المرتفعة الثمن سواء كانوا أفرادا أو مؤسسات خاصة أو قطاعا عموميا.¹ ف نموذج "التجارة محرك النمو" من شأنه أن يمكن الدول النامية من مبادلة السلع التي لديها قدرة ضعيفة على تحقيق التقدم المتمثلة في المواد الأولية، بالسلع الرأسمالية والاستثمارية التي لها قدرة أكبر على تحقيق ذلك. مما يسمح لها باستيراد المعارف التقنية والمهارات والأفكار من الدول المتقدمة. من ذلك فإن استراتيجية التنمية المتوجهة للخارج ستسمح بتسريع عملية التقدم واختصار مراحل النمو، ويتم ذلك من خلال الوقوف على التجارب الناجحة والفاشلة للدول أكثر تقدما.²

المطلب الثاني: مفهوم السياسة التجارية وتطورها في الفكر الاقتصادي.

ساتناول في هذا المطلب بالدراسة مفهوم السياسة التجارية وذلك بعرض مختلف التعاريف المتداولة لها، ثم نتطرق إلى تطور مفهوم السياسة التجارية الدولية في الفكر الاقتصادي

أولا: مفهوم السياسة التجارية

السياسة التجارية مفاهيم تختلف باختلاف النظم الاقتصادية وتطورها فه ي تختلف من بلد لآخر، كما أنه ا تختلف في البلد الواحد حسب مراحل التطور الاقتصادي المختلفة له ذا البلد، ويرجع هذا الاختلاف في السياسة التجارية إلى الأدوات التي تستعملها كل دولة قصد تحقيق أهداف خاصة بها سواء كانت اقتصادية أو اجتماعية ، في محاولة تأثيرها على جوانب اقتصادية مختلفة. وفيما يلي بعض التعاريف المتداولة للسياسة التجارية:

- " السياسة التجارية هي عبارة عن مجموع الإجراءات التي تتخذها الدولة في نطاق علاقاتها التجارية الدولية بقصد تحقيق أهداف محددة".³

- " السياسة التجارية هي السياسة الاقتصادية التي تطبق في مجال التجارة الخارجية، ويقصد بالسياسة الاقتصادية مجموع الإجراءات التي تتخذها السلطات ذات السيادة في المجال الاقتصادي لتحقيق أهداف معينة، ويقتب عن ذلك أن السياسة التجارية هي مجموع الإجراءات التي تطبقها السلطات ذات السيادة في مجال التجارة الخارجية لتحقيق أهداف معينة ".⁴

¹- C. Kindelberger, P. Lindert, Economie Internationale, edition Economica, Paris, 1981, P 196.

²- MEIER G., International Trade and development, New York, 1963, P 157.

³- أحمد فارس مصطفي، العلاقات الاقتصادية الدولية، منشورات جامعة حلب، سوريا 1982، ص 147.

⁴- جوده عبد الخالق، الاقتصاد الدولي، دار النهضة العربية، الطبعة الرابعة، القاهرة 1992، ص 153.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

- "يقصد بالسياسة التجارية لحكومة بلد ما، تلك الإجراءات التي تتخذها أو القوانين التي تسنها هذه الحكومة، بصفتها السياسية، بغرض التأثير بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على حجم التبادل التجاري بينها وبين غيرها من البلدان أو التأثير على نوعية التبادل أو اتجاهاته".¹

- يعتبر ضمن السياسة التجارية أي إجراء تتخذه الدولة بقصد التأثير:²

● على تدفقات حركات كل من السلع والخدمات ورؤوس الأموال الأجنبية أو المحلية دخولا أو خروجاً من البلد.

● على سعر الصرف وعلى الأرصدة الأجنبية ثباتاً أو ارتفاعاً أو انخفاضاً.

● على حجم ميزان المدفوعات أو عناصره وعلى الحسابات الفرعية له مع دول العالم، وكذا على سوق الصرف.

ومنه يمكن اعتبار، ضمن السياسة التجارية، أي إجراء تتخذه الدولة بقصد التأثير على حجم أو نوعية التبادل التجاري بينها وبين غيرها من البلدان قصد تحقيق أهداف معينة. وقد عرفت السياسة التجارية الدولية تطورا عبر المراحل التي مر بها الفكر الاقتصادي.

ثانيا: تطور مفهوم السياسة التجارية الدولية في الفكر الاقتصادي:

لقد عرف الاقتصاد الدولي مراحل تطور متميزة كان من أهمها ما يلي:³

1- مرحلة الاقتصاد العالمي الحر (1850-1928): حيث ساد خلال هذه المرحلة "توازن" في

الاقتصاد الدولي في ظل تجارة خارجية متعددة الأطراف، ومتحررة من القيود، نظامها مبني على أساس التخصص وتقسيم العمل الدوليين، حيث تميزت هذه المرحلة بتكامل اقتصادي دولي.

2- مرحلة الاقتصاد الوطني (1929 - 1945): وقد ظهرت مع بداية الأزمة الاقتصادية العالمية

1929-1933 التي هزت الاقتصاد العالمي برمته، وفي هذه الفترة أصبحت المشكلة الاقتصادية

التي تواجه كل دولة، هو البحث عن إعادة الاستقرار في مستويات الأسعار والنشاط الاقتصادي

فيها، الأمر الذي أدى إلى عزل الاقتصاد الوطني عن الاقتصاد الدولي بشتى الأساليب وكان من

الطبيعي أن يتقلص حجم التجارة العالمية، وأن ينهار النظام المتعدد الأطراف الذي سادت فيه

¹ - محمد خليل برعي، مقدمة في الاقتصاد الدولي، مكتبة نضرة الشرق، القاهرة 1978، ص 167.

² - عبد الرشيد بن ديب، تنظيم وتطور التجارة الخارجية حالة الجزائر، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر،

2003، ص 116.

³ - سليم ياسين، الاقتصاد الدولي، جامعة حلب، سوريا 1970، ص 237-239.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

الصفقات الدولية والذي كان قائما قبل 1928، حيث صارت العوامل السياسية والنقدية هي المحدد الرئيسي لحجم وتركيب واتجاه التجارة الخارجية.

3- فترة الاقتصاد الإقليمي (1945 - 1948): لقد كان من نتائج الحرب العالمية الثانية

والسياسات التجارية التي تبنتها الدول خلالها، آثار هامة في تخفيض حجم المبادلات الدولية إلى أقصى حد حيث انحل التكامل الاقتصادي الدولي، واحتل توازن معظم الاقتصاديات الوطنية واعتمدت تجارة الدولة كأفضل أسلوب في تطبيق السياسة الاقتصادية. فتم الاتفاق على إنشاء مؤسسات دولية للعودة إلى آلية حرية التجارة الخارجية، من إنشاء منظمة الجات، والبنك الدولي للإنشاء والتعمير، وإنشاء صندوق النقد الدولي. غير أن الأسس التي بنيت عليها هذه المؤسسات الدولية لم تكن منسجمة مع حقائق عالم ما بعد الحرب العالمية الثانية، حيث برز دور جديد للدولة على الصعيد الاقتصادي هدفه التأثير على سير النشاط الاقتصادي بأساليب مختلفة.

في كل مرحلة من المراحل السابقة، كان الهدف الأساسي للسياسة التجارية هو العمل على تحقيق المصلحة الوطنية. فللمصلحة الوطنية لأي بلد حسب الدوليين تعتبر جزءا لا يتجزأ من مصلحة العالم ككل، ولذلك لا يصح العمل على تحقيق المصلحة الوطنية الضيقة على حساب مصلحة المجتمع الدولي، حيث ييؤن بأن العالم وحدة واحدة ينبغي أن ترسم السياسة التجارية لأي بلد، إذ يمكن السماح لانتقال مختلف السلع والخدمات وعناصر الإنتاج بين الدول دون قيود، والاتفاق على وضع قواعد وتنظيمات نقدية دولية كفيلة بمراقبة هذه الأوضاع والمحافظة عليها. أما القوميون فإنهم ينظرون إلى العالم على أنه مجموعة من الدول المتنافسة، ومن ثم فإن تحقيق المصلحة الاقتصادية الوطنية، تتم ولو على حساب المصلحة الوطنية للبلدان الأخرى، وبالتالي فإن السياسة التجارية في ظل هذه الظروف تعمل على تقييد حركة السلع والخدمات وعناصر الإنتاج من وإلى البلد، كما يمكن أن تتضمن السياسة التجارية استثناءات تخص تحديد مجالات معينة من التجارة الخارجية مع بعض البلدان أو في بعض الظروف الاقتصادية بغرض تحقيق الهدف الوطني.¹

وتتضمن السياسة التجارية في إطار اقتصاد السوق اتجاهين أساسيين أحدهما يتعلق بالحرية والآخر يتعلق بالحماية، و لكل منهما مضمون وحججه.

¹ - عبد الرشيد بن ديب، مرجع سابق، ص 117-118.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

المطلب الثالث: السياسة التجارية بين الحرية والتقييد.

تتضمن السياسة التجارية في إطار اقتصاد السوق اتجاهين أساسيين أحدهما يتعلق بالحرية والآخر يتعلق بالحماية، و لكل منهما مضمون وحججه.

أولاً: اتجاه الحرية في تنظيم التجارة الخارجية:

يرجع ظهور مبدأ الدفاع عن حرية التجارة الخارجية إلى المذهب الطبيعي الذي ظهر بفرنسا بقيادة فرانسوا كيني (1694 - 1774) ويقوم هذا المذهب على أساس عدم تدخل الدولة في الشؤون الاقتصادية، لكون مصالح الأفراد لا تتعارض مع بعضها البعض، كما أنها لا تتعارض مع مصلحة الجماعة، فللمنافسة الحرة كفاءة بتحقيق الثمن المجزي (العادل Bon Prix)، وهو الثمن الذي يحقق ربحاً معقولاً بالنسبة للبائعين وكذلك للمستهلكين. ومن أنصار المذهب الطبيعي توجو "Turgot" (1727 - 1781) الذي تتضمن بعض كتاباته المشهورة على صياغة متطرفة لمبدأ الحرية الاقتصادية.¹

وفي سنة 1846 ألغت إنجلترا قوانين الغلال، وألغت آخر قوانين الملاحه التي كانت تميز السفن البريطانية بمعاملة خاصة عام 1854، وظلت تدافع عن حرية التجارة حتى الحرب العالمية الأولى، إلى أن أصيب اقتصادها بمشاكل استدعت ضرورة تدخل الدولة، واتباع سياسة حمائية منها سياسة التمييز الإمبراطوري.²

ويحتر أنصار سياسة الحرية أن التجارة الخارجية هي مظهر من مظاهر التعاون الإنساني بغض النظر عن الحدود الإقليمية والسياسية التي يفصل بينهم، م عتمدين على الحجج التالية:³

- أن حرية التجارة الخارجية تسمح بأن تتمتع الدولة بمزايا التخصص وتقسيم العمل الدولي الذي يعتمد على سوق واسعة ويتبع حرية التبادل الدولي الذي يترتب عليه استغلال أفضل للموارد الدولية كما تبينه نظرية النفقات النسبية في التجارة الخارجية. وأن الحماية ستؤدي إلى انخفاض الدخل القومي نتيجة اتجاه عوامل الإنتاج إلى الفروع التي لا تتمتع فيها بإنتاجية مرتفعة، و على انخفاض الدخل الحقيقية للأفراد نتيجة اضطرابهم لشراء السلع المحلية بأسعار مرتفعة.

¹ - محمد إبراهيم غزلان، موجز في العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعات المصرية، مصر، 1975، ص 184.

² - محمد عبد العزيز عجمية، الاقتصاد الدولي، دار الجامعات المصرية، مصر، 1977، ص 130.

³ - عبد الرشيد بن ديب، مرجع سابق، ص 119.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

- أن الحرية تؤدي إلى انخفاض أسعار السلع الدولية، خاصة منها أسعار السلع الدولية التي لا يمكن إنتاجها محليا إلا بنفقات مرتفعة، وهذا يعتبر زيادة حقيقية في الدخل الوطني للدولة، أما إجراءات الحماية فإنها تؤدي إلى ارتفاع أسعار السلع المحلية، وتحميل المستهلكين بهذه الزيادة.
- تؤدي الحرية إلى تنافس الدول في إنتاج السلع، وهذا بدوره يعمل على زيادة تشجيع التقدم الفني وتحسين وسائل الإنتاج، الأمر الذي يضمن جودة المنتجات وانخفاض أسعارها.
- أن حرية التجارة من شأنها منع قيام وانتشار المنشآت والهيئات الاحتكارية، أو على الأقل تجعل قيامها أكثر صعوبة لأن الاحتكار الوطني أو الإقليمي لا يقوم إلا في ظل الحماية.
- أن حرية التجارة تساعد على الإنتاج الكبير، وبخاصة في البلدان الصغيرة التي لا تستطيع الوصول ببعض مشاريعها الإنتاجية إلى مستوى حجم الإنتاج الأمثل، نظرا لقلّة الطلب المحلي على السلع التي تنتجها، لذلك فهي تحتاج إلى طلب إضافي خارجي يأتي عن طريق التبادل الدولي، وهذا لا يتأتى إلا عن طريق الحرية التجارية.¹

ثانيا: اتجاه الحماية في تنظيم التجارة الخارجية.

ترجع فكرة الحماية التجارية إلى المذهب التجاري الذي ساد ما بين نهاية القرن الرابع عشر إلى النصف الثاني من القرن الثامن عشر، والذي كان منتشرا خاصة في كل من إنجلترا وفرنسا وإسبانيا وإيطاليا، ومن أبرز كتاب المذهب التجاري، الكاتب الإنجليزي توماس مان (Thomas Man) الذي نشر كتابه بعد وفاته سنة 1664، والذي قدم فيه مجموعة من المقترحات التي تعالج بعض القضايا المتعلقة بالحماية التجارية، لتحقيق الفائض في الميزان التجاري والتي يذكر من بينها: العمل على تشجيع الصادرات وتخفيض الواردات، عدم المغالاة في استهلاك السلع المستوردة، وقصر التجارة الخارجية على السفن الوطنية، وعدم التوسع في الاستهلاك لإيجاد فائض للتصدير، واستيراد المواد الأولية بقصد التصنيع وإعادة التصدير، والسماح بخروج النقود عند الضرورة. يرى أصحاب الحماية أن هناك أهدافا يتعين على الدولة تحقيقها، ولو اقتضى الأمر التضحية ببعض مزايا الحرية، ويحتمدون في ذلك على حجج اقتصادية وأخرى غير اقتصادية نذكر منها.²

1- الحجج غير الاقتصادية لمذهب الحماية

يمكن تلخيص الحجج غير الاقتصادية لاتجاه الحماية في تنظيم التجارة الخارجية فيما يلي:

¹- عبد الرحمان زكي إبراهيم، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار الجامعات المصرية، مصر، 1981، ص 119.

²- عبد الرشيد بن ديب، مرجع سابق، ص ص 120-125.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

— فرض الحماية من أجل تحقيق إستراتيجية الدفاع والأمن الوطنيين : وهي إستراتيجية أكثر أهمية من الرفاهية الاجتماعية، فإذا ما ارتبط اقتصاد بلد ما، في ظروف السلم، باقتصاديات أخرى تزوده بالمواد الغذائية الأساسية أو السلع الصناعية الثقيلة أو الإستراتيجية، فإنه سيواجه أوضاعاً عصبية لا محالة في زمن الحرب، تكون أشد من الحرب نفسها، فكأن هذا البلد قد شق حرباً على نفسه، باعتماده كلية على الخارج أولاً، ثم واجه حرباً أخرى نتيجة تغير الظروف من حالة السلم إلى حالة الحرب.

غير أن هذه الحجة التي يأخذ بها دعاة الحماية، لا يعارضها دعاة الحرية إذ يتفق الفريقان على أهمية تغلب الاعتبارات السياسية على الاعتبارات الاقتصادية.

— الحماية بغرض تحقيق التوازن الاجتماعي : وذلك من خلال المحافظة على فئة العاملين في الزراعة بحماية إنتاجهم الزراعي من المنافسة الخارجية، إذ تؤدي الحرية التجارية في بعض الدول التي تؤهلها ظروفها للتخصص الصناعي إلى القضاء على الزراعة فيها، حيث أن ترك الزراعة للمنافسة الأجنبية يقضى على الزراعة الوطنية، مما يلحق ضرراً بطبقة المزارعين بصفتهم يشكلون غالبية المجتمع، فيصبح المجتمع عرضة لتيارات من الصراعات تلحق بالأوضاع الاجتماعية¹.

— الحماية بقصد المحافظة على خاصية الطابع الوطني للدولة: فالعلاقات التجارية الحرة بين الدول قد تفقد طابعها الذاتي وتراثها الحضاري، الأمر الذي يدعوا إلى الحد من هذه العلاقات بغية المحافظة على الاعتبارات الاجتماعية الذاتية الخاصة بالمجتمع.

تعتبر الحجج السابقة الذكر بعيدة عن نطاق التحليل الاقتصادي ، فهي متصلة بدرجة كبيرة، باعتبار ذات طبيعة سياسية واجتماعية.

2- الحجج الاقتصادية لمذهب الحماية

وهي حجج ليست مستخرجة من أساس نظري وحيد بل تتعلق بجوانب مختلفة مستمدة من الواقع، وهي تختلف من حيث قيمتها العملية، ومن أهمها:

— حماية الصناعات الناشئة: وتتمثل حجة حماية الصناعات الناشئة في أن نفقات الصناعة تكون مرتفعة في مراحلها الأولى، لكونها تحتاج إلى تدريب للعمال، وإلى خبرة الفنيين الأجانب، وغيرها من النشاطات المساعدة لها. لذلك يجب حمايتها إلى أن تنخفض تلك التكاليف في المرحلة الآتية،

¹ - محمد الناشر، التجارة الخارجية والداخلية، منشورات جامعة حلب، سوريا 1977، ص 225.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

وتصبح الدولة تتمتع بمزايا التصنيع، وعندئذ تستطيع إزالة الحماية دون أن يصبها ضرر.¹ وهي نظرية ترجع إلى أوائل القرن التاسع عشر، واشتهرت بنسبته - إلى الاقتص - الألماني "فردريك ليست" الذي نشر كتابه المشهور تحت عنوان "النظام الوطني للاقتصادي السياسي" الذي صدر سنة 1841.² حيث طالب فيه بحماية الصناعات الناشئة من المنافسة الأجنبية، وكانت آنذاك ألمانيا مقسمة إلى عدد كبير من الولايات يفرض كل منها قيود على منتجات الولايات الأخرى، فطالب "ليست" بتوحيد ألمانيا، وإلغاء الحواجز الجمركية بين الولايات، وحماية الصناعات الناشئة من منافسة الدول الصناعية العريقة مثل إنجلترا.³ وتخضع الحماية التجارية التي ينادي بها "ليست"، للشروط التالية:⁴

- أنها حماية تخص الصناعة وليس الزراعة، لأن الدولة إن لم تكن مهياًة بطبيعتها للإنتاج الزراعي فإن الحماية لا تفيدها، كما أن تقدم الصناعة يؤدي في النهاية إلى زيادة دخول المزارعين في حين أن حماية الزراعة تضر بالصناعة، حيث أن ارتفاع أثمان المنتجات الزراعية يترتب عنه ارتفاع في تكلفة الإنتاج الصناعي.
 - أن تفرض الحماية فقط على الصناعات التي تتوفر على مقومات النجاح حتى تتمكن من البقاء والصمود في وجه منافسة الصناعات الأجنبية.
 - أن تكون حماية مؤقتة، حيث لا يجوز أن تدوم أكثر من الفترة اللازمة لنمو الصناعات الناشئة ووصولها لمرحلة تستطيع فيها أن تصمد أمام المنافسة الأجنبية.
 - أن الحاجة إلى حماية الصناعة الناشئة في الدول الآخذة في النمو حالياً، تفوق حاجة دول غرب أوروبا في القرن التاسع عشر، لكون الصناعات الناشئة في الدول الآخذة في النمو، لا تعاني من منافسة صناعات عريقة سبقتها في التقدم فحسب، بل تعاني من السياسات الاحتكارية التي تتبعها الدول المتقدمة في كافة الأسواق الدولية.
- لكن من الناحية العملية يصعب التحقق من تلك الشروط الحمائية، حيث أنه من الصعب التحقق من نجاح الصناعة. وقد لا يقبل أصحاب الأعمال إزالة هذه الحماية في المستقبل، بل

¹ - محمد عبد العزيز عجمية، الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 137.

² - أحمد جامع، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة 1977، ص 103.

³ - محمد عبد العزيز عجمية، الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 137.

⁴ - أحمد فارس مصطفى، العلاقات الاقتصادية الدولية، مرجع سابق، ص 152.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

بالعكس. مرور الزمن سيطلبون ببقاء الحماية أو زيادتها، حيث تصبح هذه الصناعة في معزل عن الصناعات المنافسة في الدول الأخرى فتهمل التطور والتجديد في وسائل الإنتاج، معتقد ين أن الحماية أصبحت حقا مكتسبا لا يمكن التنازل عنه.

— **إعانات الصناعات الناشئة:** يمكن الاستعانة عن مبدأ حماية الصناعة، بتقديم الإعانات إلى الصناعات الناشئة التي من مزاياها ما يلي:¹

— أن الإعانات لها آثار مباشرة، فالصناعة التي تحصل على الإعانة يتعين عليها إنفاقها في مجالات معينة، وبحق السلطات مانحة الإعانة أن تراقب أثرها على الإنتاج والتكاليف والأثمان.

— أن الإعانة لا تؤدي إلى ارتفاع الثمن، بل يحصل المستهلك على السلعة بنفس الثمن لأن الدولة هي التي تقوم بدفع فرق التكلفة في شكل إعانة.

— لا يقل المعروض من السلع بعكس الوضع في حالة الحماية، فللمنافسة بين السلع المستوردة والمنتجة محليا لا تختفي، وإذا حاول المنتج المحلي رفع الثمن، فإن المنافسة من المنتجات الأجنبية كفيلة بتحقيق الثمن العادل.

— تؤدي الإعانة إلى تشجيع التصدير، لأن المصدر يمكنه من البيع في الأسواق الأجنبية.

— **الحماية لزيادة حجم التشغيل:** تفرض الدولة الحماية لتزويد من الطلب المحلي على المنتجات المحلية، فإذا فرضت دولة ما ضرائب جمركية مرتفعة على سلعة مستوردة، فإن ذلك سيؤدي إلى تحويل الطلب إلى المنتجات المحلية، وبذلك يزداد طلب الصناعات على الأيدي العاملة. غير أن فرض الحماية لغرض زيادة حجم التشغيل قد لا يتحقق، إذا طبقت الدول الأخرى مبدأ المعاملة بالمثل، الأمر الذي يؤدي إلى نقص الطلب الخارجي، وكلما كانت صناعات التصدير في الدولة هامة، كلما أدت سياسة الحماية إلى نقص في الطلب الأجنبي على سلع صناعات التصدير الوطنية. وكلما فشلت سياسة الحماية في تحقيق الزيادة في التشغيل، تلجأ الدولة إلى إتباع سياسة الزيادة في النفقات العامة، أو التغيير في سعر الصرف من أجل المحافظة على مستوى التشغيل أو مكافحة البطالة، لكنه إذا تعذر تطبيق هذه السياسة، فلا مناص من فرض الحماية للمحافظة على مستوى النشاط الاقتصادي فيها.

¹ - محمد عبد العزيز عجمية، الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 139.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

— الحماية بغرض تنويع الإنتاج: الحماية تجنب المخاطر الناتجة عن التخصص الزائد، وتسعى إلى تحقيق التنوع في الإنتاج . فالدولة التي تخصص في إنتاج منتج واحد وتعتمد عليه كأساس في التبادل الدولي، قد تعرض اقتصادها الوطني للخطر، إذا ما حدث على هذا المنتج طارئ، سواء كان طبيعياً أو اقتصادياً . فتتنوع الإنتاج يمكن الدولة من مواجهة أي خطر كتقلبات الأسعار، أو حالة انقطاع في الأسواق الخارجية بسبب ظروف سياسية، أو حدوث كساد في اقتصاديات الدول التي تصدر إليها السلعة ، أو ظهور منافسة قوية في وجه هذه السلعة، وفي هذه الحالة لا يمكن إتباع سياسة اقتصادية قصد تنويع الإنتاج، دون الرجوع إلى سياسة الحماية. إلا أن معارضي الحماية لغرض تنويع الإنتاج لتحقيق الاكتفاء الذاتي يأخذون عليها:¹

— أن معظم الدول لا تستطيع تحقيق الاكتفاء الذاتي في السلع الضرورية ما عدا الولايات المتحدة الأمريكية نظراً لضخامة حجم اقتصادها.

— لا يمكن القضاء على الكساد بتنويع الإنتاج لأن الكساد يحدث نتيجة لعوامل داخلية تتعلق خاصة بالاستثمار.

لكن المعارضين للحماية لغرض تنويع الإنتاج، يوافقون عليها إذا ما تعلق الأمر بالسلع الأساسية، وضرورة توفير قدر من الاكتفاء الذاتي ومواجهة انقطاع الحصول عليها من الخارج.

— الحماية بغرض الحصول على إيرادات: يرى أنصار الحماية أن فرض الرسوم الجمركية بنسبة مرتفعة من شأنه أن يؤدي إلى الزيادة في إيرادات الدولة، ولقد كانت الرسوم الجمركية تشكل نسبة كبيرة من إيرادات الولايات المتحدة الأمريكية خلال أوائل الأربعينات من القرن الماضي. وما زالت تشكل معظم الإيرادات في العديد من الدول الآخذة في النمو، وكثيراً ما تؤدي المغالاة في فرض الرسوم إلى تقليل الواردات، وإلى نقص حقيقي في الإيراد الكلي للدولة. كما تؤدي أيضاً إلى ممارسة المعاملة بالمثل من قبل الدول الأجنبية لصادرات الدول.²

— الحماية لمواجهة العجز في ميزان المدفوعات: نفوض الدولة الحماية بغرض مواجهة العجز في الميزان التجاري، حيث تقوم بفرض رسوم جمركية عالية على الواردات من بعض السلع، خاصة منها الكمالية فتقل الواردات، ويقل معها خروج العملات الأجنبية، غير أن إجراء هذه الحماية

¹ - محمد عبد العزيز عجمية، الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 146.

² - كارلين أولولين (Carleen O'loughlin)، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري

والتجارة الخارجية، ترجمة مختار السويدي، مطابع مدكور، الإسكندرية، 1979، ص 48-49.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

كثيرا ما يؤدي بالدول الأخرى إلى المعاملة بالمثل، فتقل صادرات الدولة الحامية. لكن يمكن للدولة أن تحنّب ذلك، قصد المجالحة في الميزان التجاري حيث تقوم بتخفيض القيمة الخارجية للعملة، ويكون تخفيض قيمة العملة بـ 10 %، يرجى منه زيادة في ثمن السلعة الأجنبية بمقدار 10%. وفي نفس الوقت يؤدي إلى تشجيع الصادرات بمقدار 10%. ومعنى هذا أنه تم زيادة الضريبة على الواردات بـ 10% وتم إعانة الصادرات بـ 10%.¹

يؤدي فرض الضريبة الجمركية إلى تخفيض أسعار الواردات الأجنبية حتى تتمكن من منافسة المنتجات المحلية في سوق الدولة التي فرضت الرسم الجمركي، وبذلك تدفع الدولة المستوردة مبلغا أقل ثمنا لواردها، حيث يتحول معدل التبادل الدولي لصالحها، إلا أن الأسعار المحلية قد ترتفع وبالتالي لا تنخفض أسعار الواردات بكل الضريبة.²

ويتوقف أثر الرسم الجمركي على عدة عوامل، و منها مرونة الطلب ومرونة العرض في كل من البلدين طرفي التبادل، وهو ما سنبحثه في دراستنا للرسم الجمركي وآثاره الاقتصادية.

— الحماية كوسيلة لاجتذاب رؤوس الأموال: فحماية الأسواق الوطنية يشجع الشركات الأجنبية على إنشاء فروع لها في الداخل لتتنجّب عبء الرسوم الجمركية المفروضة. كما أن فرض الحماية على صناعة في الداخل يرفع معدل الربح المتوقع للاستثمار في هذه الصناعة، مما يجذب رؤوس الأموال الأجنبية للاستثمار في هذه الصناعة، بغرض الاستفادة من معدل الربح المرتفع.³

— الحماية ضد الإغراق: يمكن للحماية الوقوف في وجه الإغراق، والمتمثل في البيع في الخارج بثمان يقل عن نفقة الإنتاج بهدف القضاء على المنافسين في الأسواق الأجنبية.

¹ - كارلين أولولين (Carleen O'loughlin)، مرجع سابق، ص 49-50.

² - محمد عبد العزيز عجمية، الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 148.

³ - أحمد فارس مصطفى، العلاقات الاقتصادية الدولية، مرجع سابق، ص 154.

المبحث الثاني: أساليب تنظيم التجارة الخارجية

تعتمد الدول في تنظيم تجارتها الخارجية في ظل الحماية على مجموعة من الأدوات الفنية، التي تستخدمها لتحكم في الصادرات والواردات، سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة بغرض توفير وسائل التمويل الذاتي للواردات عن طريق الصادرات ومن ثم تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات والعمل على التقليل من حدة خروج الصرف الأجنبي، وغيرها من القضايا المتعلقة بتجارها الخارجية، وهي بذلك تعتمد على ثلاثة أنواع من الأساليب الفنية والمتمثلة في الأساليب السعرية، الكمية والتنظيمية بالإضافة إلى الاتحادات الجمركية والحماية الإدارية والمناطق الحرة.

المطلب الأول: الأساليب السعرية لتنظيم التجارة الخارجية.

تؤثر الأساليب السعرية على أسعار كل من الواردات والصادرات في عمليات التبادل الدولي، وهي بدورها تتكون من الأدوات التالية: الرسوم الجمركية، نظام الرقابة على الصرف الأجنبي، سياسة الإغراق، وأخيرا الإعانات.

أولاً: نظام الرسوم الجمركية

تعتبر الرسوم الجمركية الأداة الأكثر شيوعاً عندما يتعلق الأمر بتنظيم التجارة الخارجية، وسنحاول فيما يلي إعطاء مفهوم لها مع محاولة تبيان قواعد توزيعها بين المستوردين والمصدرين ومن ثم تحديد آثار فرضها على مختلف المتغيرات الاقتصادية.

1- مفهوم الرسوم الجمركية: هي عبارة عن ضرائب تفرضها الدولة على ما يمر عبر حدودها من سلع، ويقال أن الأصل فيها ما كان يتبعه الحكام قديماً من تشجيع للتجار الأجانب لدخول بلادهم، بمنحهم حماية، مقابل رسوم معينة لا تعدو أن تكون مشاركة في الأرباح.¹

وتعرف على أنها ضرائب تفرضها الدولة على السلع العابرة للحدود الوطنية، صادرات كانت أم واردات²، كما تعرف أيضاً على أنها ضرائب تفرض على السلع بمناسبة عبورها الحدود الدولية للبلاد (ما عدا السلع العابرة، والسلع المعاد تصديرها)، وتسمى رسوماً على الواردات وقد تفرض بمناسبة خروجها من البلاد وتسمى رسوماً على الصادرات.³ وإذا كانت الرسوم الجمركية تفرض

¹ - أحمد فارس مصطفى، العلاقات الاقتصادية الدولية، مرجع سابق، ص 157.

² - محمد الناشر، التجارة الخارجية والداخلية، مرجع سابق، ص 233.

³ - جودة عبد الخالق، الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 163.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

على الواردات كأداة أساسية لتقييد التجارة الخارجية، فإنها قد تفرض على الصادرات، خاصة في البلدان الآخذة في النمو (المتخالف) بقصد تحقيق الأغراض التالية:

- لتوفير السلع الغذائية الأساسية، ومنع تسربها للأسواق الخارجية، أو لمكافحة التضخم.
 - حماية الصناعة الوطنية وضمان استمرارها، وذلك بتوفير المواد الأولية اللازمة لها.
 - الحصول على مورد مالي، حيث تعتبر الضريبة وسيلة يسهل تطبيقها.
- يعتبر موضوع الرسوم على الواردات هو الأكثر شيوعاً، لذلك سنركز عليه بجوانب الجوانب المتعلقة بالتعريف الجمر كية، أنواع الرسوم الجمر كية وأثارها الاقتصادية.

أما التعريف الجمر كية فهي عبارة عن جداول أو قائمة توضح ، لدى كل دولة، الرسوم الجمر كية التي تفرض على السلع المستوردة، ويمكن أن نميز بين التعريف البسيطة، والأصل فيها أن تطبق على جميع الدول إلا ما استثنى منها، والتعريف المزدوجة، وهي التي تتضمن سعراً عادياً يطبق بصورة عامة، ما عدا إذا وجد سعر اتفاقي، أو أنها قد تفرق بين سعر أعلى يفرض على الواردات من جميع الدول، وسعر أدنى نقتع به بعضها ثم أخيراً التعريف ذات المستويات المتعددة.

2- أنواع الرسوم الجمر كية: ويمكن التمييز بين أنواع الرسوم الجمر كية على أساس كيفية تقديرها، أو على أساس الهدف من فرضها كما يلي:¹

- على أساس كيفية التقدير: يمكن أن نميز على هذا الأساس بين أربعة أنواع من الرسوم الجمر كية، رسوم قيمية، رسوم نوعية ورسوم مركبة، وأخيراً رسوم إسمية. فالرسوم القيمية تفرض على أساس نسبة مئوية من قيمة الواردات وسواء كانت قيمة السلعة تتحدد وفق (FOB) أو (CIF) أو أية قيمة أخرى تحددها السلطات الجمر كية* حيث تفرض بنسبة ثابتة على جميع السلع المستوردة بدون تمييز، وهنا يكون تأثيره كمي، أي تؤثر على الحجم الكلي للواردات. وإما أن تفرض على بعض السلع فقط، حيث يكون تأثيرها جامعاً بين التأثير الكمي على حجم الواردات، والتأثير النوعي على مكونات هذه الواردات. وتفرض الرسوم النوعية على أساس عدد أو وزن أو كيل السلعة المستوردة حيث يمكن ترجمة الرسم إلى قيميّة. ومن صعوبات هذا النوع من الرسوم (قيمتي أو نوعية) ما يتعلق بمعرفة القيميّة ذاتها بشكل دقيق، من حيث الأخذ بعين

¹ - عبد الرشيد بن ديب، مرجع سابق، ص 120-125.

* غالباً ما تحسب قيمة الواردات على أساس (CIF) أي بما فيها نفقات النقد والتأمين، إلى غاية وصول السلعة إلى حدود البلد المستورد — أما قيمة الصادرات فتحسب على أساس (FOB) أي إلى غاية وصول السلعة المصدرة إلى حدود البلد المصدر.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

الاعتبار القيمة الفعلية أم تكلفة الإنتاج ومن حيث الأخذ بعين الاعتبار أي سوق وأي تاريخ . كما يؤخذ على الرسوم النوعية صعوبات تتعلق بتفاوت درجات السلعة الواحدة، فقد يكون الرسم النوعي ثقيلا على السلع المنحطة، وخفيفا على السلع الراقية، فضلا عن تعذر تطبيقها على السلع ذات القيمة الفنية. أما الرسوم المركبة فهي تتضمن رسما قيميا معينا، يضاف إلى رسم نوعي بغرض التمييز بين أنواع السلعة الواحدة. وتهدف الرسوم الإسمية إلى إبقاء أسعار السلع شبه ثابتة، فإذا ارتفعت أسعار السلع في الأسواق الخارجية، خفض الرسم، ورفع الضريبة إذا انخفضت أسعارها.

– على أساس الهدف من فرضها: حيث يمكن أن نميز بين نوعين من الرسوم وهي رسوم مالية، وتفرض بغرض توفير موارد مالية لخزينة الدولة. ورسوم حلئية وتفرض باعتبارها أداة للحد من المنافسة الخارجية. وإذا كان من الصعب التمييز بدقة بين هذين النوعين من الرسوم، نظرا لكون كل منهما يلعب دورا مزدوجا، من تغذية الخزينة بموارد مالية، بالإضافة إلى حماية الأسواق المحلية. فيمكن اعتبار الرسم ماليا إذا كانت الصناعة الوطنية تقوم بإنتاج نفس النوع من السلع المستوردة، وتخضع لرسم يعادل الرسم المفروض على تلك السلع المستوردة. أو أن مثل هذه الصناعة المحلية لم يكن موجودا أصلا. أما ما عدا ذلك من حالات فيعتبر الرسم عندها من رسوم الحماية.¹ غير أن الغرض المالي قد يتعارض مع الغرض الاقتصادي، لا سيما عندما يكون الرسم مرتفعا، فهو يؤدي إلى انخفاض الحصيلة المالية للدولة نتيجة انخفاض الواردات وخاصة إذا كان الطلب المحلي على السلعة مرنا.

ثانيا: الرقابة على الصرف الأجنبي

تلجأ الدولة في تنظيمها للتجارة الخارجية إلى فرض رقابة على الصرف الأجنبي وستتناول فيما يلي مفهوم الرقابة على الصرف وأهدافها، وكيفية تحديد سعر الصرف في ظل نظام الرقابة على الصرف بالإضافة إلى أشكال الرقابة على الصرف.

1- مفهوم الرقابة على الصرف وأهدافها: سنحاول فيما يلي إعطاء مفهوم للرقابة على الصرف الأجنبي وتبيان أهدافها:

¹ - محمد الناشر، التجارة الخارجية والداخلية، مرجع سابق، ص 236.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

- أ- مفهوم الرقابة على الصرف: يقصد بالرقابة على الصرف الأجنبي تدخل الدولة في سوق الصرف عن طريق وضع قيود على حرية الأفراد في التصرف فيما يحصلون عليه من عملات أجنبية، أو في الحصول على ما يحتاجونه من هذه العملات، أو الاحتفاظ بها أو التعامل بها.¹
- لقد ظهر نظام الرقابة على الصرف الأجنبي على نطاق واسع خلال الأزمة الاقتصادية العالمية بين (1929-1933)، وانتشر في كل من ألمانيا ودول أوروبا الغربية والشرقية، وأمريكا اللاتينية، على إثر انهيار قاعدة الذهب الدولية، وحدث نقص كبير في المدفوعات الدولية للأسباب التالية:²
- أن الأزمة الاقتصادية العالمية الكبرى قد أدت إلى حدوث انكماش في حجم التجارة الخارجية، مما انعكس في وجود عجز كبير ومستمر في موازين مدفوعات هذه الدول.
 - أثرت الأزمة الاقتصادية على اقتصاديات أكبر دولتين مقرضتين في ذلك الوقت وهما: الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة، مما نتج عنه قلة تدفق رؤوس الأموال طويلة الأجل منهما إلى بقية الدول التي تعاني من عجز في ميزان المدفوعات، والاعتماد على القروض قصيرة الأجل (ذات أسعار فائدة مرتفعة) كبديل للوفاء بالتزاماتها الخارجية.
 - هروب رؤوس الأموال من كثير من الدول لعدم استقرار الأوضاع السياسية والاقتصادية، وبغرض إيجاد أسواق نقدية أكثر أمناً واستقراراً.
- وكان من نتيجة انهيار قاعدة الذهب الدولية، وحدث اختلالات كبيرة في ميزان مدفوعات العديد من دول العالم، انقسم مجموع هذه الدول إلى مجموعتين، تضم الأولى الدول التي لجأت إلى نظام أسعار الصرف الحرة رغبة منها في الإبقاء على قابلية عملاتها للتحويل، وقد اعتمدت على ما يسمى "أموال موازنة الصرف" لتلطيف حدة التقلبات الفجائية والقصيرة الأجل في قيمة عملاتها. وتضم الثانية الدول التي فرضت نظام الرقابة على عمليات الصرف الأجنبي كوسيلة لحماية القيمة الخارجية لعملاتها، ومكافحة الآثار المترتبة على عمليات المضاربة، وهروب رؤوس الأموال القصيرة الأجل، وهو موضوع دراستنا الآن.
- ب- أهداف الرقابة على الصرف: لا تختلف الأهداف العامة للرقابة على الصرف، عن أهداف بقية أدوات السياسة التجارية، إلا أن الرقابة على الصرف في بعض الحالات لها فعالية أكبر من

¹ - محمد خليل برعي، مقدمة في الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 300.

² - سامي عفيفي حاتم، التجارة الخارجية بين التنظير والتنظيم، الجزء الأول، الطبعة الثانية، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

- الأدوات الأخرى، والتي قد تفشل تماما في معالجة حالات معينة، بينما قد تنجح فيها سياسة الرقابة على الصرف. ولتوضيح ذلك نورد الأمثلة التالية:¹
- إذا كان نظام الحصص بصورة أساسية وفعالة على حساب المعاملات الجارية أي ينصب على التجارة المنظورة فقط، فإنه لا يكون له أي آثار مباشرة على حركات رؤوس الأموال، لذلك تعتمد الدولة إلى استخدام الرقابة على الصرف للتأثير على المعاملات الرأسمالية، وذلك للحيلولة دون هروب رؤوس الأموال منها والتحكم فيها.
 - قد ينجح نظام الرقابة على الصرف إذا تدهورت أرصدة البلد من العملات الأجنبية، أكثر من فرض الرسوم الجمركية على الواردات في تلك الظروف، ففرض الرسوم الجمركية قد لا يكون مناسب، في حالة السلع التي يكون الطلب عليها مرنا، لأنه في مثل هذه الحالة يجب أن تكون الرسوم الجمركية مرتفعة جدا حتى تتحقق الآثار المرجوة على حجم الواردات. غير أنه إذا كان فرض رسوم جمركية عالية جدا مفيد جدا لتحقيق إيرادات مرتفعة للدولة، فنجد أن ذلك قد يشجع على التهرب من دفع الضريبة فتقل حصيلة الدولة من دون أن تنخفض قيمة الواردات.
 - يعتبر نظام الرقابة على الصرف أداة أكثر فعالية وأقل تكلفة من أداة إعانة الصادرات في الحالة التي يكون هدف الدولة هو زيادة أرصدها من العملات الأجنبية.
 - يستخدم نظام الرقابة على الصرف لمواجهة ظروف طارئة لا تحتمل التأخير، مثل الحروب، فتقوم الدولة بتعبئة أرصدها النقدية لمواجهة الاحتياجات الإستراتيجية.
 - يعتبر نظام الرقابة على الصرف أكثر قدرة على المفاضلة والتمييز بين العملات المختلفة من غيره من النظم، ويعتبر أداة أكثر فعالية لترشيد التجارة الخارجية وتخطيطها.

ثالثا: سياسة الإغراق

- رأينا أن من الحجج الاقتصادية لمذهب حماية التجارة الخارجية هو الحماية ضد الإغراق وستناول فيما يلي مفهوم الإغراق وأنواعه وآثار سياسة الإغراق على الدولة المصدر والمستهوردة.
- 1- مفهوم الإغراق:** الإغراق هو تطبيق لنظرية التمييز السعري في مجال التجارة الدولية. ويقصد به بيع السلع بسعر يقل عن تكاليف الإنتاج بالأسواق الخارجية، على أن تعوض الخسارة بالبيع بسعر مرتفع في السوق المحلية.²

¹ - محمد خليل برعي، مقدمة في الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 203، 204.

² - جودة عبد الخالق، الاقتصاد الدولي، 1992، مرجع سابق ص 157.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

وتظهر صعوبة فيما يخص الاتفاق على معنى نفقة الإنتاج، حيث توجد التكلفة المتوسطة والتكلفة الحدية. كما أن التكلفة تختلف من وقت لآخر. كما تختلف التكلفة حسب طريقة الحساب المستعملة. كما أن المنتجين خلال فترة الكساد يسعون للتخلص من منتجاتهم في الأسواق الخارجية بثمن يقل عن ثمن التكلفة، ذلك ما يجعل التعاريف السابقة عرضة للنقد. يمكن القول أن أشمل التعاريف وأدقها هو التعريف الذي يرى بأن الإغراق هو بيع السلعة بالأسواق الأجنبية بثمن أقل من الثمن الذي تباع به نفس السلعة في نفس الوقت، وبنفس الشروط في السوق الداخلية. وهو تعريف يميز بين أصناف السلعة الواحدة، ومقارنة الأثمان في وقت واحد، إذ قد تتغير الأثمان بين فترة التصدير والاستيراد، وأن سعر البيع في السوق المحلي والعالمي يخضع لنفس الشروط، إذ قد يكون البيع نقدا في أحد السوقين ولأجل في السوق الآخر.¹

2- أنواع الإغراق: يمكن التمييز بين عدة أنواع من الإغراق منها:

أ- الإغراق الاستثنائي (المؤقت): إذا كان الغرض الأساسي من الإغراق هو التخلص من الفائض في الإنتاج بأي ثمن في الخارج لفترة معينة، دون القصد منه اكتساب أسواق أجنبية فهذا لا يعتبر إغراقا مؤقتا، إلا إذا كان الغرض منه القضاء على المنافسين في الأسواق الأجنبية.

ب- الإغراق المحدد بغرض معين: ويتضمن البيع بأسعار منخفضة بقصد غزو أسواق جديدة بغرض النفاذ إليها تمهيدا للتمكن فيها أو الرغبة في القضاء على منافسة أجنبية مؤقتة تتركز في الأسعار، أو لمنعها من إقامة مشاريع جديدة. وفي هذه الحالة فإن المغرق يتحمل خسائر سياسته المؤقتة، لأنه يأمل بأن يعوضها في المستقبل، أو ليجنب نفسه تحمل خسائر أكبر.

ج- الإغراق للوصول إلى حجم الإنتاج الأمثل: يعتبر وسيلة مناسبة لتوسع نطاق تصريفه قصد الوصول إلى حجم الإنتاج الأمثل، حيث قد يكون من المتعذر على المنتج بلوغه بالاعتماد على القوة الشرائية في السوق المحلية.

د- الإغراق الدائم: لقيام الإغراق الدائم يشترط تمتع المنتج باحتكار قوي، بسبب امتياز من الحكومة، لإنتاج سلعة معينة. كما يشترط فرض رسوم جمركية عالية على استيراد نفس السلعة من الخارج، وإلا أمكن استيراد السلعة المصدرة لبيعها مرة ثانية في السوق المحلية. كما يشترط أيضا ضرورة خضوع الإنتاج لقانون تزايد الغلة وتناقص التكلفة، حيث أن زيادة الإنتاج تؤدي

¹ - محمد عبد العزيز عجمية، الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 141.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

إلى تخفيض نفقة الإنتاج، مما يمكن المنتج من أن يبيع في الخارج بأسعار منخفضة. كما يجب أن تكون مرونة الطلب على السلعة في السوق المحلي أقل من مرونة الطلب عليها في الأسواق الخارجية، مما يجعل تخفيض ثمن السلعة في السوق الخارجية بنسبة معينة يؤدي إلى زيادة بنسبة أكبر في الطلب الخارجي، لأن الثمن الجديد للسلعة يمكنها من منافسة سلع الدول الأخرى.¹

3- آثار سياسة الإغراق: تختلف آثار سياسة الإغراق من كون الدولة مصدرة أو مستوردة.

أ- آثار الإغراق على الدولة المصدرة (التي تقوم بالإغراق): يؤدي الإغراق المستمر إلى زيادة حجم الصادرات المتاحة، ويمكن من استغلال الطاقات الإنتاجية المتاحة بشكل كامل فيحقق البلد فوائد كبيرة في هذه الحالة، ولا يتضرر المستهلك فيها ما دام السعر لم يرتفع. إلا أنه يحرم من مزايا التوسع في الإنتاج، الذي يترتب عليه تخفيض تكلفة إنتاج السلعة ولم يستفد من الانخفاض في أسعارها. كما أنه قد يتضرر إذا كانت السلعة المغرقة مادة أولية، أو وقود ستستعملها الدول المنافسة في إنتاج سلعة أخرى، تكون تكلفة الإنتاج فيها أقل منها في الدولة المصدرة لتلك السلعة.

ب- آثار الإغراق على الدولة المستوردة (الدولة المغرقة فيها): يصعب التوفيق، في ظل اتجاه

الحرية التجارية، التوفيق بين سياسة حرية التجارة، وبين السياسة العدائية المتعلقة بالإغراق. فالحرية لا تبقى في الإغراق المستمر خطورة بل منفعة للمستهلك الوطني أو المنتج الذي يوفر له المغرقة المواد الأولية اللازمة لتوسيع القاعدة الصناعية.²

- حالة الإغراق المؤقت: كثيرا ما يضر الإغراق المؤقت بمصالح المنتجين ويحملهم خسائر كبيرة،

لأن هدف المغرقة هو القضاء على الصناعة المحلية التي تنتج سلعا منافسة لسلعة عن طريق البيع بأسعار منخفضة ما يؤدي إلى تدهور الصناعة المحلية، إلا إذا تمكنت من الصمود. أما إذا لم تتمكن من الصمود فإن القائمين بالإغراق سرعان ما يسيطرون على السوق المحلية، ويفرضون أسعارا مرتفعة، حيث تصبح الحماية ضد الإغراق ضرورة لحماية الاقتصاد الوطني.

- حالة الإغراق الدائم: حيث يؤدي الإغراق إلى تصدير سلعة رخيصة باستمرار، ومن ثم فإن

الحماية ضد الإغراق من شأنها أن تحرم المستهلكين من الحصول على سلع رخيصة.

¹ - محمد عبد العزيز عجمية، الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 144.

² - محمد الناشد، التجارة الخارجية والداخلية، مرجع سابق، ص 253.

رابعاً: الإعانات

تعتبر الإعانات أداة سعرية تطبقها الدولة بهدف تنظيم تجارتها الخارجية وسنحاول تحديد آثار كل من إعانات الإنتاج الوطني وإعانات الصادرات على مختلف المتغيرات الاقتصادية للدولة.

1- مفهوم الإعانات: إن الإعانات عبارة عن الإجراء الرابع من الأساليب السعرية الذي يمكن أن تطبقه الدولة في مجال تنظيم تجارتها الخارجية. والإعانة هي عبارة عن مبلغ نقدي تمنحه الدولة للمشتري لكي يستفيد منه استفادة جزئية أو كلية. وقد تأخذ الإعانة شكل إعانة مباشرة يحصل عليها المشتري، أو أنها تأخذ شكل إعانة غير مباشرة تمنحها الحكومة للبائع بغرض تخفيض السعر أو منعه من الارتفاع نتيجة لارتفاع تكاليف الإنتاج. كما تكون الإعانات قيمية، أي على شكل نسبة معينة من السعر، أو نوعية على شكل مقدار ثابت تقدم على أساس كل وحدة من وحدات السلعة. كما أن الإعانات يمكن أن تقدم للإنتاج المحلي فقط، أو تقدم للصادرات فقط أو الاثنين معاً. ويتوقف الوعاء الذي تمنح على أساسه الإعانة على الهدف الرئيسي منها ، فقد يكون هذا الهدف اقتصادياً أو مالياً أو نقدياً.¹

2- آثار الإعانات: تترتب على الإعانات آثار يمكن توضيحها في ما يلي:

- أ- **إعانات الإنتاج الوطني وآثارها:** إذا قامت الدولة بمنح المنتجين المحليين لسلعة معينة إعانة على كل وحدة من السلعة المنتجة، حيث تكون بمثابة تخفيض في تكاليف الإنتاج - أج النقدي التي يتحملها المنتج، فإن ذلك سيؤدي إلى زيادة عرض هذه السلعة.²
- **أثر الإعانة على الاستهلاك:** إن إعانة الإنتاج المحلي ليس لها آثار مباشرة على الاستهلاك المحلي من السلعة، لأنها لا تؤثر على السعر الذي يحصل بموجبه المستهلك على السلعة.
- **أثر الإعانة على ميزانية الدولة:** بما أن الإعانة هي عبارة عن نوع من أنواع الإنفاق الحكومي، فإن مقدار ما تتحمله الدولة في ميزانيتها، هو عبارة عن : سعر الإعانة X حجم الإنتاج الكلي، سواء كان هذا الإنفاق سائداً قبل منح الإعانة أو أنه تم من أجل إحلال الواردات.

¹ - محمود مجدي شهاب، الاقتصاد الدولي، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1999، ص 173.

² - أسامة مجذوب، الجات و مصر و البلدان العربية من هافانا إلى مراكش، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1996، ص 30.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

- أثر الإعانة على توزيع الدخل القومي: منح الإعانة لا يؤثر على فائض المستهلك، لأنه يحصل على نفس الكمية من السلعة مقابل نفس الثمن، غير أن فائض المنتج يتغير بالزيادة. أما الإنفاق الحكومي فإنه سيزداد بمقدار أكبر من الزيادة في فائض المنتج.
- أثر الإعانة على مستوى التشغيل والدخل الوطني: تقديم الإعانة يؤدي إلى زيادة مستوى التشغيل والدخل الوطني، نتيجة لزيادة الإنتاج المحلي، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطلب على عوامل الإنتاج المحلية، أي تحول جزء من الطلب المحلي من الإنتاج الأجنبي إلى الإنتاج المحلي.
- أثر الإعانة على ميزان المدفوعات: نلاحظ أن الآثار المباشرة لإعانة إحلال الواردات في الأجل القصير يتمثل في نقص الواردات بمقدار الزيادة في الإنتاج المتعلق بإحلال الواردات. أما الآثار الثانوية في الأجل الطويل لمثل هذه الإعانات على ميزان المدفوعات، فإنها لا تتحدد إلا بعد معرفة مرونة الطلب الخارجي على المنتجات المحلية، ومعرفة الميل الحدي للاستيراد.
- ب- إعانات الصادرات وآثارها: قد تمنح الدولة إعانات على ذلك الجزء من الإنتاج الذي يصدر إلى الخارج، وهي حالة أكثر انتشارا من سابقتها. بهدف تمكين الصناعة المحلية من المنافسة الخارجية في الأسواق العالمية، وعلاج العجز في ميزان المدفوعات بزيادة صادرات الدولة أو لغرض زيادة حصيلة الدولة من العملات الأجنبية. وتكمن الآثار الناشئة عن هذه الإعانات، فيما يلي:¹
 - لا يتأثر حجم الاستهلاك الداخلي، ولا يتأثر السعر في الداخل أو الخارج.
 - يزداد الإنتاج المحلي من السلعة.
 - تزداد الصادرات من هذه السلعة بمقدار الزيادة في الإنتاج.
 - تزداد نفقات الدولة بمقدار حاصل ضرب الكمية المصدرة في الإعانة.
 - تزداد إيرادات الدولة من العملات الأجنبية بمقدار قيمة الكمية المصدرة.
 - لا يتغير فائض المنتجين و لا فائض المستهلكين.

المطلب الثاني: الأساليب الكمية والتنظيمية لتنظيم التجارة الخارجية

إلى جانب الأساليب السعرية، توجد أساليب كمية وأخرى تنظيمية تستخدم كأدوات في مجال تنظيم التجارة الخارجية. فبالنسبة للأساليب الكمية يكون فيها التأثير على التجارة الخارجية على أساس كمي. أما الأساليب التنظيمية فهي تعبر عن الإطار التنظيمي لتطبيق إجراءات السياسة

¹ - أسامة مجذوب، مرجع سابق، ص 30.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

التجارية الخاصة بتنظيم التجارة الخارجية، واستخدام كل أسلوب يتم بغرض إحداث آثار، تعمل على توجيه نمط وتطور حجم التجارة الخارجية، في الاتجاه المطلوب. وستتطرق في هذا المطلب لفهوم وطبيعة هذه الأساليب، وكذا العناصر المشكلة لها، والآثار المنتظرة من تطبيقها.

أولاً: الأساليب الكمية

تتضمن الأساليب الكمية للسياسة التجارية في تنظيم التجارة الخارجية إجراءات تقييدية تقتل في إجراءات المنع، نظام الحصص وفرض تدابير تراخيص الاستيراد.

1- إجراءات المنع: المنع وهو حظر دخول وخروج سلعة معينة لأسباب خاصة، وقد يأخذ صفة الإجراءات الاستثنائية أو المستمر، فتلجأ الدولة إلى المنع المباشر لاستيراد وتصدير سلعة ما، لتحقيق أغراض صحية (المخدرات مثلاً)، أو لأغراض دفاعية، كمنع استيراد وتصدير الأسلحة الحربية إلا من طرف الدولة ذاتها، أو لأغراض سياسية كمنع الاستيراد والتصدير من وإلى دولة ما.¹

2- نظام الحصص: يقصد بنظام الحصص التقييد الكمي للواردات بكل أو ببعض السلع، فالدولة قد تمنع استيراد سلعة معينة، ثم تصدر قراراً باستيرادها، فتحدد حصة معينة أو تخصص مبالغ معينة لاستيرادها خلال فترة زمنية معينة. ويقوم نظام الحصص على أساس وضع حد أقصى للكمية المستوردة من الخارج من سلعة معينة أو من مجموعة من السلع خلال فترة زمنية معينة. و يعتبر تطبيقه على الاستيراد الأكثر شيوعاً رغم إمكانية تطبيقه على الصادرات أيضاً.

وفي ظل نظام الحصص قد يوضع حد أقصى دون تحديد لحصة كل بلد من البلدان المصدرة، وتسمى في هذه الحالة بالحصة الإجمالية.² وقد يتم توزيع هذه الحصة الإجمالية على البلدان المختلفة المصدرة لهذه السلعة حيث تحدد الكمية التي يمكن استيرادها من كل بلد. فلا يؤثر نظام الحصص هنا، على حجم التجارة الخارجية فقط، بل على اتجاهها أيضاً.

كما يمكن أن تلجأ الدولة إلى وضع حصة معينة للاستيراد من دولة معينة أو مجموعة من الدول، دون وضع حد أقصى للاستيراد بصفة عامة. حيث يكون الغرض من ذلك هو معالجة النقص الحاد في موارد الدولة من عملة هذه الدولة أو من عملات الدول المصدرة الأخرى. كما يمكن أيضاً تحدي الحصة المستوردة على أساس القيمة، خاصة عندما يكون الهدف هو تخفيض الاستيراد تدعيماً لميزان المدفوعات، فالحصة القيمة تحدد مسبقاً مقدار عبء الاستيراد

¹ - محمود مجدي شهاب، مرجع سابق، ص 128.

² - محمد خليل البرعي، مقدمة في الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 196.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

الذي يتحمل ميزان المدفوعات، لكنها غير فعالة إذا قام البلد المصدر بتخفيض أسعاره. وقد يتم تحديدها على أساس الكمية، بالوزن، الحجم، أو الوحدات، تحقيقاً لهدأ الحماية، فلا يتضرر المنتج الوطني من المنافسة الأجنبية. لكن الأسعار قد ترتفع في البلد المستورد. ولتحديد الفترة الزمنية، يشترط الأخذ بعين الاعتبار طبيعة السلع المحصنة وإتباع أساليب علمية لتحديد مقدار الحصص لأن التقدير الجزافي قد يلحق خسائر كبيرة بالاقتصاد الوطني. ويرى د. محمد الناشر،¹ أنه عند توزيع الحصص قد تلجأ الدولة إلى تحديد قيمتها أو كميتها دون تمييز بين الدول، فإن ذلك قد يدعو إلى تمهات المستوردين وتفضيلهم للدول القريبة. أو قد تلجأ إلى تحديد حصة لكل دولة بناء على ما جرى عليه التعامل معها في السابق، لكن تمييز لدولة على أخرى، قد يسفر عنه مضاعفات في المستقبل. وقد يثير لدى الدولة المفضلة انتهاج سياسة احتكارية لانعدام المنافسة من دولة لأخرى. وقد لجأت الدول لهذا النظام، عندما تبين لها أن إجراءات الحماية عن طريق الحصص أسهل وأسرع، من الحماية عن طريق الرسوم الجمركية. كما يمكن التوقع بنتائج تطبيق نظام الحصص بدقة بينما يتعذر ذلك في حالة الرسوم الجمركية. وانتشر نظام الحصص في معظم دول العالم في فترات الكساد، وكانت بعض الدول تتبع ما يسمى بالحصص الإجمالية، حيث تحدد الدولة كمية ما يسمح باستيراده خلال فترة زمنية معينة ما بين ثلاثة أشهر وسنة، وعندما تثبت إحصاءات الجمارك استنفادها يصبح استيرادها محظوراً.

وتوجد صعوبة في توزيع الحصص بين المصدرين، لذلك تتفق الدولة مع الغرف التجارية أو الصناعية أو اتحادات المصدرين في الدول المصدرة لتوزيع الحصص بين مختلف المصدرين وعادة ما توزع بينهم على أساس حجم صادراتهم في الماضي، مع الاحتفاظ بنسبة للمصدرين الجدد. وقد انتشر نظام الحصص وحل محل الرسوم الجمركية كأداة لتقييد الواردات للأسباب التالية:²

- مع مرونة عرض منخفضة جدا للسلعة المستوردة لا يمكن الرسم الجمركي الحد من الواردات.
- صعوبة التأكد من أثر فرض الرسم الجمركي، لصعوبة دقة تقدير مرونة فائض العرض الأجنبي.
- أن الرسوم الجمركية قد فقدت كثيراً من مرونتها كأداة للسياسة التجارية للدولة، نتيجة لخضوعها للاتفاقيات التجارية التي تفرض شرط الدولة الأولى بالرعاية.

¹ - محمد الناشر، التجارة الخارجية والداخلية، مرجع سابق، ص 241.

² - محمد عبد العزيز عجمية، الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 156.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

إن الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية تمنع على الدول الأعضاء تطبيق نظام الحصص في معاملاتها مع بعضها البعض. وإذا اقتضى الأمر ذلك، فعلى الدول أن تحصل على موافقة الدولة المعنية أو موافقة هيئة الجات، وعليها أن تعلم الأعضاء بإتباعها لنظام الحصص. ويجب أن توزع الحصص على أساس عادل يلقي موافقة الأعضاء. ويمكن فرض نظام الحصص في الحالات التالية:

- إذا وافق الأعضاء الآخرون على تطبيق نظام الحصص.

- إذا سمحت الهيئة المشرفة على التجارة الدولية (الجات) للدولة بتطبيق هذا النظام.

- عند الضرورة، وتقرر مصيره هيئة الجات في خلال 15 يوما من تاريخ إعلانها.

3- تراخيص الاستيراد: ويقصد بها التراخيص والتصاريح التي تمنح للأفراد والهيئات، قصد استيراد سلعة ما، وهي إحدى وسائل الرقابة المباشرة على التجارة الخارجية.² وتلجأ الدول إلى هذه الأداة الحمائية، في الحالات التي يتأزم فيها ميزان المدفوعات ويصبح في حالة عجز مستمر نتيجة الندرة الشديدة في العملات الأجنبية. كما تعتبر وسيلة غير مكشوفة لفرض نظام الحصص، والذي يستلزم الحصول على ترخيص مسبق قبل القيام بأية عملية استيراد.

ومن أهم المآخذ لعملية توزيع تراخيص الاستيراد، هو إتاحة الفرصة للتجار فيها، بدلا من الاشتغال بالاستيراد الفعلي للسلع، الأمر الذي يؤدي في النهاية إلى رفع ثمن السلع المستوردة في السوق المحلية، ومن ثم تحميل المستهلك بها، حيث يكون المجال واسعا للرشوة والفساد. ويستحسن عدم فرض نظام تراخيص الاستيراد على واردات السلع الضرورية، سواء الاستهلاكية منها لتجنب ارتفاع تكاليف المعيشة، أو الاستثمارية، لتجنب ارتفاع تكاليف التنمية. ولتجنب تلك الممارسات اللاشعرية ينصح بإصدار تراخيص الاستيراد وفق قواعد معينة، ومنها الاعتماد على أساس متوسط الحصص التي تلقاها المستورد خلال السنوات السابقة، على أن يترك جانب من الرخص الإجمالية للاستيراد مفتوحا أمام المستوردين الجدد، حتى لا يؤدي فرض تراخيص الاستيراد إلى تجميد هيكل التجارة الخارجية. ومنها كذلك، تفويض المنظمات المهنية للقيام بهذه المهمة، أو توزيعها على الدول الأجنبية في حدود الحصة المقررة لكل منها.

ثانيا: الأساليب التنظيمية

تعتبر الأساليب التنظيمية الإطار التنظيمي لتطبيق إجراءات السياسة التجارية المتعلقة بتنظيم التجارة الخارجية. ومن أهمها المعاهدات التجارية، الاتفاقيات والاتحادات الجمركية، الإجراءات الخاصة بالحماية الإدارية والمناطق الحرة.

1- المعاهدات التجارية: تعقد المعاهدات التجارية بين معظم الدول بقصد تنظيم العلاقات التجارية، وخاصة فيما يتصل بالقضايا ذات الطابع السياسي، من حيث تحديد موقع ودور الأجانب على مستوى التراب الوطني الذي من خلاله يمكنهم ممارسة نشاطهم كأفراد أجنب، وكذلك فيما يتعلق بالقضايا ذات الطابع الاقتصادي، كشؤون النقل البري والجوي والبحري، وتنظيم الازدواج الدولي في الضرائب، وفيما يتصل بإقامة مشاريع استثمارية وإحداث مكاتب لتمثيل التجاري. إلا أن أهم المعاهدات هي تلك التي تنظم التعريفات الجمركية في مجال التجارة الخارجية.¹ وتتضمن المعاهدات التجارية في العادة ثلاثة مبادئ محددة هي:²

أ- مبدأ المساواة: أي أن يتمتع مواطنو الدولة بنفس الحقوق التي يتمتع بها مواطنو الدولة الأخرى، سواء من حيث تبادل السلع، أو من حيث الحقوق الشخصية.

ب- مبدأ المعاملة بالمثل: وهو أن تتعهد الدولة الأولى بأن تعامل منتجات ورعايا الدولة الثانية، بمثل ما تعامل به هذه الأخيرة رعايا ومنتجات الدولة الأولى، وذلك لكي تتعادل الدولتان فيما تمنحه كل منهما للأخرى.

ج- مبدأ الدولة الأولى بالرعاية: يعتبر هذا المبدأ أكثر شيوعا من سابقه، وينص على أن تمنح الدولة الأولى لمنتجات ورعايا الدولة الثانية، أية حقوق ومزايا تمنحها لدولة أخرى. فالدولة الأولى بالرعاية تتمتع دائما بأفضل مستوى تعامل سائد. وقد يقتصر هذا المبدأ على قضايا معينة فقط، أو يشمل جميع أنواع المعاملات، كما يمكن أن يكون متبادلا بين دولتين فقط، أو تتمتع به إحدهما تجاه الثانية، دون أن تتمتع به الثانية في مواجهة الأولى. وتكون المعاهدة التجارية غير متكافئة إذا كان في صالح طرف واحد فقط. كما يمكن أيضا أن يكون المتمتع بهذا المبدأ مشروطا، وذلك بأن تقدم الدولة التي تتمتع بهذا المبدأ مقابلا للدولة المانحة للميزة أو الحق لدولة أخرى. وفي هذه الحالة فإن تعديل النص يعتبر جزءا من الالتزام بالتعاقد، وذلك يتطلب اتفاقا تحدد بموجبه طبيعة المقابل لما

¹ - زينب حسين عوض الله، الاقتصاد الدولي، نظرة عامة على بعض القضايا، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1998، ص 308.

² - محمد الناشر، التجارة الخارجية والداخلية، مرجع سابق، ص 265.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

قدمته الدولة الأخرى.¹ وفي هذه الحالة كثيرا ما تتضمن المعاهدات التجارية شرطا يعرف باسم " امتياز الرعايا" أو " امتياز الدولة الأولى بالرعايا" وعادة ما يأخذ النص التالي: " تم الاتفاق بين الطرفين المتعاقدين، على أنه فيما يتعلق بشؤون التجارة، يتمتع رعايا كل منهم بأي امتياز أو إعفاء قائم، أو سيقبل منح أو يمنح لرعايا دولة ثالثة وذلك في الحال وبدون قيد أو شرط".

كانت المعاهدات التجارية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، تتضمن إضافة إلى شرط المعاملة بالمثل شرط امتياز الدولة الأولى بالرعاية. فعلى سبيل المثال في سنة 1865 كانت معاهدة بين إنجلترا وفرنسا تتضمن شرط امتياز الرعاية.² وأدى وجود هذا الشرط في معظم المعاهدات التجارية في القرن الماضي إلى انتشار سياسة حرية التجارة ولم يعد في مقدور الدولة أن تحد من ها، ما دامت كل المعاهدات مع الدول الأخرى تتضمن خاصة شرط الدولة الأولى بالرعاية.

وقد حاولت بعض الدول عبر مر الزمن التضييق من نطاق تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية، فاستثرت منه الامتيازات التي تمنحها للدول المتاخمة لها، فتصبح الإعفاءات الممنوحة للمناطق المحاورة غير سارية على الدول التي تتمتع بشرط " الدولة الأولى بالرعاية". كما استثني من شرط الدولة الأولى بالرعاية، حالات الإعفاء أو التخفيضات أو الامتيازات التي كانت تمنح لدول مرتبطة مع الدولة بعلاقات سياسية خاصة، كما في حالة نظام التفضيل الإمبراطوري (في مؤتمر أولها عام 1930)، حيث اتفق على أن تمنح كل دولة في الإمبراطورية البريطانية مزايا للدول الأخرى التابعة لنفس هذا النظام.³ فكانت إنجلترا تفرض على وارداتها من قمح كندا ضرائب أقل من تلك التي تفرض على وارداتها من القمح الأرجنتيني، لكون كندا مرتبطة بروابط سياسية واقتصادية مع بريطانيا. ولا يجوز للأرجنتين المطالبة بتطبيق السعر المنخفض عليها بحجة تمتعها بامتياز الرعاية. كما حاولت العديد من الدول الحد من نطاق تطبيق شرط امتياز الرعاية، نتيجة انتشار الحماية خلال الفترة بين الحربين. حيث أجاز فرض الرسوم الجمركية ضد الإغراق على سلع الدول الأخرى، بالرغم من تمتعها بامتياز الرعاية. كما عمدت الدول إلى تقييد الواردات بتطبيقها لنظام الحصص على الدول الأجنبية عموما بما فيها الدول التي تتمتع بشرط امتياز الرعاية، لتحاييل على هذا الشرط.

¹ - محمد الناشر، التجارة الخارجية والداخلية، مرجع سابق، ص 265.

² - محمد عبد العزيز عجمية، الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 262.

³ - محمد عبد العزيز عجمية، الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 262.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

وقد شهدت بداية التسعينات من القرن الماضي ممارسة الحماية ضد الإغراق، حيث فرضت الولايات المتحدة الأمريكية رسوما جمركية أعلى على واردات السيارات من اليابان بحجة الإغراق. ونفس الشيء في بداية سنة 1991، في ما عرف بقضية الموز، بين الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا، لكون هذه الأخيرة تستورد احتياجاها من الموز من مستعمراتها في جزر الكاريبي، في حين أن الشركات الأمريكية أنفقت استثمارات كبيرة في إنتاج الموز بدول أمريكا الوسطى والجنوبية، لذلك قامت الولايات المتحدة الأمريكية بفرض رسوم جمركية بنسبة 100% على جميع أنواع السلع المستوردة من أوروبا. مما أدى إلى فرض درجات متفاوتة من الحماية في الدول المختلفة حتى في تلك الدول المدافعة عن الحرية، وهو أمر يتنافى ومبدأ الحرية.

2- اتفاقيات التجارة والدفع: بالإضافة إلى المعاهدات التجارية، تعتبر اتفاقيات التجارة والدفع من الأساليب التنظيمية للتجارة الخارجية.

أ- الاتفاقيات التجارية: بعد الأزمة الاقتصادية لعام 1929 و انتشار سياسة الرقابة على الصرف، لجأت البلدان التي عانت من نقص وسائل الدفع الدولية، إلى عقد اتفاقات لتنظيم التبادل التجاري فيما بينها. وتعرف هذه الاتفاقيات بلُغها "معاهدة بين دولتين، بموجبها تنظم المعاملات الخارجية بينهما من تصدير واستيراد، وطريقة سداد الديون والمستحقات، وذلك بهدف زيادة تنمية حجم المبادلات التجارية لكل منهما، وتحقيق المصالح الاقتصادية أو السياسية المشتركة".¹ ويمكن التمييز بين الاتفاق التجاري والمعاهدة في جوانب مختلفة. فمدة الاتفاق أقصر من المعاهدة، ويتضمن تفصيلا أوسع من المعاهدة التي تتناول مبادئ عامة في الغالب. كما أنه قد يعقد بناء على معاهدة، ويعقد بواسطة وزارة الاقتصاد أو التجارة، في حين أن المعاهدة تعقد عادة بواسطة وزارة الخارجية. والاتفاق يشير إلى المعاهدة التي أبرم ضمنها، كتعبير عن الرغبة في التعاون وتوطيد العلاقات الاقتصادية بين الطرفين، ويبرز طبيعة المنتجات التي يشملها التعاون بالاستيراد والتصدير، ويحددها بقوائم ملحقة بالاتفاق. وقد يتضمن الاتفاق على نص يلتزم التعامل به من قبل الطرفين. وعادة تعقد الاتفاقيات الدولية للسلع، حيث يكون العرض والطلب قليلا المرونة، للحد من التقلبات في الأسعار والدخل الذي يحصل عليه المنتج، ويترك هامش لتغير الأثمان وإدخال التغيرات في حجم الإنتاج، من خلال تحديد حد أقصى وحد أدنى للأسعار والكميات التي يتم تبادلها،

¹ - أحمد فارس مصطفى، العلاقات الاقتصادية الدولية، مرجع سابق، ص 163.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

ويستلزم تحقيق الثبات النسبي للثمن في الدولة المنتجة بقيام هيئة مسؤولة بشراء الفائض في الإنتاج في حالة الكساد، وطرحه للبيع في حالة الرخاء واتجاه الأ أسعار نحو الارتفاع. ويمكن تمويل هذا المخزون من طرف الدولة المصدرة أو من طرف الدولة المستوردة. كما يشمل الاتفاق على أن تسعى كل من الدولتين إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة لتطبيق تلك البنود من خلال منح تراخيص الاستيراد اللازمة للاستيراد والتصدير. كما يشير الاتفاق أيضا إلى المدة وطريقة تمديده وكيفية المصادقة عليه. وتشكل لهذا الغرض لجنة مشتركة للسهر على تنفيذ الاتفاق ومتابعته ميدانيا، قصد تطوير التبادل لما فيه من فائدة لكلا الطرفين.

ب- اتفاقيات الدفع: تعقد اتفاقيات الدفع بين الدول، بقصد تحديد أساليب تسوية الحسابات المترتبة عن المعاملات التجارية والمالية، خاصة بين الدول التي ترغب في تقييد تحويل عملتها إلى عملات أجنبية وفق نظام الرقابة على الصرف، و عادة ما تتضمن اتفاقيات الدفع العناصر التالية:¹
— تحديد العملة التي تسوى بها المعاملات الاقتصادية بين البلدين، وقد تكون عملة أحدهما، أو عملة أية دولة أخرى أكثر انتشارا. كما يتم تحديد سعر الصرف. فقد يؤخذ على أساس وزن الذهب أو ما يقابله من عملة أخرى.

— تسجيل العمليات الحسابية الناجمة عن التبادل بين الدولتين في قيود البنك المركزي، في أحدهما أو في كليهما بغرض تسوية هذه الحسابات في فترات معينة، دورية، أو عند انتهاء الاتفاقية، مع بيان الكيفية التي تمت بها هذه التسوية، وه ناي يمكن الاتفاق على تسوية الفرق إما بعملة دولية أو بالذهب أو بتوجيه التبادل بين الدولتين بشكل يؤدي إلى تسوية هذا الفرق.

— تحديد شروط الائتمان التي يمكن أن ترضى بها إحدى الدولتين اتجاه الأخرى. ويتمثل في الفرق بين الحساب الدائن والحساب المدين، تحديد العمليات التي تشملها الاتفاقية والفترة الزمنية التي تغطيها، وأسلوب تعديلها.

وعادة ما يعالج كل من الاتفاقيات التجارية واتفاقيات الدفع في موضوع واحد يطلق عليه اسم اتفاقيات التجارة والدفع للارتباط الوثيق بين هما ، والذي يعتبر وسيلة من وسائل الرقابة المباشرة على التجارة الدولية، يلجأ إليها لضمان تعادل الحقوق والالتزامات الناتجة عن تعامل البلد

¹ - محمد الناشر، التجارة الخارجية والداخلية، مرجع سابق، ص ص، 268، 269.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

مع البلدان الأخرى، بقصد حل مشكلة ندرة المدفوعات الدولية، فهذه الاتفاقية تسري على المعاملات الجارية، والمتمثلة في حركة صادرات السلع ووارداتها دون المعاملات الرأسمالية.

وينتج عن اعتماد بلد ما بدرجة كبيرة على اتفاقيات التجارة والدفع في تعامله مع الخارج، تجزئة ميزان المدفوعات، حيث نقضي موازنة المدفوعات في كل حالة على حدة، بعد انتهاء أجل الاتفاق بـمدة معينة، حيث يصعب الحديث عن ميزان المدفوعات في هذه الحالات لاستحالة استخدام الرصيد الموجب مع بلد، لتسوية الرصيد السالب مع بلد آخر.

المطلب الثالث: الاتحادات الجمركية والحماية الإدارية والمناطق الحرة

سنتناول بالدراسة في هذا المطلب الاتحادات الجمركية وذلك بدراسة مفهومها ودوافع إنشائها ثم نتناول الحماية الإدارية وتأثيراتها وكذا المناطق الحرة ومزايا إنشائها.

أولاً: الاتحادات الجمركية

ننظر إلى الاتحاد الجمركي من خلال مضمونه وأهدافه إلى جانب نظري وآخر عملي:

1- الجانب النظري: يهدف الاتحاد الجمركي من حيث مضمونه إلى تحرير المبادلات بين الدول

الأعضاء المنتمين إليه. ومن الدوافع الأساسية لإنشاء النظام الجمركي نذكر ما يلي:¹

— إذا كانت نظرية النفقات النسبية في التجارة الخارجية تتيح استغلال عناصر الإنتاج بما يحقق أكبر قدر ممكن من المنفعة بين الدول، فإن إقامة الاتحادات الجمركية يحقق نفس المزايا، وهو يؤدي إلى إمكانية الاستفادة من مزايا الإنتاج الكبير مما يسمح للاتحاد من أن يعمل على تحسين أساليب الإنتاج وتحقيق المزيد من التقدم الاقتصادي والاجتماعي والتكنولوجي.

— إمكانية زيادة قدرة الاتحاد على المساومة في مجتمع الاقتصاد الدولي، خلافاً للدولة بمفردها،

حيث قد تواجه مواقف متشددة من قبل الدولة أو الدول التي تتعامل معها.

ورغم هذه المزايا إلا أن الاتحادات قد تتعرض لصعوبات قد تهدد كيانها في حالات:

— عدم وجود تنسيق بين أعضاء الاتحاد في المجالات التي تخص العملة، الائتمان، الأسعار، النفقات والإنتاج، وكذلك فيما بين هذه الدول والدول الأخرى.

¹ - عبد الرشيد بن ديب، تنظيم وتطور التجارة الخارجية حالة الجزائر، مرجع سابق، ص 173.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

— إذا كان استيراد سلعة كانت تنتج محليا قبل قيام الاتحاد، فإن عناصر إنتاجها يمكن أن تتحول لمزاولة نشاط اقتصادي آخر بعد قيام الاتحاد، الأمر الذي قد يلحق ضررا بأصحابه على المدى البعيد بسبب الانتقال إلى مواقع معينة من دول الاتحاد أو غيرها.

— إن الدول الأعضاء في الاتحاد قد ينظرون إلى الاتحاد على أنه كيان معادي لهم يهدد مصالحهم، مما يدفعهم لاتباع سياسة الإغراق، أو إقامة المشاريع داخل دول الاتحاد تجنباً للحماية. ويمكن الحكم على مزايا الاتحاد بمدى إمكانيته تحقيق الاستخدام الاقتصادي للموارد.

2- الجانب العملي: وهنا يمكن أن نتناول مفهومه بمعناه التقليدي أو الحديث.¹

أ- **المفهوم التقليدي:** الاتحاد الجمركي هو عبارة عن معاهدة دولية يتم بموجبها إنشاء إقليم

جمركي ضمن منطقة جغرافية معينة، حيث تنفق الأطراف المتعاقدة في العادة على:

- إلغاء الرسوم الجمركية، أو أية قيود أخرى كالحصص أو التراخيص على المنتجات المتبادلة، ووضع تعريفية جمركية موحدة بالنسبة للإقليم الجمركي الواحد في تعامله مع الدول الأخرى التي يشملها الاتحاد، إما على أساس اتفاق بين دول الاتحاد، أو اختيار التعريفية التي كانت مطبقة في إحدى هذه الدول. ويمكن أن يكون تدريجياً، كما يمكن أن يتضمن بعض الاستثناءات:

- تحديد موقف موحد لدول الاتحاد في وضع سياستها الخارجية أو في تعاملها مع الخارج، وقد يكون ذلك محددًا في إطار مبادئ عامة، يترك للدول الأعضاء حرية الحركة في نطاقها.

- إقامة جهاز أو أكثر تعهد إليه مهام استشارية، قصد تنظيم علاقات دول الأعضاء.

غير أن المعنى التقليدي للاتحاد الجمركي بهذا المفهوم الواسع، لا يشكل شخصية اقتصادية

للدول الأعضاء، حيث تعتبر غير كافية لقيام شخصية قانونية دولية.

ب- **المفهوم الحديث:** ويتضمن مبدأ التخفيض التدريجي، وليس الكامل، في الحماية بنطاق ضيق،

بحيث تتحرر التجارة تماماً وتوحد العملة. فهو بالمعنى الحديث يعكس نطاقاً أكثر طموحاً، قد

يؤدي إلى تحقيق التكامل الاقتصادي بين دول الاتحاد. أما إن اقتصر تخفيض الرسوم دون إلغائها،

فإنه يعتبر اتحاداً ناقصاً. كما يمكن تحقيق اتحاد اقتصادي بين دول الاتحاد الجمركي وفق سياسة ،

تتجاوز تحرير المبادلات التجارية، لتشمل تحرير حركة الأفراد ورؤوس الأموال وإقامة المشاريع

¹ - عبد الرشيد بن ديب، تنظيم وتطور التجارة الخارجية حالة الجزائر، مرجع سابق، ص 174.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

قصد بناء هيكل اقتصادي له سياسة اقتصادية ومالية متكاملة وموحدة. كما قد تعتمد إلى إنشاء سوق مشتركة، تتمثل أهدافها في إنشاء وحدة اقتصادية وسياسية واحدة للدول الأعضاء.

ثانيا: الحماية الإدارية

لحماية الإدارية، في بعض الأحيان، تأثير أكبر من إجراءات الحماية الصريحة، عن طريق الموقف الذي يمكن أن تتخذه السلطات الإدارية، من خلال الهامش أو الفراغ الذي قد تتركه النصوص التشريعية، وأن تعرقل النشاط التجاري مع الخارج إن أرادت ذلك، أو أن تضاعف من شدة التدابير المتعلقة بالحماية وذلك في الحالات التالية:¹

- 1- التشدد في تطبيق التعريف الجمركية، حيث يمكن للدولة أن تستفيد من البنود المتداخلة في التعريف، فتحسب البند بالطريقة التي تراها مناسبة، على ما تشاء من السلع المستوردة، ومن ثم يكون أسلوب تطبيق أداة الحماية أكثر فعالية أحيانا من الأداة نفسها.
- 2- التشدد في تقدير قيمة الواردات، حيث يمكن الاعتماد على أساس أسعار التجزئة في تقدير قيمة الواردات، أو أن تضيف لها الضرائب غير المباشرة السائدة في السوق الداخلية.
- 3- التشدد في تطبيق الشروط الصحية، أو المبالغة في تقدير نفقات النقل كوسيلة لزيادة التكاليف، قصد رفع أسعار الواردات، ومن ثم إضعاف القدرة التنافسية للسلع المستوردة.
- 4- التشدد في التضييق على المندوبين التجاريين الأجانب، بتحديد مدة إقامتهم، فرض رسوم جمركية مرتفعة على ما يحملونه من عينات للعرض، أو بفرض الرقابة على الصرف، وقد يصل الأمر إلى مقاطعة المنتجات الأجنبية بقصد تشجيع أو حماية الصناعات الوطنية.

ثالثا: المناطق الحرة

وهي مناطق تقع خارج النطاق الجمركي للدولة، تدخل وتخرج منها السلع، بحراً أو جواً، دون أن تخضع لرسوم أو إجراءات جمركية، وهي أشبه بمناطق تقع خارج حدود الدولة وإذا دخلت سلع هذه الدولة إلى المنطقة الحرة التابعة لها فإنها تعامل معاملة الواردات، حيث تخضع للرسوم المقررة في المنطقة الحرة. وتل هذه المناطق مجموعة من الفوائد من أهمها:²

- 1- جعل هذه المنطقة مركزاً لإعادة التصدير، وذلك عن طريق اجتذاب التجارة العابرة.
- 2- اجتذاب مرحلة أو أكثر من مراحل تصنيع المواد الأولية.

¹ - عبد الرشيد بن ديب، مرجع سابق، ص ص 175، 176.

² - عبد الرشيد بن ديب، نفس المرجع، ص ص 176، 177.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

3- توفير الظروف لإقامة أسواق دولية، حيث تتم فيها المبادلات في غياب تدخل الدولة. ولتحقيق تلك المزايا فإن مساهمة الدولة سيكون من خلال المخازن الحرة في الموانئ الجوية أو البحرية، حيث تتقاضى رسما معيناً لقاء تخزين السلع، كوديعة، وما يتصل به من مهام أخرى. وتمثل المناطق الحرة في المناطق الحرة التجارية أو التجارية - الصناعية، حيث يتم تسييرها من قبل شركة من شركات الامتياز أو هيئة عامة مستقلة عن سلطات الميناء أو تابعة لها، أو أنها تمثل الموانئ الحرة التي تشمل مدينة بكاملها، تسودها حرية التصدير والاستيراد. وتخضع جميع المناطق الحرة للرقابة الصحية، التفتيش، إجراءات الهجرة وغيرها من الإجراءات المتعلقة بالسيادة الوطنية. كما أن الحرية الخاصة بدخول وخروج السلع تكون حرية مقيدة لبعض السلع، ومنعدمة لبعضها الآخر، خاصة فيما يتعلق بالصحة العامة والأمن.

ورغم الامتيازات التي تحصل عليها الدولة من المناطق الحرة، إلا أن ذلك لا يمنع من وجود بعض المضاعفات التي قد تلحق الضرر بالاقتصاد الوطني. فقد تكون هذه المناطق مصدرا لعمليات التهريب أو أن تتراكم بعض المنتجات بشكل يهدد الأسعار خاصة منها المنتجات الزراعية، كما قد تؤثر بعض الصناعات الناشئة في هذه المناطق على الصناعات الوطنية. غير أن تحقيق الفوائد من هذه المناطق يكون مرتبطا بالعديد من العوامل ومن بينها المواقع الملائمة، الفرص المتاحة لإعادة التصدير، وأهمية التجارة العابرة.

المبحث الثالث: الإصلاحات في مجال تحرير التجارة الخارجية في الجزائر (1990-2010).

بعد فشل الدول النامية في عملية التنمية وزيادة حدة مديونيتها عانت العديد مرها اختلالات اقتصادية عجزت السياسات الاقتصادية على معالجتها. ومع بداية ثمانينات القرن العشرين، شرع صندوق النقد الدولي والبنك الدولي في تبني برامج إصلاحية، تتضمن العديد من السياسات الاقتصادية لمعالجة هذه الاختلالات. وعلى إثر ذلك قامت الجزائر بإصلاحات عديدة في مجال تحرير التجارة الخارجية في المرحلة بين (1990-2010).

المطلب الأول: مفهوم الإصلاحات الاقتصادية وآثارها

ترجع المشاكل الاقتصادية التي تعاني منها الدول النامية، حسب صندوق النقد الدولي، إلى الاختلال في الطلب، والعجز في العرض الكلي. ومن أجل تصحيح ذلك، يوصيان بإجراء إصلاحات اقتصادية. ويترتب على تطبيق برامج الإصلاحات الاقتصادية آثار وتكاليف اقتصادية. وسنعالج في هذا المطلب مفهوم الإصلاحات الاقتصادية والآثار المترتبة عن تطبيقها.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

أولاً: مفهوم الإصلاحات الاقتصادية: نعي بالإصلاح الاقتصادي "تعديل مفردات النسق الاقتصادي في الاتجاه المرغوب فيه". فها يعتبر إصلاحا اقتصاديا من وجهة نظر دولة معينة قد لا يعتبر كذلك من وجهة نظر دولة أخرى. وما يعتبر إصلاحا اقتصاديا من وجهة نظر المؤسسات الدولية مثل الصندوق والبنك الدوليين ليس بالضرورة إصلاحا اقتصاديا من وجهة نظر دولة أخرى.¹ وقد أصبح الفكر الاقتصادي الكلاسيكي القائم على افتراض التشغيل الكامل للعمالة والجهاز الإنتاجي وفق قانون "العرض يخلق الطلب عنه" للاقتصادي الفرنسي "جون باتيست ساي" عاجزا عن معالجة أزمة الكساد العظيم التي ضربت اقتصاديات الدول الرأسمالية المتقدمة . وقد حدد الاقتصادي البريطاني "جون مينار كيتز" في 1936 معالم الإصلاحات الاقتصادية المطلوبة لمواجهة أزمة الكساد العظيم، وذلك بتفعيل دور الدولة لإيجاد التوازن بين العرض والطلب قصد تحقيق أعلى مستوى من التشغيل بواسطة الأدوات النقدية والمالية والتدخل المباشر للدولة في الاقتصاد. ومنذ بداية ثمانينات القرن العشرين، ارتكز مفهوم الإصلاح الاقتصادي بشكل أساسي حول تفعيل آليات السوق، بتقليص دور الدولة إلى أبعد الحدود وتحويل ملكية القطاع العام إلى القطاع الخاص وتحرير العلاقات الاقتصادية الداخلية والخارجية للدولة.² من ذلك نجد أن مصطلح الإصلاح الاقتصادي ليس له أدوات ووسائل ثابتة ومحددة، حيث أن أدوات ووسائل الإصلاحات التي طبقت في الدول الرأسمالية في الثلاثينات من القرن العشرين ليست هي نفس أدوات ووسائل الإصلاحات التي تمت خلال ثمانينات نفس القرن رغم من أن جميعها يحمل إسم إصلاحات اقتصادية. وقد تعددت مصطلحات الإصلاحات الاقتصادية التي يتبناها كل من صندوق النقد والبنك الدوليين غير أنها تجتمع في مصطلحين شائعين هما "الثبيت" أو "التكيف".³

1- برامج الثبيت (الاستقرار) الاقتصادي (Programmes de stabilisation): اعتمد صندوق النقد الدولي على النظرية النيوكلاسيكية لميزان المدفوعات عند تصميمه لبرامج الثبيت الاقتصادي،⁴ وتختص عملية الثبيت عامة بمعالجة الاختلالات المالية سواء المتعلقة بالتضخم

¹ - جودة عبد الخالق، الإصلاح الاقتصادي، بحوث اقتصادية عربية، العدد 7، 1997، ص 135.

² - أحمد النجار، الإصلاح الاقتصادي في الدول العربية، حالة مصر، المغرب و اليمن، مركز الدراسات العربية الإستراتيجية، دمشق، 1996، ص 7

³ - محمد المقبل، الإصلاحات الاقتصادية وانعكاساتها على التجارة الخارجية في الجمهورية اليمنية 1990 - 2001، رسالة

ماجستير، جامعة الجزائر، ص 31.

⁴ - رمزي زكي، التضخم والتكيف الهيكلي في الدول النامية، دار المستقبل العربي، مصر 1996، ص 161.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

الداخلي، أو في عجز القطاع الخارجي أو في كليهما معا، كما يظهر في الدول النامية. وتمت المعالجة من خلال إجراءات تتخذ في مجال السياسة المالية والنقدية قصد إعادة التوازن للاقتصاد الكلي، وذلك بين العرض الكلي والطلب الكلي، وتوازن القطاع الخارجي، وتوازن الميزانية العامة للدولة، قصد تحقيق الاستقرار الاقتصادي الكلي.¹ فبرامج التثبيت الاقتصادي مرحلة أولى تسبق برامج التكيف الهيكلي، هذه الأخيرة لن تكون ذات جدوى، إلا إذا تحقق الاستقرار الاقتصادي الكلي، والذي يسمح باستغلال الطاقة الإنتاجية والموارد المادية والبشرية المتاحة للدولة على أفضل وجه. ويقوم صندوق النقد الدولي بتصميم برامج التثبيت الاقتصادي ويشرف على تنفيذها، وأهدافها قصيرة المدى، ويطلق عليها "سياسة إدارة الطلب" كونها تؤثر بشكل أساسي في الطلب الكلي²، وقد تم الشروع في تطبيقها في العديد من البلدان منذ ستينات القرن العشرين. وتهدف سياسات برامج التثبيت الاقتصادي إلى خفض الطلب الكلي، وتتميز بأنها:³

أ- سياسات مالية انكماشية: يعتمد صندوق النقد الدولي في معالجة عجز الميزانية العامة للدولة على أسلوب الامتناس * (أي الاستيعاب). ويقترح الصندوق إتباع سياسات مالية انكماشية تتضمن مزيجا من السياسات منها ما يتعلق بخفض الإنفاق العام، ومنها ما يتعلق بزيادة الإيرادات قصد تخفيض عجز الميزانية العامة للدولة⁴.

– الأساليب المتعلقة بخفض الإنفاق العام: ويتعلق الأمر بـ:

- تخفيض النفقات التحويلية ذات الطبيعة الاجتماعية، كالمعلقة بدعم أسعار السلع الاستهلاكية الأساسية بعدة طرق مرة واحدة أو تدريجيا، حتى تتساوى أسعارها وتكلفتها الحقيقية على الأقل.
- تبني الدولة إجراءات صارمة في مجال التوظيف والأجور، وذلك بتخليها التدريجي عن التوظيف قصد تنشيط علاقات العرض والطلب في سوق العمل. وقد يؤدي ذلك إلى زيادة معدلات البطالة في السنوات الأولى من تطبيق البرنامج. كما يمكن تخفيض الأجور أو تجميدها أو تحديد أقصاها.

¹ - مصطفى عبد الله، الإصلاحات الاقتصادية وسياسات الخوصصة في البلدان العربية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1999، ص 87.

² - مصطفى عبد الله، مرجع سابق، ص 32.

³ - رمزي زكي، مرجع سابق، ص 166.

⁴ - سميرة أيوب، صندوق النقد الدولي وقضية الإصلاح الاقتصادي والمالي، الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية 2000، ص 66.

* اعتمد صندوق النقد الدولي في تحديد أسلوب الامتناس على المدرسة الكيترية، ولكي يتوازن الميزان التجاري لدولة ما، لا بد أن تكون لهذه الدولة قدرة على امتصاص السلع والخدمات (باستهلاكها واستثمارها، وإنفاقها الحكومي) مساوئي لإنتاجها من السلع والخدمات.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

- إلغاء دعم الدولة لمنشآت القطاع العام الخاسرة: وذلك من خلال تصفيتها أو خوصصتها، أو إعادة هيكلتها، وفق أسس اقتصاد السوق، لتحقيق الكفاية الاقتصادية.
- تخلي الدولة عن مجالات الاستثمار التي يمكن أن يقوم بها القطاع الخاص، وقيامها بالاستثمارات الكبيرة التي لا يستطيع القطاع الخاص القيام بها مثل البنية الأساسية.
- **الأساليب المتعلقة بزيادة الإيرادات:** يرى الصندوق أنه من غير المحتمل أن تؤدي الأساليب المتعلقة بخفض النفقات وزيادة الإيرادات إلى القضاء نهائيا على عجز الميزانية، لذلك يشترط أن يتم تمويل العجز المتبقي في الميزانية، من موارد حقيقية، كالاقتراض من السوق المالي والنقدي مثلا. ومن هنا ظهرت سياسة سندات الخزينة لتمويل العجز في الميزانية، وعدم تمويل هذا العجز من مصادر تضخمية كإصدار الأوراق النقدية، أو الاقتراض من الجهاز البنكي، وذلك بالعمل على:¹
 - رفع أسعار مواد الطاقة ومنها تلك المستعملة لأغراض الاستهلاك العائلي، قصد رفع الأسعار إلى مستوى الأسعار العالمية، وكذلك زيادة رسوم الخدمات.
 - تخفيض معدلات الضرائب كونها تحفز دافعيها على السداد، وتقليل إمكانيات التهرب الضريبي، وتخفيض زيادة الإنتاج والاستثمار ومن ثم زيادة الإيرادات.
 - حل إشكالية القطاع الموازي، وذلك بمنحه صفة الشرعية، أو من خلال القضاء على الأسباب المنشأة له، وتطوير الإدارة الضريبية لمواجهة ظاهرة التهرب الضريبي.
- **سياسة نقدية انكماشية:** يهتم الصندوق بالتحكم في نمو عرض النقود وضبطه، لأن الإفراط في العرض النقدي يوازيه زيادة في الطلب ومن ثم زيادة معدلات التضخم، ولذلك يوصى الصندوق الدول النامية باتباع سياسة نقدية انكماشية لضبط نمو عرض النقود كوسيلة لتخفيض الطلب الكلي، ومن ثم تخفيض التضخم وذلك من خلال إتباع الإجراءات التالية:
 - الحد من الإصدارات النقدية الجديدة.
 - تحرير أسعار الفائدة الدائنة والمدينة، لتحديد وفقا لقوى العرض والطلب، إذ يمكن لسعر الفائدة الحقيقي أن يكون سالبا إذا أخذ معدل التضخم بعين الاعتبار، كما يؤكد الصندوق أن تعدد أسعار الفائدة وجودها يساهم في خفض مستويات الادخار والاستثمار في الدول النامية.²

¹ - زهبة بركان، التضخم وبرامج التصحيح في البلدان النامية بين النظرية والتطبيق، حالة الجزائر ، رسالة ماجستير ، جامعة الجزائر، 1997، ص 135.

² - سميرة أيوب، مرجع سابق، ص 66.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

- العمل على وضع حدود عليا للقروض الائتمانية التي تقدم للقطاع الحكومي وكذلك ضبط حجم القروض المقدمة للقطاع الخاص من الناحية الكمية والنوعية.
- العمل على إتباع سياسة السوق المفتوحة قصد التأثير على عرض النقود وأسعار الفائدة وحجم الائتمان خلال بيع سندات البنك المركزي وسندات الخزينة.¹
- ج- **سياسة سعر الصرف**: يهتم الصندوق بسياسة سعر الصرف، باعتبارها أحد أهم العناصر التي تشملها برامج الإصلاحات الاقتصادية في الدول النامية، وذلك بفعل الدور الرئيسي الذي يلعبه في عملية الإنفاق وتمويله. وذلك بإتباع سياسة صرف مناسبة من خلال تخفيض قيمة العملة الوطنية وتحرير أسعار الصرف من حيث الكمية والسعر وتوحيد أسعار الصرف في سوق صرف موحدة حيث تكون الفوارق فيها ضيقة.

يرى الصندوق، وفقا للنظرية الكلاسيكية، أن تخفيض قيمة العملة، يعمل على زيادة الصادرات وتقليل الواردات، ومن ثم زيادة قدرة البلد على الحصول على النقد الأجنبي وكذلك تخفيض العجز في ميزان المدفوعات، حيث يتم ذلك في إطار تحرير التجارة الخارجية، من خلال إلغاء كافة القيود عليها، والإبقاء فقط على التعريفات الجمركية، والسماح بدخول وخروج النقد الأجنبي وإلغاء اتفاقيات التجارة والدفع الثنائية.²

2- برامج التكيف (التصحيح) الهيكلي (Programmes d'ajustement structurel): تعتبر برامج التكيف أو التصحيح الهيكلي تطبيقا لسياسة جانب العرض، كونها تؤثر في جانب العرض وتهدف إلى تحقيق النمو الاقتصادي على المدى المتوسط والطويل. ويعود السبب الأول لاهتمام صندوق النقد الدولي ببرامج التكيف الهيكلي إلى رفض أصحاب المدرسة البنيوية التي ظهرت خلال منتصف القرن العشرين لوجهة نظر النقديين، التي ترى أن سبب التضخم وعدم التوازن في ميزان المدفوعات يعود إلى الإفراط في الطلب الكلي، ومن ثم يجب إتباع سياسة تقييدية تعمل على الحد من الطلب. في حين وحسب وجهة نظر المدرسة البنيوية، يمكن معرفة أسباب التضخم وعدم التوازن للبحث في أشكال البنية التحتية لاقتصاديات الدول النامية، كما ترى أن اقتصاديات هذه الدول ضحية التبعية للخارج كون معظم صادراتها من المواد الأولية، والتي تعرض أسعارها

¹ - سميرة أيوب، مرجع سابق، ص 76.

² - عبد الفتاح دحمان، محاولة تقييم السياسة النقدية ضمن برامج التكيف لصندوق النقد الدولي - حالة الجزائر، رسالة ماجستير، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1997، ص 135.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

للتدهور، بسبب عدم استقرار أسواق هذه المواد في المدى القصير، وعدم مرونة الطلب الداخلي لها. فعلى الدول النامية تأمين حد معين من الإنفاق لا يمكن ضغطه من أجل تمويل الإنفاق على الواردات. لذلك يرى أصحاب هذه المدرسة، أن الدولة عليها أن تقوم بدور حيوي فعال، من خلال إتباع سياسة اقتصادية تهدف إلى معالجة عدم المرونة الهيكلية للعرض وإزالة مراكز الاختناقات الاقتصادية. كما تنتقد هذه المدرسة معالجة أسباب عدم التوازن، بإتباع سياسة تخفيف الطلب، فإتباع هذه السياسة يؤدي إلى تدهور الإنتاج الداخلي والاستثمار، ويعيق النمو الاقتصادي ويقلص من فرص الحصول على العملات الأجنبية في المدى القصير والمتوسط، الأمر الذي يصعد من تفاقم المشاكل الاقتصادية في الدول النامية. أما السبب الثاني الذي جعل صندوق النقد الدولي يهتم ببرامج التكيف الهيكلي فيتمثل في الصدمات الخارجية التي وقعت خلال سبعينات القرن العشرين. حيث ارتفعت قيمة الديون الخارجية للدول النامية بسبب ارتفاع فوائدها، وتدهور معدلات التبادل، وركود اقتصاديات الدول الصناعية، وتزايد موجة الحماية. مما أدى إلى إعاقة التصدير نحو الأسواق الخارجية، ونتج عنه تعرض اقتصاديات عدد كبير من الدول لعجز خارجي وزيادة معدلات التضخم. ونتيجة لهذين السببين، قام صندوق النقد الدولي في نهاية سبعينات القرن العشرين بتطوير وجهة نظره في معرفة أسباب عدم التوازن، والذي لم يعد مقصوراً على جانب الطلب المتعلق ببرامج التثبيت الاقتصادي، بل تطورت لتشمل سياسة العرض المتمثلة في برامج التكيف (الضحيق) الهيكلي.¹ وتتضمن سياسات برامج التكيف الهيكلي:

أ- **تحديد الأسعار:** يرى الصندوق أن التشوهات التي تحدث في الأسعار في الدول النامية تنتج أساساً بتدخل الدولة المفرط في تحديدها، ما يخل بتوازنها الداخلي والخارجي وذلك كما يلي:²

— **انعكاسات تشوهات الأسعار على المستوى الداخلي:** حسب الصندوق، ترجع التشوهات في الأسعار من الداخل إلى التدخل المالي المباشر للدولة، من خلال الخدمات الأساسية أو دعم المنشآت العاجزة في القطاع العام، مما يترتب عليه بروز أنشطة غير منتجة للربح، وهو ما يعتبر إهدار لموارد كان يمكن استخدامها في نشاطات منتجة أخرى. وكذلك عندما تتخذ الدولة قراراً تفرض فيه تحديد معدل أدنى للأجور، أو فرض أعباء ذات طابع اجتماعي على المؤسسات، فإن ذلك يعتبر تشويهاً لأسعار عوامل الإنتاج، بحيث يصبح عامل العمل أكبر كلفة نسبياً من رأس

¹ - محمد المقبل، مرجع سابق، ص 34.

² - ليبريتو ماري فرانس، صندوق النقد الدولي وبلدان العالم الثالث، ترجمة هشام متولي، دار طلاس، دمشق، 1993، ص 163.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

المال مما يجعل المؤسسات تسعى إلى استخدام تقنيات ذات طابع رأسمالي تزيد في البطالة، وكذلك التشوهات التي تحدث بتحديد أسعار الفائدة، والآثار السلبية التي تخلفها على الاستثمار والادخار، بسبب التدخل الزائد للدولة، وكلها عوامل تؤدي إلى الاختلال وعدم التوازن الداخلي.

— انعكاسات تشوهات الأسعار على المستوى الخارجي: إن إتباع نظام حماية بعض المنتجات

من المنافسة الخارجية، من طرف الدول النامية، بفرض تعريف جمركية عالية واعتماد نظام للحصص، يؤدي إلى تشجيع الإنتاج في القطاعات التي لا تدر الربح، والتي لا تتميز بميزة نسبية فيها، فبعض هذه القطاعات موارد ذات مردودية أعلى، لو تم تخصيصها لقطاعات أخرى موجهة للتصدير، وحيث تكون أسعارها في الداخل مرتفعة كان يمكن استيرادها من الخارج بأسعار أقل. وفيما يخص سعر الصرف، فعند تقييم العملة الوطنية بأعلى من قيمتها فإن ذلك يعمل على تدهور الصادرات، وزيادة الواردات حيث تحدث تشوهات في الأسعار.

ويرى الصندوق أن التشوهات في الأسعار الخارجية تؤدي إلى تفاقم عجز ميزان المدفوعات، وإلى الاختلال وعدم التوازن على المستوى الخارجي. لذلك يوصي الصندوق والبنك الدوليين بعدم تدخل الدولة في آليات الأسعار لما يترتب عليه من آثار سلبية تتمثل في عدم الاستغلال الأمثل للموارد والإسهام في خفض الكفاءة الإنتاجية.

ولمعالجة التشوهات في الأسعار الخارجية يرى الصندوق أنه يجب تحرير كافة أسعار السلع، وكذلك أسعار الفائدة والصرف والأجور من القيود الإدارية وإلغاء كافة أشكال الدعم الحكومي للسلع الأساسية، ومستلزمات الإنتاج وتركها تتحدد وفقا لقوى العرض والطلب، وفيما يخص الخدمات الاجتماعية كالكهرباء والمياه، والصحة التي تقدمها الدولة لأفراد المجتمع، فإن الصندوق والبنك يوصيان برفع الدعم عنها، وترك مهمة تقديمها للقطاع الخاص، وفي حالة رغبة الدولة في دعم الخدمات الاجتماعية، فإن الأولى أن يقدم للقطاع الخاص وليس للمواطنين.¹

ب- **الخصوصية (المخصصة):** تشكل إدخال أشكال التسيير الخاصة، أو رؤوس أموال، أو كليهما، بالقطاع العمومي المنتج. ومن الامتيازات المرتبطة بالخصوصية ما يلي:²

— تقليص التداخلات السياسية البيروقراطية في مجال تسيير المؤسسات والاقتصاد الوطني.

— فرض شروط مالية صارمة بمجرد خصصتها، وإخضاعها لقيود الميزانية.

¹ - رمزي زكي، مرجع سابق، ص 173.

² - Hocine Benissad, L'Ajustement structurel objectifs et expériences, ALIM édition, Alger, 1993, P39.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

- زيادة العرض والمنافسة، وجعلها كمثل بالنسبة لمؤسسات الدولة غير المخصصة.
 - تدعيم روح المبادرة في المؤسسات ومرونة الاقتصاد لمقاومة الأزمات بشكل أفضل في المستقبل.
 - إرساء سوق مالية قادرة على احتواء المدخرات المكتترة واحتواء السيولة الزائدة.
- تهدف سياسة الخوصصة إلى خفض الإنفاق الحكومي وزيادة الإيرادات من بيع وحدات القطاع العام العاجزة وتحسين كفاءة الوحدات المتبقية ، مما يؤدي إلى تخفيض أو إزالة العجز في الميزانية العامة للدولة، وميزان المدفوعات. ولتحقيق أهدافها لابد من توفر مناخ يؤدي إلى إنعاش اقتصاديات السوق لتحرير التجارة الخارجية، وأسعار الصرف والفائدة وتشجيع القطاع الخاص.
- ج- تشجيع القطاع الخاص:** يدعو الصندوق والبنك الدوليين إلى تشجيع المستثمرين المحليين والأجانب وتحفيزهم على زيادة الادخار والاستثمار بما يؤدي إلى تحسين الأداء الاقتصادي الكلي عن طريق زيادة العرض الكلي لعوامل الإنتاج، وزيادة نمو الإنتاج المحلي، وتساعد سياسة تشجيع القطاع الخاص على تحويل الموارد من المجالات منخفضة الإنتاجية إلى المجالات مرتفعة الإنتاجية . وأهم التشجيعات المقترحة لذلك ، تخفيض الضرائب على أرباح القطاع الخاص ، منح إعفاءات ضريبية مشجعة على أرباح الاستثمارات الجديدة، ومنحها تسهيلات جمركية على الواردات من السلع الاستثمارية والوسيطة وإلغاء تدخل الدولة في تسعير منتجات القطاع الخاص.
- د- تحرير التجارة الخارجية والتوجه إلى التصدير:** هناك إستراتيجيتين إحداهما تتعلق بإحلال المنتجات المحلية محل المنتجات المستوردة والثانية تتعلق بتشجيع الصادرات.
- إستراتيجية إحلال الواردات:** تتضمن إتباع سياسة اقتصادية تسعى إلى حماية المنتجات المحلية من المنافسة الخارجية بغرض زيادة الإنتاج المحلي وإحلاله محل الواردات، كرفع التعريفات الجمركية، تطبيق نظام الحصص، استخدام القيود الإدارية والقانونية. ومن مزايا هذه الإستراتيجية، زيادة حماية الإنتاج الوطني من المنافسة الخارجية، كما تسهم في زيادة الإنتاج الوطني وبالتالي الزيادة في معدلات النمو الاقتصادي. غير أن الانتقاد الموجه لهذه الإستراتيجية، هو أن حماية الإنتاج الوطني يؤدي إلى انخفاض الكفاءة في طرق وأساليب الإنتاج الوطني، لعدم وجود فرص للمنافسة بين المنتجين الوطنيين والخارجيين، مما يساعد استمرار استخدام أساليب إنتاج غير كفأة اعتمادا على الحماية. الأمر الذي يؤدي إلى رفع في الأسعار للمنتجات المحلية، وعدم إمكانية التخصيص الأمثل للموارد نتيجة التشوهات التي تصاحب هذه الإستراتيجية، مما يؤدي إلى تخفيض الصادرات.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

— إستراتيجية تشجيع الصادرات: وتتضمن إزالة جميع القيود على التجارة الخارجية، فتحوير التجارة الخارجية سيسمح للدولة الاستفادة من مزايا التخصص، مما يؤدي إلى نمو وتحسين في الناتج المحلي، نتيجة الزيادة في الكفاءة التنافسية التي تنتج بين كل من المنتجين الوطنيين والأجانب. وترى العديد من الدراسات الاقتصادية¹ أن الأداء الاقتصادي للدول التي اتبعت الحماية قد اتسمت بالضعف، وأن الدول التي طبقت سياسة تجارية انفتاحية كان أداؤها فعالا. ويرى الصندوق والبنك الدوليين أن إستراتيجية الإنتاج من أجل التصدير، أفضل من إستراتيجية إحلال الواردات، من خلال زيادة القدرة على المنافسة، وتحسين وضع الميزان التجاري في ميزان المدفوعات، إذا ما تم تنويع الصادرات وتصريفها بشكل مناسب. كما يطالبان البلدان النامية باتخاذ عدة إجراءات، من أهمها الحد من القيود الكمية سواء على الواردات أو الصادرات، وإصلاح التعريفات الجمركية. كما يطالبان بتشجيع الصادرات بإلغاء الضرائب عليها لأن ذلك سيساعد على الزيادة في قدرتها التنافسية في الأسواق الأجنبية، ويوصيان بتخفيض قيمة العملة الوطنية من أجل زيادة القدرة التنافسية للصادرات وانخفاض الواردات، بهدف زيادة قدرة حصول البلد على النقد الأجنبي، مما يساعد على تقليل العجز في حساب العمليات الجاري في ميزان المدفوعات. فخفض قيمة العملة المحلية يؤدي إلى انخفاض أسعار صادرات البلد مقومة بالنقد الأجنبي. وبالتالي ارتفاع دخول منتجي السلع المصدرة. كما يؤدي إلى ارتفاع ثمن العملات الأجنبية مقومة بالعملة الوطنية، فلم يؤدي إلى ارتفاع أسعار السلع المستوردة مقومة بالأسعار الوطنية، ومن ثم انخفاض الطلب الوطني على المستورد من تلك السلع.²

ثانيا: آثار تطبيق برامج الإصلاحات الاقتصادية

يرى "M. Camdessus" أن التكيف الهيكلي ترافقه إجراءات ضرورية غالبا ما تكون صعبة، من أجل انفتاح الاقتصاد وتحريره من مجموعة المراقبات الخانقة.³ فتطبيق برامج الإصلاحات الاقتصادية، لاسيما خلال المراحل الأولى من تنفيذها، ينتج عنه آثار وتكاليف سلبية سواء على المستوى الاقتصادي، الاجتماعي، والسياسي أو حتى الثقافي.⁴ وتتمثل هذه الآثار في:

¹ - محمد المقبل، مرجع سابق، ص 48.

² - رمزي زكي، الاقتصاد العربي تحت الحصار، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت 1989، ص 186.

³ - M. Camdessus, Entretien, finances et développement, mars 1992, P 3.

⁴ - رمزي زكي، التضخم والتكيف الهيكلي في الدول النامية، مرجع سابق، ص 122.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

1- الآثار التضخمية: ينجم عن تطبيق برامج الإصلاحات الاقتصادية آثار تضخمية، على الرغم من أن أهم أهدافها السيطرة على التضخم. فسياسة تخفيض سعر العملة الوطنية التي يدعو إليها الصندوق والبنك الدوليين في البلدان النامية قصد تخفيض العجز في ميزان المدفوعات تؤدي إلى ارتفاع التضخم، كونها بلدان مستوردة. الأمر الذي يترتب عليها زيادة في أسعار واردات السلع الاستهلاكية، وكذلك زيادة في تكلفة الواردات، وزيادة في تكلفة وسائل الإنتاج المستوردة، مما يؤدي إلى زيادة تكاليف الاستثمار.

2- انخفاض في الموارد الضريبية: إن تطبيق برامج الإصلاحات الاقتصادية خاصة في الدول النامية يؤدي إلى انخفاض في الموارد الضريبية الناتج عن تحرير التجارة الخارجية بسبب تخفيض رسوم التعريف الجمركية، وتدهور معدلات التبادل التجاري.

3- الاستثمار في مشاريع غير إنتاجية: إن تطبيق برامج الإصلاح الاقتصادي، من خلال الزيادة في أسعار الفائدة الناتجة عن إتباع سياسة طرح أذون الخزينة والسندات الحكومية، يؤدي إلى ارتفاع تكاليف رأس المال مما يحجم العديد من المستثمرين وأصحاب المدخرات عن الاستثمار في استثمارات إنتاجية جديدة، وفضل لهم استثمار أموالهم في الحصول على أذون الخزينة العامة والسندات، لكونها استثمارات ذات أرباح مرتفعة ومضمونة.¹

4- آثار الكساد الاقتصادي: إن تطبيق الإصلاحات الاقتصادية من خلال زيادة الأسعار والتخلي عن دعم السلع والخدمات الأساسية، ورفع الضرائب غير المباشرة، يؤدي إلى انخفاض الدخل الحقيقي المتاح لدى القطاع العائلي الموجه للإنفاق الاستهلاكي، وينتج عنه انخفاض في الطلب الوطني الذي يؤدي إلى حدوث كساد في الأسواق الوطنية. وتختلف شدة الآثار والتكاليف الاقتصادية من بلد لآخر، ولهذا تعمل بعض الدول على التوافق بين النمو الاقتصادي والتكيف الهيكلي، بهدف التخفيف من خطورة تدهور مستوى المعيشة للأفراد.²

المطلب الثاني: مرحلة التحرير التدريجي للتجارة الخارجية الجزائرية بين (1990-1993)

جاءت عملية تحرير التجارة الخارجية في الجزائر في بداية التسعينات من القرن ال عشرين، في ظل سياق تميز بتحولات عالمية جديدة، فتخلي الجزائر عن النظام الاشتراكي كنموذج للتنمية، وإتباعها لنهج اقتصاد السوق، يقضي إجراء إصلاحات اقتصادية عميقة تحتاج إلى مرحلة انتقالية

¹ - رمزي زكي، الاقتصاد العربي تحت الحصار، مرجع سابق، ص 187.

² - H. E. Benissad, Ajustement structurel, objectifs et expériences, Op cit, P 54.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

تلعب فيها المؤسسات النقدية والمالية الدولية دورا حاسما، من خلال برامج الإصلاحات الاقتصادية التي تقترحها ، ويمتد برنامج الإصلاح الاقتصادي الشامل الذي أبرمته السلطات الجزائرية مع مؤسسات النقد الدولية إلى مرحلتين: مرحلة التثبيت الاقتصادي قصيرة الأجل تمتد لمدة سنة من أفريل 1994- ماي 1995، ومرحلة التعديل الهيكلي متوسطة الأجل لمدة ثلاث سنوات من 1995-1998¹ فلتخذت السلطات العمومية الجزائرية إجراءات واسعة لتحرير التجارة الخارجية، تنفيذا لشروط صندوق النقد الدولي، بالإضافة إلى إصلاح نظام الصرف، والنظام الجمركي، والمديونية الخارجية. وقد بدأت هذه الإصلاحات بمرحلة التحرير التدريجي من 1990 إلى 1993 فكان قانون النقد والقرض في 1990، وقانون المالية التكميلي لنفس السنة بإدخال نظام الامتياز.

لقد ظهرت لدى السلطات العمومية الجزائرية، ابتداء من أواخر سنة 1988، وجهات سياسية جديدة، أدت إلى انتهاج سياسة اقتصادية تعتمد على حرية السوق وإدماج الاقتصاد الجزائري في الاقتصاد العالمي، انطلاقا من برامج إصلاح هامة وشاملة، تسعى إلى تحري التجارة الخارجية، وتفعيل دور المؤسسات كشريك اقتصادي يتمتع باستقلالية عن الدولة . وفي ظل التحولات الاقتصادية التي شهدتها الجزائر في بداية التسعينات من القرن العشرين، أشار دستور 1989، إلى مبدأ تحرير التجارة الخارجية بلقضاء على احتكار الدولة ما عدا الميادين الإستراتيجية، حرية الاستيراد والتصدير لكل المتعاملين الاقتصاديين الجزائريين ، وإخضاع السوق لآليات العرض والطلب الحرة. وقد استمد تحرير التجارة الخارجية من النظم المعمول بها في التجارة الدولية ما عدا استثناءات تتعلق ببعض المواد، منها المواد الممنوعة التي تخل بالأمن والنظام العام والصحة والأخلاق، المواد محل إجراءات وقائية ظرفية (حفاظا على المنتج الوطني) والمعاملة بالمثل ضد مواد قادمة من دول أجنبية (بإجراءات محددة أو إقصائية). وقد وضعت قوانين تجعل من الدولة سلطة عمومية تنظم القطاعات الاقتصادية حسب إستراتيجيتها، فأصدرت وعدلت عدة نصوص قانونية من أهمها:

¹ - بن علي بلعروز ، عاشور كتوش ، واقع المنظومة المصرفية الجزائرية ومنهج الإصلاح، ملتقى المنظومة المصرفية الجزائرية والتحويلات الاقتصادية واقع وتحديات، جامعة الشلف، 14 و 15 ديسمبر 2004 ص 498.

أولاً: قانون النقد والقرض (10-90)

تم اعتماد هذا القانون في 14 أفريل 1990¹، حيث وضع النظام المصرفي على مستويين، فميز بين نشاط البنك المركزي كسلطة نقدية، ونشاط البنوك التجارية كموزع للقرض، وبموجب هذا الفصل أصبح البنك المركزي يمثل فعلاً بنك البنوك يراقب نشاطاتها ويتابع عملياتها، كما أصبح بإمكانه أن يوظف مركزه كملجأ أخير للإقراض في التأثير على السياسة الائتمانية للبنوك وفقاً لما يقتضيه الوضع النقدي. فبإمكانه أن يحدد القواعد العامة للنشاط المصرفي وتحدد معايير تقييم هذا النشاط في اتجاه خدمة أهدافه النقدية وتحكمه في السياسة النقدية. فقانون النقد والقرض وضع وبشكل تام المنظومة المصرفية والنظام النقدي في مسار الانتقال من اقتصاد مسير مركزياً إلى اقتصاد موجه بآليات السوق.² وقد تضمن إدخال نظام شركات الامتياز وشركات البيع بالجملة، مما ساعد على تفتيت احتكارات الاستيراد، فنظام الامتياز يقضي بحصول شركة الامتياز (Sociétés de concessions) عند حق الاستفادة الخالص بتمثيل مورد أجنبي³. وهي مؤسسات يحتاج إنشاؤها الحصول على موافقة من مجلس النقد والقرض سواء للقيام بعملية الاستيراد أو للقيام بعملية استثمار أجنبي جديد، ويهدف نظام الامتياز هذا إلى تحسين الوضع، وتوفير خدمات ما بعد البيع داخل الاقتصاد الوطني. كما أصبح لأي شخص طبيعي أو معنوي مدرج في السجل التجاري الجزائري الحق في استيراد السلع لغرض بيعها ابتداء من أفريل 1991، مما ساعد على زيادة المنافسة، وأصبح للمستوردين الحق في الحصول على النقد الأجنبي بالكامل بالسعر الرسمي. وتم إلغاء تراخيص الاستيراد، مع بقاء رقابة إدارية على بعض الواردات بسبب القيود التجارية المفروضة محلياً، وأصبحت عمليات الاستيراد تتم عبر البنوك حتى يتمكن المستورد من الحصول على القرض بالعملة الأجنبية وفق شروط ملائمة. وفي حالة رفض طلب القرض، على المستورد بوجوبه طلب الموافقة لخدمة الإقراض الأجنبي بشروط أدنى أفضلية، وفتح حساب بالعملة الصعبة. وفي مجال تجارة الخدمات فقد ظلت القيود المفروضة عليها قائمة، ونفس الأمر بالنسبة للسياحة والنفقات الصحية والتعليمية التي تقدم للجزائريين بالخارج.

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 16، بتاريخ 18 أفريل 1990.

² - بن علي بلعوز، عاشور كتوش، واقع المنظومة المصرفية الجزائرية ومنهج الإصلاح، مرجع سابق، ص 497.

³ - تحرير الأسعار والتجارة الخارجية، مطبوعة المدرسة العسكرية، الجزائر، ص 41.

صدر هذا النص بتاريخ 13/02/1991 أثناء مفاوضات اتفاق التثبيت (Confirmation) مع صندوق النقد الدولي، ويتعلق بشروط التدخل في مجال التجارة الخارجية، ويتضمن حرية التجارة الخارجية وإلغاء احتكار الدولة لها. كما يلغي أيضا نظام تراخيص الاستيراد والتصدير. ولأن الحصول على العملة الأجنبية كان يتم بصورة مركزية وبواسطة نظام لتوزيع وسائل الدفع الأجنبية غير الشفاف، فإن تشجيع حرية المنافسة، جعل بنك الجزائر يعيد النظر في قواعد تنظيم الصرف، حيث قام في 21 أبريل 1991 بنشر تعليمة¹ تلغي الميزانية بالعملة الصعبة للمؤسسات العمومية، وتجبر المستوردين على الحصول على وسائل دفع أجنبية لأجل يفوق 18 شهرا، وإيداع مقابل مبلغ الواردات بالدينار. مما شجع المؤسسات إلى التوجه نحو الربح السهل من خلال عمليات المضاربة، على حساب المؤسسات العمومية الغارقة في ديونها وعلى حساب عمليات الإنتاج. كما تم إلغاء الدفع بالعملة الصعبة، على مستوى السوق الوطنية للسلع المستوردة، من قبل أصحاب الامتياز (تطبيقا لقانون المالية التكميلي لـ 1990)، وتعويضه بالتسوية بالدينار. وقد تم ذلك في غياب أي آلية لحماية المتعاملين الاقتصاديين ضد مخاطر الصرف. وتم أيضا إعاقة المتعاملين الاقتصاديين الذين يقومون باستيراد بدون دفع في الحال، بل أن تكون أرصدهم، واعتماد مبادلاتهم لدى بنوك تجارية محلية.

غير أن تجدد الاختلالات المالية في 1992، دعت السلطات العمومية إلى تشديد قيود منح العملة الأجنبية، وتوسيع مجال الواردات. فطبقت قواعد صارمة على التمويل نهاية 1992. وصارت المعاملات التي تزيد قيمتها عن 100 ألف دولار تخضع للموافقة من قبل اللجنة الخاصة. ووضع حد أدنى لآجال القروض التجارية يتراوح ما بين 18 و36 شهرا. ولأن التمويل بالقروض التجارية بهذه الشروط غير متاح في السلع الوسيطة، انحازت الواردات إلى السلع النهائية. وإزالة هذا التحيز قامت السلطات العمومية بجرمان الواردات التي ليست لها أولوية من تسهيلات النقد الأجنبي². حيث قسمت الواردات إلى واردات ذات الأولوية، ويتعلق الأمر بالسلع الإستراتيجية (مثل المواد الغذائية الأساسية، الأدوية، مواد البناء،...)، حيث تتطلب تصريحا من وزارة التجارة،

¹- M.E.Benissad, Algérie: restructurations, et réformes économiques (1979-1993), O.P.U, Alger, P93.

²- النشاشيبي وآخرون، الجزائر، تحقيق الاستقرار والتحول إلى اقتصاد السوق، دراسة لصندوق النقد الدولي، واشنطن،

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

مما يتطلب وجود حصص، وسياسة سعرية تضمن تطبيق أسعار محلية موحدة. وواردات ذات أولوية ثانية، وهي سلع ضرورية لتطوير الإنتاج والاستثمار في الصناعات الإستراتيجية ذات العمالة الكثيفة. وواردات السلع المقيدة، وتخص السلع الاستهلاكية الكمالية المحظورة. كما خضعت الواردات إلى رسم استيراد يتكون من ست درجات، ضريبة إضافية على قيمة الواردات ورسم إضافي بمعدل 2,4% على أساس إصلاح التعريفات الجمركية، وبلتنسيق مع التعريفات الدولية، تم خفض عدد معدلات التعريفات الجمركية من 18 إلى 6 تعريفات كما يلي: 0,3%، 7%، 15%، 25%، 40%، 60%. كما تم تخفيض الحد الأقصى من التعريفات من 120% إلى 60%. وقد أعطيت حرية أكبر للبنوك التجارية في إدارة العملة الصعبة من حصيلة الصادرات، فاج تعد ملزمة بتقديم العملة الأجنبية المقترضة من الخارج، أو الناتجة عن الصادرات من غير المحروقات إلى البنك المركزي.¹

سعت الحكومة منذ بداية الصدمة النفطية في عام 1986 حتى مارس 1994 إلى احتواء الواردات من خلال تقييد الواردات من السلع والخدمات لتقييد المدفوعات الدولية، ما أدى إلى انخفاض الواردات في 1988 عما كانت عليه في 1985. لكن عقب تحرير التجارة الخارجية في 1989، تم التشديد على قيود الصرف الأجنبي مرة أخرى في 1992 لمواجهة خدمة الدين الخارجية. وأثر ترشيد الواردات سلباً على قطاعي التصنيع والبناء بسبب نقص المعدات اللازمة.

المطلب الثالث: مرحلة الانتقال إلى التحرير الكامل للتجارة الخارجية ابتداء من 1994.

تضمن برنامج الإصلاح الاقتصادي الذي شرعت السلطات العمومية في تطبيقه خلال مرحلة الانتقال إلى التحرير الكامل للتجارة الخارجية ابتداء من 1994، إجراءات واسعة لتحرير التجارة الخارجية، تنفيذاً لشروط صندوق النقد الدولي، لهيئة الاقتصاد الوطني للانفتاح أكثر على العالم الخارجي. وفيما يلي أهم الإجراءات والقوانين المنظمة للتجارة الخارجية خلال هذه المرحلة.

أولاً: إجراءات تحرير التجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة (1994-1998)

تمثل برنامج الإصلاح الاقتصادي الموسع بين 1994-1998 في إعادة الاستقرار النقدي لتخطي مرحلة التحول إلى اقتصاد السوق بأقل التكاليف. وقد ارتكزت السياسة الاقتصادية والنقدية والمصرفية على رفع معدل النمو الاقتصادي. بالإضافة إلى توفير الشروط اللازمة لتحرير

¹ - النشاشيبي وآخرون، نفس المرجع، ص 112.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

التجارة الخارجية، تمهيدا للانضمام للمنظمة العالمية للتجارة، كما عمد على مراقبة الحسابات البنكية التجارية العمومية بالتعاون مع البنك العالمي خلال الفترة 1996/1994، والسماح للمشاركة الأجنبية الاستثمار في البنوك الجزائرية.¹ وتمثلت إجراءات تحرير التجارة الخارجية خلال هذه الفترة في عملية تمويل الواردات، الإصلاحات في نظام الصرف والإصلاحات الجمركية وإعادة جدولة الديون الخارجية.

1- التعليم رقم 94-20: أصدر البنك المركزي هذه التعليم المؤرخة في 12 أبريل 1994 وتعلق بتمويل الواردات، والتي تم بموجبها حل اللجنة الخاصة المكلفة بعملية تمويل الواردات، كما أعادت هذه التعليم الاعتبار للبنك الأولي بصفته ممول رئيسي للتجارة الخارجية. وقد تم تجسيد مبدأ حرية الحصول على العملة الأجنبية من قبل كل متعامل اقتصادي تتوفر فيه شروط معينة. كما عمدت إلى تحديد شروط منح القروض المصرفية وفق مبدأ أساسي يتمثل في "القدرة على السداد" *La solvabilité*.² كما اتخذت تدابير أخرى لإلغاء تمويل بعض الواردات الاستهلاكية بصورة مطلقة بالعملة الصعبة، وتم تحرير الواردات من المعدات الصناعية والمهنية المستعملة. ولزيادة الانفتاح وتدعيم التكامل الإقليمي، تم خفض الحماية الجمركية، فانخفضت الحدود العليا لتعريفة الجمركية على الواردات، سنة 1996 من 60% إلى 50% ثم إلى 45% في أول جانفي 1997. أما بالنسبة للصادرات، فقد ألغي الحظر السابق عليها، وفي جوان 1996 أصبح نظام التجارة الخارجية الجزائري خاليا من القيود الكمية. ويشير تقرير صندوق النقد الدولي إلى الصعوبات التي تعرضت لها المؤسسات العمومية في حصولها على التمويل الأجنبي، وصارت هذه المؤسسات تواجه صعوبة مالية نتيجة تزايد المنافسة بصورة أكبر، بالإضافة إلى انخفاض الواردات من السلع الاستهلاكية لانخفاض الدخل الحقيقي للعائلات. واستمر ضغط خفض الواردات في 1997 بالرغم من حدوث ميل الاقتصاد الوطني للاستيراد بحكم برامج التصحيح الهيكلي، بمعنى حدوث انخفاض نسبة الواردات إلى إجمالي الناتج المحلي نتيجة تصفية أو إعادة هيكلة المؤسسات العمومية غير الناجحة. ولأن الصادرات من غير المحروقات بقي ضعيفا، بقي حجم الواردات ضعيفا. وعلى المدى المتوسط يمكن أن تنمو الواردات مع زيادة الناتج المحلي

¹ - بن علي بلعزوز، عاشور كتوش، واقع المنظومة المصرفية الجزائرية ومنهج الإصلاح، مرجع سابق، ص 498-499.

² - قريز مسعود، التجارة الخارجية بين التقييد والتحرير - حالة الجزائر، رسالة ماجستير، الجزائر، 2001، ص 178.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

الإجمالي بتخفيض رسوم جمركية جديدة وفق اتفاق التجارة الحرة في إطار التفاوض مع الاتحاد الأوروبي، وعضوية الجزائر في المنظمة العالمية للتجارة.

2- الإصلاحات في نظام الصرف: تشكل سياسة سعر الصرف ونظام الصرف، وتحرير التجارة الخارجية المبادئ الأساسية لصندوق النقد والبنك الدوليين في إطار تنفيذ برامج التكيف الهيكلي.

أ- الإصلاحات في سعر الصرف: يطرح صندوق النقد الدولي مجموعة من المبادئ التي تشكل القاعدة الأساسية لسعر الصرف، تتمثل في مبدأ مرونة سعر الصرف، مبدأ تحديد قيمة العملة على أساس العرض والطلب في سوق النقد. وفي حالة البلدان التي لم تكن لها تجربة في مجال قابلية تحويل عملتها، فإن سعر الصرف المرجعي هو السعر المطبق في سوق الصرف المتوازن الذي يعمل على تصحيح الفرق في معدل التضخم بين البلد، والأطراف الأساسية المتعاملة معه في المجال التجاري. إن أغلب إيرادات العملة الصعبة متأتية من المحروقات، والتي يقضي قانون القرض والنقد بخصمها إلى بنك الجزائر الذي يتصرف فيها، فإن تطبيق مبدأ مركزية إدارة احتياطات الصرف يضيق من مكانة قوى السوق المتمثلة في العرض والطلب على العملة الأجنبية، خاصة وأنه تم الاتفاق مع الصندوق الدولي على مرونة سعر الصرف. ونظرا لتدخل السلطات النقدية في سوق الصرف، لا يمكن الحديث عن مرونة سعر صرف العملاق بل تذبذبات مراقبة لسعر الصرف.¹

وفيما يخص تدعيم الصادرات ما بين 1989 و 1991 سمح للدينار الأجنبي بالانخفاض لمواجهة الخسائر في معدلات التبادل التجاري.² فإذا حدث انخفاض في قيمة العملة بشدة وتجاوز حد المعقول فذلك يبرر أن الاقتصاد متنوع حيث يكون منافسا وبإمكانه زيادة صادراته في السوق الخارجية. أما بالنسبة للجزائر فإن الأمر يختلف بسبب أحادية منتج التصدير وعدم تنوع هياكل اقتصادها. فتخفيض العملة بقدر الأهمية التي يوصي بها صندوق النقد الدولي، يستدعي مرافقته بإصلاحات اقتصادية عميقة، تجعل المتعاملين الاقتصاديين أكثر تنافسية، غير أن برنامج التكيف الهيكلي لا تتضمن مخططات تأقلم وعصرنة المؤسسة الجزائرية. كما أن اعتبار سعر الصرف الموازي كمرجع وحيد لتعديل سعر الصرف، لم يعد صالحا في الحالة التي يشكل فيها سوق الصرف الموازي جزءا ضئيلا من سوق الصرف الإجمالي.³ وبغرض محاولة التعديل في الأسعار

¹- Abdekarim Naas, Le système bancaire algérien de la décolonisation à l'économie du marché, maison neuve & larose, Paris, 2003, P 244 – 245.

²- الناشبي وآخرون، تحقيق الاستقرار والتحول إلى اقتصاد السوق، مرجع سابق، ص 114.

³- Abdekarim Naas, Op cit, P 245.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

النسبية للسلع المحلية وزيادة الانفتاح في 1991 حفظ الدينار الجزائري إلى أكثر من 100% حيث وصل إلى 22 دج لكل \$1 أمريكي. وخلال الفترة ما بين 1991 و1994 بلغ متوسط الانخفاض الإسمي لقيمة الدينار 4% فقط سنويا. لتصل قيمة الدينار إلى 24 دج لكل \$1 أمريكي في السوق الرسمية.¹ وخلال 1994، وهي السنة الأولى من تطبيق برنامج التكيف الهيكلي، حدث الإنخفاض الأول للدينار في أبريل 1994 وذلك بنسبة 50% من قيمة الدينار مقارنة بالدولار الأمريكي، لتنتقل من 24 دج إلى 36 دج. في سبتمبر 1994، حيث سعر الدولار الأمريكي بـ 41 دج. وانخفض سعر السوق الموازنة ليصل إلى حوالي ضعفي السعر الرسمي خلال تلك الفترة. ففي ظرف بضعة شهور، فقدت العملة الوطنية 70% من قيمتها.² وانتقل سعر صرف الدولار الأمريكي حسب الجدول رقم (1-1)، من 24,1 دج في ديسمبر 1993 إلى 60,6 دج في نهاية ديسمبر 1998، ففقدت العملة الوطنية أكثر من 250% من قيمتها خلال فترة التكيف الهيكلي.

جدول رقم (1-1): تطور سعر الصرف (USD/DA)

السنوات	1993	1994	1995	1996	1997	1998
سعر الصرف	24,1	42,9	52,2	56,2	58,4	60,6

المصدر: بنك الجزائر

ب- الإصلاحات في سوق الصرف: لقد كان نظام الصرف خلال فترة السبعينات والثمانينات القرن العشرين يتميز بقيام البنك المركزي بعملية تخصيص النقد الأجنبي، من خلال الاعتماد على نظام مركزي لتراخيص الاستيراد التي تمنح للمؤسسات التجارية المعتمدة. ولم يكن يسمح لجميع المصدرين الاحتفاظ بإيرادات صادراتهم. لكن بموجب اتفاقيتي مع صندوق النقد الدولي بين 1989-1992، اعتمد فيها قابلية العملة للتحويل، ليعتبرها عنصرا أساسيا لتحقيق الكفاءة الاقتصادية والنمو. لكن مع العجز المالي وزيادة مدفوعات خدمة الدين خلال سنتي 1992 و1993 عمدت السلطات النقدية إلى المزيد من القيود على المعاملات الاقتصادية مع العالم الخارجي، كما وضعت آجالا دنيا للسداد على القروض التجارية الجديدة، مع تشديد منح طلب النقد الأجنبي للمستوردين بصورة متزايدة، بهدف خفض الفوري لنسبة خدمة الدين، ومن ثم تفادي اللجوء إلى إعادة جدولة الدين. فلبتداء من أكتوبر 1994 صار سعر الصرف مرنا، من خلال عقد الجلسات اليومية التي كانت تتم تحت إشراف بنك الجزائر والمعاملات اليومية، بناء

¹ - النشاشيبي وآخرون، تحقيق الاستقرار والتحول إلى اقتصاد السوق، مرجع سابق، ص 114.

² - Abdekrim Naas, Op cit, P 247.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

على العروض المقدمة من قبل البنوك التجارية عند بداية كل جلسة . و يتم تحديد سعر الصرف على ضوء توفر حجم العملة الأجنبية.¹ كما احتفظت السلطات النقدية بنظام الحسابات بالعملة الأجنبية للاحتفاظ بثقة القطاع الخاص، وتجنب انقطاع تحويلات العاملين من الخارج . وفي 1996 قامت السلطات بإنشاء مكاتب الصرف قصد توسيع السوق وتسهيل وصول الجمهور إلى النقد الأجنبي. وأصبح للبنوك حرية تقديم النقد الأجنبي للمستوردين بناء على توفر شرط السداد، بينما توقف بنك الجزائر على توفير الغطاء الآجل على النقد الأجنبي الذي كان يمنحه للمؤسسات العمومية. وبحلول نهاية 1996 صار بإمكان البنك المركزي أن يفوض البنوك التجارية بصرف المدفوعات الخاصة بنفقات الصحة والتعليم وغيرها من النفقات في الخارج، في حدود سقف معين. وفي 1997 ألغيت القيود بصورة نهائية على مدفوعات المعاملات الجارية المتبقية. وقبلت الجزائر التزامات المادة 89 من اتفاقية صندوق النقد الدولي في سبتمبر 1997.² واستحدثت سوق صرف ما بين البنوك في 1996، حيث سمح للبنوك والمؤسسات المالية الوسيطة المعتمدة بالتدخل لمبادلة العملات فيما بينها. لكن حصر الإيرادات من صادرات المحروقات والمنتجات المنجمية في البنك المركزي، جعل سوق الصرف بين البنوك محدودا، مما أوجد اختلال هيكلي بسوق الصرف ما بين البنوك. فالتحديد اليومي لسعر الصرف لا ينتج عن تقابل قوى العرض والطلب في السوق النقدية بل ينتج عن سياسة سعر الصرف التي يحددها البنك المركزي.³

3- الإصلاحات الجمركية: شملت الإصلاحات الجمركية في هذه المرحلة كل من الإصلاحات في النظام الجمركي والإصلاحات على القيمة عند الجمارك ومن أهم التعديلات التي أجريت:

أ- **الإصلاحات في النظام الجمركي :** عرف النظام الجمركي، ابتداء من صدور القانون 90-10 للنقد والقرض، تعديلات هامة في أحكامه، وذلك لتكييف التشريع والقواعد الجمركية وفق متطلبات اقتصاد السوق، فانتهج مبدأ العدالة في المعاملة بين القطاع العام والقطاع الخاص. كما أدخل نظام الرسم على القيمة المضافة (TVA) على السلع المستوردة في إطار قانون المالية 1991 بالنسبة للنظام الحيادي، معوضة الرسم الوحيد الإجمالي على الإنتاج (TUGP)، وللخدمات (TUGPS). وتم استحداث تفرغيات جمركية لتشجيع الصادرات من غير المحروقات تمثلت في

¹ - النشاشيبي وآخرون ، مرجع سابق، ص 116.

² - النشاشيبي وآخرون ، نفس المرجع، ص 117.

³ - Abdelkrim Naas, OP cit, P 146.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

وضع معايير لمدونة لتسهيل الدخول في المبادلات الدولية، من خلال الإنضمام إلى المعاهدة الدولية حول النظام المنسق، وتمت المصادقة عليها من قبل المجلس الشعبي الوطني في 1991/3/30 باعتبارها أداة تتضمن بنية تعريفية مطابقة للتعريف الموافقة لاقتصاد السوق. وقد عرفت إدارة الجمارك لا مركزية في إدارتها من خلال إنشاء مصالح خارجية لها على مستوى الولايات تخضع مباشرة لسلطة الوالي. وخول الأمر رقم 40-75 المنظم لنشاط الموانئ، سلطات هامة لمديري المؤسسات المينائية، على حساب إدارة الجمارك فيما يخص حركة السلع التي تقع تحت سلطة الجمارك. وقد ترتب على هذه الوضعية عدم إمكانية تحصيل الحقوق والرسوم الجمركية بالنسبة لبعض السلع داخل محيط الميناء، مما ألحق أضرارا معتبرة بمصالح الخزينة العمومية. كما أن تزايد المؤسسات نتيجة إعادة الهيكلة العضوية للمؤسسات لم يسمح لإدارة الجمارك من تحصيل الديون غير المهددة من قبل هذه المؤسسات، مما زاد من مقدار خسارة الخزينة العمومية.¹ وقد انخفض معدل هامش الحقوق الجمركية مرتين خلال إجراءات التكييف الهيكلي بصورة متتالية في إطار الاتفاقات المبرمة مع المؤسسات المالية الدولية، الأولى في 1996 والثانية من خلال قانون المالية لـ 1997. وعليه يمكن اعتبار أن قانون المالية لـ 1996 قد أحدث تعديلات هامة على التعريف الجمركية، ففضلا عن تخفيض معدل السقف من 60% إلى 50%، ارتفعت معدلات بعض المنتجات بغرض حماية الإنتاج الوطني، يقدر عددها بـ 123 سلعة بمعدل ارتفاع قدر بـ 40% مرورا بمتوسط من 31 إلى 43% بالنسبة للمنتجات الخاصة بـ (منتجات الصناعة الغذائية، الكيمائية، النسيج، وكذلك الجلود). أما باقي التعديلات فقد تضمنت انخفاض معدل التعريف على المدخلات والمواد الوسيطة الضرورية للإنتاج، وتشجيع الصناعات التحويلية. غير أن ذلك لم يكن له أثر متميز لكونه لم يكن متبوعا بزيادة في الواردات من المواد الأولية لجهاز الإنتاج. وفي جوان 1996 أصبح نظام التجارة الخارجية للجزائر خاليا من القيود الكمية، في حين أحدث ، قانون المالية لـ 1997 تعديلات جذرية في معدلات التعريف الجمركية، حيث تم إلغاء المعدلين 40% و 50% وعوضا بمعدل متوسط 45% استمر إلى غاية 2000. في حين أن المعدلين 3% و 7% قد تم إدماجهما في معدل وحيد هو 5%.² وتمثل المنتجات التي شملتها تعديلات على مستوى معدل التعريف الجمركية حوالي 390 منتجا عرفت معدلاتها ارتفاع في إطار الحماية (مثل السميد، الزيوت، مواد الصنابير)

¹ - Douanes Algériennes, étude sur l'évolution du système douanier algérien, 1993-1997, P 15.

² - Direction générale des douanes, contribution au conseil de gouvernement du 17/02/1997 consacré à la protection de la production nationale, annexe 5, P 2.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

83 منتجا عرفت معدلاتها انخفاضا، بغرض ترقية الإنتاج (تجهيزات السكك الحديدية، محركات للبواخر، شبكات الصيد البحري، وبعض المنتجات الكيميائية).¹ وتوجد نسبة كبيرة من الواردات معفية أو مسعرة بسعر منخفض، أما المنتجات التي تفرض عليها أسعارا مرتفعة فإنها لا تمثل سوى نسبة ضئيلة من الواردات. مما جعل المعدل المتوسط المرجح لا يمثل سوى 18% سنة 1996، في مقابل معدل متوسط غير مرجح بـ 25%. أما التعديلات المدخلة على قانوني المالية لـ 1996 و1997 المقترحة من قبل اللجنة الوزارية المشتركة لحماية الإنتاج الوطني المنشأة بمبادرة المديرية العامة للجمارك، فقد أصبحت إطارا مناسباً للاستشارة والتحكيم وتراقب كل تعديلات معدلات الحق الجمركي.

ب- **الإصلاحات على القيمة عند الجمارك** : تعرف القيمة لدى الجمارك أنها "القيمة التي تؤخذ بعين الاعتبار لتطبيق التعريف الجمركي"²، وتعتبر عنصرا أساسيا بالنسبة للتعريف الجمركي، وأن الحقوق والرسوم المحصلة تحسب على أساس قيمة السلعة المستوردة، وأن الدور المزدوج للحقوق الجمركية (ضريبة/اقتصادية) يعطي للتقييم لدى الجمارك أهمية خاصة تتجاوز الإطار الضريبي باعتباره وعاء للحقوق يرتكز على المنتجات المستوردة، في الحالة التي تستخدم فيها القيمة كدعماء ضد بعض الممارسات المضرة بمصالح الاقتصاد الوطني، والمنتجين المحليين.

لقد تبنت الجزائر مفهوم القيمة عند الجمارك حسب بروتوكول بروكسل * من خلال المرسوم رقم 74-14 بتاريخ 1976/02/22 الذي يحدد السعر العادي اعتمادا على السعر الوارد في الفاتورة، وفق شروط معينة.³ فتحريم المبادلات الخارجية، وارتفاع عدد المتعاملين الاقتصادية في ميدان التجارة الخارجية طرح بحدة مسألة القيمة لدى الجمارك، التي أفضيت عن مهمة الرقابة على قيمة السلع المستوردة من قبل المؤسسات العمومية، خلال فترة الاحتكار الحكومي. وجاء تحرير التجارة الخارجية في غياب آليات مواجهة مخاطر الانحراف التي سببها سوء تقدير القيمة عند

¹ - Direction générale des douanes, op cit, P 3 et 4.

² - قانون الجمارك الجزائرية، الفصل الأول، القسم السادس، القيمة لدى الجمارك، 1997، ص 11.

³ - أسماء مكّي، أثر انضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة على السياسة الجمركية، مذكرة تخرج شهادة ليسانس، فرع نقود مالية وبنوك، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، دفعة 2002، ص 63.

* صدر مفهوم القيمة عند الجمارك حسب بروتوكول بروكسل (Bruxelles) من خلال الدراسات التي توصل إليها الاتحاد الجمركي الأوروبي في 15/12/1950، حيث دخلت حيز التطبيق في 28/07/1953 واعتبر النموذج الوحيد للتقييم الدولي للأطراف المتعاقدة التي وصل عددها 33 دولة.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

الجمارك، مما دفع بإدارة الجمارك، بداية من 1995 إلى وضع نظام بالقيم الدنيا (système de valeurs minimales) الذي يستخدم كوعاء لحساب الحقوق والرسوم دون الاعتماد على أسعار الصرف أو تحويل الأموال كمرجع لذلك. فوضعت بذلك حدا لممارسات المتعاملين الاقتصاديين في سوء تقدير القيمة (La minoration de valeur)، التي تمت في الاستيرادات الممولة من قبل الأموال الخاصة بالعملة الصعبة، بفض عقوبات على المخالفين للقانون. ويرى تقرير مساهمة المديرية العامة للجمارك ضرورة تغيي الاستيراد بدون دفع (Les Importations sans paiement) إما بإلغائها وترك العمل بنظام وحيد يسمح بوضع أدوات لتدعيم التجارة الخارجية، ومن ثم حماية الإنتاج الوطني، وإما بإلغاء إلزامية عملية تحويل الأموال المزدوجة (الأولى أثناء وضع الطلبية، والثانية بواسطة البنك أثناء جمركة السلعة)، باعتبارها السبب في سوء تقدير القيمة. فللقيمة الإدارية (القيمة المحددة إداريا من قبل إدارة الجمارك) الخاصة بالمنتجات التي صارت موضوع مضاربة، أو تلك السلع التي تعتبرها السلطات العمومية كمنتجات ثانوية تهدف إلى محاربة الغش الضريبي والمنافسة غير الشرعية، مقاومة الإغراق والدعم المنتشرين بصورة واسعة في السوق الدولية، العمل على الحد من استيراد بعض المنتجات بتحديد قيمة مانعة للاستيراد، ضمان حماية إضافية لبعض المنتجات المحظوة، والمهددة عن طريق الاستيراد الواسع بأسعار منخفضة جدا وضمن توحيد القيمة الجمركية في جميع نقاط الدخول على مستوى التراب الوطني. وأن من نتائج تطبيق نظام القيمة الإدارية لدى الجمارك، نسجل إضافة على المتحصلات الضريبية الناتجة عن محاربة الغش وسوء تقدير القيمة عند الاستيراد فإلن الأثر الميكانيكي الممارس ضد بعض المنتجات قد أدى إلى انخفاض هائل في وارداتها بدخول هذا الإجراء حيز التطبيق.¹ فحماية الإنتاج الوطني تتطلب آليات ضرورية، واختيار تدخل سريع في حالة الحاجة وذلك يفترض معرفة معمقة بالإنتاج الوطني، وبمعدل التغطية التي يمكن ضمانه بالنسبة للاحتياجات الوطنية، إذ كان يتطلب من اللجنة الدائمة أن تلعب دورا حيويا يركز على الشفافية، وسرعة حركة المعلومات واستغلال بنوك المعلومات المتوفرة لدى المؤسسات والهيئات.

4- تطور المديونية الخارجية: اتجهت الجزائر خلال ثمانينات القرن العشرين إلى الاقتراض م — الخارج بشكل واسع لتمويل وسائل كل من الاستهلاك والاستثمار، والتي تميزت بمعدلات عائد منخفض في المؤسسات الصناعية العمومية. وبذلك ارتفع حجم الدين الخارجي سواء المتوسط منه

¹ - Douane algérienne, Op cit, p 6.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

أو بطويل الأجل إلى حوالي 70% من الناتج المحلي الإجمالي في 1994، وانخفضت آجال التسديد بشكل كبير باعتبار أن معظم القروض التي حصلت عليها الجزائر في بداية التسعينات قصيرة الأجل (ما بين 1 و3 سنوات). ملم رفع تكاليف خدمات الدين سنويا إلى أكثر من 9 ملايين دولار، وهو ما يعادل حوالي 82% من إجمالي الصادرات الجزائرية وحوالي 25% من الناتج المحلي الإجمالي في أوائل التسعينات. وعلى إثر الاستعداد للإثتماني، قامت الجزائر في 1991 بجدولة ديونها بصورة طوعية مع كل دائن على حدا. ولم يؤدي ذلك إلى تخفيف كبير من عبء المديونية، وواصلت السلطات الجزائرية بالوفاء بجميع مدفوعات الدين الخارجي بصورة تامة إلي أن بلغت 85% من حصيلة الصادرات حيث أصبح وضع المدفوعات الخارجية غير قابل للاستمرار.¹ وفي أبريل 1994 طلبت الجزائر إعادة جدولة شاملة من الدائنين الرسميين (العموميين) الشائنين، والدائنين الخواص (التجارين) وهي الفترة التي شملها إصلاح التكييف الهيكلي كما يلي:

أ- إعادة جدولة الدين الخارجي العمومي: بعد المصادقة على اتفاق التثبيت مع صندوق النقد الدولي، قامت الجزائر في جوان 1994 بعقد اتفاق مع دائنيها الرسميين الشائنين لنادي باريس، فوضعت برنامجا لإعادة جدولة ديونها العمومية والتي تخص القروض المتعاقد عليها، أو تلك المضمونة من قبل الدولة والمتعلقة بأصل الدين والفوائد المطلوبة والغير مدفوعة إلى 31 مارس 1994، أصل الدين الذي يبلغ أجله ما بين جوان 1994 و31 ماي 1995 والفوائد المطلوبة ما بين أول جوان 1994 و31 أكتوبر 1994، وأن الديون المعاد جدولتها ستسد في 24 قسطا (Versements) سداسيا ابتداء من 31 ماي 1998. ثم قامت الجزائر في جويلية 1995 بعد المصادقة على اتفاق التأكيد (confirmation) من قبل صندوق النقد المدعم بآليات موسعة للقرض، بإبرام اتفاق ثاني، لإعادة جدولة ديونها مع نادي باريس، يتعلق بلصل الدين الذي سيصل أجله ما بين 1 جوان 1995 و31 ماي 1996 والفوائد المطلوبة ما بين أول جوان 1995 و31 ماي 1996، وتسدد الديون المعاد جدولتها في 25 قسطا سداسيا خلال الفترة 1999-2011. و يقدر إجمالي الدينين المعاد جدولتهما مع نادي باريس 12 مليون دولار أمريكي.

ب- إعادة جدولة الديون الخارجية الخاصة: في سبتمبر 1995 أبرمت الجزائر اتفاق مع اللجنة المديرة للبنوك التجارية (نادي لندن) لإعادة جدولة الديون المطلوبة ما بين 1 مارس 1994 و31

¹ - النشاشيبي وآخرون، مرجع سابق، ص 117.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

ديسمبر 1997 والتهدر بأكثر من 3 ملايين دولار، وذلك على فترة خمسة عشر سنة ونصف. فالديون المعاد جدولتها مع نادي لندن، وتلك التي تمت مع المؤسسات المالية المتعددة الأطراف، قد سمحت برفع القيود الخارجية، إعادة وضع التوازن الخارجي، وإعادة تشكيل احتياطات الصرف الأجنبي الذي ارتفع من 1,5 مليار دولار في 1993 إلى 7 مليار دولار في 1998. إلا أن تأثير هذه الجدولة على التوازنات الخارجية نسبي، نظرا للتعديلات التي حدثت في 1991 على قانون المحروقات لهـ 1986، والتي أدت إلى انفتاح قطاع المحروقات، حيث سمحت باكتشافات بترولية وغازية جديدة، بالإضافة إلى زيادة الإنتاج في الآبار القائمة.¹ فإعادة الجدولة وزيادة الاستثمارات في مجال المحروقات أديا إلى فك القيود الخارجية على الاقتصاد الوطني، ويبين الجدول رقم (2-I) أن خدمة الدين الخارجي قد انخفضت بصورة واضحة ابتداء من 1994، وارتفع حجم الديون الخارجية بفعل إعادة الجدولة، بزيادة كبيرة تقدر بـ 28% بين 1993 و1996. وموازا مع ذلك، فإن برنامج التكيف الهيكلي قد تركز حول سياسة الميزانية وتحرير أسعار السلع والخدمات. جدول رقم (2-1) : تطور الديون الخارجية ما بين 1994 – 1998 (الوحدة: مليار دولار)

البيان	السنوات	1993	1994	1995	1996	1997	1998
الديون الخارجية		26,4	29,5	31,6	33,7	31,2	30,5
خدمة الديون		9,1	4,5	4,2	4,3	4,5	5,2
خدمة الدين إلى الصادرات %		82,8	47,2	38,8	30,7	31,7	47,5

المصدر: Abdelkrim Naas, Op cit, P 225

ثانيا: القوانين المنظمة للتجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة (2000 – 2010)

عمدت السلطات العمومية خلال هذه المرحلة إلى سن قوانين تتماشى وطبيعة المتغيرات الاقتصادية العالمية وذلك للانفتاح على اقتصاد السوق من جهة، وحماية الاقتصاد الوطني من جهة أخرى. وفيما يلي أهم القوانين المنظمة للتجارة الخارجية خلال هذه المرحلة.

1- الأمر رقم 01-02: يتضمن الأمر رقم 01-02² المؤرخ في 20 أوت سنة 2001 تأسيس تعريفية جمركية جديدة. وتشمل هذه التعريفية عند الاستيراد حسب المادة 2 من هذا الأمر، التعريفية العامة المطبقة على البضائع التي يكون منشؤها البلدان التي تمنح الجزائر معاملة الدولة

¹ - Abdelkrim Naas, Op cit, P 224.

² - الجريدة الرسمية، العدد 47، بتاريخ 22 أوت 2001، ص 3.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

الأكثر أفضلية وتحدد المادة 3 نسبها بـ: 0% بالنسبة للإعفاء، 5% بالنسبة للمخفضة و 15% للوسيط، أما المرفوعة 30%.

2- الأمر رقم 03-04: يتعلق الأمر رقم 03-04¹ المؤرخ في 19 جويلية 2003 بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها. ويُلغى هذا الأمر حسب المادة 22 منه القانون رقم 88-29 المؤرخ في 19 جويلية 1988 والمتعلق بممارسة احتكار الدولة للتجارة الخارجية. ففي الفصل الأول تنص المادة 2 منه صراحة على حرية إنجاز عمليات الاستيراد والتصدير ماعدا المنتجات التي تخل بالأمن وبالنظام العام وبالأخلاق، مع خضوع المنتجات حسب المادة 5 إلى مراقبة الصرف. كما تبقي المادة 6 على إمكانية تأسيس تراخيص الاستيراد أو التصدير لإدارة أي تدبير ومنها الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها. كما يتطرق هذا الأمر في الفصل الثاني منه، لاسيما المادة 8 على حماية الإنتاج الوطني باستفادته من حماية تعريفية في شكل حقوق جمركية وتدابير الدفاع التجارية الوقائية أو الدفاعية والمضادة للإغراق إذا كان المنتج، حسب المادة 10، مستوردا بكميات متزايدة إلى درجة تلحق أو تهدد بإلحاق ضرر جسيم لفرع من الإنتاج الوطني لمنتجات مماثلة أو منافسة له مباشرة. وتمثل التدابير الوقائية المحددة في المادة 11 في التوقيف الجزئي أو الكلي للامتيازات والالتزامات، بالتقييد الكمي عند الاستيراد أو رفع نسب الحقوق الجمركية. أما الفصل الثالث فتتضمن المادة 17 منه على إنشاء مجلس وطني استشاري لترقية الصادرات. وتنفذ السياسة الوطنية لترقية التجارة الخارجية هيئة عمومية، تسمى، حسب المادة 19 "الوكالة الوطنية لترقية التجارة الخارجية" مهامها محددة في المادة 20.

3- المرسوم التنفيذي رقم 05-220: يحدد المرسوم التنفيذي رقم 05-220² المؤرخ في 22 جوان 2005، شروط تنفيذ التدابير الوقائية وكيفيةها والمنصوص عليها في المادة 10 من الأمر 03-04 المؤرخ في 19 جويلية 2003، حيث لا يمكن أن تتجاوز مدة التدبير المؤقت 200 يوما، حسب المادة 10 من الفصل الثالث، مع إمكانية تمديدتها بحيث لا تتجاوز 4 سنوات، حسب المادة 11 من الفصل الرابع، و أن لا تتجاوز 8 سنوات، بما فيها مدة تطبيق كل تدبير وقائي وكل مدة تمديد محتملة، حسب المادة 13، إذا أثبتت السلطة المكلفة بالتحقيق أن التدبير الوقائي مازال ضروريا من أجل الوقاية من الضرر الجسيم أو إصلاحه. وتمنع المادة 18 منه تطبيق تدبير وقائي

¹ - الجريد الرسمية، العدد 43، بتاريخ 20 جويلية 2003، ص ص 33-36.

² - الجريد الرسمية، العدد 43، بتاريخ 22 جوان 2005، ص ص 8-9.

الفصل الأول: السياسة التجارية كأداة لتنظيم التجارة الخارجية الجزائرية.

على منتج مستورد من بلد نام، طالما لم يتجاوز حجم الواردات من المنتج المعني 3% من حجم الواردات الإجمالية، بشرط أن لا تساهم هذه الواردات والقادمة من البلدان النامية مجتمعة، في أكثر من 9% من الواردات الإجمالية للمنتج المعني. ويحدد القرار المؤرخ في 3 فيفري 2007،¹ كليات وإجراءات تنظيم التحقيق في مجال تطبيق التدابير الوقائية.

ويحدد المرسوم التنفيذي رقم 05-221² المؤرخ في 22 جوان 2005، بالإضافة إلى القرار المؤرخ في 3 فيفري 2007،³ شروط تنفيذ الحق التعويضي وكلياته. كما يحدد المرسوم التنفيذي رقم 05-221⁴ المؤرخ في 22 جوان 2005، والقرار المؤرخ في 3 فيفري 2007،⁵ شروط تنفيذ الحق ضد الإغراق وكلياته.

4- المرسوم التنفيذي رقم 07-102: يحدد المرسوم التنفيذي رقم 07-102⁶ المؤرخ في مارس 2007 شروط تصدير بعض المنتجات والمواد والبضائع. ويتعين على كل مصدر للمنتجات والمواد والبضائع، حسب المادة 2 منه، أن يراعي بنود دفتر الشروط. وبهدف زيادة الصادرات خارج المحروقات تصنف المادة 3 هذه البضائع في ثلاث فئات تتمثل في النفايات الحديدية وغير الحديدية، المواد الخام والمعدات والتجهيزات مع تبيان كل المعلومات المتعلقة بها، حسب المادة 4، والمتمثلة في طبيعة المنتجات والمواد والبضائع المسترجعة والمخزنة، الكميات، منشؤها، اسم المورد أو عنوان الشركة، ورقم تسجيل الشاحنة التي سلمت البضاعة بواسطتها.

5- المرسوم التنفيذي رقم 10-89: يحدد المرسوم التنفيذي رقم 10-89⁷ المؤرخ في 10 مارس 2010 كليات متابعة الواردات المعفاة من الحقوق الجمركية في إطار اتفاقيات التبادل الحر. وتحدد المادة 2 منه ضرورة تقديم طلب إعفاء من الحقوق الجمركية قبل أية عملية استيراد.

¹ - الجريد الرسمية، العدد 21، بتاريخ 28 مارس 2007، ص 14.

² - الجريد الرسمية، العدد 43، بتاريخ 22 جوان 2005، ص 10.

³ - الجريد الرسمية، العدد 21، بتاريخ 28 مارس 2007، ص 16.

⁴ - الجريد الرسمية، العدد 43، بتاريخ 22 جوان 2005، ص 14.

⁵ - الجريد الرسمية، العدد 21، بتاريخ 28 جوان 2007، ص 19.

⁶ - الجريد الرسمية، العدد 22، بتاريخ 4 أبريل 2007، ص 11، 12.

⁷ - الجريد الرسمية، العدد 17، بتاريخ 14 مارس 2010، ص 6، 7.

خلاصة الفصل الأول:

تناولنا بالدراسة في هذا الفصل موضوع السياسة التجاري، باعتبارها مجموعة الإجراءات التي تتخذها الدولة في إطار علاقاتها التجارية الدولية . فهناك اتجاه يدعو إلى حرية انتقال السلع والخدمات وعوامل الإنتاج من دولة لأخرى، وآخر يدعو إلى تدخل الدولة قصد تنظيم التجارة الخارجية، من خلال فرض قيود على الصادرات والواردات قصد تحقيق المصلحة العامة للدولة . وتتضمن هذه الإجراءات مجموعة من الأساليب سواء السعرية، الكمية أو التنظيمية. فلأساليب السعرية تستخدم في عملية التحكم في الصادرات والواردات، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الأمر الذي يسمح بتوفير وسائل التمويل الذاتي للواردات عن طريق الصادرات ومن ثم العمل على تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات، أو التقليل من حدة خروج الصرف الأجنبي ، وهي تخص الرسوم الجمركية، نظام الرقابة على الصرف، سياسة الإغراق، وسياسة الإعانات. أما الأساليب الكمية والتنظيمية، فتستخدم في التأثير على اتجاه نمط وتطور حجم التجارة الخارجية، فلأساليب الكمية تتعلق بإجراءات المنع ونظام الحصص وفرض تدابير تراخيص الاستيراد. أما الأساليب التنظيمية فهي الإطار التنظيمي لتطبيق إجراءات السياسة التجارية و تتعلق بالمعاهدات والاتفاقيات التجارية، والاتحادات الجمركية، وإجراءات الحماية الإدارية، والمناطق الحرة.

كما تناولنا بالدراسة مضمون الإصلاحات الاقتصادية الموجهة للدول النامية في ظل الاختلال الذي شهدته اقتصادياتها في بداية تسعينيات القرن العشرين، وتتضمن هذه الإصلاحات برامج التثبيت وبرامج التصحيح الهيكلي لكل من صندوق النقد الدولي والبنك الدولي. فبالنسبة للجزائر بدأت مرحلة التحرير التدريجي للتجارة الخارجية ابتداء من سنة 1990 باعتماد قانون النقد والقرض، ثم الانتقال إلى مرحلة التحرير الكامل للتجارة الخارجية ابتداء من سنة 1994 تنفيذاً لشروط صندوق النقد الدولي لقيئة الاقتصاد الوطني للانفتاح أكثر على العالم الخارجي . وشملت الإصلاحات نظام الصرف والتعريف الجمركية وكذا إعادة النظر في تطور المديونية الخارجية. أما المرحلة بين 2000-2010، فتم خلالها إعادة النظر في التعريف الجمركية من أجل الانفتاح أكثر على الخارج في مجال التصدير والاستيراد، مع اتخاذ التدابير الوقائية لحماية المنتجات المحلية.

جدول رقم (1-2): تطور التجارة الخارجية بالنسبة للنتائج المحلي الإجمالي بين (1990-2010). (الوحدة: مليون دج)

معدل نمو التجارة الخارجية % $\frac{1}{2} \times \frac{X+M}{PIB} \times 100$ درجة انفتاح الاقتصاد الوطني	الواردات M		الصادرات X		معدل اختراق الواردات	معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي السنوي %	الناتج المحلي الإجمالي (PIB)	السرق
	$\frac{M}{PIB} \times 100$ %	قيمة M	$\frac{X}{PIB} \times 100$ (مؤشر القدرة على التصدير %)	قيمة X				
17,52	16,17	86769	18,87	101284	16,62	-	536700	1990
22,42	17,41	139257	27,43	219391	19,35	49,02	799800	1991
19,62	17,14	180141	22,1	232237	18,04	31,4	1050900	1992
18,99	17,68	205463	20,3	235928	18,15	10,59	1162200	1993
21,85	23,12	340137	20,59	302909	22,55	26,6	1471400	1994
25,46	26,1	513193	24,83	488270	25,77	33,66	1966600	1995
23,8	19,27	498130	28,32	732103	21,19	31,43	2584800	1996
22,34	18,16	501582	26,52	732517	19,81	6,87	2762400	1997
20,71	19,86	552359	21,57	599903	20,2	0,7	2781600	1998
23	19,43	610527	26,57	834684	20,92	12,96	3142000	1999
28,65	16,83	689500	40,47	1658500	22,04	30,43	4098000	2000
26,48	18,1	767800	34,85	1478000	21,75	3,49	4241000	2001
27,58	21,48	957000	33,68	1500400	24,46	5,06	4455400	2002
28,66	20,6	1060900	36,73	1891000	24,56	15,57	5149000	2003
37,61	27,33	1319000	47,89	2311800	34,4	-6,25	4827000	2004
46,82	28,73	1493600	64,91	3374500	45,01	7,71	5199000	2005
49,63	28	1558500	71,26	3967000	49,34	7,08	5567000	2006
50,83	32	1916800	69,66	4172700	51,33	7,6	5990000	2007
60,62	40,42	2572000	80,82	5142600	67,82	6,23	6363000	2008
42,64	39,67	2691300	45,62	3095400	42,18	6,63	6785000	2009
28,3	25,16	2920000	31,45	3650000	26,85	71,07	11607000	2010

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية. (CNIS).

جدول رقم (2-2): تطور الميزان التجاري ونسبة تغطية الواردات خلال الفترة (1990-2010). (الوحدة: مليون دج)

مؤشر تغطية الواردات $\frac{X}{M} \times 100$	رصيد الميزان التجاري X-M	الواردات M		الصادرات X		السنة
		معدل النمو السنوي لـ M (%)	قيمة M	معدل النمو السنوي لـ X (%)	قيمة X	
116,73	14515	100	86769	100	101284	1990
157,54	80134	160,49	139257	216,61	219391	1991
128,92	52096	129,36	180141	105,86	232237	1992
114,83	30465	114,06	205463	101,59	235928	1993
89,05	- 37228	165,55	340137	128,39	302909	1994
95,14	- 24923	150,88	513193	161,19	488270	1995
146,97	233973	97,06	498130	149,94	732103	1996
146,04	230935	100,69	501582	100,06	732517	1997
108,61	47544	110,12	552359	81,9	599903	1998
136,72	224157	110,53	610527	139,14	834684	1999
240,54	969000	112,94	689500	198,7	1658500	2000
192,5	710200	111,36	767800	89,12	1478000	2001
156,78	543400	124,64	957000	101,52	1500400	2002
178,24	830100	110,86	1060900	126,03	1891000	2003
175,27	992800	124,33	1319000	122,25	2311800	2004
225,93	1880900	113,24	1493600	145,97	3374500	2005
254,54	2408500	104,35	1558500	117,56	3967000	2006
217,69	2255900	122,99	1916800	105,19	4172700	2007
199,95	2570600	134,18	2572000	123,24	5142600	2008
115,02	404100	104,64	2691300	60,19	3095400	2009
125	730000	108,5	2920000	117,92	3650000	2010

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية. (CNIS).

جدول رقم (2-3): تطور البنية السلعية للصادرات خلال الفترة (1990-2010). (الوحدة: مليون دج).

السلع السرقات	1- سلع استهلاكية		منها مواد غذائية		2. سلع التجهيز		3. م أولية ون مصنعة		منها الطاقة		مجموع قهوة الصادرات		ص. من غ المخروقات	
	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة
1990	1,03	1 048	0,44	448	0,7	708	98,3	99 528	96,1	97 350	101 284	3,9	3 934	
1991	0,8	1 759	0,45	997	0,55	1 197	98,7	216 436	96,9	212 592	219 391	3,1	6 799	
1992	1,14	2 636	0,73	1 693	0,63	1 457	98,2	228 144	95,9	222 615	232 237	4,1	9 622	
1993	1,47	3 479	0,98	2 312	0,21	497	98,3	231 952	95,2	224 643	235 928	4,8	11 285	
1994	0,66	1 998	0,4	1 199	0,13	400	99,2	300 512	96,6	292 485	302 909	3,4	10 424	
1995	1,67	8 174	1,08	5 265	0,23	1 099	98,1	478 997	95	463 972	488 270	5	24 298	
1996	2,18	15 983	1,02	7 444	0,37	2 682	97,5	713 438	93,4	683 880	732 103	6,6	48 223	
1997	2,19	16 012	1,02	7 439	0,37	2 688	97,5	713 817	93,4	684 242	732 517	6,6	48 275	
1998	0,41	2 486	0,26	1 567	0,16	930	99,4	596 487	96,5	578 898	599 903	3,5	21 005	
1999	0,35	2 902	0,19	1 567	0,58	4 826	99,1	826 956	96,5	805 341	834 684	3,5	29 343	
2000	0,2	3 388	0,15	2 409	0,26	4366	99,5	1 650 746	97,2	1 612 428	1 658 500	2,8	46 072	
2001	0,21	3 090	0,15	2 163	0,35	5176	99,4	1 469 734	96,6	1 427 940	1 478 000	3,4	50 060	
2002	0,33	4 942	0,19	2 790	0,37	5579	99,3	1 489 879	96,1	1 441 898	1 500 400	3,9	58 502	
2003	0,34	6 377	0,2	3 688	0,13	2382	99,5	1 882 241	97,3	1 839 292	1 891 000	2,7	51 708	
2004	0,23	5 260	0,18	4 251	0,15	3387	99,6	2 303 153	97,6	2 255 524	2 311 800	2,4	56 276	
2005	0,19	6 309	0,15	4 915	0,08	2641	99,7	3 365 550	98	3 307 965	3 374 500	2	66 535	
2006	0,21	8 426	0,13	5 303	0,08	3269	99,7	3 955 305	97,8	3 880 996	3 967 000	2,2	86 004	
2007	0,2	8 531	0,15	6 103	0,08	3260	99,7	4 160 909	97,8	4 080 317	4 172 700	2,2	92 383	
2008	0,19	9 793	0,15	7 717	0,09	4410	99,7	5 128 398	97,6	5 016 983	5 142 600	2,4	125 617	
2009	0,36	11 096	0,25	7 740	0,09	2877	99,6	3 081 428	97,6	3 022 388	3 095 400	2,4	73 012	
2010	1,03	1 048	0,44	448	0,7	708	98,3	99 528	96,1	97 350	101 284	3,9	3 934	

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية. (CNIS).

جدول رقم (2-4): تطور البنية السلعية للإيرادات خلال الفترة (1990-2010). (الوحدة: مليون دج).

مجموع قيمة الواردات	منها الطاقة		3.م أولية ون مصنعة		2. سلع التجهيز		منها مواد غذائية		1- سلع استهلاكية		السلع السرورات
	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	
86 769	1,49	1 290	27,1	23 538	50	43357	22,1	19 174	33,93	29 443	1990
139 257	3,33	4 641	32,9	45 815	39,9	55 532	25,23	35 136	34,61	48 190	1991
180 141	1,43	2 572	31,7	57 111	42,8	77 105	24,89	44 832	38,6	69 541	1992
205 463	1,42	2 922	31,8	65 324	42,8	87955	24,77	50 898	38,37	78 837	1993
340 137	0,6	2 034	30,1	102 350	39,5	134311	30,07	102 277	43,63	148 404	1994
513 193	1,09	5 608	30,5	156 363	43,6	223 584	25,58	131 283	41,85	214 785	1995
495 885	1,21	6 023	26,5	131 185	44,8	222 291	28,72	142 409	40,18	199 241	1996
501 582	1,52	7 630	25,3	126 748	45,2	226 739	29,28	146 859	41,88	210 046	1997
552 359	1,34	7 395	25,4	140 287	47,2	260760	26,94	148 781	40,96	226 251	1998
610 527	1,66	10 122	24,4	148 708	50	305 010	25,17	153 687	40,38	246 547	1999
690 463	1,41	9 710	24,1	166 500	34,4	237330	26,33	181 780	41,51	286 633	2000
767 893	1,4	10 738	25	192 282	36,1	277337	24,09	185 021	38,84	298 274	2001
957 196	1,21	11 557	25,3	242 547	38,1	364339	22,82	218 396	36,6	350 310	2002
1 038 338	0,84	8 746	27	280 798	37,6	390048	19,79	205 458	35,39	367 492	2003
1 319 283	0,94	12 466	25,1	331 622	39,9	526906	19,65	259 202	34,92	460 755	2004
1 493 381	1,04	15 552	24,8	370 539	42,3	631773	17,62	263 141	32,88	491 069	2005
1 558 531	1,14	17 724	28,1	437 356	40,2	626434	17,71	276 026	31,74	494 741	2006
1 916 427	1,17	22 472	31,7	607 159	31,4	602026	17,93	343 599	36,9	707 242	2007
2 560 344	1,5	38 523	30,4	778 370	33,6	860408	19,79	506 699	35,99	921 566	2008
2 691 370	1,4	37 603	30,3	816 028	39,1	1052877	14,92	401 575	30,56	822 465	2009
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2010

مصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية. (CNIS).

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

تمهيد:

للنقل أثر بالغ الأهمية على اقتصاديات الدول وخاصة على تدفق تيارات التبادل التجاري بين الدول في عالم أصبحت فيه التجارة الدولية مؤشرا أكيدا على مدى تقدم الدول. ويعتبر النقل نشاطا إنتاجيا، فهو يخلق قيمة اقتصادية بنقله البضائع والأفراد. فهو يقوم بدور فعال في تبادل وتوزيع البضائع. وقد أدى تطور النقل البحري عبر الحاويات إلى زيادة حجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا بخلق منفعة زمانية ومكانية تزيد من القدرة التنافسية للمؤسسات الاقتصادية. سنتناول في هذا الفصل دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية، وذلك بالتطرق لاقتصاديات النقل والنقل البحري ثم نتطرق إلى خدمات الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد، ونقوم بدراسة تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية . وعليه ستكون مباحث هذا الفصل كالتالي:

المبحث الأول: اقتصاديات النقل والنقل البحري.

المبحث الثاني: خدمات الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد.

المبحث الثالث: تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية.

المبحث الأول: اقتصاديات النقل والنقل البحري

تعتبر مشروعات النقل بأنواعه المختلفة البرى، البحري، الجوي، وعبر الأنابيب أحد المقومات الرئيسية لأي دولة، وتلعب دوراً إيجابياً وفعالاً في اقتصاديات الدول، كما تعتبر عمليات النقل والنقل البحري بصفة خاصة، من أهم الأبعاد الحضارية عبر التاريخ. فالنقل هو عصب التنمية، وشریان الحياة للتبادل التجاري الدولي. وكلما انتعشت التجارة الدولية تزايد الطلب على خدمات النقل البحري باعتباره طلباً تكاملياً للتجارة الخارجية الدولية.

المطلب الأول: اقتصاديات النقل

تختلف ظواهر اقتصاديات وسائل النقل عن بعضها البعض، ولكل نوع من أنواع النقل خصائصه وملامحه الخاصة، حيث تميز دراسات العلوم الاقتصادية تمييزاً واضحاً بين اقتصاد النقل البحري، والنقل بالسكك الحديدية، والنقل بالطرق والنقل الجوي والنقل بخطوط الأنابيب. إلا أن هناك تشابه في المبادئ التي تحكم وسائل النقل بأكملها.

أولاً: الآثار الاقتصادية للنقل

للنقل دور لا يستغنى عنه في اقتصاديات الدول، فهو يؤثر في الإنتاج والتوزيع كما له تأثير على العرض والطلب ويساهم أيضاً في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالإضافة إلى تأثيره على الأسعار والمنافسة وسهولة الحصول على عناصر الإنتاج، ويمكن تفصيل هذه الآثار فيما يلي:

1- أثر النقل في الإنتاج والتوزيع: يلعب النقل دوراً مهماً في الإنتاج والتوزيع ابتداءً من مرحلة المادة وهي خام ثم انتقالها إلى مرحلة التكرير والتشكيل ثم التصنيع حتى وصولها إلى المستهلك النهائي عن طريق تجار الجملة وتجار التجزئة. وتكلفتها النقل لها دور هام وحيوي في تحديد الموقع الأمثل لتوطن نشاط أو مشروع صناعي معين في مكان ما وتفضيله عن باقي الأماكن. كما تدخل خدمات النقل في كل عوامل الإنتاج ومراحله المختلفة.¹

2- تأثير النقل على الطلب: يمكن دراسة تأثير النقل على الطلب من خلال دراسة المنفعة المكانية والمنفعة الزمنية.²

¹ - فتحي السيد التوني، النقل متعدد الوسائط - التطبيقات والفوائد والتحديات، الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، القاهرة، ماي 2006، ص 13.

² - أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، مصر، 2001، ص 8-10.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

أ- **المنفعة المكانية:** ويقصد بها القيمة الاقتصادية للسلعة الناتجة عن نقلها من المكان الذي تكون قيمتها أو منفعتها فيه منخفضة أو منعدمة إلى المكان الذي يكون لها فيه قيمة أو منفعة أكبر، وتمثل قيمتها في الفرق بين القيمتين في مكاني الإنتاج والاستخدام.

ب- **المنفعة الزمانية:** يزيد النقل من قدرة السلعة على إشباع حاجات المستهلكين وذلك عن طريق عرضها ليس فقط في المكان المطلوبة فيه، ولكن كذلك في وقت الحاجة إليها وهذا ما ينتج عنه المنفعة الزمانية. ويخلق كلا من النقل والتخزين مجتمعين المنفعة الزمانية بتمكين الصناعات من الاستمرار في الإنتاج طوال السنة بالرغم من التغيير الموسمي في الإنتاج وفي الاستهلاك. ومن أشكائها الطلب على سرعة النقل وخاصة عند حدوث الأزمات والطوارئ لتجنب الخسارة المحتملة. وقد تنقل البضائع بقصد إطالة فترة النقل وذلك للتخلص من البضائع من المخازن عندما لا يرغب الزبون في استلامها فوراً. وقد يستخدم النقل البطيء عند انخفاض أسعار السلعة ومنتظر أن ترتفع بعد فترة زمنية تستغرقها مدة النقل.

ج- **خلق أو تنشيط الطلب على البضائع:** تؤثر تكلفة النقل المنخفضة والمناسبة على الطلب الكلي على البضائع من مختلف الأنواع، كما قد تضعف من الطلب على البضائع المحلية التي قد تنافسها، ومع ذلك فهي تعمل على ارتفاع مستوى المعيشة بالعمل على تعدد البضائع المستهلكة عن طريق النقل بأحجام كبيرة وبأسعار منخفضة.

3- تأثير النقل على عرض البضائع: للنقل أثره العميق على عرض البضائع وعلى تكاليف إنتاجها، فالتطور الكبير في وسائل النقل أدى إلى تلاشي المسافات وزادت السرعة ومن أهم الآثار الاقتصادية لهذه التطورات، انخفاض تكاليف الإنتاج وأسعار البضائع، مع انخفاض فئات النولون وتعريفه النقل وزيادة مساحة السوق لنفس السلعة نتيجة تناقص زمنه. فالتحسينات المستمرة في النقل أمكن شحن البضائع الرخيصة بأحجام كبيرة وقيمة نقل منخفضة، حيث كانت البضائع الغالية فقط تستطيع تحمل تكاليف النقل إلى الأسواق البعيدة. كما يؤدي اتساع السوق المحلية والأسواق الوطنية والدولية إلى زيادة مستمرة في التخصص وفي ترشيد العمل بما يؤدي إلى زيادة في الإنتاجية والاتجاه إلى تكثيف الإنتاج والوصول إلى أعلى مستوياته. وتسمح سهولة حركة انتقال العمال ورأس المال والمواد الأولية بتحسين مستمر في عناصر الإنتاج.¹

¹ - Todd Litman, Evaluating Transportation Economic Development Impacts, Victoria Transport Policy Institute, 18 August 2010, P 07.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

4- النقل ومبدأ تقسيم العمل: من أهم الآثار الاقتصادية للنقل قيامه بتسهيل مبدأ تقسيم العمل

الإقليمي فبدون النقل المناسب الكفاء لا اضطرت كل منطقة جغرافية إلى الاكتفاء الذاتي، أي إنتاج كل ما تحتاجه في معيشتها أو الاقتصار على استهلاك السلع والخدمات التي يمكن إنتاجها محلياً، مما يؤدي إلى انخفاض مستوى المعيشة وعدم الكفاءة الاقتصادية. ويمكن التعبير عن مبدأ تقسيم العمل بأنه يمكن تحقيق أكفأ استخدام لعناصر الإنتاج إذا قامت كل منطقة جغرافية بإنتاج البضائع التي يمكن إنتاجها أرخص من منطقة أخرى، وتنتج كل منطقة السلع التي يكون لها أكبر ميزة أو أقل تكاليف مقارنة في إنتاجها، تم تبادل السلع المنتجة عن طريق وسائل التسويق وخدمات النقل ذات التكاليف التي لا تضيع المكاسب الناتجة عن التخصص الاقتصادي.¹

5- آثار اقتصادية أخرى: بالإضافة إلى الآثار السابقة يمكن إضافة آثار أخرى تتمثل في:

أ- **النقل وحجم الإنتاج والتوزيع:** يعتبر النقل أحد العوامل التي تحدد حجم الصناعة سواء الحجم الصغير، المتوسط أو الكبير. فكثير من المصانع الصغيرة تنوطن حيث يمكنها أن تحصل على ما تحتاجه من مواد خام ومواد وسيطة بكميات كبيرة من مسافات بعيدة جداً. ويمكن تسويق إنتاجها في الأسواق الوطنية أو الدولية.

ب- **المنافسة:** يعمل النقل الكفاء على زيادة المنافسة وبالتالي تخفيض الأسعار، فالمنافسة الناتجة عن تحسن النقل تؤدي إلى زيادة المنافسة في السوق نتيجة زيادة العرض بسبب تعدد مصادره. كما تؤدي إلى المنافسة في النقل ذاته نتيجة زيادة عدد الناقلين عن طريق معين مما يخفض سعر النقل ويؤثر ذلك على تكلفة الإنتاج وبالتالي على أسعار السلع في حالة المنافسة التامة.

ج- **النقل واستخدام الأرض:** تؤدي سهولة النقل لمسافات طويلة بكفاءة إلى تمكين المنتجين البعيدين عن السوق إلى الوصول إليه بتكاليف منخفضة مما يؤدي إلى زيادة الكمية الإجمالية من الأرض المتوفرة لإنتاج مختلف السلع الممكن أن تناسب هذه الأرض، وتؤدي كذلك إلى نقص لقيمة الأراضي الواقعة قريباً من الأسواق.

د- **تساوي الأسعار واستقرارها:** عندما تنتج وفرة في الحصول أو الإنتاج الصناعي دون توفر نقل مناسب ورخيص فإن العرض المحلي لهذه السلع سوف يزيد عن طلبها مسبباً انخفاضاً في الأسعار وتلف المنتجات غير المشتراة. وعند توفر نقل مناسب يمكن نقل المنتجات الزائدة إلى

¹ - أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 19-21.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

مناطق أخرى. وتستمر هذه السلع في الانتقال من المناطق ذات الوفرة النسبية منها إلى المناطق ذات النقص النسبي في المعروض منها إلى أن تتساوى الأسعار في كلتا المنطقتين فيما عدا تكاليف النقل والضرائب.

ثانياً: المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل وتكاليفه

بهدف تحليل تكاليف النقل، سنقوم بدراسة المبادئ الأساسية التي تقوم عليها اقتصاديات النقل ثم نقوم بدراسة أنواع هذه التكاليف.

1- تناقص التكلفة وتزايد الغلة: تتميز عادة صناعات النقل، وخاصة السكك الحديدية

وخطوط الأنابيب، باحتياجها لاستثمارات ثابتة مرتفعة في المنشآت بالمقارنة بحجم حركة النقل بحيث تتكون تكاليفها من جزئين ثابتة ومتغيرة. ففي المدى القصير، تميل منشآت النقل إلى إظهار تناقص في التكلفة على درجات متفاوتة عند زيادة حجم الحركة وذلك تبعاً لنوع النقل، ومدى العلاقة بين التكاليف الثابتة والتكاليف المتغيرة. ففي هذه الظروف لا تزيد وحدة إجمالي التكاليف بنفس نسبة تزايد متوسط الغلة بالنسبة لوحدة النقل وتتكون تكاليف خدمات النقل من جزأين، أحدهما غير مرتبط بحجم الخدمة والتي تقاس بأي وحدة تتعلق بحجم الخدمة مثل ميل/الطن. والآخر ناتج مباشرة عن حجم الإنتاج. وقد ينتج مبدأ تناقص التكاليف أو تزايد الغلة عن مصدرين:¹

أ- يتمثل المصدر الأول في الكفاءة الناتجة من الزيادة في استخدام معدات المنشأة، بما يمكن الناقل من توزيع التكلفة الثابتة على عدد أكبر من الوحدات (في المدى القصير في الإنتاج)، كزيادة حجم الحركة التي تنتجها منشأة للنقل مثلاً. وبذلك تقل تكلفة التشغيل بالنسبة لوحدة حركة النقل (كخطوط السكة الحديدية ومحطاتها ومعداتها) كلما زاد حجم الحركة.

ب- المصدر الثاني يمكن توضيحه بواسطة التكاليف الأقل نسبياً للوحدة الناتجة من منشأة نقل تبلغ استثماراتها في المعدات ضعفين أو ثلاثة أضعاف المنشأة الأولى أو الأصلية، وتكون قد صممت بحيث يمكن تعديل المنشأة تبعاً للطلب على معداتها بافتراض نوع معين من الفن الإنتاجي المستخدم في لحظة زمنية معينة. وتعتبر فترة المدى القصير أكثر أهمية بالنسبة لمعظم المشاكل. ويعني تطبيق مبدأ تناقص التكلفة أن العائد من عملية النقل يتذبذب بشدة مع التغير في حجم حركة

¹-Ely Dahan and V.Srinivasan, The Profite Saddle, Sloan School of Management, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, P 4.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

النقل. وتظل تكلفة الوحدة المنتجة مرتفعة حتى النقطة التي عندها تغطي العائدات من حجم حركة النقل التكاليف الثابتة وبعد أن تزيد حركة النقل عن هذه النقطة، تغطي العائدات كلا من التكاليف الثابتة والمتغير وتساهم أكثر فأكثر في صافي العائد كلما زادت حركة النقل. وتعمل الزيادات المتتالية في حركة النقل زيادة على زيادة تكاليف التشغيل ولكن بدرجة طفيفة مقارنة بالزيادة في العائد الناتج عن الحركة الإضافية. ويتزايد صافي العائد بنسبة أكبر من نسبة حجم النقل. وبنفس الطريقة يتسبب النقص في كل من حجم حركة النقل وبالتالي في إجمالي العائد، في انخفاض العائد بنسبة أسرع من الوفرة في التكاليف بسبب حركة النقل الأقل بما يسبب النقص السريع لصافي عائدات النقل والتحول السريع من صافي ربحية التشغيل إلى صافي خسارة في التشغيل.

2- أنواع تكاليف النقل: تشمل تكاليف تشغيل خدمات النقل أنواعا متعددة تتمثل في:¹

- أ- تكاليف تشغيل خدمات معينة، والتي تتضمن كل مصاريف التشغيل وتكاليف الإدارة والإشراف والأعباء الثابتة وما يوزع على مالكي المشروع كربح أو عائد للاستثمار.
 - ب- التكاليف التي تغطي كل مصاريف التشغيل بما فيها تكاليف الإشراف ولكنها لا تتضمن أي مساهمة في المصاريف العامة والأعباء الثابتة والعائد.
 - ج- التكاليف التي تتضمن كل مصاريف التشغيل ولكنها لا تشمل المصاريف العامة للإشراف.
 - د- التكاليف التي تغطي كل المصاريف الإضافية الناتجة بسبب عملية نقل كمية معينة من البضائع (وما كانت تنفق هذه التكاليف لو لم يتم نقل هذه الكمية) وتسمى هذه التكاليف بالتكاليف الإضافية، وهي التكاليف الخاصة باستخدام سيارات أو عربات إضافية أو أي معدات مطلوبة لنقل أي كمية محددة من البضائع.
- ويجب على الناقل لكي يقرر تكاليف التشغيل المتغيرة أن يعرف مقدار الوفرة في التكاليف لو لم يتم تداول هذه الكمية من البضائع، حتى يستطيع أن يضع فئات أجرة النقل التي ستنقل بها البضائع، أو أن يمتنع عن القيام بالنقل إذا كان الإيراد الإضافي الناتج من النقل لا يعوض تكاليف خدمة النقل.

¹ - أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 25-26.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

3- التكاليف المشتركة في النقل: تعتبر التكاليف المشتركة إحدى الخصائص الاقتصادية

لصناعات النقل ذات الأهمية الكبيرة على تسعير خدماتها، وتظهر هذه الصفة على أشكال مختلفة في صناعات النقل المختلفة ولكنها توجد في جميع أنواعها. ففي معظم الحالات يقوم الناقل بخدمتي نقل الأشخاص والبضائع كما يقوم بعدد من الخدمات الإضافية الأخرى بما فيها نقل البريد والحقائب والنقل السريع وغير ذلك من الخدمات التي تضيف إيرادا له. فمثلا تقوم السكك الحديدية خلال تشغيل خدماتها لنقل الركاب والبضائع بخدمات ينتج عنها خلق أو إضافة للمنفعة المكانية والزمنية، فتتخفف بعض التكاليف ببعض السلع أو الخدمات، بينما يشترك البعض الآخر من التكاليف ببعض السلع أو الخدمات، في حين يشترك البعض الآخر من التكاليف في كل السلع المنقولة. ويلزم لتحديد سعر الخدمات، توزيع التكاليف الكلية، والتي لا يمكن نسبتها لأي من السلع المنقولة أو الخدمات، على مختلف السلع، والأوزان والمسافات على أساس تحكمي. كما يلزم توزيع التكاليف الإجمالية الناتجة عن تشغيل وسيلة النقل التي تنقل مختلف السلع في عملية واحدة من عمليات النقل، تبعا لمقدرة السلعة على تحمل التكاليف تبعا للوزن والمسافة والقيمة.¹

4- تكلفة الفرصة البديلة: تعتبر فكرة الفرصة البديلة هامة جدا في علم الاقتصاد، وهي طريقة

لقياس تكلفة السلعة أو الخدمة بمعياري الاستعلامات البديلة التي ضاعت نتيجة استخدام عناصر الإنتاج في إنتاج هذه السلعة أو الخدمة بدلا من الاستعلامات البديلة الأخرى.²

وتعتبر النظرية الاقتصادية أن عملية ميكانيكية الأسعار تكفل الاستخدام الأمثل لعناصر الإنتاج بما يؤدي إلى أقصى إشباع وبما لا يقل عن أحسن استخدام بديل تال. كما يمكن الأخذ في الاعتبار التكاليف الاجتماعية بنفس ميزان التكاليف الاقتصادية عند تقرير العلاقة بين الاستخدامات البديلة للعناصر، فالوفر في تكاليف الطاقم عند رباط السفينة مثلا قد ينعكس أثره بتزايد التكلفة الاجتماعية نتيجة البطالة إذا كان الأشخاص المستغنى عنهم لا يجدون عملا آخر. فإذا انتقلنا من الاقتصاد الكلي إلى الاقتصاد الجزئي، يظهر أمامنا مثال مالك السفينة الجوال الذي عليه أن يختار بين استخدامات متعددة لسفينة. ومن الناحية النظرية تكون أقل فئة نولون لتأجير السفينة هي التي يكون فيها العائد مساويا للتكاليف المتغيرة للإيجار، مطروحا منها تكلفة الرباط، وبذلك عن الحد الأدنى لفئات النولون المعروضة لإيجار السفينة يمكن للوفر الناتج من رباط السفينة

¹ - أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 26-27.

² - Nicolas Million, Micro - économie, les Coûts de production, P 02.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

أن يقدم بديلاً، وسيكون أعلى ربح صافي هو الذي يدفع للمالك كي يقبل عرضاً بإيجار معين دون عرض آخر. والربح الصافي المقارن بين الاستخدامات البديلة تقديره من ميزانية توضع على أساس فئات النولون المقدمة وعلى التكاليف اليومية وعدد الأيام والتكاليف المباشرة للرحلة. ويجب أن نضع في الاعتبار كذلك احتمال الحصول على إيجار الرحلة لرحلة العودة من مكان إعادة تسليم السفينة ومسافة رحلة التسليم، واحتمالات تقديم فترة الرحلة بأقل أو أكثر من الواقع وفئات التأجير وكسب الوقت. ونلاحظ بأن لفكرة تكلفة الفرصة البديلة أهمية خاصة بالنسبة للنقل بالسفن لأنه خلافاً للأصول الرأسمالية الأخرى، فإن السفينة تنفق مصاريف بدرجة عالية طوال اليوم، والزمن يعتبر واحداً من أهم أبعاد هيكل تكاليفها، ويعتبر الاستخدام الاقتصادي للوقت والاستخدامات البديلة لوقتها عامل أساسي في كل التقديرات الاقتصادية. وبالرغم من أن التكلفة الحدية قد تستخدم في حالة اليأس عندما يكون البديل هو التعلق بأمل تحسن السوق في المستقبل، فمن الواضح أن التكلفة الكلية هي طريقة التكاليف الوحيدة المرضية بالنسبة لتشغيل السفن في المدى البعيد. وقد تتخذ شركات الخطوط قراراتها على أساس فكرة التكاليف في اليوم، مضافاً إليها التكاليف المباشرة، ومقارنة ذلك بالعائد المقابل. ويمكن تقدير الاستخدامات البديلة لوقت السفينة بحساب العلاقة بين النولون المتحصل عليه والتكلفة المباشرة بالنسبة لهذه الاستخدامات البديلة. ويعتبر هذا كمثال لمبدأ التكلفة الكلية المستخدمة في أخذ القرارات للمدى الطويل لاستخدام سفينة معينة على جدول إيجار معين، مع استخدام مبدأ التكلفة الحدية في القرارات للمدى القصير من أجل مد جدول الإبحار لخدمة ميناء معين أو بضاعة معينة.¹

5- المنافسة القاتلة في النقل: يضطر الكثير من الناقلين بسبب ميل خدمات النقل إلى تناقص التكاليف بما أو زيادة غلتها كلما زاد حجم الحركة في المدى القصير، وتحت حالات اقتصاديات الحجم في المدى الطويل، إلى زيادة حجم حركة النقل عن طريق تخفيض أجورهم ويستمر هذا الاتجاه حتى يثبت أن هذا التخفيض في الأجرة لا يجذب الإيراد الكافي لتغطية التكاليف الإضافية أو تكاليف التشغيل المتغيرة نتيجة للقيام بهذه الخدمة، أو كان حجم الحركة الإضافية يتطلب استثمارات إضافية أو يتطلب زيادات في إجمالي التكاليف مما يتطلب حالات تزايد تكاليف نقل الوحدة أو تناقص الغلة منها. ويلجأ الناقلون أحياناً بسبب زيادة المنافسة بينهم إلى إنقاص أجور

¹ - Nicolas Million, Op cit, P03.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

النقل إلى أقل من المصاريف الإضافية، من أجل زيادة حركة النقل فينتج عنه عدم قدرة الناقل على تغطية التكاليف الكلية والثابتة ومما يؤدي إلى إفلاس المؤسسة، ويحدث ذلك خاصة في وقت الانكماش الاقتصادي عندما يكون الحجم الكلي لحركة النقل لجميع الناقلين غير كاف لاستعمال طاقتهم ومعداتهم بكفاءة. ويؤدي التنافس للحصول على حجم الحركة المعروضة إلى انخفاض نفقات أجرة النقل إلى مستويات منخفضة مدمرة وذلك للمستوى أو أقل من مستوى التكاليف الإضافية وتسبب هذه الفئات المنخفضة (حرب الأسعار) في إفلاس العديد من شركات النقل. ويظهر الميل إلى تخفيض الفئات إلى نقط أقل من التكاليف الإضافية في أوقات زيادة حركة النقل عندما يعمد ناقلون جدد إلى تخفيض أجرة الناقلين للحصول على كمية من حركة النقل كافية بما يسبب تحويلها من الناقلين الآخرين من نفس وسيلة النقل أو من وسائل أخرى إليهم. ويأمل هؤلاء الناقلون الجدد إلى تخفيض تكاليفهم في نقل الوحدة عن طريق مبدأ التكاليف المتناقصة والغلة المتزايدة، بدون زيادة فئاتهم أو يأملون في زيادة أجورهم بمجرد رسوخ قدمهم. بما يعرضهم عن أي خسارة حالية. ومن مبررات تدخل السلطات العامة لتنظيم صناعة النقل هو تلافي هذا التنافس الاقتصادي بين الناقلين، فقد تؤدي المنافسة الحرة إذا أدت إلى حرب في الأسعار إلى فاقد اقتصادي كبير لا يكون مدمرا للناقلين المتنافسين فقط ولكن ضارا كذلك بالنسبة للشاحنين وللمستهلكين، فهؤلاء يعتمدون على قيام خدمات نقل مناسبة ذات أجور نقل عادية. وبما يضمن استمرار خدمات النقل وانتظامها، ولا يمكن تحقيق ذلك إلا بتوفر سعر مجز معقول للنقل. كذلك يجب حماية مصالح الجمهور بمنع فئات أجور نقل غير عادلة أو فئات تميز فئة من الشاحنين على حساب الفئات الأخرى.¹

ويمكن اعتبار المنافسة الزائدة بين صناعات النقل على مختلف أنواعها هي المبرر إلى ضرورة تنظيمها بواسطة الدولة من أجل المعاملات الغير عادلة والمدمرة لكي تعمل على تشجيع المنافسة المفيدة في حدود معينة ويجب أن تعمل هذه التنظيمات على منع الأسعار التي تقل عن التكاليف المتغيرة أو التي تزيد عن تحقيق صافي عائد معقول وتعمل كذلك على توفير المنافسة بين الناقلين مع نفس النوع والمنافسة فيما بين الناقلين من أنواع مختلفة بشرط أن تكون عادلة وبناءة.

¹- أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 29-31.

ثالثا: اقتصاديات النقل البحري وتكاليفه

يشارك النقل البحري مع باقي وسائل النقل الأخرى في المبادئ الاقتصادية السابقة مع تميزه بمميزات خاصة، فطريق النقل عموما مفتوح للجميع في النقل البحري نتيجة لمبدأ حرية البحار، والقاعدة السائدة به هي حرية المنافسة.

1- عناصر النقل البحري الرئيسية: يمكن بتحليل تكلفة النقل البحري إلى عناصرها الرئيسية أن نصل إلى تأثيرها على حجم التجارة المنقولة بحرا، وتتوقف تكلفة أي عملية نقل بالسفن على خمسة عناصر تمثل التكلفة الحقيقية بالإضافة إلى عنصر سادس يرتبط بالمركز التنافسي للنقل بالسفن المحتمل في المستقبل، وتمثل هذه العناصر فيما يلي:

أ- طبيعة البضائع المنقولة: تحدد طبيعة البضائع المنقولة إمكانات التداول والتخزين. بمعنى أن السلعة تميز بوزنها وحجمها، حيث تتأثر تكاليف نقل البضائع باختلاف صفات السلع، فمثلا قد ترتفع كثيرا تكاليف نقل البضائع ذات الحجم الكبير إذا تم نقلها وحدها دون أن تصاحبها كميات من البضائع المكملة لها ذات الحجم الصغير. وتحتاج بعض السلع مثل اللحوم والفواكه إلى معدات خاصة ليتم نقلها في حالة جيدة كما قد تعرض بعض السلع السفينة للخطر حيث يلزم وضعها في مكان منعزل عن باقي السلع المنقولة ومثل هذه العوامل تؤدي إلى زيادة تكاليف نقل البضائع. كما يمكن تغيير طبيعة الكثير من البضائع من أجل تسهيل عملية النقل ويلعب التغليف دورا مهما في تغيير طبيعة البضائع ويمكن النظر إلى الحاويات كثورة في التغليف مثلما هي ثورة في النقل. فقدرة التحكم في تغيير طبيعة البضائع لها آثار مهمة على الإمكانات التجارية في العالم، فمثلا يعتمد استخدام حاملات الصب لنقل خامات الحديد أساسا على ابتكار الوسائل الكفيلة بجعل خام الحديد يتصف بصفات مشابهة للنفط أو الحبوب مغايرا لصفاته الأصلية ككتل جامدة، فإمكانية تداوله في شكل طيني مغمور في الماء أصبح من السهل ضخه بواسطة المضخات مما أدى إلى نقله بطريقة اقتصادية.¹

ب- نوع وحجم السفينة: للسفن الكبيرة الحجم المتخصصة في نقل أنواع معينة من البضائع مزايا اقتصادية كبيرة إلا أن لها بعض المساوئ، فمن الصعب مثلا توفر الكثير من الموانئ التي يمكن للسفن الكبيرة الحجم والعاظم أن تدخلها كما يصعب إيجاد استخداما مستمرا وحمولات كبيرة

¹- Alejandro Micco and Natalia Pérez, Determinants of Maritime Transport Costs, Inter-American Development Bank, April 2002, P 07,09..

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

كافية لمأ فراغاتها مقارنة بالسفن الأصغر حجما والأقل تخصصا. كما يلزم للسفينة المتخصصة أن تبحر خالية من البضائع في إحدى اتجاهي الرحلة كما قد تضطر هذه السفن إلى دخول الكثير من الموانئ للحصول على حمولات كافية للتشغيل الاقتصادي، وهذه الزيارات الكثيرة للموانئ تؤدي إلى زيادة تكلس الموانئ وإطالة زمن وصول البضائع، كما تزيد من تكاليف التشغيل. فاستخدام سفن خطية أصغر قادرة على الحصول على بضائع كافية مع قلة الموانئ التي تدخلها يعمل على تقليل تكاليف النولون رغم أن السفن الصغيرة أقل اقتصادا من السفن الكبيرة الحجم.¹

أما بالنسبة لنوع السفينة، فيجدر بنا أن ننظر إلى وسائل الشحن والتفريغ ففي السفن المخرّاة الحمولة يجري شحن البضائع رأسيا عن طريق إنزالها من خلال فتحات العنبر، ثم يجري بعد ذلك تحريكها جانبيا لتستيفها في العنبر دون استخدامها الوسائل الميكانيكية، أما السفن ذات فتحات العنابر الواسعة جدا يمكنها الاستغناء عن تكاليف التستيف الجانبي طالما يمكن إنزال البضائع رأسيا بواسطة ذراع الشحنة مباشرة في المكان المطلوب تستيفها فيه وهذا هو أساس فكرة الخلايا في سفن الحاويات، كما يمكن استخدام أبواب جانبية تسمح باستعمال المعدات الميكانيكية للتداول في الأسطح الوسطى عند الشحن والتفريغ مما يحقق الكثير من الوفرة وفي زيادة كفاءة تداول البضائع وزيادة سرعة التداول، بما يمكن من تناقص فترات بقاء السفن في الموانئ رغم زيادة حجمها.²

ج- كفاءة الموانئ: زيادة كفاءة الموانئ تعني تقليل فترة دوران السفينة بالميناء فزيادة الكثافة الرأسمالية للسفن تؤدي إلى شدة الحاجة إلى زيادة كفاءة الموانئ.

وكفاءة الموانئ تنصب بصفة رئيسية على البضائع الجافة العامة لأن البضائع الصب تسيطر عليها منظمات ضخمة قادرة على تخطيط جميع وسائل نقل البضائع بما يضمن الكفاءة في عمليات تداولها ونقلها. أما بالنسبة للبضائع العامة، فإن ضعف كفاءة الموانئ يؤدي إلى تحميل التجارة العالمية في مجموعها تكاليف زائدة ويجعل للمنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر مما للمنتجات البعيدة عن السوق رغم قلة تكلفتها ورغم أن تكاليف النقل عبر البحار أرخص من تكاليف النقل بالسكك الحديدية أو سيارات النقل والنقل الجوي. ويؤدي عامل نقص كفاءة

¹ -N. F. Gentle and Mr R. J. Perkins, An Estimate of Operating Costs for Bulk, Ro-ro and Container Ships, Bureau of Transport Economics Canberra, September 1982, P35.

² -N. F. Gentle and Mr R. J. Perkins, Op Cit , P 13.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

الموانئ إلى زيادة عدد السفن المستخدمة على عكس زيادة كفاءة الموانئ التي تؤدي إلى زيادة إنتاجية السفن وإلى نقص عدد السفن في العالم.¹

د- تنظيمات الخدمات الملاحية: تؤدي تنظيمات الخدمات الملاحية عالية الكفاءة إلى نقص في تكاليف نقل البضائع، ففي حالة السفن الجواله تؤدي شدة المنافسة مع عدم وجود التنظيمات إلى قلة النوالين لفترات طويلة نسبيا. أما في حالة السفن الخطية فإن المنافسة بينها ضعيفة بسبب المؤتمرات الملاحية، وقد تقدم شركة خطية حسنة التنظيم خدمات ضعيفة الكفاءة بسبب وجود عدد كبير من السفن على الطريق الملاحي مما يسبب قيام السفن وبها فراغات كثيرة حاوية، مما يضطرها للدخول إلى موانئ عديدة ويؤدي ذلك إلى زيادة تكاليفها مما يؤثر على الشاحنين الذين يتحملون هذه التكاليف أكثر منه على ملاك السفن.

هـ- تنظيمات الخدمات التجارية: يتوقف تحديد نوع الخدمات الملاحية على الطريقة التي يقدم بها التجار بضائعهم فإذا قدمت البضائع بطريقة ينتج عنها زيادة تكاليف الخدمات الملاحية فإن جزءا كبيرا من الخطأ يقع على الشاحنين حيث توجد العديد من التجارات التي يمكن تحقيق وفرا كبيرا في تكاليف نقلها إذا أعيد دراسة العادات التجارية الشائعة المتبعة فيها كتركيز معظم الشحنات كل شهر مما يسبب تكديسات بالميناء لعدة أيام. وطالما أن التجار يقدمون بضائعهم في شحنات صغيرة فليس هناك بديل عن استعمال خدمات السفن الخطية والتي تعتبر أكثر تكلفة من السفن المستأجرة، وعلى ذلك نجد أن تحقيق الخفض في التكاليف يقع بين أيدي التجار ذاتهم.

و- الاستخدام الأمثل للموارد: أدى ارتفاع تكاليف الأيدي العاملة بالنسبة إلى تكلفة رأس المال في الدول المتقدمة البحرية إلى الاستعاضة برأس المال عن العمال في عمليات النقل البحري كما حدث في ناقلات البترول وحاملات الصب ونظام الحاويات أما بالنسبة للدول النامية، يمكن استخدام الأنظمة الأقل استخداما لرأس المال كنظام الطبالي (المنصات) مثلا.

2- تكاليف النقل البحري: يمكن تقسيم تكاليف تشغيل السفينة بتقسيم التكاليف الإجمالية إلى ثلاثة أقسام رئيسية كما يلي:²

¹- Ximena Clark, David Dollar, and Alejandro Micco, Maritime Transport Costs and Port Efficiency, World Bank, February 2001, P 19.

²- أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 43-48.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

أ- أعباء المنشأة الإضافية: وهي أعباء لا تتوقف على حجم التجارة المنقولة أو على تشغيل السفينة. ويمكن تصنيفها إلى تكاليف المنشأة الثابتة وهي لا تتأثر بكمية البضائع المنقولة أو بأيام رباط السفينة، وتكاليف السفينة الثابتة وهي لا تتغير بتغير كميات البضائع المحمولة، ولكنها قد تتأثر بأيام الرباط.

ب- تكاليف الرحلة: وهي غالبا لا تعتمد على كمية التجارة المحمولة وتتكون من تكاليف الوقود وتكاليف الموانئ.¹

ج- تكاليف البضائع المشحونة: وتتوقف على مقدار البضاعة المحمولة أو على عدد الركاب.

المطلب الثاني: أقسام السوق الملاحى

يتكون السوق الملاحى من قوى العرض المتمثلة في فراغات السفن المستعدة للإبحار، وقوى الطلب المتمثلة في حجم البضائع المطلوب نقلها في زمن معين ولرحلة أو رحلات محددة تبعا لسعر يتحدد حسب ظروف العرض والطلب في هذا السوق. وبالرغم من أن السوق الملاحى يعتبر في إجماله سوق عالمى واحد تحكمه ظروف تشريعية، تكنولوجية واجتماعية واحدة، إلا أنه ينقسم إلى سوقين رئيسيين هما سوق المشاركات، وسوق الخطوط المنتظمة، وكل منهما ينقسم إلى فروع أخرى حسب حجم السفن وأعمارها ونوعيتها، والتكنولوجية المستخدمة وحجم وحدة البضائع المطلوب نقلها في الرحلة الواحدة ونوعيتها وطريقة إعدادها للشحن ومسافة الإبحار والمنطقة الجغرافية المطلوب خدمتها.

أولاً: سوق مشاركات نقل البضائع الصب بالسفن الجواله

تنقسم بضائع الصب إلى نوعين الصب الجاف كالحبوب، الفحم وغيرها والصب السائل كالبترول الخام، المواد الكيميائية السائلة والزيوت. ويمكن تحليل هذه السوق في العناصر التالية:

1- خدمات السفن الجواله: تتميز خدمات السفن الجواله الناقلة للبضائع الصب بما يلي:²

أ- تتوقف رحلات السفينة على الارتباط بنقل البضاعة حيث يتم تخطيط كل رحلة على حدة تبعا لمتطلبات البضائع والطريق الذي ستسير عليه، وغالبا لا يوجد تكرار لنفس الرحلة الواحدة.

ب- غالبا ما يكون موضوع عقد المشاركة (تأجير السفينة) بشحن السفينة كاملة بنوعية متجانسة واحدة من البضائع حتى وإن كان هناك أكثر من شاحن.

¹ -N. F. Gentle and Mr R. J. Perkins, Op, P33.

² -أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 66-68.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

- ج- تبدأ الرحلة من ميناء واحد محدد للشحن وتنتهي إلى ميناء واحد للتفريغ مع أقل تكاليف ممكنة للحفاظ على البضاعة أثناء الرحلة وعادة ما يدفع المستأجر تكاليف شحنها وتفريغها.
- د- يرتبط مالك السفينة الجوالة والمستأجر بعقد خاص منفصل لكل مرة توجر فيها السفينة وتختلف شروط عقد الإيجار من سفينة إلى سفينة حسب القدرة التفاوضية لكل من المالك والمستأجر وعلى الحالة العامة للسوق الملاحي.
- هـ- تتأثر فئات النولون للسفن الجوالة بحالتي العرض والطلب للسفن كما تتأثر بالأحداث الكبرى على المستوى العالمي.
- و- تتحدد الفئات والخدمات عن طريق التفاوض بين ملاك السفن الجوالة والمستأجرين ولا تعتبر الرحلات المنتظمة والمتكررة على نفس الطريق الملاحي جزءاً من عمليات السفن الجوالة.
- ز- تعمل معظم السفن الجوالة متنقلة بين أنحاء العالم، وعادة ما تكون أحجامها متوسطة وكذلك غاطسها. وتتميز السفن الجوالة ببساطة تصميماتها وتكلفة بناء أقل من السفن الخطية وبالرغم من أنها تستعمل عادة لنقل البضائع الصب، إلا أن بها معدات كافية لتداول البضائع وتملك سرعة تسمح لها كي تستأجرها شركات الخطوط المنتظمة لتستخدمها في التجارة الخطية مجزأة الحمولة.
- ح- نادراً ما تكون أعمال الشحن والتفريغ من مسؤولية السفن الجوالة، ولذلك عادة ما يفتقر تنظيم الشركة لإدارة خاصة بعمليات الموانئ إلا إذا كان حجم أسطولها يتطلب ذلك، مما يجعل من الجهاز الإداري لشركات السفن الجوالة صغير للغاية مع قلة الإدارات التي تقتسم العمل.
- ط- لا تحتاج شركات السفن الجوالة إلى حملات إعلانية أو أنشطة ترويجية، لأن البضائع يتم الحصول عليها عن طريق سماسرة يمثلون شركة السفن الجوالة في عملية التفاوض مع سماسرة آخرين يمثلون ملاك البضائع المطلوب نقلها. وتظهر عادة تحركات السفن الجوالة في جرائد متخصصة تنشر بانتظام قوائم وصول ومغادرة السفن بالموانئ المختلفة.

ي- لا تنقل السفن الجوالة ركاب ولا يوجد بها أي أماكن مخصصة لهم للمعيشة في بناء السفن.

2- قوى العرض والطلب في السوق الملاحي: يتوقف التوازن في سوق العرض والطلب على

عشرة عناصر خمسة منها في جانب الطلب وخمسة في جانب العرض وهي كما يلي:

أ- جانب الطلب: تتكون قوى الطلب من خمسة عناصر تتمثل في:¹

1- أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 76-80.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

- **الاقتصاد العالمي:** تعتبر حالة الاقتصاد العالمي هي الخالقة للجانب الأعظم من الطلب على النقل البحري، من خلال استيراد المواد الخام للمصانع، أو المتاجرة في السلع المصنوعة. وهناك عدة عناصر قد تؤثر بطريقة غير مباشرة على تغير الطلب على النقل البحري، فانخفاض معدلات النمو الاقتصادي الناتج عن الزيادة التي تحدثها الدورات الاقتصادية (في الظروف العادية)، والتي تحدث تذبذبات تؤثر بالتالي على حجم التجارة المنقولة بحرا ارتفاعا وانخفاضا. وهناك حالات حيث يكون نمو التجارة المنقولة بحرا سابقا لمعدلات النمو الاقتصادي كما وأن هناك حالات يكون نموها تاليا لمعدلات النمو الاقتصادي، مثل حدوث أحداث سياسية وحروب أو هزات اقتصادية كارتفاع أسعار البترول، كما تؤثر التكنولوجيا المستخدمة في التصنيع في تغيير نمط استيراد المواد الخام ومناطق استيرادها. وقد يحدث أيضا تغير فجائي نسبيا في الطلب على خدمات السفن الصب نتيجة ما يسمى الطلب الحدي للسلع المنقولة بواسطة هذه السفن، فإذا كانت الدول المستوردة للسلع الصب، منتجة كذلك لهذه السلعة أو لسلعة بديلة لها وتم إشباع الطلب الحدي جزئيا أو كليا عن طريق زيادة إنتاج هذه السلعة في هذه الدولة، نتج عن ذلك نقص الطلب على خدمات السفن الجواله أو توقفه أما نقص الإنتاج فيؤدي إلى زيادة الطلب على خدمات السفن الصب.¹

- **التجارة المنقولة بحرا:** تؤثر البضائع المنقولة بحرا على جانب الطلب على النقل البحري في المدى القصير أو المدى الطويل. فالمؤثرات في المدى القصير تكون نتيجة للمتغيرات الموسمية، أو لبناء المخزون الاحتياطي الاستراتيجي. فالعديد من المنتجات الزراعية تتعرض لتقلبات في كميات المحاصيل بسبب التغيرات المناخية أو الآفات الزراعية أو هطول الأمطار كما تتعرض تجارة البترول لدورات تعكس التذبذبات الموسمية في استهلاك الطاقة في الدول الغربية. ويؤثر عامل المخزون الاحتياطي على السوق الملاحية عندما يتناقص هذا المخزون بأكثر مما هو متوقع أو يسود شعور في السوق بقرب حدوث نقص في هذا المخزون مستقبلا لسبب ما. كما تؤثر بعض التطورات في نوعيات خاصة من السلع تأثيرا متوسط المدى على الطلب على خدمات السفن الصب. فقد يحدث تغير في الطلب على سلعة معينة نتيجة لتغيير في مصدر الحصول على هذه السلعة، أو نتيجة

¹ - Developments in international seaborne trade, Report by the UNCTAD secretariat, Review of maritime transport, New York and Geneva, 2010, PP 02-03.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

لتغيير في التكنولوجيا المستعملة في إنتاجها، أو نتيجة لإعادة توطين مراكز تجميع أو تكرير أو تصنيع المكونات الوسيطة للمنتج، أو تغيير في مراكز التوزيع والتخزين العالمية.¹

– **متوسط مسافات النقل:** تؤثر المسافة التي يراد نقل السلعة عبرها على الطلب على النقل البحري، ويقاس أثر متوسط مسافة رحلة الإبحار على عامل الطلب على النقل البحري بمعيار الطن/الميل والذي يحسب على أساس حمولة البضاعة المشحونة مضروبة في المسافة التي نقلت هذه الحمولة عبرها.

– **تكاليف النقل:** يعتبر تأثير تكاليف النقل على الطلب على النقل البحري تأثيراً طويلاً المدى، فكلما تناقصت تكاليف النقل بالطن/الميل كلما أصبحت أقل من الفرق في التكاليف الحدية للإنتاج بين الدول المتبادلة للتجارة الأكثر بعداً عن بعضها البعض. بما يسبب زيادة الطلب وخاصة على الرحلات الأكثر طولاً. وعلى هذا فإن هيكل السوق العالمي لإبحار السفن الجواله الناقلة للصب يتأثر بالتناقص التدريجي المستمر في تكلفة النقل البحري الناتج عن استخدام سفن عملاقة وتكنولوجيا معقدة وتنظيمات إدارية فعالة ولوجيستيات عالية الكفاءة.

– **الأحداث السياسية:** نقصد بالأحداث السياسية الحروب المحلية والتشريعات المحلية والاتفاقات الدولية مثل تحرير التجارة، والاتجاه نحو الخصخصة. ويمكن القول أن هذه المؤثرات السياسية تأتي متلاحقة ومفاجئة في معظمها بما يسبب هزات اقتصادية تؤثر بقوة على عنصر الطلب على خدمات النقل البحري سواء كان بالزيادة أو بالنقصان.

ب- جانب العرض: تتكون قوى العرض من خمسة عناصر تتمثل في:

– **الأسطول التجاري العالمي:** يتكون الأسطول التجاري العالمي من تجميع للسفن الموجودة، ويحدد مقدار زيادة حجم هذا الأسطول بحجم كميات السفن الجديدة المسلمة من ترسانات بناء السفن مطروحا منها كميات السفن التي يتم تخريدها بترسانات التخريد، فالتغير تبعاً لهذا الفرق يظهر تأثيره على السوق على المدى الطويل لأن متوسط العمر الاقتصادي للسفن يبلغ حوالي عشرين سنة. ويلاحظ أن هناك علاقة بين دورة بناء السفن ودورة تخريدها، فعند انخفاض النولون تزداد معدلات التخريد وتنخفض أوامر بناء سفن جديدة والعكس صحيح. كما يمكن لنوعيات معينة من السفن أن تتنافس فيما بينها في جانب العرض، لذا تكون مرونة السفينة وقدرتها على دخول أسواق متعددة ضرورياً في سوق كثير التذبذب. وتعتبر شركة الملاحة الصغيرة نسبياً

¹ - Developments in international seaborne trade, Op, 2010, PP 04-05.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

المستقلة هي المصدر الرئيسي للعرض في خدمات النقل بالسفن الجواله بالإضافة إلى الحكومات الوطنية التي تملك وتدير أساطيلها. وكل السفن الجواله وبدائلها والتي تعمل في نقل التجارة في فترة معينة تشكل "العرض الفعال"، وكل السفن التي لا تعمل في نقل التجارة في نفس هذه الفترة الزمنية، سواء بسبب حالة السوق (سفن الرباط) أو بسبب الإصلاحات، تشكل ما يعرف بالعرض المتيسر. كما يمكن، تحت ظروف معينة، أن تدخل سفن أخرى سوق سفن نولون السفن الجواله والتي تشكل العرض المؤثر، ومنها حاملات الصب الكبيرة وناقلات البترول وحاملات الصب التي لا تعمل نتيجة سبب من الأسباب ولكن تستطيع العمل لفترة زمنية معينة.¹

– **إنتاج وإصلاح ترسانات السفن:** تركز صناعة بناء وإصلاح السفن على عدة محاور وغياب أي محور من هذه المحاور الأساسية سوف يؤدي بالضرورة إلى خلل واضح في منظومة وكفاءة واستمرار هذه الصناعة بما يؤثر على جانب العرض. وتتمثل هذه المحاور في عمليات الهندسة المتخصصة المتعلقة بالسفينة، الإدارة المتميزة ذات الخبرة الطويلة في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن، العمالة الفنية المؤهلة والمتدربة، وجود صناعات تكميلية تغذي صناعة بناء وإصلاح السفن وترسانة مناسبة من حيث الموقع والمساحة بالإضافة إلى سوق محلي وإقليمي وعالمي.²

– **معدلات التخريد والسفن المفقودة:** تؤثر عملية تخريد السفن بصورة ضعيفة نسبياً في غالب الأحيان على جانب العرض في النقل البحري، نظراً للضعف النسبي لعدد السفن المخردة مقارنة بحجم الأسطول العالمي وزيادة أوامر إنتاج السفن الجديدة. ونعني بتخريد السفن عملية تكسير أو تفكيك السفن بعد نهاية حياتها، أي التي لا تستجيب لمقاييس العمل الذي أُنجزت لأجله وتتأثر عملية التخريد بعاملين أساسيين الأول اقتصادي يتعلق بحالة سوق المعادن وتكاليف البنية التحتية للتفكيك والتكاليف المتعلقة بالمواد الخطرة واليد العاملة³ والعامل الثاني بيئي ويتجلى في احترام المبادئ التوجيهية لاتفاقية بازل* التي تقدم بوجه خاص إرشادات بشأن عملية وقف تشغيل

¹ - أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سابق ص ص 80-85.

² - محمد عبد الفتاح شامه، مستقبل صناعة بناء وإصلاح السفن في مصر، محاضرة الجمعية البحرية، الإسكندرية، 28 سبتمبر 1997، ص ص 3-5.

³ - Anne GALLAIS BOUCHET, La démolition navale: un outil polémique de régulation des flottes, Note de synthèse n°124, Institut Supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR), Nantes, France, Avril 2010, PP 3-4.

* - قامت اتفاقية بازل في عام 2002 باعتماد "المبادئ التوجيهية التقنية من أجل الإدارة السليمة بيئياً للتفكيك الكامل والجزئي للسفن"، وهي وثيقة موجهة إلى البلدان التي لديها مرافق تعمل بتفكيك السفن.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

السفينة من أجل التخلص من الملوثات المحتملة وتحديد أنواعها ومنع إطلاقها بالإضافة إلى الممارسات الجيدة المقترحة في تصميم وبناء وتشغيل مرافق تفكيك السفن، وكذلك مبادئ الإدارة السليمة بيئياً وكيف يمكن تحقيقها في مرافق تفكيك السفن، بما في ذلك الجدول الزمني الموصى به للاشتراطات التي يتعين تنفيذها خلال فترة عام وخمسة أعوام وعشرة أعوام.¹

- إنتاجية الأسطول: يتمثل المؤشر الرئيسي لإنتاجية الأسطول في عدد الأطنان المنقولة من السلع على مسافة ميل. وتؤثر إنتاجية الأسطول على حالة العرض في النقل البحري، فكلما زادت إنتاجية الأسطول فإن عرض خدمات النقل البحري يرتفع حتى وإن بقي حجم الأسطول ثابتاً.²

- بيئة التشغيل: وتتمثل في القوانين والتشريعات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة وأمن النقل البحري والمتعلقة بحماية البيئة وحقوق الإنسان. ويكمن تأثير بيئة التشغيل على العرض في النقل البحري من حيث الحد من المعروض من السفن التي تعتبر تهديداً لسلامة النقل البحري والبيئة، ومن جهة أخرى تزيد منه وذلك بتشجيع بناء سفن جديدة ذات مقاييس متطورة وجودة عالية.

ثانياً: سوق السفن الخطية

تتكون البضائع العامة التي تنقلها سفن خطوط منتظمة من بضائع غير متجانسة مختلفة التغليف (الصب المجزء)، بضائع محواه، بضائع مستفة على طبالى، بضائع سابقة التصبين، سوائل معبأة في صهاريج عميقة أو في حاويات للسوائل أو في براميل والبضائع المجمدة أو المبردة والتي يجب شحنها في عنابر خاصة أو في حاويات ثلاثيات بالإضافة إلى البضائع الثقيلات أو التي تحتاج إلى تجهيزات خاصة ومواني شحن وتفريغ متخصصة. ويمكن تحليل هذه السوق في العناصر التالية:

1- خدمات السفن الخطية: السفن الخطية تعمل بانتظام على خط إبحار ثابت، وتتردد على موانئ سابق تحديدها، وفي تواريخ ثابتة على فترات منتظمة تبعا لجدول إبحار ثابت معلن عنه مسبقاً، وتقوم السفينة الخطية بنقل الركاب والبضائع، وقد تعمل من داخل المؤتمرات الملاحية التي

¹ - تفكيك السفن، الفريق العامل المشترك بين منظمة العمل الدولية، والمنظمة البحرية الدولية واتفاقية بازل بشأن تخريد السفن والإدارة السليمة بيئياً لتفكيك السفن، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الدورة الخامسة، جنيف، 3-7 أفريل 2006، صص 31، 32.

² - Étude sur les transports maritimes, Aperçu des Principales Tendances, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, 2001, P2.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

تنظم المنافسة بينها في الطريق الواحد. وقد أحدث نظام الحاويات تغييرات جوهرية على خدمات

السفن الخطية وتتميز خدمات السفن الخطية بالملامح التالية:¹

أ- الرحلات منتظمة ومتكررة من وإلى موانئ محددة، وتبعا لفترات زمنية متتالية تحدد تبعا لحجم
ولمتطلبات التجارة في المنطقة. وتتميز خدمات الخطوط المنتظمة بدقة ارتباطها بالمواعيد المحددة

والمعلنة عن رحلاتها. والسفن المستخدمة في الخدمات الخطية قد تكون مملوكة أو مستأجرة.²

ب- تعتبر خدمات الخطوط المنتظمة خدمات عامة وهي تلتزم بقبول أي بضائع مقدمة لها دون
تفرقة بين الشاحنين. وبعض الشركات الخطية تشترط حد أدنى من حجم البضائع المطلوب نقلها

بواسطة شاحن واحد. والبضائع عادة ما تكون غير متجانسة ولذلك تسمى بضائع عامة أو

بضائع مغلقة. وبالنسبة للحاويات فكل الطرود ترص داخل الحاوية قبل شحنها داخل السفينة.

وعادة ما يقوم متعهد النقل متعدد الوسائط بقبول طرود صغيرة وقليلة من كل شاحن على حدة

ثم يعمل على تجميعها ورصها داخل الحاوية الواحدة حتى تمتلئ تماما ثم يقوم بشحنها على

السفينة.

ج- عادة ما تكون بضائع السفن الخطية ذات قيمة مرتفعة بالمقارنة ببضائع السفن الصب ولذلك

فإن فئات نولونها أكثر ارتفاعا. وتحتاج بضائع السفن الخطية بما في ذلك سفن الحاويات رعاية

خاصة في التستيف وعادة ما تتضمن فئات نولون السفن الخطية تكاليف الشحن والتفريغ.

ويتساوى جميع الشاحنين في المعاملة بالنسبة لدفع فئات النولون الخاصة بكل سلعة من السلع

المنقولة على سفينة واحدة دون تفرقة بينهم.

د- تصدر شركة خدمات الخطوط عقد شحن نمطي موحد لكل شاحن على حدة وشروط عقد

الشحن غير قابلة للمساومة ولكنها تفرض من طرف واحد هو شركة النقل. ولكن في حالات

خاصة جدا يمكن للشركة الملاحية أن تغير في شروط عقد الشحن في صالح شاحن خاص يتعهد

بشحن كميات كبيرة من البضائع على مدار فترة زمنية معينة في مقابل أسعار خاصة به.

هـ- فئات النولون بالسفن الخطية مستقرة بفرض سعر موحد لكل نوعية من السلع المشحونة.

وقد تتغير فئات النولون فيما بين رحلة وأخرى، ولكن يجب الإعلان عن الزيادات بفترة كافية

¹ - أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سابق ص ص 88-90.

² - J.E. Davies, Competition, contestability and the liner shipping industry, Journal of Transport, Economics and Policy, University of Bath, UK September 1986, PP 300,301.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

قبل تنفيذها وتصنف فئات النولون في قوائم تسمى تعريفية النولون والتي تعطى للشاحنين عند طلبهم الإطلاع عليها. وعادة ما يكون خطين أو أكثر يخدمان طريق ملاحى معين تجمع يسمى المؤتمر الملاحى بهدف تحقيق قدر من الاستقرار لفئات النولون وتعمل المؤتمرات على تنظيم المنافسة بينها ويطبق جميع أعضاء المؤتمر فئات التعريفية الموضوعة، وهذه الفئات خاضعة للمراجعة (خاصة في الولايات المتحدة) وهي موضع مفاوضات مع اتحادات الشاحنين.¹

و- ترددات السفن الخطية واختيار الموانئ وإمكانات السفن ذاتها كلها عوامل قابلة للتعديل تبعاً لمتطلبات الشاحنين والتغيرات الموسمية والسياسية والتكنولوجية وتحافظ الشركات الخطية على توفير أكبر قدر من الثقة في الخدمة المقدمة وإمكان الاعتماد عليها من قبل الشاحنين.

ز- وتخص شركات الخطوط المنتظمة على تقديم خدمات تلي متطلبات التجارة المنقولة في الطريق الذي تخدمه بتوفير سفن خاصة مثل السفن الثلجات، والسفن الخاصة بنقل الأحمال الثقيلة، وسفن الدرجة، وسفن الحاويات، وسفن البضائع العامة التقليدية والسفن متعددة الأغراض.²

ح- تحتاج شركات الخطوط المنتظمة إلى جهاز إدارى كبير على البر ولها عادة ورش وتجهيزات وقواعد بالموانئ التي تدخلها ولذلك فإن التكلفة الثابتة تعتبر مرتفعة، وتقع على عاتق الجهاز الإدارى القيام بالتسويق للحصول على حمولات البضائع والاتصال الدائم بالشاحنين وإقامة علاقة دائمة بمصادر الطلب على خدمات السفن الخطية.

2- تنظيم المؤتمرات الملاحية: تتميز السفن الخطية بارتفاع تكاليفها الثابتة خاصة في حالة تشغيلها طبقاً لجدول إبحار معلى وخلال رحلتها عند وجود فراغات خالية سيكون دائماً من الأفيء لها أن تقبل حمولة إضافية من البضائع بأي سعر يزيد عن التكلفة المتغيرة (تكاليف تداول هذه الحمولة الإضافية) وفي التجارة التي تتميز بتدفق غير متزن من البضائع في اتجاهي المرحلة الرحلة فسيكون من الضروري للسفينة الخطية أن تلجأ على المنافسة القاتلة بالنسبة لاتجاه الرحلة قليلة البضاعة. ولتلاقي ذلك فإن الخطوط العاملة على طريق ملاحى واحد تعتمد إلى تكوين إتحاد أو ما يسمى بالمؤتمر الملاحى فيما بينها لمنع المنافسة الخارجية وتنظيم المنافسة فيما بينها غير أن قوة المؤتمر الاحتكارية تتوقف أساساً على ما يلي:³

¹- Peter C WONG, Europe liner trade after the abolishment of far east freight conference, Institute of Sea transport, Hong Kong, 2008, P 01.

²- J.E. Davies, Op, P 300.

³- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سابق ص ص 90-91.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

- المنافسة فيما بين الخطوط المنظمة للمؤتمر.
- المنافسة الفعلية من خطوط أخرى خارجة عن المؤتمر.
- العرض من مصادر أخرى مثل النقل البري أو الساحلي أو طق أخرى بديلة وموانئ أخرى ومؤتمرات في طرق بديلة .
- المنافسة الفعلية أو المنتظرة من السفن المتخصصة والسفن والجوالة .
- مدى قوة المساومة لدى الشاحنين.
- مدى قوة التدخل الحكومي.
- تنظيمات اتحادات الشاحنين وكبار الشاحنين.
- وتختلف مدى أهمية هذه العوامل من طريق إلى آخر ومن سلعة إلى أخرى .
- تختلف تنظيمات المؤتمرات فيما بينها اختلافا كبيرا، ولكن الاختلاف الرئيسي يظهر فيما بين المؤتمرات المغلقة والمؤتمرات المفتوحة والخطوط الخوارج ويظهر ذلك فيما يلي:
- أ- **المؤتمرات المغلقة:** تتصف المؤتمرات المغلقة بأنها تقيد من الانضمام إلى عضويتها، وتضع فئات النولون (تعريفه المؤتمر)، وغالبا ما تحدد أنصبة لكل عضو في المؤتمر من إجمالي البضاعة المنقولة في الطريق الملاحي، وهذا لتحديد للأنصبة يساعد على تعديل حجم الحمولات المعروضة من السفن لما يقابلها من حجم الطلب وبذلك يمكن تفادي الزيادة في جانب العرض. وفي بعض المؤتمرات تندمج خدمات الخطوط الأعضاء بحيث نقسم كل من التكاليف والدخل.¹
- ب- **المؤتمرات المفتوحة:** وهي المؤتمرات التي تضع فئات النولون للتعريف دون أن تقيد الانضمام للعضوية ويمكن لأي مالك سفينة أن ينضم للمؤتمر المفتوح ولذلك فلا توجد سيطرة على أحجام الحمولات العاملة في الطريق الملاحي وفي هذه الحالة يضمن المؤتمر عدم قيام حزب أسعار بين الخطوط العاملة على الطريق ولكن هذه المؤتمرات معرضه لزيادة الحمولات، وملتزم المؤتمرات الملاحية في الولايات المتحدة إذ تكون مفتوحة، طبقا لقانون النقل البحري الأمريكي لعام 1943 والذي ينص على:²
- الحق في اتخاذ إجراء مستقل بالنسبة لفئات النولون بواسطة الأعضاء.
- استحداث عقود الخدمة فيما بين الخطوط أو المؤتمرات وبين الشاحنين أو اتخاذ الشاحنين.

¹ - Peter C WONG, Op cit, P 03.

² - Peter C WONG, Ibid, P 02.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

- الحق في وضع فئات موحدة للنقل متعدد الوسائط.

- البحرية في عقد اتفاقات مع الناقلين الآخرين.

ج- الخوارج: وهؤلاء هم الشركات التي لها خدمات خطية عن طريق معين دون الانضمام

للمؤتمر، ويلاحظ أن نصيب الخوارج أخذ يزداد قوة في منافسة المؤتمرات.¹

3- تعريف معلنة مسبقا: تتميز تجارة السفن الخطية المنتظمة عن تجارة السفن غير المنتظمة بأنها

تسعر خدماتها التي نقدمها على أساس تعريف تصدورها وتنشرها قبل قيام رحلتها بفترة كبيرة، وهناك نوعان من جداول فئات النولون (التعريف) يستخدمان بواسطة السفن الخطية سواء كانت تعمل داخل مؤتمر ملاحى أو خارجه.

النوع الأول من التعريف هي التعريف المصنفة في درجات والتي تحتوي على عدد من درجات فئات النولون قد تكون في أقلها ستة درجات وفي أكثرها تصل إلى خمسين درجة وتلحق السلع والمنتجات المنقولة بوحدة من هذه الدرجات، وتنقل بحساب الفئة المحددة لهذه الدرجة. والنوع الثاني هو التعريف المقسمة بحسب السلع وفيها تعطى كل سلعة منقولة فعلا نولون منفصل.

وتنقسم فئات النولون كذلك إلى أقسام مختلفة، القسم الأول يحتوي على تلك السلع المحدد لها فئات، ولكل سلعة من هذه السلع توجد غالبا فئتين، فئة منخفضة للشاحنين المخلصين للمؤتمر، وفئة مرتفعة لباقي الشاحنين الآخرين. وهناك قسم ثان لفئات النولون الخاص بالمنتجات والسلع التي تنقل بفئات نولون غير محددة. والقسم الثالث هو فئة البضائع العامة، وهي تطبق على جميع السلع المتبقية. وبالنسبة للحاويات ففي بعض الشركات تحدد التعريف على أساس الحاوية نفسها بغض النظر عن محتوياتها.²

المطلب الثالث: النقل البحري بين الحرية والحماية

إذا كانت التجارة الدولية تؤثر على الحياة اليومية وعلى رخاء الأفراد في العالم، فإن النقل البحري يعتبر شريان الحياة الذي يحمل احتياجات العالم إلى كل بقعة في الأرض. وهو يستمد أهميته من عاملين رئيسيين هما تقسيم العمل ومبدأ التكاليف النسبية. وكلما كانت تكاليف النقل البحري أقل وكفاءته أكثر كلما كانت استفادة العالم من التجارة أكبر ويبدو هذا أشد أهمية بالنسبة للدول النامية التي يزداد احتياجها للتجارة العالمية في سبيل عملية التصنيع وهي التي تواجه

¹ - أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سابق ص 92.

² - نفس المرجع ص 92.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

دائماً بندرة رأس المال واختلال في ميزان مدفوعاتها ومن هنا يظهر اتجاهان أحدهما ينادي بسياسة حرية النقل البحري والآخر بسياسة حماية النقل البحري.

أولاً: سياسة حرية النقل البحري

ظهرت سياسة حرية النقل البحري منذ أربعة قرون من هولندا نتيجة لفكرتين متعارضتين، الأولى نظرية حرية البحار التي نادى بها جروسيوس عام 1609، وآراء التجار التي سادت أوروبا في ذلك الوقت. وينادي مبدأ حرية البحار بأن تكون جميع طرق الملاحة في أعالي البحار حرة تماماً غير مقيدة بالنسبة لجميع الدول أي أن البحار يجب أن تكون دائماً مفتوحة بالنسبة إلى كل السفن بغض النظر عن جنسيتها مما يعطي لصناعة النقل البحري صفة الصناعة الدولية. وبالرغم من أن تأثير التجارين على الدول الأوروبية أدى إلى احتكار نقل التجارة من مناطق معينة (مثل المستعمرات) وقصر الطرق البحرية الموصولة إلى هذه المناطق على السفن الوطنية، إلا أن الهولنديين كانوا أول من اتبع سياسة حرية الملاحة والتي مكنتهم من تصدير خدماتهم الملاحية والاشتراك في النقل المتقاطع (بين دول أخرى غير هولندا). وقد اعتمدوا على المنافسة وليس على الاحتكار كي يرجحوا ميزانهم التجاري. وقد أدت المنافسة إلى التخصص والكفاءة في مجال النقل البحري. وقد عمد الهولنديون إلى بناء السفن الخفيفة سهلة القيادة كي ينافسوا بها السفن الشراعية المعتادة في ذلك الوقت الثقيلة الوزن، البطيئة والمسليحة بالمدافع، ثم وحدوا تصميم السفن بتكاليف منخفضة وقلة عدد طاقم السفينة كما حرصوا على استخدام بحارة من أي جنسية بأقل أجور ممكنة، وبذلك تمكنوا من ضغط نفقات تشغيل السفن على أقل مستوى، وبالتالي أصبحت أجور النقل على السفن الهولندية بالنسبة لأجور النقل على السفن المنافسة لهم تصل ما بين النصف والثلاثين حتى أصبح ما يقرب من نصف السفن الأوروبية مملوكة للهولنديين عند نهاية القرن السابع عشر وأصبحت هولندا رائدة في بناء السفن.¹

وفي عام 1849 أصدرت بريطانيا قوانين الملاحة الشهيرة والتي تعتبر بداية حرية التجارة العالمية والمواصلات البحرية فاعترفت بحرية البحار انتهاجا لآراء آدم سميث في حرية التجارة. وقد نشأ النقل البحري في الدول الأوروبية من خلال صفتي العالمية والمنافسة الحرة، ويرجع تفوق هذه الدول في هذا الميدان للعوامل التالية:²

¹ - أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سابق ص ص 133-134.

² - نفس المرجع ص 135.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

- 1- ساعدت حركة التصنيع على اكتساب الخبرة اللازمة التي أدت إلى البدء في بناء السفن الحديدية واستخدام الآلات البخارية بها والعمل على تحسينها.
- 2- هيأت المستعمرات الظروف المناسبة للاستخدام الواسع للأساطيل التجارية في نقل تجارة نشطة سريعة النمو وفي كميات متوازنة ذهابا وإيابا.
- 3- أمدت المهجرة الكثيفة من أوروبا إلى العالم الجديد سفن الركاب المنتظمة بحركة ضخمة من المسافرين.
- 4- التنظيمات البحرية التي أنشئت في جميع أنحاء العالم والتي لعبت فيها السفن دورا مهما للتوسع في تجارات جديدة حيث اهتمت الدول الأوروبية الصناعية بإقامة البنية الأساسية لصناعة النقل البحري (مثل الموانئ، وسائل المواصلات، الاتصالات وشبكة واسعة من النقل البري).
- 5- تركز الأسواق العالمية التجارية ومراكز التجارة في بعض بلدان أوروبا.
- 6- اعتماد المجتمع الأوروبي في معيشتته على النقل البحري، حيث نشأت تقاليد وخبرات وأخلاق ضرورية لنجاح هذه الصناعة.

ثانيا: سياسة حماية النقل البحري

بعد الحرب العالمية الثانية واجهت معظم الدول، وبالأخص الدول النامية مشاكل التنمية وخاصة لتجارها الخارجية فاعتقد معظمها بأن امتلاك أساطيل وطنية يساعد على الإسراع في خطوات التنمية، ولأن معظم هذه الدول لا تملك خبرة صناعية أو بحرية وتعاني من نمو بطيء نسبيا في تجارها الخارجية، فقد صادفت مشاكل عديدة في تشغيل أساطيلها في ظل المنافسة الحرة من الأساطيل ذات الخبرة والعلاقات التجارية الراسخة في أسواق العالم. فكان على هذه الدول أن تتبنى سياسة الحماية من أجل مساعدة أساطيلها التجارية الحديثة.¹

يمكن تعريف سياسة الحماية بأنها أي مساعدة أو إعانة تعطى إلى صناعة النقل البحري الوطنية بواسطة الحكومة والتي تؤثر على قدرتها التنافسية في أسواق الملاحية العالمية. فالإجراء الحمائي يهدف إلى خفض التكاليف المرتفعة أو زيادة الإيراد بحسب كيفية تقديم الإعانة فإن حسبت على أساس سد الفجوة بين التكاليف والإيراد فهي تهدف إلى زيادة الإيراد وقد تقضي هذه الإعانة على أي دافع إلى تحسين القوة التنافسية للشركة الملاحية. أما إذا حسبت على أساس

¹ - كارلين أولولين (Carleen O'loughlin)، مرجع سابق، ص ص 295-296.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

تعويض زيادة التكاليف الوطنية عن التكاليف الدولية على أن تترك السفينة بعد ذلك لتربح أو تخسر تبعاً لحالة السوق، ومدى كفاءة تشغيلها، فهي تهدف إلى تخفيض التكاليف، فالدعم في هذه الحالة محدود بمحدود معينة بغض النظر عن النتيجة النهائية للتشغيل. وقد تتدخل الحكومات لدعم أساطيلها الوطنية إما بدعم مباشر لتغطية خسائر مؤقتة كي تتمكن من مساندة الأساطيل العالمية، أو بدعم غير مباشر وذلك بإعطاء السفن الوطنية حق الأولوية أو الأفضلية في النقل والمعاملة المميزة في الموانئ. ويمكن حصر الإعانات في العناصر التالية:

1- إعانات التشغيل: وهذه الإعانات تمنح بموجبها الحكومة الدعم إلى الشركة المدعومة في شكل قدر من المال يزيد عن مصاريف سفنها مقارنة بمصاريف السفن الأجنبية المنافسة لها على طريق ملاحى معين. ومن خلال إعانات التشغيل لا تضمن الحكومة أي أرباح للشركة المدعومة، إذ تتوقف قدرة الشركة الملاحية على البقاء على إمكاناتها في تحسين أدائها ومثال لتلك الإعانات تلك التي تمنحها الولايات المتحدة الأمريكية باسم ODS * للسفن الأمريكية.¹

2- إعانات البناء: تمنح هذه الإعانة عادة بغرض مساعدة صناعة بناء السفن في دولة معينة ويمكن أن تدفع على شكل نسبة مئوية من التكلفة الإجمالية للبناء. فنظراً لصعوبة تمويل بناء سفن حديثة من طرف شركات الملاحة فإنه بإمكان الدولة أن تقدم هذه الإعانة إلى شركاتها الوطنية الملاحية على شكل مساعدة في دفع جزء من التكاليف من أجل بناء سفن حديثة التكنولوجياً. كما أن هناك برامج تسمى برامج التخريد والبناء وهذه البرامج تعمل على إغراء الشركات الملاحية على تخريد سفنها التي لم تدخل بعد في سن التخريد، وشراء سفن جديدة بدلاً من الأولى المخردة ومثال لذلك الإعانات التي تمنحها الحكومة الأمريكية والمسماة CDS ** والتي بموجبها تمنح الحكومة الأمريكية إعانة تصل إلى مبلغ يساوي الفرق بين تكاليف بناء السفن في الترسانات الأمريكية والتكاليف المعقولة المقدرة لبناء نفس السفن في ترسانة أجنبية بشرط أن لا تزيد الإعانة عن 55 % من تكلفة البناء في الترسانة الوطنية. كما أن هناك نوع آخر من إعانات بناء السفن وهي منح القروض الميسرة بتسهيلات مغرية من أجل بناء سفن جديدة وتخريد السفن القديمة لتحديث الأسطول الوطني.²

¹- James J. Zok and John L. Mann, Jr, Maritime Administrative Order, US Department of Transportation, December 1, 1999, P 1.

²- James J. Zok and John L. Mann, Jr, ibid, P 2.

* ODS: Operating-Differential Subsidy

** CDS: Construction-Differential Subsidy

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

3- إعانات ضرائبية: وذلك بمنح تخفيضات ضرائبية للشركات الوطنية الملاحية وقد تكون على شكل إهلاك سريع للسفن يخضم من ضرائب إيراد الشركة ويلاحظ أن معظم الدول تمنح سفنها إعفاءً ضريبياً.¹

4- الإعانات الاجتماعية: قد تقوم الحكومات بدعم تعليم وتدريب أطقم السفن وكذلك العناية الصحية بهم وغير ذلك من تغطية التكاليف المرتبطة بالضمان الاجتماعي والرعاية الاجتماعية لأسرهم.

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

6- تفضيل العلم وسياسة التفضيل التجاري: ويتضمن ذلك النوع من الدعم جميع الوسائل التي تتبعها الحكومة من أجل تخصيص حجم معين من تجارتها الخارجية على سفنها الوطنية. والأنواع الرئيسية لهذا النوع من التفاضيل هي:²

أ- منح تراخيص استيراد للتجار بشرط استخدام السفن الوطنية.
ب- التمييز في الرسوم حيث تخفيض الرسوم الجمركية ورسوم الموانئ عند نقل البضاعة بواسطة السفن الوطنية.

ج- استخدام الضغط الحكومي من أجل جعل الشاحنين يستخدمون السفن الوطنية.

د- إصدار تشريعات لإجبار الشاحنين على استخدام السفن الوطنية.

هـ- استخدام الرقابة على النقد كوسيلة للضغط على الشاحنين.

- عقد الاتفاقات التجارية الثنائية بين دولتين لحجز التجارة بينهما لنقلها على سفن الدولتين مناصفة أو تبع نسب محددة.

و- العادات التجارية القائمة على البيع سيف والشراء فوب.

ويترتب على الإعانات السابقة الذكر آثار اقتصادية على السوق العالمي للنقل حيث تؤدي سياسة الإعانات إلى الاستخدام الأقل من الأمثل لموارد العالم الاقتصادية، إذ أن هذه السياسة تعطي انطباعاً بأن متوسط تكاليف خدمات الملاحة ستكون أعلى مما لو تمكنت أعداد أكثر من السفن من المنافسة في دخول جميع أسواق التجارة البحرية. وتظهر آثار الإعانات من ناحية الآثار

¹ - كارلين أولولين (Carleen O'loughlin)، مرجع سابق، ص ص 296.

² - كارلين أولولين (Carleen O'loughlin)، نفس المرجع السابق، ص ص 296-299.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

على تجارة العالم إذ أن الطلب على النقل البحري ينبع من الطلب على البضائع ذاتها. كما أن الدولة بتقديمها إعانات لنشر كتلها الملاحية من أجل مساعدة تجارها الخارجية، إنما تعوقها. ومن ناحية الآثار على الدورة الملاحية حيث أن لأسعار النقل البحري دورة حادة التقلب من مستوى عال جدا، إلى أدنى مستوى، مما يعطي لهيئة ملاك السفن صفة المخاطرة وعدم الاستقرار.

المبحث الثاني: خدمات الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد

سنتطرق في هذا المبحث إلى مفهوم مراكز الإمداد وموانئ الإمداد ومبرراتها الاقتصادية. وللحديث عن الإمداد بمفهومه الحديث سنستخدم مصطلح اللوجستيك «logistique» * أو ما يسمى بـفن السوقيّات. كما سنتطرق إلى التحليل الإستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية مبرزين بذلك عناصر القوة والضعف والفرص والتهديدات التي تواجه الموانئ التجارية. كما سنتطرق إلى دور موانئ الحاويات في نقل التجارة الخارجية من خلال إبراز مزايا منظومة النقل بالحاويات وأثرها على الاقتصاد الوطني وتبيان أهمية التخطيط الاستراتيجي في دعم القدرة التنافسية لمخاطات الحاويات.

المطلب الأول: مفهوم مراكز الإمداد وموانئ الإمداد

لقد عمدت ثورة اللوجيستيات على تغيير نمط التجارة في الدول الصناعية نتيجة زيادة حدة المنافسة، مما تطلب خفض التكاليف الإجمالية للإنتاج وتقليل زمن مرور المواد والمنتجات بالجوء إلى اقتصاديات الحجم واستخدام التكنولوجيا لخلق ميزة تنافسية. وتعمل الثورة اللوجيستية في شبكة معقدة تشمل مراكز الإنتاج والاستهلاك والنقل والتخزين وتبادل المعلومات، في دورة متصلة تضم سلسلة الإمداد من أجل تقليص الفجوة المكانية.

أولاً: مفهوم مراكز الإمداد ومبرراتها الاقتصادية

1- مفهوم مراكز الإمداد.

يستعمل مصطلح اللوجيستية كفن عسكري يتعلّق بتموين الجيوش ونقلها وإيوائها وتأمين الاتصالات بين وحداتها. وحيث أن عملية تسويق المنتجات تحتاج إلى مراكز للتوزيع يتم نقل البضائع إليها بهدف التخزين بجانب الأسواق النهائية ثم إعادة توزيعها إلى أسواق المستهلك دون

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

إجراء أي عمليات إضافية لها، فهذه المراكز تحقق مفهوم المنفعة الزمنية دون مفهوم القيمة المضافة، ولتحديد مفهوم المراكز اللوجيستية يمكن تقسيم الأنشطة اللوجيستية إلى قسمين:¹

أ- **العمليات اللوجيستية:** ويقصد بها كافة العمليات المتعلقة بإدارة المواد والمخزون وعمليات النقل والتخزين والتوزيع المادي إلى الأسواق النهائية، حيث يمكن فصل هذه العمليات عن المنشأة الأساسية التي تقوم بإنتاج المنتج الأصلي وإسنادها إلى منشآت أكثر تخصصاً لتحقيق نوع من الوفورات الاقتصادية. وتشمل أنشطتها مصادر المادة الخام، إدارة المواد، المخزون، التوزيع والسوق النهائي.

ب- **التنسيق اللوجستي:** ويقصد بها أنشطة التنبؤ السوقي وأوامر الشراء وجدولة الإنتاج وخطط الطلبات والاحتياجات والتي لا يمكن فصلها عن المنشأة الأساسية حيث أنها ترتبط بظروف التشغيل بها. وتشمل أنشطتها القيود السوقية، جداول الإنتاج، طلبات الشراء وخطط الاحتياجات.

ويمكن تعريف مراكز اللوجيستيات بأنها الموقع الذي يتم من خلاله تجميع السلع الوسيطة وتامة الصنع والمكونات بهدف إجراء بعض العمليات عليها من فرز، تعبئة وتغليف، معالجات صناعية ولصق العلامة التجارية، ثم إعادة شحنها إلى سوق المستهلك النهائي وهذا بهدف تخفيض التكاليف الكلية لتلك العمليات والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل. فمفهوم المراكز اللوجيستيات أكثر اتساعاً من مراكز التوزيع حيث تقدم كافة أنشطة التوزيع المادي مع إجراء عمليات إنتاجية بسيطة تزيد من قيمة المنتجات، أي أن المنتج يخرج من مركز اللوجيستيات أكثر اقتراباً من المستهلك وذا قيمة مضافة.²

يتضح مما سبق أن كافة أنشطة مراكز التوزيع تدرج في أنشطة المراكز اللوجيستية فضلاً عن وجود أنشطة لوجيستية، هي أنشطة القيمة المضافة التي تعطي المبرر الاقتصادي لقيام المراكز اللوجيستية.

2- المبررات الاقتصادية لمراكز الإمداد: هناك عدة مبررات اقتصادية لفصل الوظائف أو

العمليات اللوجيستية عن المنشأة الأم وإسنادها إلى المراكز اللوجيستية ومن أهمها:³

¹ - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 47.

² - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص 48.

³ - نفس المرجع، ص ص 48-50.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

أ- الوفورات الخارجية: مما سبق يمكن القول أن كافة الأنشطة التي تمارس في مراكز اللوجستيات يمكن إنجازها على مستوى المنشأة، إلا أن ممارسة تلك العمليات على نطاق متسع في المراكز اللوجيستية يؤدي إلى تحقيق نوعا من اقتصاديات الحجم والتي تؤدي إلى انخفاض تكلفة تلك الأنشطة للوحدة الواحدة بشكل كبير عنها عند قيام المنشأة بها، كذلك فإن التخصص وتقسيم العمل يؤدي إلى انخفاض متوسط تكلفة الإنتاج، وهذا ما تستفيد منه المنشآت الصناعية من قيام مركز اللوجيستيات وهي وفورات في التكاليف لا تنشأ من الكفاءات الداخلية للشركة الأم لذا تعرف بالاقتصاديات الخارجية.

ب- القرب من السوق: في كثير من الصناعات يكون من المجدي اقتصاديا نقل أجزاء ومكونات المنتج وتجميعها بجانب أسواق المستهلك مثل صناعات السيارات، والأثاث وخاصة عندما يكون وزن أو حجم المادة الوسطية من أجزاء ومكونات أقل من المنتج النهائي، وبهذا فإن نقل المكونات وتجميعها في أماكن قريبة من السوق يعتبر أكثر وفرا، فنقل أجزاء يترتب عليه تكاليف نقل أقل بشكل كبير عن نقلها كاملة، إذ أن حجمها يتضاعف.

ج- القيمة المضافة: تعد العمليات اللوجيستية عمليات إنتاجية، إذ أنها تضيف إلى المنتج خصائص جديدة تجعله أكثر قيمة وجاذبية من وجهة نظر المستهلك، وهذا يدعو إلى الاستعانة بخدمات المراكز اللوجيستية.

ثانيا: مفهوم موانئ الإمداد

مع نهاية القرن العشرين حدث تطور كبير في دور الموانئ التجارية التقليدية التي كانت مجرد مراكز نقل لتتحول إلى مراكز خدمة تجارية وصناعية تضيف قيمة إضافية للبضائع التي تتداولها. فلم يعد نشاط الميناء مقتصرًا على حدود المرفأ، وإنما امتد هذا النشاط برا في كل المنطقة المحيطة بالميناء حيث أصبحت الموانئ قاعدة لوجيستية حقيقية. ويمكن تصنيف الموانئ إلى ثلاثة أجيال حسب ثلاث معايير تتمثل في السياسة الإستراتيجية التطويرية للميناء، نطاق ومدى أنشطة الميناء وتكامل تنظيم أنشطته. وتتمثل هذه الأجيال الثلاثة في:¹

1- موانئ الجيل الأول (الموانئ التقليدية): تعمل موانئ الجيل الأول والمتمثلة في الموانئ التقليدية كمراكز للنقل فقط، ويمثل هذا الجيل من الموانئ أغلبية موانئ الدول النامية، وتتسم إستراتيجية

¹ - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص ص 274-278.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

هذه الموانئ بأنها إستراتيجية محافظة، تحصر مفهوم الميناء في دور ثابت محدود لا يتعدى نطاق ومدى أنشطة موانئ هذا الجيل عن أن الميناء مجرد نقطة وصل بين النقل الداخلي (النقل البري والنهري) للبضائع والنقل البحري. ولا يتوفر في هذا الجيل من الموانئ إلا الحد الأدنى للأنشطة المينائية مثل الشحن والتفريغ وبعض الخدمات المينائية والملاحية، وتركز الاستثمارات على البنية الأساسية للأرضية دون اهتمام لما يحدث للسفن والبضائع خارج منطقة الرصيف.

2- موانئ الجيل الثاني (الموانئ الصناعية): ظهرت موانئ هذا الجيل في ستينيات القرن الماضي مع تزايد كمية المواد الخام التي تستوردها الدول الصناعية، وتسمى عادة بالموانئ الصناعية. وتتسم سياسة وإستراتيجية واتجاه تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسعية على أساس تصور عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية، ويتم صياغة سياسات الميناء وإصدار تشريعاته على أساس أنها ليست مجرد مركز نقل إنما هي مراكز صناعية وتجارية أيضا. فبالإضافة لشحن وتفريغ البضائع والخدمات المينائية والملاحية، اتسع نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل لتشمل الخدمات التجارية للبضائع أي خدمات أخرى مكاملة ذات صلة بها مثل تعبئة وتحويل البضائع والخدمات الصناعية مثل تصنيع البضائع، وتقام المنشآت الصناعية داخل الميناء مما يؤدي إلى نمو واتساع الميناء في امتداد خلفي. يختلف ويتسم التنظيم في موانئ الجيل الثاني خلافا عن موانئ الجيل الأول بما يلي:

أ- علاقات وثيقة مع شركائها في النقل والتجارة الذين شيدوا منشآت لتصنيع بضائعهم في منطقة الميناء.

ب- علاقات وثيقة بين الميناء والإدارة المحلية التي يوجد في نطاقها لشدة اعتماد الميناء على المدينة المحيطة به فيما يتعلق بالأراضي والمرافق والقوى العاملة وكذلك شبكات الطرق الخاصة بالنقل البري.

ج- التكامل بين مختلف الأنشطة والخدمات بالميناء لمسايرة تزايد كمية البضائع وسرعة دورانها عبر الميناء.

3- موانئ الجيل الثالث (الموانئ اللوجيستية):¹ ظهرت موانئ هذا الجيل في ثمانينيات القرن الماضي، ويعود السبب في ظهورها أساسا إلى انتشار التحوية وتعددية الوسائط على نطاق واسع في جميع أنحاء العالم إزاء احتياجات التجارة الدولية. وتتسم إستراتيجية واتجاه تطوير موانئ هذا

¹ - Le marketing portuaire et la mission d'un port de troisième génération, Rapport de la CNUCED, 08/01/1992, P 22-27.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

الجيل بالديناميكية على أساس الموانئ عقدة ديناميكية في شبكة الإنتاج/التوزيع الدولية المعقدة، واستنادا إلى هذا المفهوم تغير سلوك إدارة هذا الجيل من الموانئ من مجرد عرض إحصائي لمرافق وخدمات الميناء إلى اهتمام ومشاركة نشيطة في عملية التجارة العالمية بكاملها، وتوجه هذه الجهود إلى ترويج أنشطة التجارة والنقل التي تولد بدورها أعمالا ذات قيمة مضافة مدرة للإيرادات ونتيجة لهذه الجهود تحولت الموانئ إلى مراكز نقل متكاملة وقواعد لوجيستية للتجارة الدولية. فالأنشطة والخدمات في موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصص والتنوع والتكامل، وتنقسم إلى أربع فئات تتمثل في الخدمات الميدانية التقليدية، الخدمات الصناعية/البيئية، الخدمات الإدارية/التجارية والخدمات اللوجيستية والتوزيعية. ولا يمكن اعتبار الميناء من الجيل الثالث ما لم يدخل عددا من التغييرات التنظيمية التي تتناول الأنشطة الجارية داخل الميناء، والعلاقة بين الميناء والإدارة المحلية التي يقع في نطاقها ومع مستخدمي وعملاء الميناء، وتتسم تنظيمات موانئ الجيل الثالث بما يلي:

أ- زيادة عمق العلاقات بين الميناء والجهات العاملة به والمتعاملة معه، الأمر الذي أدى إلى إنشاء رابطة تدعى مجتمع الميناء، ويتكون مجتمع الميناء من هيئة الميناء والشركات العاملة في جميع أنشطة وخدمات الميناء، وكذا مستخدمي الميناء، وهو تحالف بين جميع المسؤولين والمهتمين بالميناء ويتولى تنسيق الأنشطة داخل الميناء ومع الجهات الأخرى خارجه بالإضافة إلى الترويج والتسويق للميناء.

ب- أصبح الميناء أكثر اعتمادا وتكاملا مع المدينة المحيطة به، حيث زادت منطقة الميناء من مجرد الحدود التقليدية للموانئ لتصبح المنطقة في حدود تمتد في بعض الموانئ إلى عشرات الكيلومترات، ويعتمد نجاح الميناء على العلاقات المتميزة مع الإدارة المحلية للمدينة ودعمها الكامل للميناء، وتركز موانئ الجيل الثالث في علاقتها مع الإدارة المحلية للمدينة على:

- النقل في ربط المناطق الخلفية بالميناء.

- منشآت التخزين/التوزيع.

- التنمية الحضرية والمدينة.

- المحطات الطرفية المتعددة الوسائط.

ج- زيادة التكامل بين مختلف أنشطة وخدمات الميناء أكثر مما هو عليه في موانئ الجيل الثاني، نظرا لارتباط مصالح جميع الأطراف العاملة بالميناء والمتعاملة معه، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

وبالنسبة لنظم المعلومات ونظم تبادل البيانات إلكترونيا (EDI) *، فقد أصبحت عنصرا من أهم العناصر الرئيسية للبنية الأساسية لموانئ الجيل الثالث.

المطلب الثاني: التحليل الإستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية

تعتبر عملية المسح الكامل للبيئة الداخلية والخارجية للميناء من أهم عمليات التخطيط الإستراتيجي العام للميناء. ويقدم تحليل نقاط القوة والضعف بالإضافة إلى الفرص والتهديدات (SWOT) ** معلومات هامة جدا تساعد على خلق نوع من التوافق فيما بين المصادر والقدرات المتوفرة والفرص المتاحة والمتواجدة ضمن السوق الذي تتعامل فيه هذه الموانئ. فلكل ميناء نقاط قوة وضعف بالإضافة إلى فرص وتهديدات تواجهه وتؤثر على قدراته التنافسية في السوق الذي يعمل فيه أو الذي يرغب العمل فيه. فتحديد المقومات التنافسية للموانئ من أجل وضع وصياغة الاستراتيجيات المناسبة، يكمن في تحديد العناصر التالية:

أولاً: عناصر القوة والضعف للموانئ التجارية

نقاط قوة أي شركة هي عبارة عن مصادرها وقدراتها المتوافرة والتي يمكن استخدامها لإيجاد ميزات تنافسية، كما أن الغياب الفعلي لنقاط القوة ما هو إلا نقاط ضعف تواجهها الشركة ويمكن حصر نقاط القوة والضعف بالنسبة للموانئ التجارية في العوامل التالية:³

1- الموقع الجغرافي: قد يمثل الموقع الجغرافي نقطة قوة أو ضعف بالنسبة للميناء وذلك على أساس الاعتبارات التالية:

- أ- قرب الميناء من الخطوط الرئيسية للملاحة ومراكز الإنتاج والاستهلاك.
- ب- طول وعمق قناة الاقتراب للميناء وعمق مدخله.
- ج- الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء.
- د- الأحوال الجوية السائدة بمنطقة الميناء ومدى تأثيرها على دخول ومغادرة السفن من وإلى الميناء مع سلامة السفن الموجودة بالميناء وكذا استمرارية عمليات شحن وتفريغ السفن الموجودة بالميناء بدون توقف.⁴

* Echange de Données Informatisées (EDI): نظم تبادل البيانات إلكترونيا.
** Strength, Weakness, Opportunitities and Threats (SWOT): نقاط القوة والضعف، الفرص والتهديدات.
³ - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص ص 280-282.
⁴ - كارلين أولولين (Carleen O'loughlin)، مرجع سابق، ص ص 325-329.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

2- توفر وسائل النقل المختلفة بالميناء: وتتمثل في مدى توفر شبكات النقل المختلفة من خطوط ملاحية منتظمة للسفن، النقل البري، السكك الحديدية والنقل النهري ومدى كفاءة ومعدلات تردد وسائلها على الميناء.

3- توفر خدمات الميناء وكفاءتها: وتتجلى هذه الخدمات في القدرات والإمكانيات المتوفرة بالميناء من حيث تعدد نوعياتها وتوفر المعدات المتخصصة لهذه النوعيات، وكذلك الأرصفة والمخازن المخصصة لها، وطاقاتها السنوية. بالإضافة إلى الإمكانية والخبرة في التعامل مع الأحجام المختلفة للسفن والنوعيات المختلفة للبضائع والسلع والنوعيات المختلفة لأشكال البضائع كالحاويات، الصب الجاف، الصب السائل وغيرها. كما تكمن نقاط قوة أو ضعف الميناء في مستوى أداء وإنتاجية محطات الشحن والأرصفة والمعدات، وكذا توفر وكفاءة الخدمات التكميلية والمساعدة للسفن والبضائع والخدمات المساعدة الأخرى.

4- أسعار خدمات الميناء: يمكن أن يحدد مستوى قيمة الرسوم والتعريفات المختلفة ومدى استقرار قيمتها وكذا سياسة إستراتيجية التسعير بالميناء جانبا من نقاط القوة أو الضعف بالميناء.

5- قوة العمالة بالميناء: ويندرج ضمن هذا الإطار مستوى حرفية ومهارة العمالة وكذا حجم العمالة الفعلية بالميناء بالنسبة لحجم العمالة المطلوبة، بالإضافة إلى المناخ الاجتماعي (المشاكل الاجتماعية) والدوافع المحفزة للعمالة ومستوى العلاقات العمالية.

6- الإدارة بالميناء: وتتمثل في مدى سيطرة هيئة الميناء على أنشطة وخدمات الميناء المختلفة ومستوى التوجيه والإدارة به، وكذا مستوى علاقة الإدارة بعملاء الميناء ومدى سهولة ومستويات صناعة القرار وسهولة الإجراءات وبساطة دور المستندات بالميناء.

7- الاتصالات السلكية واللاسلكية: يتجلى هذا الجانب في مدى توفر وكفاءة شبكات الاتصالات السلكية واللاسلكية والمتمثلة في الفاكس والهاتف الدولي المباشر وأنظمة تبادل البيانات إلكترونيا.

8- الموقف المالي: ويتمثل في مدى توفر التمويل المالي لتنفيذ مشروعات التطوير والتحديث بالميناء، بالإضافة إلى المؤشرات المالية الأخرى مثل الفائض والعجز في الميزانية.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

ثانياً: الفرص المتاحة والتهديدات التي تواجه الموانئ التجارية

قد ينتج أحيانا عن تحليل البيئة الخارجية للشركة بعض الفرص التي يمكن استغلالها لزيادة الحصة السوقية وتحقيق الأرباح والنمو، كما أن أي تغييرات تنشأ في البيئة الخارجية قد ينتج عنها تهديدات تؤثر على الشركة وأدائها بشكل مباشر . ويمكن حصر الفرص والتهديدات بالنسبة للموانئ التجارية في العوامل التالية:¹

- 1- الفرص المتاحة للموانئ التجارية:** تتمثل الفرص المتاحة للميناء، والتي يمكن استغلالها لزيادة حصته من السوق الذي يعمل فيه، أو الذي يرغب أن يعمل في العوامل التالية:
 - أ- الموانئ المنافسة: خروج أحد الموانئ المنافسة من النشاط أو المجال الذي يعمل فيه الميناء.
 - ب- أنظمة النقل المختلفة: إمكانية النقل من الميناء برا إلى مناطق داخلية بعيدة.
 - ج- الأنشطة التي يعمل فيها الميناء: وتتجلى في زيادة أو نمو النشاط الذي يعمل فيه الميناء، وكذا ظهور نشاط جديد يمكن أن يعمل فيه الميناء.
 - د- عملاء ومستخدمي الميناء: وتتمثل في ظهور عملاء جدد يرغبون في العمل في النشاط الذي يعمل فيه الميناء أو عملاء لموانئ أخرى يرغبون في تغيير الموانئ التي يستخدمونها.
 - هـ- الميناء: وتتمثل في تطوير أرصفة ومعدات الميناء، إدخال نظام البيانات الكترونيا EDI في الميناء والسبق في وضع سياسات تسعيرية جاذبة جديدة.
- 2- التهديدات التي تواجه الموانئ التجارية:** تتمثل التهديدات التي تواجه الميناء، والتي يمكن أن تؤثر على تخفيض حصته في السوق الذي يعمل به، ويتطلب اتخاذ الإجراءات اللازمة لمواجهتها والتغلب عليها في العوامل التالية:
 - أ- الموانئ المنافسة: وتشمل الموانئ المنافسة حالياً والموانئ المحتملة تنافسها مع الميناء مستقبلاً.
 - ب- أنظمة النقل المختلفة: أنظمة النقل المختلفة التي تنافس الميناء في نقل البضائع التي تنقلها سفن تتردد على الميناء.
 - ج- الأنشطة التي يعمل فيها الميناء: تقلص أو انخفاض حجم النشاط الذي يعمل فيه الميناء.
 - د- عملاء ومستخدمي الميناء: عدم رضا عملاء أو مستخدمي الميناء عن مستوى أداء أو أسعار الأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء.

¹- أيمن النجراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص ص 283-284.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

هـ- الميناء: تتمثل في سمعة الميناء، ظهور قواعد وتنظيمات صارمة لحماية البيئة وعدم توفر أراضي لتوسيع الميناء.

المطلب الثالث: دور موانئ الحاويات في نقل التجارة الخارجية

أدى ظهور نظام الحاويات عبر الموانئ التجارية إلى توسع حركة النقل البحري وزيادة استثماراته مما أحدث ثورة على حركة التجارة الدولية، فكان لزاماً على الموانئ التجارية تطوير نفسها تنظيمياً وتكنولوجياً بما يتماشى مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحاويات.

أولاً: مزايا منظومة النقل بالحاويات وأثرها على الاقتصاد الوطني

تعتبر منظومة النقل بالحاويات بمثابة شريان التجارة الدولية، وتعتبر الحاوية والسفينة والميناء المتخصص العناصر الثلاثة الرئيسية لنظام النقل بسفن الحاويات، وقد أدى ظهور أنواع من الحاويات مختلفة المواصفات والأبعاد إلى تطور سفن الحاويات وظهور أجيال وطرقات مختلفة منها، مما أوجب تطوير الموانئ بما يتواءم مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحاويات. وظهرت بعض المفاهيم المتعلقة بهذه الصناعة يمكن إيجازها فيما يلي:

1- ماهية موانئ الحاويات ومحطات الحاويات: ميناء الحاويات هي مجموعة من محطات

الحاويات، وتشمل المكونات الرئيسية لمحطة الحاويات على أرصفة تراكبي السفن، روافع الحاويات، ساحة التخزين ومعداتها، بوابة الدخول إلى المحطة، محطات تعبئة الحاويات وتفريغها، بالإضافة إلى تسهيلات أخرى متنوعة مثل تطبيقات الحاسب الآلي، ميزان الحاويات، ورشة الصيانة ومكاتب الإدارة. أما محطة الحاويات فهي منظمة تقدم مجموعة من الأنشطة لتداول الحاويات والتحكم في حركة انسيابها من السفينة إلى مختلف وسائل النقل الأخرى أو العكس بما يحقق أفضل الخدمات للنقل البحري والبري بأقل تكلفة. وبالإضافة إلى موانئ الحاويات ومحطات الحاويات هناك مركز تحميل الحاويات وهو المحور البحري في نظام النقل متعدد الوسائط حيث تتوفر فيه الخدمات اللازمة لنقل الحاويات من الميناء إلى السوق الخلفية العريضة بتكلفة مؤثرة وفعالة. ويقوم مركز عبور الحاويات بالوظائف الأساسية لمحطة الحاويات في تداول وتخزين الحاويات ذات المنشأ الأجنبي بالإضافة إلى خدمات أخرى مساعدة مثل إصلاح وفحص الحاويات بالإضافة إلى نقل الحاويات من الباب إلى الباب بهدف إفادة الاقتصاد الوطني.¹

¹- أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 25-27.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

- 2- مزايا نظام التحويلة: يتمتع نظام التحويلة بمزايا عديدة نذكر منها:¹
- أ- المحافظة على البضاعة ووقايتها من أي تلف أو كسر أو عبث أو فقد أو سرقة، ومن ثم تحقيق سلامة البضاعة المنقولة الصادرة والواردة وضمان تسليمها على حالتها. ومن ثم الاقتصاد في مصروفات تخزين البضائع وحراستها وحمايتها.
- ب- يسمح ذلك النظام بتقديم خدمات النقل من الباب للباب، من موقع المصنع وحتى تاجر التجزئة والموزعين.
- ج- لا توجد عمليات تداول وسيطة للبضائع المنقولة في محطات الحاويات/ الموانئ مما يتيح أمان أعلى بضائع للبضائع في مواجهة مخاطر الهلاك والتلف والمناولة.
- د- إن الأمان النسبي الذي تتمتع به البضائع المنقولة داخل الحاويات، يتيح للشاحن الاستفادة من انخفاض أسعار التأمين عليها، توفير ما يقارب من 40 % من مصروفات التأمين على البضائع مما يساهم في انخفاض التكلفة الكلية لعملية النقل.
- هـ- عدم حاجة البضائع المنقولة داخل الحاوية إلى عمليات تعبئة وتغليف مثلما هو الحال في حالة البضائع العامة مما يتيح وفورات في التكلفة الكلية لعملية النقل.
- و- عدم حاجة نظام التحويلة إلى قدر كبير من الأيدي العاملة مما يتيح وفرا في تكلفة العمالة، وتظهر هذه الميزة بوضوح في البلدان الصناعية ذات معدلات الأجور المرتفعة.
- ز- سرعة تداول الحاوية في الموانئ، تتيح زيادة سرعة دورة السفينة وتقليل زمن بقائها في الميناء ومن ثم خفض التكاليف التي تتحملها السفينة.
- ح- إن تقليل زمن بقاء السفينة بالميناء وزيادة سرعة دورة السفينة يتيح تقليل زمن العبور لرحلة السفينة (Transit Time)، وزيادة عدد مرات تردد خدمة السفينة.
- ط- أسفر نظام التحويلة عن إحداث ترشيد في تشغيل السفن على الخطوط الملاحية المختلفة، فنظرا للتكلفة العالية لتشغيل سفن الحاويات، اتجهت الشركة الملاحية للنقل بسفن الحاويات نحو ترشيد عدد مرات تردد سفنها على الموانئ المختلفة، والعمل على اختيار موانئ رئيسية لتردد هذه السفن.
- ك- يتيح النظام بوجه عام تقديم خدمة نقل ذات جودة شاملة.

¹ - أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 12-13.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

ل- التقليل في تكلفة تغليف وتعبئة ومناولة البضائع.

3- أثر تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ على الاقتصاد الوطني: مما لا شك فيه أن نمو حركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ الوطنية، يؤدي بآثار ايجابية على الاقتصاد الوطني يمكن أن نحملها فيما يلي:¹

- أ- زيادة إيرادات هيئات الموانئ من الرسوم التي تدفعها السفن الحاملة لحاويات برسم إعادة الشحن مقابل الخدمات التي تحصل عليها السفينة، مثل رسوم الموانئ والمناشر والإرشاد والقطر.
- ب- يمكن للموانئ أن تستفيد من اقتصاديات الحجم في الإدارة والتشغيل وذلك بالعمل على اجتذاب أعداد متزايدة من السفن التي تحمل حاويات برسم إعادة الشحن، من أجل الوصول إلى معدلات عالية للتشغيل تكلف الاستخدام والاستغلال الأمثل للطاقت المتاحة بالموانئ، بما يؤدي إلى تدنية التكاليف التي تتكبدها السفن بالموانئ، وتقليل حجم الطاقات العاطلة.
- ج- زيادة إيرادات شركات الخدمات العاملة في الموانئ الوطنية، نظير الخدمات المقدمة إلى السفن التي تحمل حاويات برسم إعادة الشحن، مثل خدمات الصيانة والإصلاح، وكذلك الإيرادات المتولدة في مقابل التموينات والتوريدات التي تحصل عليها هذه السفن.
- د- إن توسيع حركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات يعني زيادة إيرادات الدولة من النقد الأجنبي.
- هـ- إن النمو الحادث في حركة تجارة إعادة الشحن يعني ازدهار الأنشطة والخدمات المرتبطة بحركة تداول الحاويات مما يعني مزيد من النمو والتطور لهذه القطاعات وبالتالي إمكانية خلق وظائف وفرص تشغيلية جديدة، بما يتمخض عنه من امتصاص أعداد من القوى العاملة العاطلة والمساهمة في الحد من مشكلة البطالة.
- و- الوفورات الخارجية التي تحققها الأنشطة والخدمات ذات العلاقة بحركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات من خلال علاقات التشابك و الترابط مع الوحدات الاقتصادية الأخرى في الاقتصاد الوطني.

ز- إن جذب أعداد كبيرة من السفن بوجه عام والسفن التي تحمل حاويات برسم إعادة الشحن خاصة يتيح الإطلاع على التقنيات والتطورات الحديثة في مجال بناء السفن وتداول البضائع وكذلك نوعيات وأنماط التجارة المتداولة والتي تتسم جميعها بالتغير والتطور المستمر.

¹ - أيمن النحرابي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 25-27.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

ح- إن دخول الموانئ الوطنية المنافسة لغيرها من الموانئ الأجنبية، في مجال تجارة إعادة الشحن بالحاويات، الذي يتسم بالمنافسة الشديدة القائمة على تقديم خدمات عالية المستوى والجودة بسعر تنافسي، يجعل الموانئ الوطنية في تطور مستمر آخذة بالتكنولوجيا الحديثة في هذا المجال حتى تستطيع الاستمرار في تقديم هذه الخدمات بالجودة والكفاءة اللازمين للعمل على اجتذاب السفن بالموانئ الوطنية لتلقي هذه الخدمات .

ط- حاجة المناخ التنافسي الشديد لمجال تجارة إعادة الشحن بالحاويات لخدمة عالية الجودة والكفاءة يعني العمل على تحسين وتطوير مستويات العمالة والخبرات ودفعها إلى مستويات عالية من الأداء والإنتاجية.

ي- زيادة إيرادات قطاعات الخدمات العاملة في مجال تداول الحاويات بما ينعكس ايجابيا في ارتفاع مستوى دخل العاملين في هذا القطاع.

ك- إن تولد نتائج ايجابية من ازدهار حركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات، وحدوث تطورات ايجابية ونمو الأنشطة والخدمات ذات العلاقة بها، قد يدفع الدولة إلى توجيه المزيد من الاستثمارات لتطوير إمكانيات وطاقات الموانئ وشركات الخدمات ودعم أنشطتها.

ل- وبوجه عام يمكن القول أن تردد السفن على الموانئ الوطنية يعني زيادة إيرادات الدولة ككل وهو ما يمكن التعبير عنه بإدراج عناصر هذه الإيرادات عامة والإيرادات المتولدة عن تجارة إعادة الشحن بالحاويات ضمن الجانب الدائن (المتحصلات) للميزان الملاحى.

ثانيا: أهمية التخطيط الاستراتيجي في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات

تمثل المنافسة مفهوما محوريا بالنسبة لعمل محطة الحاويات ونجاحها سواء على المستوى الوطني أو الإقليمي أو الدولي، فالغرض من التخطيط الإستراتيجي في مجال محطات الحاويات يتمثل في وضع الإستراتيجيات وتحديد الأهداف التي تتيح ميزة تنافسية تمكنها من تحقيق فعالية العملية التسويقية في مواجهة محطات الحاويات المنافسة.

1- الأبعاد المختلفة للإستراتيجية ودورها في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات.

تمثل الإستراتيجية مفهوم متعدد الأبعاد وتبلور أهم أبعادها فيما له تأثير على مسألة دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات فيما يلي:¹

¹- أيمن النجراوي، موانئ الحاويات الدولية، مرجع سابق، ص 242-247.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

أ- **البعد الأول:** الإستراتيجية كوسيلة لتحقيق غرض محطة الحاويات من خلال أهداف طويلة الأجل وبرامج للتصرف وأولويات تخصيص الموارد، ويشير هذا البعد إلى الإستراتيجية بأنها وسيلة لتشكيل الأهداف طويلة الأجل وتحديد برامج التصرف الإستراتيجية المتوافقة معها، وعليه تعد مسألة تحقيق التوازن بين الأهداف الإستراتيجية لمحطة الحاويات والبرامج اللازمة لتنفيذها من جانب، وتخصيص الموارد البشرية والمالية والتكنولوجية والمادية من جانب آخر، يعد أحد المطالب لتحقيق الاتساق الإستراتيجي بين مجموعة هذه العناصر.

ب- **البعد الثاني:** الإستراتيجية كنسق مترابط منطقيا ومتكاملا من القرارات، وبذلك فوفقا لهذا البعد تعبر الإستراتيجية عن النمط الذي انتهجته إدارة محطة الحاويات من قرارات عبر تاريخها والذي قد يحدد أيضا توجهها نحو المستقبل، ومعنى ذلك فإنه يمكن إلقاء الضوء على إستراتيجية محطة الحاويات من خلال تتبع وتحليل القرارات والتغيرات الرئيسية في تاريخها والتي يترتب عليها قيامها بإعادة تحديدها لموقعها أو توجهها الإستراتيجي.

ج- **البعد الثالث:** الإستراتيجية كتعريف لميدان أو مجال تنافس محطة الحاويات، يعبر هذا البعد عن أحد المحاور الأساسية للإستراتيجية وهو ضرورة تعريف مجالات النشاط الحالية لمحطات الحاويات وكذلك مجالات النشاط التي ترمع الدخول فيها مستقبلا، ويتم تحقيق هذا البعد من خلال تعريف قطاعات النشاط بشكل فعال، فمن المنظور الإستراتيجي أي منظور كل من تكوين وتنفيذ الإستراتيجيات .

هناك ضرورة للبدء بتحديد وحدة أو وحدات النشاط والتي تشير إلى قطاع معين من النشاط، أو أي مركز داخل محطة الحاويات يقوم بإنتاج وتسويق مجموعة محددة من المنتجات أو الخدمات لمجموعة معينة من العملاء والمزاحمة مع مجموعة معينة من المنافسين، بحيث يؤدي هذا البعد للإستراتيجية لكل منها، ولتخصيص الموارد لها وإدارة محفظتها من الأنشطة ومن ثم يؤدي على نطاق عام إلى بلورة مجال أو ميدان تنافس محطة الحاويات.

د- **البعد الرابع:** الإستراتيجية كاستجابة للفرص والتحديات الخارجية ولجوانب القوة والضعف الداخلية بغرض تحقيق التميز التنافسي، ووفقا لهذا البعد فإن تحقيق ميزة تنافسية وطويلة الأجل على منافسي المحطة في كل مجال من مجالات نشاطها هو المحرك الرئيسي للإستراتيجية بحيث يتم تحقيق الميزة التنافسية لمحطة الحاويات من خلال إحداث التوافق بين كل من العوامل الخارجية والداخلية التي تؤثر فيها، فمن حيث العوامل الخارجية يجب تحديد مدى جاذبية الصناعة واتجاهات

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

التطور فيها وكذلك خصائص المنافسين الرئيسيين ويترتب على هذا التحليل إلقاء الضوء على الفرص والتهديدات التي تواجه محطة الحاويات. أما من حيث العوامل الداخلية فهناك ضرورة لتقدير الإمكانيات التنافسية والتي يترتب عليها التعرف على نقاط القوة والضعف المطلوب تطويرها وتصحيحها وعند هذه المرحلة تبرز أهمية الإستراتيجية كمطلب لتحقيق التوافق بين متغيرات البيئة الخارجية والإمكانيات الداخلية، بحيث يتمثل دور الإستراتيجية في الاستجابة للفرص والتعامل مع التهديدات التي تفرضها البيئة الخارجية بالإضافة إلى تعديل وتطوير إمكانية المحطة باستمرار وحيوية لمواجهة متطلبات البيئة المتغيرة، من أجل تنمية وتطوير مجموعة العناصر والأنشطة المتكاملة فيما بينها بهدف تحقيق والحفاظ على ميزة تنافسية أفضل تجاه غيرها من محطات الحاويات المنافسة.

هـ- البعد الخامس: الإستراتيجية كسبيل للتمييز بين المهام الإدارية في ظل مستويات محطة الحاويات ويركز هذا البعد على فكرة أساسية وهي أن المستويات التنظيمية داخل محطة الحاويات وما تفرضه من مهام ومسؤوليات إدارية إنما تختلف من حيث مدى إسهامها في تكوين وتنفيذ إستراتيجية محطة الحاويات، ففي ظل مستوى محطة الحاويات ككل تتمركز المهام التي تتطلب رؤية أوسع مثل تعريف رسالة محطة الحاويات ككل ودراسة الاستراتيجيات وتخصيص الموارد في ضوء أولويات إستراتيجية المحطة في مجال عمل الإدارة العليا، في حين أنه في ظل مستوى وحدة النشاط تتبلور المهام اللازمة لتعزيز الموقف التنافسي لكل وحدة نشاط داخل الصناعة التي تعمل بها ويتمثل الدور الإستراتيجي لهذا المستوى في ترجمة رسالة محطة الحاويات ككل وأهدافها العامة إلى استراتيجيات محددة لكل من وحدات النشاط المختلفة ويتكون هذا المستوى من رؤساء وحدات النشاط المختلفة داخل محطة الحاويات والهيئة الإدارية الداعمة لهم وفي ظل محطة الحاويات التي تعتبر شركة وحيدة الصناعة إذ أن نشاطها الرئيسي والوحيد هو تداول الحاويات، عندئذ يتطابق مستوى وحدة النشاط مع مستوى محطة الحاويات ككل ويمثلان مستوى واحد، وأخيرا ففي ظل المستوى الوظيفي تبرز المجالات الوظيفية الضرورية لأداء وحدة النشاط لعملها ولاستمرارية ميزتها التنافسية وتشمل التمويل، الإنتاج، التسويق، المبيعات، الموارد البشرية، المشتريات، الهندسية والفنية ويتكون هذا المستوى من المديرين التنفيذيين الذين يتحملون مسؤولية تنفيذ المهام في المجالات الوظيفية السابقة، ويتضح مما سبق أن عملية التكامل والتناسق بين هذه المستويات الثلاث تمثل عنصر رئيسي للإستراتيجية التنافسية.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

و- **البعد السادس:** الإستراتيجية كتعريف لمدى الإسهام الاقتصادي وغير الاقتصادي الذي تقدمه محطة الحاويات للأطراف المستفيدة منها، ويقصد بالأطراف المستفيدة كل طرف أو جهة تحصل على منافع أو استفادة من نشاط أو خدمات محطة الحاويات سواء كانت الشركات الملاحية أو المصدرين أو المستوردين أو متعهدي الشحن أو متعهدي النقل الدولي متعدد الوسائط أو غيرهم من الأطراف بالإضافة إلى حملة الأسهم والمديرين والموظفين وغيرهم.

2- إستراتيجية التنافس ودورها في خلق الميزة التنافسية لمحطات الحاويات.

تعرف الإستراتيجية التنافسية بأنها هذه الإستراتيجية التي تهدف إلى تنمية وتطوير مجموعة من العناصر والأنشطة فيما بينها بهدف دحر المنشآت المنافسة ومن هذا المنطلق يعرف بورتر الميزة التنافسية بأنها قدرة المنشأة على انتهاز واختيار وتنفيذ إستراتيجية تنافسية تهدف إلى تحقيق والحفاظ على ميزة تنافسية أفضل تجاه غيرها من المنشآت، وبالتالي يمكن أن نقرر أن رسم وصياغة إستراتيجية تنافسية تهدف إلى خلق ميزة تنافسية متواصلة لمحطة الحاويات إنما يتضمن وجود مجموعة متكاملة من القرارات والأفعال تؤدي إلى تحقيق التميز المتواصل والمستمر على المنافسين وعليه يمكن الإشارة إلى ثلاث مكونات أساسية:¹

أ- **مجال التنافس:** ويتضمن هذا النطاق بالنسبة لمحطة الحاويات تحديد المجال أو النطاق الجغرافي لعملياتها أو خدماتها والذي يعتبر عاملاً هاماً في تحديد إستراتيجيتها التنافسية.

ب - **أسلوب التنافس:** ويتضمن إستراتيجية تقديم خدمات محطات الحاويات، وهل تقتصر على عملية تداول الحاويات من / إلى السفينة والتي تعتبر الوظيفة الرئيسية التقليدية لمحطة الحاويات أم تتجاوز ذلك إلى تقديم مجموعة متكاملة من خدمات التداول والتخزين والتخليص والنقل الداخلي والإقليمي إضافة إلى تقديم مفهوم متكامل لمجموعة الخدمات اللوجيستية التي يمكن أن تسهم بها محطة الحاويات لخدمة عملائها، ويضاف إلى ما سبق مجموعة من العوامل المرتبطة بأداء الخدمة والتي يأتي في مقدمتها تسعير هذه الخدمات ومستوى الجودة المقدمة به ومدى استجابتها لطلبات العميل، ويمكن الإشارة في هذا الشكل إلى ما يمكن أن تكون عليه إستراتيجية تقديم خدمات محطة حاويات نمطية بالنسبة لإحدى الشركات الملاحية العالمية للنقل بسفن الحاويات والتي يأتي في مقدمتها تحقيق معدل مرتفع لدوران السفينة بالمحطة بالإضافة إلى معدلات تداول حاويات مرتفعة

¹- أيمن النجراوي، موانئ الحاويات الدولية، مرجع سابق، ص 248-250.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

مقارنة بغيرها من محطات الحاويات المنافسة مع إتاحة الفرصة لتقديم مجموعة من الخدمات المتكاملة مثل التسهيلات التخزينية والتخليص والنقل الداخلي، أو مجموعة الخدمات المرتبطة بنشاط إعادة الشحن مثل التخزين وإعادة الشحن على السفن الرافدية المترددة على محطة الحاويات من / إلى الوجهة النهائية للحاوية والتي قد تكون ميناء رئيسيا أو رافديا، مع العمل على أن يتم تقديم هذه الخدمة بسعر تنافسي يضمن المساعدة في تحقيق أهداف محطة الحاويات.

ج- أساس التنافس: يعبر أساس التنافس عن الأصول والطاقت والقدرات المتوافرة لدى محطة الحاويات والتي تعد أحد العوامل الرئيسية في تحقيق الميزة التنافسية المتواصلة.

المبحث الثالث: تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية

سنتناول بالدراسة في هذا المبحث تطور وبنية التجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة الممتدة بين (1990-2010)، ثم نقوم بتحليل ودراسة أهمية التجارة الخارجية الجزائرية المنقولة عبر الموانئ التجارية من أجل إبراز دور الموانئ التجارية في نقل التجارة الخارجية الجزائرية.

المطلب الأول: تطور التجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة (1990-2010)

سوف نتعرض في هذا المطلب إلى تحليل تطور النتائج الكلية للمبادلات التجارية الخارجية للجزائر، المتمثلة في تطور كل من الصادرات والواردات وعلاقتها بالنتائج المحلي الإجمالي، وذلك بتحليل تطور الميزان التجاري، والبنية السلعية للواردات والصادرات، ثم بنية التوزيع الجغرافي لهما ومعرفة الاتجاهات التي اتخذتها هذه البنية، وذلك خلال الفترة (1990-2010).

أولا: تحليل الناتج المحلي الإجمالي والتجارة الخارجية

إن تحليل الناتج المحلي الإجمالي والتجارة الخارجية يستدعي النظر في تطور كل من الناتج المحلي الإجمالي والمؤشرات المتعلقة بالقدرة على التصدير ومعدل اختراق الواردات وكذا درجة انفتاح الاقتصاد الوطني، بالإضافة إلى تحليل الميزان التجاري بتتبع كل من الصادرات والواردات ومعدل نموها وكذا رصيد الميزان التجاري ومؤشر تغطية الواردات خلال الفترة الممتدة بين (1990-2010).

1- تطور العلاقة بين الناتج المحلي الإجمالي والتجارة الخارجية : سنقوم بتحليل تطور كل من

الناتج المحلي الإجمالي والمؤشرات المتعلقة بالقدرة على التصدير ومعدل اختراق الواردات وكذا درجة انفتاح الاقتصاد الوطني اعتمادا على الجدول رقم (1-2).

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

أ- تطور الناتج المحلي الإجمالي: إن حجم الناتج المحلي الإجمالي قد عرف تطورا متسارعا، حيث بلغ 3,142 مليار دج في سنة 1999 بفارق 2,6053 مليار دج عن سنة 1990، وبلغ 4098 مليار دج سنة 2000 ليرتفع إلى 5149 مليار دج سنة 2003، ليقفز سنة 2010 إلى 11607 مليار دج، حيث كان معدل نموه في تذبذب من سنة لأخرى.

ب- مؤشر القدرة على التصدير: L'effort à l'exportation: يتمثل في نمو الصادرات بالنسبة للناتج المحلي الإجمالي، ونلاحظ أن معدل القدرة على التصدير ارتفع إلى 28,32 % في 1996 مقابل أدنى معدل له بـ 18,87 % في سنة 1990. وقد شهد أعلى قيمة له بـ 80,82 % في سنة 2008 لينخفض مجددا سنة 2010 إلى 31,45 %.

ج- معدل اختراق الواردات : Taux de pénétration à l'importation: يمكن قياس المنافسة من خلال السوق الداخلية، وذلك بمعرفة نسبة الطلب الداخلي المضمونة من السلع

المستوردة والمنتجة محليا. فمعدل اختراق السوق الداخلية هو نسبة الواردات إلى استهلاك السوق الداخلي (الطلب الداخلي) كما يلي:

$$\text{معدل الإحراق} = \frac{\text{الواردات}}{\text{الإنتاج} + \text{الواردات} - \text{الصادرات}}$$

إن معدل الاختراق المقدر بـ 67,82 % في 2008 يعتبر أكبر معدل خلال هذه الفترة، أي أن حركة متغيرات التجارة الدولية هي أكبر من حركة متغيرات الاقتصاد الوطني، الأمر الذي جعل معدل الاختراق يرتفع، حيث تميز هذا الارتفاع بحركته البطيئة في البلدان المتقدمة، وتذبذبه بالنسبة للدول النامية خاصة منها الدول المصدرة للبتروول كالجائر بسبب التذبذب الذي يحصل في أسعار صادرات البترول والتي تؤثر بالتالي على حركة الواردات . وقد ارتفع من 16.62 % سنة 1990 إلى 25.77 % سنة 1995، لينخفض إلى 19.81 % في سنة 1997 لينخفض مجددا في سنة 2010 إلى 26.85 %.

د- درجة انفتاح الاقتصاد الوطني: يدل هذا المؤشر أن الاقتصاد الجزائري مفتوح على العالم الخارجي، فأكبر درجة انفتاح بلغت 60.62 % سنة 2008. بعدما انتقلت من 17.52 % سنة 1990 إلى 25,46 % سنة 1995، لكون الصادرات والواردات تشكل نسبة متزايدة من الناتج المحلي الإجمالي. ويرجع توقف تزايد درجة الانفتاح لكونها تابعة لعوامل خارجية ، تتعلق بتغير أسعار النفط العالمية الغير مستقرة، وتغير أسعار الصرف المسعر بها كل من الصادرات والواردات، وهو ما يميز اقتصاديات البلدان النامية ذات تصدير منتج أولي وحيد، والتابعة تكنولوجيا من حيث

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

استيرادها لسلع التجهيز والمواد الاستهلاكية المصنعة، والتي لها تأثير على تغير حجم ونمو الناتج المحلي الإجمالي، عكس ما يحدث في الدول الصناعية المتقدمة كفرنسا، حيث درجة انفتاحها كالتالي: 11%، 12.5%، 18.10%، 18.30%، 18.30% خلال 1960، 1970، 1980، 1990، 1996 على التوالي¹. وهي درجة تتميز بتزايد مستمر دون تراجع نتيجة الديناميكية الذاتية وليس الظرفية للاقتصاد الفرنسي.

2- تحليل الميزان التجاري: من الجدول (2-2) فإن الميزان التجاري سجل سنة 1991 فائضا يقدر بـ 80,134 مليار دج، بتغطية قدرها 157,54%. فلبنسبة لسرعة 1990، نجد أن هناك ارتفاعا هاما في الصادرات من 101,284 مليار في 1990 إلى 219,391 مليار دج في 1991 (بمقدار أكثر من الضعف). كما ارتفعت الواردات من 86,769 مليار في 1990 إلى 139,257 مليار في 1991، بزيادة 70,49%. فغو الصادرات بأسرع من نمو الواردات، أبقى على رصيد الميزان التجاري موجبا. وارتفعت الصادرات سنة 1994 بنسبة 26,8% وارتفعت الواردات بنسبة 51,49% بالنسبة لـ 1993، ملم جعل الرصيد سالبا بـ 37,228 مليار دج، ومعدل تغطية قدره 89,05%. وانخفض هذا العجز سنة 1995 إلى 24,932 مليار دج. وكان لزيادة الصادرات بعد 1995 بنسبة تفوق نسبة زيادة الواردات بسبب ارتفاع أسعار النفط، أثرا إيجابيا كبيرا على الفائض في رصيد الميزان التجاري ومن ثم معدل تغطية الواردات.

إن الانخفاض المسجل على مستوى الواردات في 1996 و1997 كان نتيجة تباطؤ الجهاز الإنتاجي بسبب حل المؤسسات العمومية، غلق وحدات الإنتاج الخاصة بسبب المنافسة المفروضة من قبل المستوردين الناتج عند تحرير التجارة الخارجية، شروط التمويل الصعبة التي فرضتها البنوك على المؤسسات العمومية والتي صعبت من نشاطها بالإضافة إلى قلة الاستثمار بالرغم من وجود قواعد مشجعة من أجل ترقية الاستثمار من قبل *L'APSI² وويجع انخفاض الصادرات في 1998 إلى انخفاض سعر البترول الذي وصل إلى أدنى مستوى له (أقل من 12 دولار)، كما كان على الجزائر أن تسدد 5.4 مليار \$ كديون عليها، مما جعل رصيد الميزان التجاري ينخفض إلى 47,544 مليار دج سنة 1998، بعدما كان 230,935 مليار دج سنة 1997. وأن الصادرات من

¹- J. L. Muchilli, commerce extérieur de la France, Armand Colin, Paris 1999, P 23.

²- CNIS, Rapport sur la conjoncture du second semestre, 1997, P 53.

* APSI : Agence de promotion et de soutien de l'investissement ووكالة دعم وترقية الاستثمار

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

غير المحروقات لم تتمكن أبدا من أن تتجاوز 5% من إجمالي الصادرات حيث قدرت في 1998 بـ 390 مليون \$.¹ إن معدل نمو الواردات في 1999 بقي دون تغيير عما كان عليه في 1998 في حدود 10%، بينما بلغ معدل نمو الصادرات ما يزيد عن 39%، برصيد إيجابي قدره 224,157 مليار دج. ومعدل تغطية تجاوز 136%. وقد سجل الميزان التجاري أكبر فائض سنة 2008 يقدر بـ 2570,6 مليار دج، بتغطية قدرها 199,95%. وقد عرف الميزان التجاري انخفاضا كبيرا سنة 2010 حيث بلغ 730 مليار دج فقط رغم القيمة الهامة للصادرات التي بلغت 3650 مليار دج، بسبب زيادة قيمة الواردات والتي بلغت 2920 مليار دج، مع تذبذب في السنوات الأخرى.

¹ - CNIS, Rapport sur la conjoncture du second semestre, 1998. P 39.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

ثانيا: بنية التجارة الخارجية الجزائرية

إن تحليل بنية المبادلات الخارجية للجزائر مع العالم الخارجي تمكننا من تحديد طبيعة المنتجات في شكل مجموعات سلعية حيث يكون للجزائر ميزة تفوق نسبي فتقوم بتصديرها، وتلك التي يكون لها ندرة نسبية فيها فتعمل على استيرادها، ومن ثم معرفة اتجاهات تطورها وطبيعة النشاط الاقتصادي المسيطر فيها. لتحليل بنية هذه المبادلات الخارجية، سنقوم بتحليل البنية السلعية لكل من الصادرات والواردات خلال المرحلة (1990-2010).

1- تحليل البنية السلعية للصادرات الجزائرية: من خلال الجدول رقم (2-3)، نجد سيطرة المواد الأولية ونصف المصنعة، على باقي الصادرات حيث تراوحت نسبتها بين 97% و 99% من إجمالي الصادرات، أما من حيث القيمة فنسجل تزايدا مستمرا من 99,528 مليار دج سنة 1990 إلى 826,956 مليار دج سنة 1999، ومن 1650,7 مليار دج في 2000 إلى 5128,3 مليار دج سنة 2008 لتتخفف سنة 2009 إلى 3022,3 مليار دج نصيب المحروقات فيها مسيطر على باقي الصادرات وقد سجلت الصادرات تراجعاً سنة 1998 ويتضح السبب من خلال سعر برميل النفط الذي انخفض إلى 12,85 دولار بعدما سجل سعر 19,49 دولار للبرميل سنة 1997. ليأتي بعد ذلك في الترتيب السلع الاستهلاكية التي تراوحت نسبتها بين 1% و 2%. أما سلع التجهيز فهي بنسبة وقيمة ضئيلتين جدا. ويمكن القول أنه نظرا لعجز الجهاز الإنتاجي في توفير عرض قابل للتصدير، وجب البحث في حلول تخص إجراءات أمامية في قطاع الإنتاج الموجه للتصدير، كما يمكن تعزيز إمكانية تنافسية المؤسسات الجزائرية لاختراق الأسواق الخارجية، حيث أن سوء معرفة تقنيات التصدير وأسواق التجارة الخارجية يعد عائقا كان لابد من تجاوزه. وذلك من خلال تكوين إطارات متخصصة في هذا المجال. وحتى تتمكن الهيئات التي تتكلف بتحفيز وترقية الصادرات، مثل * (PROMEX) والغرفة الوطنية للتجارة والصناعة ** (CAGEX)، من لعب دورها بصورة فعالة، كان على السلطات العمومية أن توليها الرعاية الكافية. كما يمكن للقنصليات الدبلوماسية في الخارج أن تلعب دورا مهما وفعالا على المستوى التجاري، ومواكبة متطلبات الاقتصاد الوطني لترقية المنتجات بنشر المعلومات الاقتصادية والتجارية والجمركية وعرضها على المتعاملين الأجانب من خلال مواقعها.

* الديوان الوطني لترقية التجارة الخارجية PROMEX : Office Algérien de Promotion du Commerce Extérieur

** CAGEX: Chambre nationale de Commerce et d'Industrie والغرفة الوطنية للتجارة والصناعة

الفصل الثاني: دور خدمات الموائى التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

2- تحليل البنية السلعية للواردات الجزائرية: تتميز البنية السلعية للواردات بأنها ثابتة تقريبا، مما يبين مدى تبعية الاقتصاد الجزائري. وبالرغم من ذلك، فإن لجزائر مرونة وقدرة على تقليص الواردات في حالة انخفاض مواردها من الصادرات. فمن الجدول (2-4)، نجد سيطرة سلع التجهيز على بنية الواردات الجزائرية، حيث بلغت نسبتها 50% في كل من سنتي 1990 و 1999 لتتخفف نسبتها إلى 34,4% سنة 2000 ثم تسجل ارتفاعا مستمرا وصل في سنة 2006 إلى 40,2%. فمعظم مواد التجهيز وجهت إلى قطاع المحروقات الذي وصل تطوره مقارنة بمخطط التنمية المقدر بـ 20 مليار \$، 50% منه بالعملة الصعبة وتمثل باقي التجهيزات في المعدات المتنقلة.¹ وتحتل السلع الاستهلاكية المرتبة الثانية حيث وصلت نسبتها 43,63% سنة 1994 نصيب السلع الغذائية منها (30,07%) وبنسبة 41,51% سنة 2000 لتتخفف إلى 30,56% سنة 2009 مع تذبذبها في السنوات الأخرى. لديها المواد الأولية ونصف مصنعة التي بلغت نسبة (32,9%) سنة 1991 كأعلى قيمة لها لتبقى متذبذبة في السنوات الأخرى. فللواردات الجزائرية بقيت تتميز بنفس الاختلالات تقريبا في بنيتها السلعية. كما عرف رصيد الميزان التجاري سنة 1994 عجزا قدره 37228 مليون دج مقابل فائض بـ 30465 مليون دج سنة 1993. مما أدى إلى زيادة في الواردات من المنتجات الغذائية بـ 5,26% لتغطية العجز المسجل في العرض الوطني المترتب عن الجفاف الذي ضرب قطاع الفلاحة، وتعويض جزء من العجز بانخفاض واردات سلع التجهيز بـ 3,32%.

إن التحسن الحاصل في إيرادات العملة الصعبة أدى إلى اعتماد أسلوب الدفع نقدا بالعملة الصعبة، بعد سيطرة خطوط القرض في تمويل الواردات. مما يجنب الخسارة في سعر الصرف وتقلص الأعباء المالية لتأكيد كمبيالات القرض. ويرجع تقرير المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي،² انخفاض واردات سنة 1997 بالنسبة لسنة 1996 لانخفاض واردات المواد الأولية ونصف المصنعة بسبب تباطؤ جهاز الإنتاج بعل المؤسسات العمومية، غلق وحدات إنتاج القطاع الخاص نظرا لمنافسة المفروضة من المستوردين إثر تحرير التجارة الخارجية ومشكلة التمويل البنكي.

¹ - المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي، تقرير الظرف الاقتصادي السداسي I سنة 2001، ص 48.

² - CNIS, conjoncture du second semestre 1997, P 53.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

إن صدمة الانفتاح الاقتصادي التي تعرض لها جهاز الإنتاج الوطني الذي لم يكن مهياً لها ، وعوائق المنافسة التي كانت في الغالب غير شرعية، جعلته يفقد جانبا هاما من أسواقه، مما أدى إلى تقهقر في نموه. فهو يتطلب إجراءات رفع مستوى التأهيل، التي يجب أن تكون مرفقة بتلك التي تم اتخاذها من أجل ضمان حمايته. فعلى مستوى الممارسات التجارية، تم تحرير التجارة الخارجية دون وجود هيكل مناسب لتأطيرها، مما خلق آثارا سلبية على نمو الاقتصاد الوطني بصورة عامة، وعلى قطاع التجارة الخارجية بصورة خاصة، بالرغم من الإجراءات المتخذة من أجل التخفيف من تلك الآثار السلبية. مما يبين عدم فعالية وكفاية سلسلة الإجراءات المتخذة والمرافقة لانفتاح السوق. فالممارسات الغير شرعية والغير شفافة على مستوى قطاع التجارة ، استمرت في طرح منتجات مستوردة مشكوك في نوعيتها، مما سهل عمليات الغش والتهرب الضريبي.

ثالثا: التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية الجزائرية

تتمثل دراسة التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية في تتبع وجهات الصادرات الجزائرية ومصادر وارداتها مما يمكننا من دراسة الفرص والتحديات التي تواجه التجارة الخارجية وتمكننا من معرفة مدى تبعية واردات أو صادرات الجزائر لدولة أو منطقة ما وإمكانية تدارك الوضع عن طريق تنويع المناطق الجغرافية للتقليل من مخاطر حدوث أزمات تموينية بحدوث اضطرابات أو سوء في العلاقات. ولتسهيل الدراسة سنقوم بتقسيم الفترة المدروسة إلى مرحلتين الأولى بين 1990-1999 والثانية بين 2000-2010.

1- التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية بين 1990-2000: تميز التوزيع الجغرافي خلال هذه

الفترة بسيطرة المتعاملين الرئيسيين مع الجزائر كما يلي:

أ- مجموعة دول الاتحاد الأوروبي: من الجدولين (2-5) و(2-6)، تسيطر هذه المجموعة على المبادلات التجارية الجزائرية بين 60% و 70% للصادرات وبين 54% و 62% للواردات. وارتفعت قيمتهما بشكل كبير، فارتفعت الصادرات من 67,824 مليار دج سنة 1990، إلى 530,704 مليار دج سنة 1999. وارتفعت الواردات من 54,493 مليار دج إلى 363,256 مليار دج. تحتل فرنسا المرتبة الأولى من حيث الواردات بنسبة بين 21% إلى 25%، و المرتبة الأولى لإيطاليا من حيث الصادرات بنسبة بين 17% إلى 23%. مع استقرار هيكل المبادلات الخارجية وتكززه حول المجموعة الأوروبية، ويرجع التغير السنوي في الصادرات لتذبذب أسعار البترول.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

ب- مجموعة دول أمريكا الشمالية: تحتل المرتبة الثانية حيث تراوحت الصادرات إليها بين 15% إلى 23%. أما الواردات فتراوحت بين 12% إلى 17%، تنصدرها الولايات المتحدة الأمريكية لپفتصاصها للصادرات الجزائرية بنسبة من 14% إلى 20%، متمثلة أساسا في المنتجات الترولية.

ج- مجموعة دول أمريكا الجنوبية: تنحصر المبادلات التجارية الجزائرية مع هذه المجموعة خاصة في البرازيل والأرجنتين، بنسبة متوسطة في حدود 3% للواردات و بين 2% إلى 7% للصادرات.

د- مجموعة الدول العربية: إن المبادلات التجارية مع هذه المجموعة محدودة جدا (حوالي 2%) وذلك لتشابه وقلة حجم السلع العربية، مما يصعب تسويقها، كما تحد الحواجز الجمركية من حركتها. والعامل الجغرافي دوره في المنافسة على الأسواق الخارجية، فعلى الدول العربية أن تقيم سياسات مبنية على التعاون التجاري لتحسين مستوى التبادل، بدراسة الأسواق الخارجية والتقرب منها لاقتناص الفرص. أما دول المغرب العربي فمن النادر إيجاد مبادلات بهذه الضآلة، في ظل التكتلات الاقتصادية والتجمعات الجهوية والإقليمية، مما يدل على الهشاشة الاقتصادية لهذه المنطقة، وعدم نجاعة الاتفاقات المبرمة في اتحاد المغرب العربي. أما باقي الدول كالدول الأوروبية الأخرى، والدول الإفريقية ودول آسيا، فلا تشكل سوى نسبة محدودة من المبادلات الخارجية.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

الجدول رقم (5-2): بنية التوزيع الجغرافي للصادرات خلال المرحلة (1990-1999)

(الوحدة: مليون دج)

الدول										السنوات	
1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990	1. مجموعة د. إ الأوروبي*	
530704	390466	443851	436265	314286	205089	161795	164792	151790	67824		
63,58	65,09	60,59	59,59	64,37	67,71	68,58	70,96	69,19	66,96		
13732	9755	17636	18410	9137	21734	10305	11717	5572	2150	منها:	
1,65	1,63	2,41	2,51	1,87	7,18	4,37	5,05	2,54	2,12		ألمانيا
114559	98213	124746	97299	70451	49450	40059	45564	44249	17463		فرنسا
13,72	16,37	17,03	13,29	14,43	16,33	16,98	19,62	20,17	17,24		إيطاليا
196065	129327	163337	147425	111738	65016	52659	53989	39203	19381		بريطانيا
23,49	21,56	22,3	20,14	22,88	21,46	22,32	23,25	17,87	19,14	بريطانيا	
15030	15149	14385	17229	10871	5584	4564	8439	-	-	إسبانيا	
1,8	2,53	1,96	2,35	2,23	1,84	1,93	3,63	-	-		
88563	56351	71073	56481	33326	23998	16114	19919	16015	6057		
10,61	9,39	9,7	7,71	6,83	7,92	6,83	8,58	7,3	5,98		
47865	41720	55611	84519	39831	14642	8599	12405	9792	3140	2. دول أوروبية أخرى	
5,73	6,95	7,59	11,54	8,16	4,83	3,64	5,34	4,46	3,1		
-	166	1230	31977	7053	1473	2997	28223	-	-	منها: روسيا	
-	0,03	0,17	4,37	1,44	0,49	1,27	12,15	-	-		
143944	110336	153410	140564	94586	58089	41917	35474	43717	23944	3. مجموعة د أمريكا ش	
17,25	18,39	20,94	19,2	19,37	19,18	17,77	15,27	19,93	23,64		
116957	89274	126615	113583	82838	51972	38164	34733	40717	20694	منها	
14,01	14,88	17,28	15,51	16,97	17,16	16,18	14,96	18,56	20,43		الولايات المتحدة أ
26987	21080	26765	26981	11749	6116	3753	742	3000	3250	كندا	
3,23	3,51	3,65	3,69	2,41	2,02	1,59	0,32	1,37	3,21		
47523	42673	49537	40993	14136	8607	12334	8651	5682	2120	4. مجموعة دول أمريكا ج	
5,69	7,11	6,76	5,6	2,9	2,84	5,23	3,73	2,59	2,09		
-	37134	42547	37769	11998	7225	10528	7848	-	-	منها	
-	6,19	5,81	5,16	2,46	2,39	4,46	3,38	-	-		البرازيل
-	632	1697	1353	633	961	1121	499	-	-		البراغواي
-	0,11	0,23	0,18	0,13	0,32	0,48	0,21	-	-		
11432	9301	13217	14863	12157	9199	4321	5274	4176	2260	5. مجموعة الدول العربية.	
1,37	1,55	1,8	2,03	2,49	3,04	1,83	2,27	1,9	2,23		
11432	7980	11896	13997	11255	8940	3955	5226	3576	1999	منها: د المغرب العربي.	
1,37	1,33	1,62	1,91	2,31	2,95	1,68	2,25	1,63	1,97		
547	261	953	742	907	633	278	267	723	635	6. مجموعة د الإفريقية.	
0,07	0,04	0,13	0,1	0,19	0,21	0,12	0,11	0,33	0,63		
53216	5380	16888	14889	13274	7283	6962	5641	4234	1996	7. مجموعة د الآسيوية.	
6,38	0,9	2,31	2,03	2,72	2,4	2,95	2,43	1,93	1,97		
4262	3409	4433	3936	3549	2770	1144	1791	1645	969	منها: اليابان	
0,51	0,57	0,61	0,54	0,73	0,91	0,48	0,77	0,75	0,96		
-	27	3	10	-	-	-	-	-	-	8. باقي د العالم.	
834 684	599 903	732 517	732 103	488 270	302 909	235 928	232 237	219 391	101 284	إجمالي قيمة الصادرات	

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية. (CNIS).

* ابتداء من 1995 صار الاتحاد الأوروبي يتكون من 15 دولة بإضافة فنلندا، النمسا، السويد.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

الجدول رقم (2-6): بنية التوزيع الجغرافي للواردات خلال المرحلة 1990-1999: (الوحدة: مليون دج)

الدول	السنوات										
	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990	
1.م.1 الأوروبية (CEE)	363256	311387	271929	306012	300249	187222	119098	110150	87001	54493	
	59,5	56,37	54,21	61,71	58,51	55,04	57,97	61,15	62,48	62,8	
منها:	139018	131656	116010	121804	127813	84057	52267	45686	29895	20140	فرنسا
	22,77	23,84	23,13	24,56	24,91	24,71	25,44	25,36	21,47	23,21	
	33824	32150	34851	61068	43927	31880	21606	18131	10763	4756	اسبانيا
	5,54	5,82	6,95	12,31	8,56	9,37	10,52	10,06	7,73	5,48	
	60468	49674	43336	45664	49610	33126	22310	27093	18171	10784	إيطاليا
	9,9	8,99	8,64	9,21	9,67	9,74	10,86	15,04	13,05	12,43	
	45227	37893	27861	32745	35171	18292	10943	16387	14161	9832	ألمانيا
	7,41	6,86	5,55	6,6	6,85	5,38	5,33	9,1	10,17	11,33	
2. دول أوروبية أخرى	61622	54533	47052	34346	34149	32257	13642	14598	15177	9244	
	10,09	9,87	9,38	6,93	6,65	9,48	6,64	8,1	10,9	10,65	
	-	7197	6401	3414	3603	1882	203	273	390	822	
	-	1,3	1,28	0,69	0,7	0,55	0,1	0,15	0,28	0,95	روسيا
	-	7197	6401	3414	3603	1882	203	273	390	822	يوغسلافيا
	-	1,3	1,28	0,69	0,7	0,55	0,1	0,15	0,28	0,95	
	-	577	954	543	1022	219	265	679	-	-	بلغاريا
	-	0,1	0,19	0,11	0,2	0,06	0,13	0,38	-	-	
4. مجموعة دول أ الشمالية	77003	88987	81407	70422	88984	62080	36377	24700	17033	12873	
	12,61	16,11	16,23	14,2	17,34	18,25	17,7	13,71	12,23	14,84	
منها:	51291	58253	53172	50961	67452	48527	30591	20780	13311	10040	الولايات المتحدة
	8,4	10,55	10,6	10,28	13,14	14,27	14,89	11,54	9,56	11,57	
	25712	30734	28235	19461	21532	13552	5785	3911	3722	2833	كندا
	4,21	5,56	5,63	3,92	4,2	3,98	2,82	2,17	2,67	3,26	
5. مجموعة دول أ الجنوبية	12423	10895	10962	19533	17562	7834	3729	4042	5013	2447	
	2,03	1,97	2,19	3,94	3,42	2,3	1,81	2,24	3,6	2,82	
	-	3387	5027	9586	6469	4472	1852	894	-	-	البرازيل
	-	0,61	1	1,93	1,26	1,31	0,9	0,5	-	-	
	-	5161	3052	5021	3172	1297	176	472	-	-	الأرجنتين
	-	0,93	0,61	1,01	0,62	0,38	0,09	0,26	-	-	
8. مجموعة د العربية.	2383	16968	20882	14011	15795	13880	6878	7055	3764	1599	
	0,39	3,07	4,16	2,83	3,08	4,08	3,35	3,92	2,7	1,84	
منها: د المغرب العربي	2383	1413	1387	6809	9455	9346	4965	4857	3063	1219	
	0,39	0,26	0,28	1,37	1,84	2,75	2,42	2,7	2,2	1,4	
8. مجموعة د الإفريقية.	17352	15555	19495	7202	6340	4534	1913	2198	701	380	
	2,84	2,82	3,89	1,45	1,24	1,33	0,93	1,22	0,5	0,44	
9. مجموعة الدول الآسيوية	69914	49344	46318	40461	44890	29266	20828	16284	10568	5733	
	11,45	8,93	9,23	8,16	8,75	8,6	10,14	9,04	7,59	6,61	
	23767	12084	18389	13120	17403	8984	8768	8388	6823	4013	اليابان
	3,89	2,19	3,67	2,65	3,39	2,64	4,27	4,66	4,9	4,62	
	-	12437	9455	11103	12025	5534	2800	3422	-	-	الصين
	-	2,25	1,89	2,24	2,34	1,63	1,36	1,9	-	-	
باقي دول العالم	6574	4690	3537	3898	5224	3064	2998	1114	-	-	
إجمالي قيمة الواردات	834 684	599 903	732 517	732 103	488 270	302 909	235 928	232 237	219 391	101 284	

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية. (CNIS).

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

2- تطور التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية بين 2000-2010: تميز التوزيع الجغرافي

للمبادلات التجارية الجزائرية مع العالم الخارجي خلال هذه الفترة كذلك بسيطرة المتعاملين الرئيسيين مع الجزائر بالنسبة للواردات والصادرات كما يوضحه الجدولان (2-7) و (2-8).

أ- دول الاتحاد الأوروبي: تسيطر هذه المجموعة على أكثر من 50% من المبادلات التجارية الجزائرية حيث بلغت 64,52% سنة 2001.

ب- دول OCDE (دون UE): تحتل دول OCDE المرتبة الثانية بنسبة متزايدة من 26% سنة 2000 إلى 33,91% سنة 2009.

وتأتي باقي دول أمريكا الجنوبية وآسيا وكذا الدول العربية بنسب ضئيلة، هذا بالنسبة للصادرات. ونفس الشيء ينطبق على الواردات حيث تصدر دول الإتحاد الأوروبي قائمة واردات الجزائر وتليها دول OCDE في المرتبة الثانية.

الجدول رقم (2-7): بنية التوزيع الجغرافي للصادرات خلال 2000-2009

(الوحدة: مليون دج)

الدول السنوات	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
الإتحاد الأوربي UE	1038142	953609	964450	1112680	1253565	1877490	2088357	1861079	2674939	1588082
	62,6	64,52	64,28	58,93	54,22	55,64	52,64	44,6	52,01	51,3
OCDE دون UE	438455	351423	366810	585456	796557	1097678	1492431	1760788	1855712	1049726
	26,44	23,78	24,45	31,01	34,45	32,53	37,62	42,2	36,08	33,91
دول أوروبية أخرى	13624	6721	10362	9437	6558	1100	508	486	649	479
	0,82	0,45	0,69	0,5	0,28	0,03	0,01	0,01	0,01	0,02
أمريكا الجنوبية	125854	80111	75801	93599	137059	229175	174187	180053	186453	126096
	7,59	5,42	5,05	4,96	5,93	6,79	4,39	4,31	3,63	4,07
دول آسيا دون د ع	15807	36772	36346	38897	49434	89352	130168	277709	244173	227397
	0,95	2,49	2,42	2,06	2,14	2,65	3,28	6,66	4,75	7,35
د عربية دون م ع	4140	24335	19767	27236	37544	45556	42929	33222	51688	38630
	0,25	1,65	1,32	1,44	1,62	1,35	1,08	0,8	1,01	1,25
دول المغرب العربي	19119	21245	19927	19947	29329	30664	37409	52712	105451	58699
	1,15	1,44	1,33	1,06	1,27	0,91	0,94	1,26	2,05	1,9
باقي دول إفريقيا	3161	2009	3985	997	1874	3595	1017	2913	23671	6370
	0,19	0,14	0,27	0,05	0,08	0,11	0,03	0,07	0,46	0,21
باقي دول العالم	-	1777	3029	-	-	-	-	3815	-	-
	-	0,12	0,2	-	-	-	-	0,09	-	-
مجموع الصادرات	1658302	1478002	1500477	1888249	2311920	3374610	3967006	4172777	5142736	3095400

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية. (CNIS).

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

الجدول رقم (2-8): بنية التوزيع الجغرافي للواردات خلال المرحلة (2000-2009)

(الوحدة: مليون دج)

الدول السنوات	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
الاتحاد الأوربي UE	395 626	456 023	536 585	610 236	727 595	825 661	851 977	1 000 626	1 360 947	1 422 740
OCDE دون UE	57,3	59,39	56,06	58,77	55,15	55,29	54,67	52,21	53,15	52,86
دول أوروبية أخرى	165 145	198 071	198 071	172 008	221 298	257 198	271 523	371 966	469 862	440 753
أمريكا الجنوبية	45 389	49 133	60 338	65 596	79 050	77 614	56 440	49 591	42 738	49 863
دول آسيا دون د ع	10 689	20 781	30 687	43 501	84 023	91 626	93 050	115 966	141 315	127 808
د ع دون المغرب ع	1,55	2,71	3,21	4,19	6,37	6,14	5,97	6,05	5,52	4,75
دول المغرب العربي	45 088	44 729	75 163	92 525	140 662	183 839	221 911	299 487	448 525	518 767
باقي دول إفريقيا	10 839	13 828	29 173	32 069	37 832	28 390	35 811	43 071	45 722	74 589
باقي دول العالم	1,57	1,8	3,05	3,09	2,87	1,9	2,3	2,25	1,79	2,77
مجموع الواردات	690 464	767 891	957 197	1 038 337	1 319 284	1 493 378	1 558 533	1 916 42	2 560 343	2 691 370

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية (CNIS).

المطلب الثاني: تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010).

نظرا للمكانة التي تحتلها صادرات الجزائر ووارداتها، وبحكم الموقع المطل على البحر الأبيض المتوسط، فإن الموانئ التجارية الجزائرية يمكنها أن تلعب دورا إيجابيا في حركة الملاحة وتنشيط التجارة الخارجية. وللوقوف على مدى مساهمة الموانئ التجارية الجزائرية في المبادلات التجارية الخارجية، سنحاول في هذا المطلب تتبع تطور حجم حركة الملاحة، وذلك بتحليل تطور كل من الصادرات والواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة الممتدة بين (1990-2010).

أولا: تطور حركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية

رغم الإصلاحات التي شهدتها النظام المينائي الجزائري، وخاصة تلك الموصى بها من طرف المؤسسات المالية الدولية، والتي كانت ترمي لإنعاش وترقية النشاط المينائي، إلا أن الموانئ الجزائرية ظلت تعاني من مشاكل عدة من شأنها أن تكبح من تطورها وبالتالي من مساهمتها في ترقية قطاع النقل البحري وفي التنمية الاقتصادية.¹ ويمكن قياس حركة الملاحة من عدة جوانب، إذ يمكن

¹ - آمال خليفي، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (1987-1997) حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM - CNAN)، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 1999، ص 61.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

قياسها من حيث عدد السفن التي تخرج من الموانئ التجارية باعتبارها حاملة للصادرات، كما يمكن قياسها بالنظر إلى حجم البضائع التي تحملها هذه السفن أو بقيمة هذه البضائع.

1- حركة الملاحة والبضائع عبر الموانئ التجارية الجزائرية: يمكن تحليل حركة الملاحة عبر الموانئ التجارية الجزائرية من خلال الجدول (2-9) والذي يمثل حركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة الممتدة بين (1990-2010).

الجدول رقم (2-9): حركة البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (1990-2010)

السنوات	عدد السفن	حجم البضائع (طن)	القيمة (مليون دج)
1990	7715	65863063	96200
1991	7827	64927679	208400
1992	7530	65946693	220600
1993	7236	65692598	224100
1994	7530	63642128	287700
1995	7380	64506139	463800
1996	7123	68963918	695400
1997	7827	74345476	695800
1998	7944	75471474	569900
1999	8353	77883823	792900
2000	8764	81771848	1575000
2001	9002	80536092	1404100
2002	10169	84598418	1420132
2003	10210	91866666	1796450
2004	10128	94120781	2196210
2005	10241	100634343	3205000
2006	10157	99973302	3768650
2007	10032	100838358	3964000
2008	10245	101210104	4885000
2009	11027	125021450	2940000
2010	10136	100929478	3467500
المجموع	186576	1748743831	34876842

المصدر: من إعداد الطالب بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

الجزائر، 2007. ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORIS

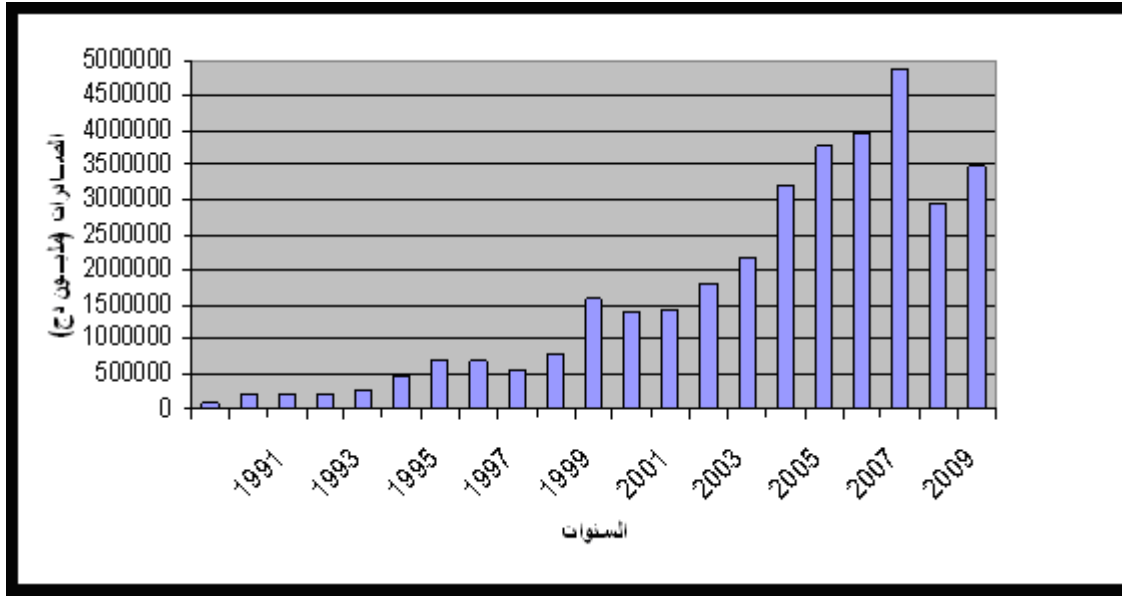
من خلال الجدول رقم (2-9) نلاحظ العلاقة الطردية بين عدد السفن التي تغادر الموانئ

التجارية وحجم البضائع من جهة وقيمة هذه البضائع والتي تمثل في الأساس جزءا مهما من

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

صادرات الجزائر. ويوضح التمثيل البياني في الشكل رقم (1-2)، مدى تسارع قيمة صادرات الجزائر عبر الموانئ التجارية والتي تتركز أساسا في المواد الأولية والنصف مصنعة وبالأخص المنتجات البترولية. كما نلاحظ تسارع وتيرة الصادرات ابتداء من سنة 2000 إلى غاية 2010 والذي يرجع أساسا إلى الارتفاع الملحوظ في أسعار النفط خلال هذه الفترة من حيث قيمة البضائع المصدرة، ورفع الجزائر لحصتها من النفط نظرا لتداعيات ارتفاع أسعار النفط بالنظر إلى حجم البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية.

الشكل رقم (1-2): التمثيل البياني لحركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010)



المصدر: تم إعداد الشكل بالاعتماد على معطيات الجدول (09-2)

2- نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010): من خلال الجدول رقم (10-2) والذي يمثل نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (1990-2010) بالنسبة إلى إجمالي الصادرات الجزائرية، يبرز لنا دور الموانئ التجارية في نقل صادرات الجزائر. ومن خلال التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010) الموضح في الشكل رقم (2-2)، تبدو جليا مكانة الموانئ التجارية ودورها في نقل التجارة الخارجية الجزائرية، حيث أن 95% من صادرات الجزائر تنقل بحرا عبر الموانئ التجارية وهي نسبة تعكسها طبيعة الدول المتعامل معها في التجارة الخارجية وضعف التبادل التجاري البري والجوي وخاصة مع دول الجوار.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

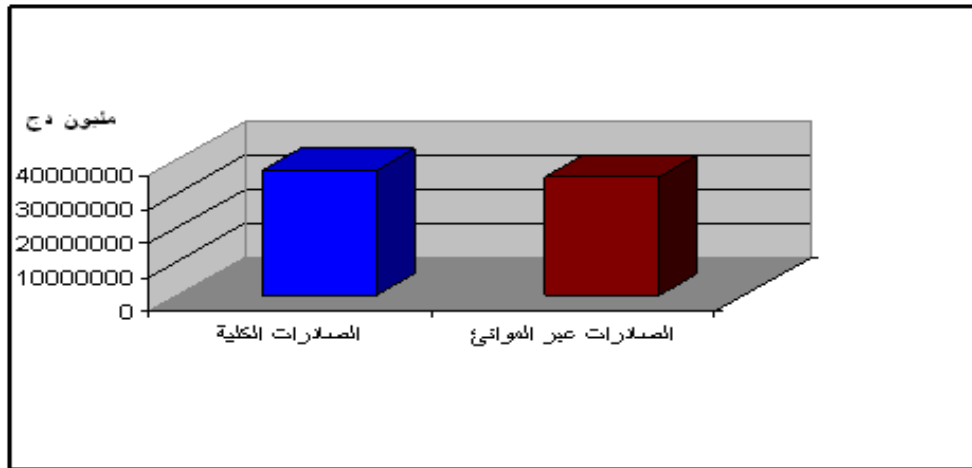
الجدول رقم (2-10): نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (1990-2010)

النسبة المئوية %	الصادرات عبر الموانئ (مليون دج)	الصادرات الكلية (مليون دج)	السنوات
94,98	96200	101284	1990
94,99	208400	219391	1991
94,98	220600	232237	1992
94,98	224100	235928	1993
94,97	287700	302909	1994
94,98	463800	488270	1995
94,98	695400	732103	1996
94,98	695800	732517	1997
94,99	569900	599903	1998
94,99	792900	834684	1999
94,96	1575000	1658500	2000
95	1404100	1478000	2001
94,65	1420132	1500400	2002
95	1796450	1891000	2003
95	2196210	2311800	2004
94,97	3205000	3374500	2005
95	3768650	3967000	2006
94,99	3964000	4172700	2007
94,99	4885000	5142600	2008
94,97	2940000	3095400	2009
95	3467500	3650000	2010
94,96	34876842	36721126	المجموع

المصدر: تم إعداد الجدول بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

الجزائر، 2007. ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORTS

الشكل رقم (2-02): التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010)



المصدر: تم إعداد الشكل بالاعتماد على معطيات الجدول (2-10)

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

ثانيا- تطور حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية

على غرار الصادرات، يمكن قياس حركة الملاحة والبضائع الواردة عبر الموانئ التجارية من حيث عدد السفن التي تدخل إلى الموانئ التجارية باعتبارها حاملة للواردات، كما يمكن قياسها بالنظر إلى حجم البضائع التي تحملها هذه السفن أو بقيمة هذه البضائع.

1- حركة الملاحة والبضائع الواردة عبر الموانئ التجارية الجزائرية: يمكن تحليل حركة الملاحة عبر الموانئ التجارية الجزائرية من خلال الجدول (2-11) والذي يمثل حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة الممتدة بين (1990-2010).

الجدول رقم (2-11): حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (1990-2010)

السنوات	عدد السفن	حجم البضائع (طن)	القيمة (مليون دج)
1990	7947	18291961	82400
1991	7816	17157574	132200
1992	7509	15245681	171100
1993	7227	15533134	195100
1994	7560	18578823	323100
1995	7356	16165440	487500
1996	7136	12783253	473200
1997	7812	15177983	476500
1998	7968	15960299	524700
1999	8352	16590572	580000
2000	8777	18528809	655000
2001	8987	19038582	729400
2002	10219	23473029	909100
2003	10210	23193369	1007800
2004	10149	24860045	1253000
2005	10255	26437488	1418900
2006	10172	27005032	1480500
2007	10039	29491194	1820900
2008	21576	78339590,8	2443400
2009	22577	81972183	2556700
2010	24496	88939193,3	2774000
المجموع	224140	813763235,1	20494500

المصدر: تم إعداد الجدول بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

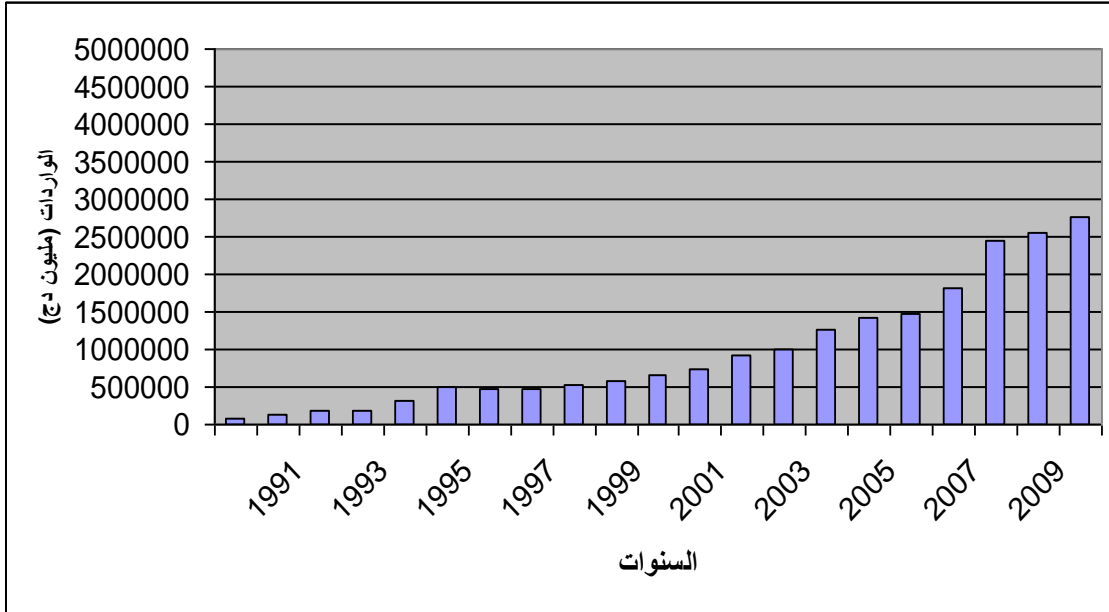
الجزائر، 2007. ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORTS

نلاحظ من خلال الجدول العلاقة الطردية كذلك بين عدد السفن التي تدخل الموانئ التجارية وحجم البضائع من جهة وقيمة هذه البضائع والتي تمثل في الأساس جزءا مهما من واردات الجزائر. ويوضح التمثيل البياني في الشكل رقم (2-3)، مدى تسارع قيمة واردات الجزائر عبر

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

الموانئ التجارية والتي تتركز أساسا في مواد التجهيز والمواد الاستهلاكية. كما نلاحظ تسارع وتيرة الصادرات ابتداء من سنة 2000 إلى غاية 2010 والذي يرجع أساسا إلى استغلال إيرادات النفط في إقامة البنية التحتية التي شهدتها هذه الفترة على عكس فترة التسعينيات من هذه المرحلة والتي شهدت ركودا نسبيا.

الشكل رقم (2-3): التمثيل البياني لحركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010)



المصدر: تم إعداد الشكل بالاعتماد على معطيات الجدول (2-11)

2- نسبة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010): من خلال الجدول رقم (2-12) والذي يمثل نسبة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (1990-2010) بالنسبة إلى إجمالي الواردات الجزائرية، يبرز لنا دور الموانئ التجارية في نقل واردات الجزائر. ومن خلال التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010) الموضح في الشكل رقم (2-04)، تبدو جليا مكانة الموانئ التجارية ودورها في نقل التجارة الخارجية الجزائرية، حيث أن حوالي 95% من واردات الجزائر تنقل بحرا عبر الموانئ التجارية وهي نسبة تعكسها طبيعة الدول المتعامل معها في التجارة الخارجية وضعف التبادل التجاري البري والجوي وخاصة مع دول الجوار والدول الإفريقية.

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

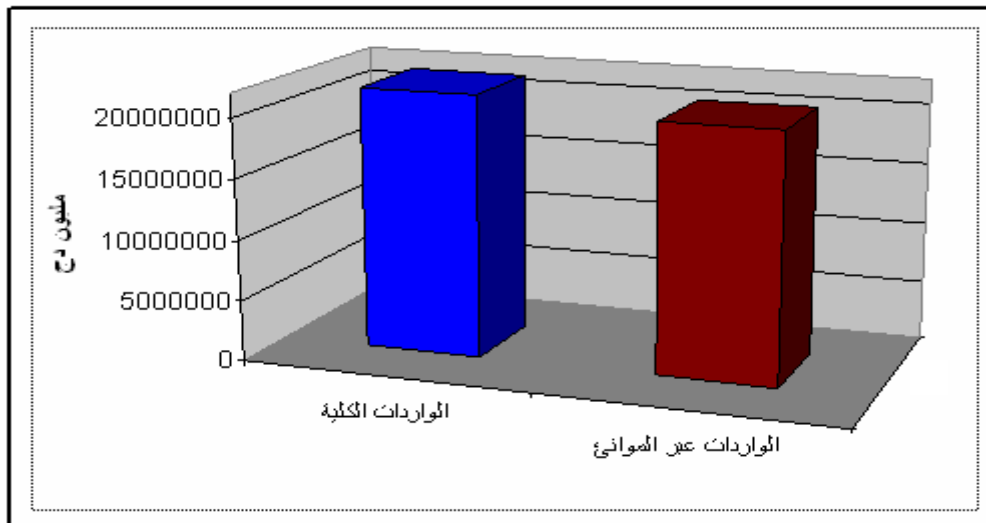
الجدول رقم (2-12): نسبة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (1990-2010)

النسبة المئوية %	الواردات عبر الموانئ (مليون دج)	الواردات الكلية (مليون دج)	السنوات
94,96	82400	86769	1990
94,93	132200	139257	1991
94,98	171100	180141	1992
94,95	195100	205463	1993
94,90	323100	340137	1994
94,99	487500	513193	1995
94,99	473200	498130	1996
94,99	476500	501582	1997
94,99	524700	552359	1998
94,99	580000	610527	1999
95,99	655000	689500	2000
94,09	729400	767800	2001
94,99	909100	957000	2002
94,99	1007800	1060900	2003
94,00	1253000	1319000	2004
94,99	1418900	1493600	2005
94,99	1480500	1558500	2006
95,95	1820900	1916800	2007
95	2443400	2572000	2008
94,99	2556700	2691300	2009
95	2774000	2920000	2010
94,98	20494500	21573958	المجموع

المصدر: تم إعداد الجدول بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

الجزائر ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORIS

الشكل رقم (2-04): التمثيل البياني لنسبة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010)



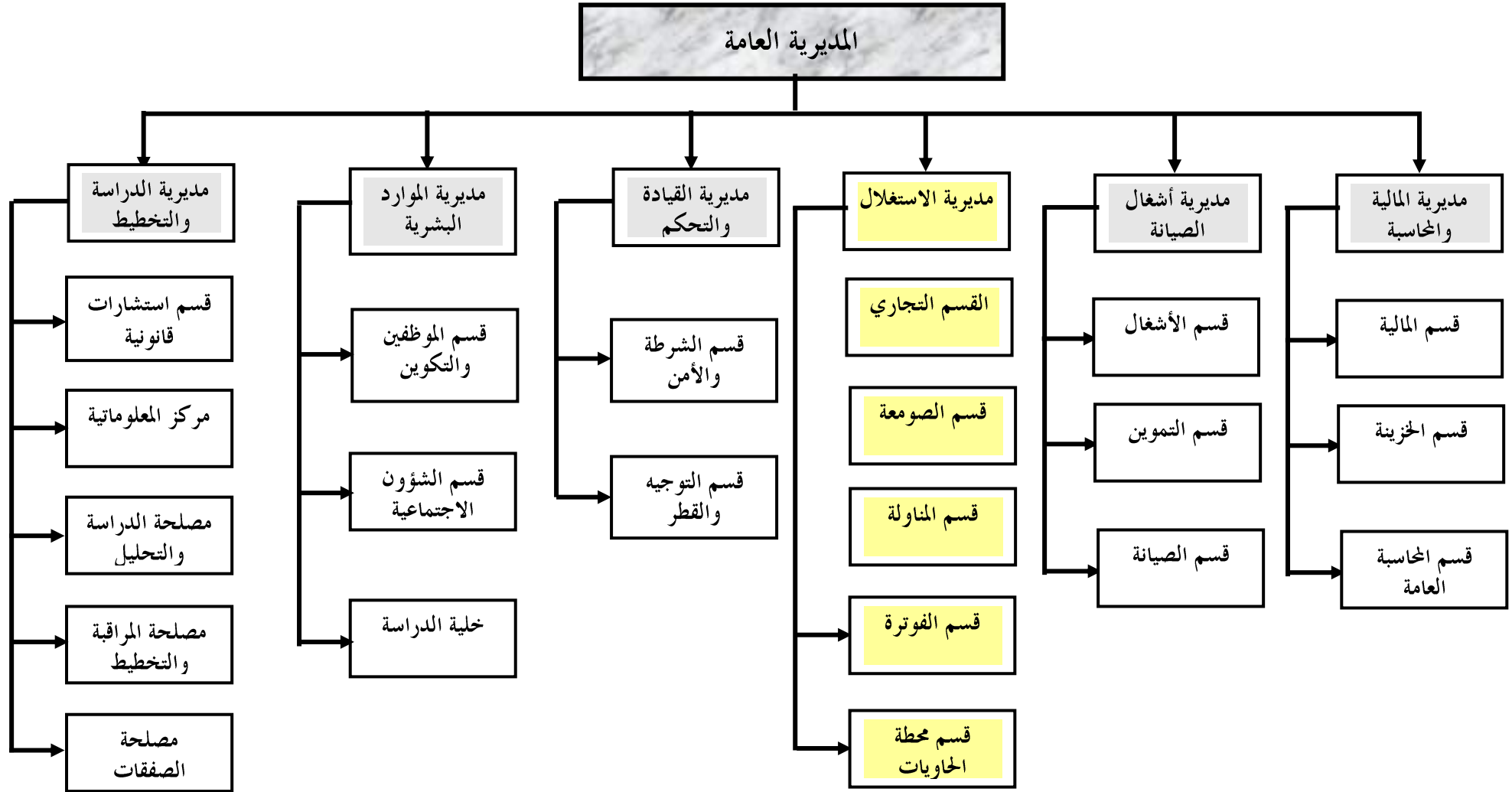
المصدر: تم إعداد الشكل بالاعتماد على معطيات الجدول (2-12)

الفصل الثاني: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية.

خلاصة الفصل الثاني:

لنقل دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية، فهو يؤثر في الإنتاج والتوزيع، كما له تأثير على العرض والطلب ويساهم أيضا في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالإضافة إلى تأثيره على المنافسة وسهولة الحصول على عناصر الإنتاج، ويؤثر النقل الكفاء على الأسعار، كما يعمل على زيادة المنافسة في السوق. ومن المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل تناقص التكلفة وتزايد الغلة بالإضافة إلى الخدمة بمعياري الاستعلامات البديلة. وتتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة، نوع وحجم السفينة وكفاءة الموانئ، بالإضافة إلى تنظيمات الخدمات الملاحية والتجارية. ويتكون السوق الملاحى من قوى العرض المتمثلة في فراغات السفن المستعدة للإبحار، وقوى الطلب المتعلقة بحجم البضائع المطلوب نقلها حيث ينقسم إلى سوقين رئيسيين هما سوق مشارطات نقل البضائع الصب بالسفن الجواله وسوق الخطوط المنتظمة. وبهدف تنظيم النقل البحري هناك من يدعو إلى حمايته بمختلف الإعانات وهناك من يدعو إلى ضرورة تحريره. وتعتبر خدمات الموانئ التجارية بصفقتها قاعدة لوجيستية ذات اهتمام ومشاركة نشيطة في عملية التجارة العالمية حيث تضيف قيمة إضافية للبضائع التي تتداولها. ويبين التحليل الإستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية أن كل من الموقع الجغرافي، توفر وسائل النقل المختلفة، توفر خدمات الميناء وكفاءتها، أسعار الخدمات، قوة العمالة، الإدارة، الاتصالات والموقف المالى يمكن أن تشكل عناصر قوة أو ضعف كما قد تشكل كل من الموانئ المنافسة، أنظمة النقل المختلفة، الأنشطة التي يعمل فيها الميناء، عملاء ومستخدمي الميناء، فرصا متاحة أو تهديدات تواجه الموانئ التجارية. ولنظام التحوية مزايا تلعب دورا بالغ الأهمية في نقل التجارة الخارجية تتجلى في أثر تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ على الاقتصاد الوطنى. كما يلعب التخطيط الإستراتيجي من خلال الأبعاد المختلفة للإستراتيجية دورا مهما في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات. ويبين تطور التجارة الخارجية الجزائرية أن المبادلات التجارية تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات من النفط والتي تستغل أساسا في تغطية الواردات من معدات التجهيز والمواد الاستهلاكية الغذائية. ونظرا لعجز السياسة المتبعة في إطار ترقية الصادرات من غير المحروقات، فإن الموانئ التجارية الجزائرية وما تلعبه من دور بالنظر إلى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لا تزال عاجزة عن تنشيط التجارة الخارجية وترقيتها إلى مستوى الطاقات والموارد المتاحة وخاصة فيما يتعلق بتنويع البنية السلعية والمناطق الجغرافية التي تعمل بها.

الشكل رقم (3-17): الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء وهران



المصدر: مؤسسة ميناء وهران.

جدول رقم (1-3): حجم التجارة الخارجية الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري بين (1990-2010)

المجموع M + X				الواردات M				الصادرات X				السنة
م.النمو	الوزن (طن)	م.النمو	عدد السفن	م.النمو	الوزن (طن)	م.النمو	عدد السفن	م.النمو	الوزن (طن)	م.النمو	عدد السفن	
-	2 971 844	-	1 794	-	2 929 688	-	897	-	42 156	-	897	1990
06,41	3 162 422	08,08	1 939	05,19	3 081 897	08,13	970	91,01	80 525	08,02	969	1991
-16,02	2 655 509	-9,23	1 760	-15,90	2 591 873	-9,79	875	-20,97	63 636	-8,66	885	1992
07,48	2 854 188	1,13	1 780	08,66	2 816 536	01,94	892	-40,83	37 652	00,33	888	1993
15,55	3 298 176	15,16	2 050	14,99	3 238 925	15,24	1 028	57,36	59 251	15,09	1 022	1994
-2,25	3 223 908	6,53	2 184	-3,90	3 112 582	05,83	1 088	87,88	111 326	07,24	1 096	1995
-18,48	2 627 863	8,88	2 378	-18,93	2 523 070	09,55	1 192	-5,86	104 793	08,21	1 186	1996
03,49	2 719 822	-5,04	2 258	03,83	2 619 790	-5,53	1 126	-4,54	100 032	-4,55	1 132	1997
-7,79	2 507 756	-3,36	2 182	-8,43	2 398 699	-2,84	1 094	09,02	109 057	-3,88	1 088	1998
02,80	2 577 994	-4,90	2 075	02,71	2 463 879	-5,57	1 033	04,63	114 115	-4,22	1 042	1999
19,93	3 091 841	06,26	2 205	20,87	2 978 166	07,35	1 109	-0,38	113 675	05,18	1 096	2000
01,91	3 151 145	04,44	2 303	01,48	3 022 490	03,78	1 151	13,17	128 655	05,10	1 152	2001
23,30	3 885 510	15,63	2 663	23,30	3 726 851	15,72	1 332	23,32	158 659	15,53	1 331	2002
-11,23	3 448 988	-2,7	2 591	-12,54	3 259 366	-2,92	1 293	19,51	189 622	-2,47	1 298	2003
-8,86	3 143 399	-6,67	2 418	-10,50	2 916 825	-6,57	1 208	19,48	226 574	-6,77	1 210	2004
23,72	3 889 030	12,15	2 712	25,52	3 661 244	12,25	1 356	00,53	227 786	12,06	1 356	2005
-0,24	3 879 581	-6,01	2 549	-1,32	3 612 568	-5,89	1 276	17,22	267 013	-6,12	1 273	2006
02,02	3 958 236	00,27	2 556	02,19	3 691 804	00,31	1 280	-0,21	266 432	0,23	1 276	2007
16,52	4 612 402	-3,95	2 455	11,63	4 121 290	-4,14	1 227	84,32	491 112	-3,76	1 228	2008
00,96	4 656 793	01,34	2 488	-2,68	4 010 815	01,54	1246	31,53	645 978	01,14	1242	2009
07,38	5 000 588	-4,22	2383	10,22	4 420 960	-4,33	1192	-10,27	579628	-4,10	1191	2010

Source : Annuaire statistique, Entreprise portuaire d'Oran (E.P.O), Direction de l'exploitation, Service statistique, 2010.

تمهيد

يمثل الموقع الاستراتيجي للجزائر عنصرا بالغ الأهمية بالنسبة لحركة التجارة العالمية، باعتبار الجزائر بوابة للقارة الإفريقية، وامتيازها بشريط ساحلي يطل على البحر الأبيض المتوسط. ونظرا لأهمية النقل البحري في نقل بضائع التجارة الخارجية، فإن الموانئ الجزائرية كباقي موانئ الدول الساحلية تزخر بإمكانات هامة من حيث موقعها الجغرافي وبنيتها التحتية، بما يمكنها من أداء دورها في تنمية الاقتصاد الوطني وخاصة ما يتعلق بالتجارة الخارجية. ويمكن اعتبار التوزيع الجغرافي المتميز للموانئ الجزائرية، على شريط ساحلي يمتد على مسافة 1200 كلم نقطة قوة تمكن الجزائر من اغتنام الفرص لاحتلال مرتبة ملائمة في نقل التجارة العالمية. ويعتبر ميناء وهران واحد من بين أهم الموانئ التجارية الجزائرية فيما يتعلق بنقل بضائع التجارة الخارجية الجزائرية. سنتناول في هذا الفصل التطبيقي دراسة حالة مؤسسة ميناء وهران التجاري، وذلك بالتطرق لحركة التجارة الخارجية حسب الموانئ التجارية الجزائرية ومدى مساهمتها في حجم التجارة الخارجية بصفة عامة، ثم دراسة حالة ميناء وهران التجاري من حيث مساهمته في نقل بضائع التجارة الخارجية ومكانته بين مختلف الموانئ التجارية الجزائرية. وعليه ستكون مباحث هذا الفصل كالتالي:

المبحث الأول: حركة التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية

المبحث الثاني: دور ميناء وهران التجاري في نقل بضائع التجارة الخارجية الجزائرية

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

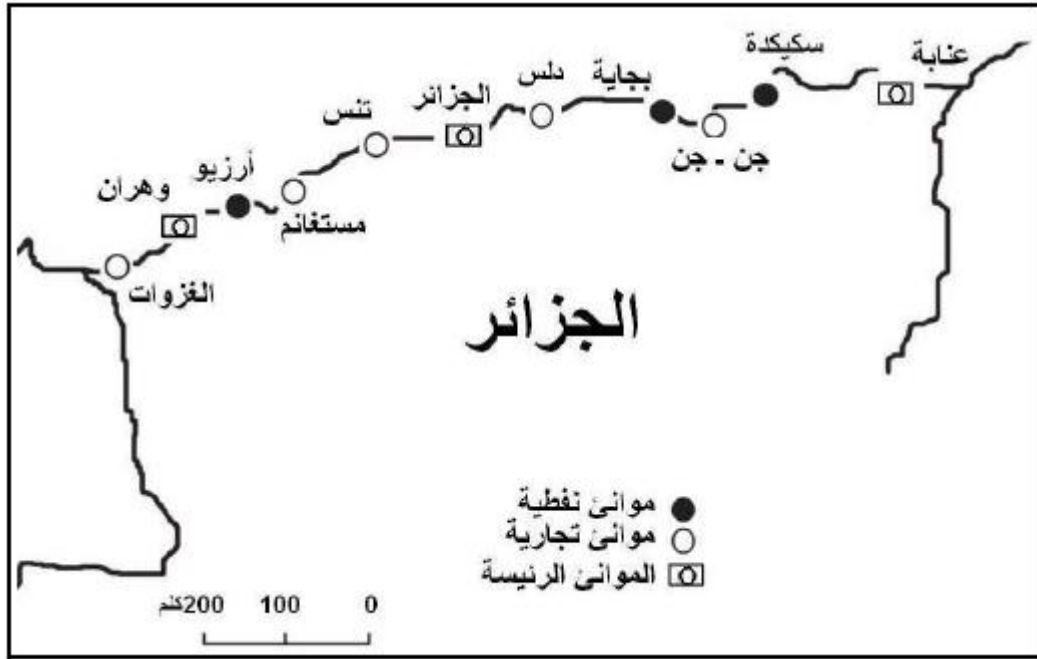
المبحث الأول: حركة التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية

سنقوم في هذا المبحث بالتعريف بالموانئ التجارية الجزائرية وسنقوم بدراسة حركة التجارة الخارجية وذلك بدراسة حركة كل من الواردات والصادرات عبر هذه الموانئ. وسنعتمد في هذه الدراسة على وزن البضائع المتبادلة (الطن).

المطلب الأول: التعريف بالموانئ التجارية الجزائرية

تمتلك الجزائر عبر شريطها الساحلي عدد مهم من الموانئ وتمثل في كل من ميناء الجزائر/دلس، ميناء عنابة، ميناء أرزيو/بطينة، ميناء بجاية، ميناء جن جن، ميناء الغزوات، ميناء مستغانم، ميناء وهران، ميناء سكيكدة وميناء تنس. ويمثل الشكل رقم (1-3). خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية.

الشكل رقم (1-3): خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية



المصدر: فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييره، مجلة

اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2009 ص 167.

من خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية الموضحة في الشكل رقم (1-3)، يمكن تقسيم هذه

الموانئ حسب نشاطها وحجمها إلى ثلاثة أنواع تتمثل في:

أولاً: الموانئ الرئيسية

وتتمثل في كل من ميناء عنابة، ميناء الجزائر وميناء وهران.

1- ميناء الجزائر: تقدر المساحة الإجمالية لميناء الجزائر بحوالي 28 هكتار منها 5 هكتارات مغطاة، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها بـ 184 هكتار وأرصفتها بمجموع طولها 8609 م. ويقدر عرض المدخل الشمالي بـ 176 م وعمقه 22 م، أما المدخل الجنوبي فيقدر عرضه بـ 240 م وعمقه 16 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 350.000 مسافر/ السنة وصومعة للحبوب سعتها 30.000 طن بالإضافة إلى حوضين جافين واحد من الحجم الكبير طوله 136 م وعرضه 18.5 م وعمقه 8 م والثاني من الحجم الصغير بطول 74 م وعرضه 15.5 م وعمقه 5 م. أما محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1998 فتتمتد على حوالي 17 هكتار من الأرض المسطحة ذات قدرة استيعاب تقدر بـ 6200 حاوية نمطية على 3 مستويات بجانب طريق السكك الحديدية مع إمكانية الولوج إلى الطريق السريع من الجهة الشرقية، كما تحتوي على ماسح للحاويات (سكانير)¹.

2- ميناء عنابة: تقدر المساحة الإجمالية لميناء عنابة بحوالي 89 هكتار منها 7 هكتارات مغطاة، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها بـ 104 هكتار وأرصفتها بمجموع طولها 3455 م. ويقدر عرض المدخل الأمامي بـ 245 م وعمقه 13.5 م، أما مدخل الحوض الكبير فيقدر عرضه بـ 250 م وعمقه 12.5 م، ويقدر عرض الحوض الصغير بـ 183 م وعمقه 12.5 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 30.000 مسافر/ السنة وصومعة للحبوب سعتها 16.000 طن بالإضافة إلى محطة الحاويات التي تم استلامها عام 1997 والتي تغطي مساحة حوالي 10 هكتار. وتقع عند تقاطع الطرق الرئيسية فهو يربط شبكات من الطرق السريعة وشبكة السكك الحديدية الوطنية، وعلى وجه التحديد عن طريق خط سكة حديد مكهرب على مناجم الحديد والصلب بالونزة، كما أن المطار الدولي رابع يوطاط لعنابة، يقع على بعد 11 كلم فقط من الميناء.²

3- ميناء وهران: سنتطرق لميناء وهران بالتفصيل في المبحث الثاني من هذا الفصل.

¹ الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للوانئ :sogeports.org/alger_actuel.html

² الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للوانئ :sogeports.org/annaba_actuel.html

ثانيا: الموانئ النفطية

وتتمثل في كل من ميناء أرزيو، ميناء سكيكدة وميناء بجاية.

1- ميناء أرزيو: تقدر المساحة الإجمالية لهيئة أرزيو بحوالي 24 هكتار منها 1 هكتار مغطى، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها بـ 153 هكتار وأرصفتها بمجموع طولها 1730 م. ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء أرزيو بـ 400 م وعمق 20 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للإسمنت سعتها 1.800 طن بالإضافة إلى محطة لتفريغ الصنابير (النفائيات) سعتها 6.000 م³.

2- ميناء سكيكدة: تقدر المساحة الإجمالية لهيئة سكيكدة بحوالي 51 هكتار منها 17 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين (02) تقدر مساحتهما بـ 43.3 هكتار وأرصفتها بمجموع طولها 1860 م. ويقدر عرض المدخل الوحيد لهيئة سكيكدة بـ 120 م وعمق 15 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 12.000 مسافر/ السنة وصومعة للحبوب سعتها 20.000 طن.²

3- ميناء بجاية: تقدر المساحة الإجمالية لهيئة بجاية بحوالي 44 هكتار منها 02 هكتار مغطاة، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها بـ 156 هكتار وأرصفتها بمجموع طولها 2.200 م. ويقدر عرض المدخل الشمالي بـ 120 م وعمق 13 م، أما المدخل الجنوبي الشرقي فيقدر عرضه بـ 330 م وعمق 15 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 45.000 مسافر/ السنة وصومعة للحبوب خاصة بـ (OAIC) سعتها 30.000 طن وصومعة أخرى للحبوب خاصة بسفيتال سعتها 120.000 طن بالإضافة إلى قاعدة عائمة بقدرة 15.000 طن.³

ثالثا: الموانئ التجارية الأخرى

وتتمثل في كل من ميناء جن جن، ميناء مستغانم، ميناء الغزوات وميناء تنس.

1- ميناء جن جن: تقدر المساحة الإجمالية لهيئة جن جن بحوالي 104 هكتار منها 01 هكتار مغطى، كما يحتوي على حوض واحد 01 تقدر مساحته بـ 180 هكتار وأرصفتها بمجموع طولها

¹ الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ :sogeports http://sogeports.org/azew_actuel.html

² الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ :sogeports http://sogeports.org/skikda_actuel.html

³ الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ :sogeports http://sogeports.org/bejaia_actuel.html

* (OAIC) Office Algerien Interprofessionnel de Cereales: الديوان الوطني المهني للحبوب

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

1.995 م. ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي بـ 560 م بعمق 18.8 م، كما يحتوي على شبكة سلك حديدية طولها 23 كلم. أما محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1998 فتتمدد على حوالي 65 هكتار درة استيعاب تقدر بـ 6200 حاوية نمطية على 3 مستويات كما تحتوي على ماسح للحاويات (سكانير).¹

2- ميناء مستغانم: تقدر المساحة الإجمالية لميناء مستغانم بحوالي 68 هكتار منها 02 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين 02 تقدر مساحة أحدهما بـ 14 هكتار بعمق يتراوح بين 6.77 م إلى 8.17 م وتقدر مساحة الآخر بـ 16 هكتار بعمق يتراوح بين 6.95 م إلى 8.22 م وأرصفة مجموع طولها 1995 م. ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي بـ 100 م بعمق 12 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة للبيتومين بقدرة 4.700 طن وصومعة للحبوب سعتها 30.000 طن.²

3- ميناء الغزوات: تقدر المساحة الإجمالية لميناء الغزوات بحوالي 24 هكتار منها هكتار واحد مغطى، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها بـ 153 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1.730 م. ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء الغزوات بـ 400 م بعمق 20 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 1.800 طن بالإضافة إلى محطة تفرغ النفايات سعتها 6.000 م.³

4- ميناء تنس: تقدر المساحة الإجمالية لميناء تنس بحوالي 75 هكتار، كما يحتوي على حوض واحد تقدر مساحته بـ 17 هكتار وأرصفة مجموع طولها 4200 م. ويقدر عرض المدخل الغربي لميناء تنس بـ 180 م بعمق 14 م، أما المدخل الشرقي فيقدر عرضه بـ 130 م بعمق 12 م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 5.500 طن بالإضافة إلى جسر للوزن بحمولة 50 طن.⁴

¹ الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للوانى http://sogeports.org/djendjen_actuel.html

² الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للوانى http://sogeports.org/mosta_actuel.html

³ الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للوانى http://sogeports.org/ghazaouet_actuel.html

⁴ الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للوانى http://sogeports.org/tenes_actuel.html

المطلب الثاني: البنية والتوزيع الجغرافي للبضائع عبر الموانئ التجارية الجزائرية

سنتطرق في هذا المطلب للبنية السلعية والتوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية، وذلك للوقوف على نوعية السلع وكذلك المناطق الجغرافية التي تتعامل معها الموانئ الجزائرية وذلك بالنسبة لكل من الصادرات والواردات.

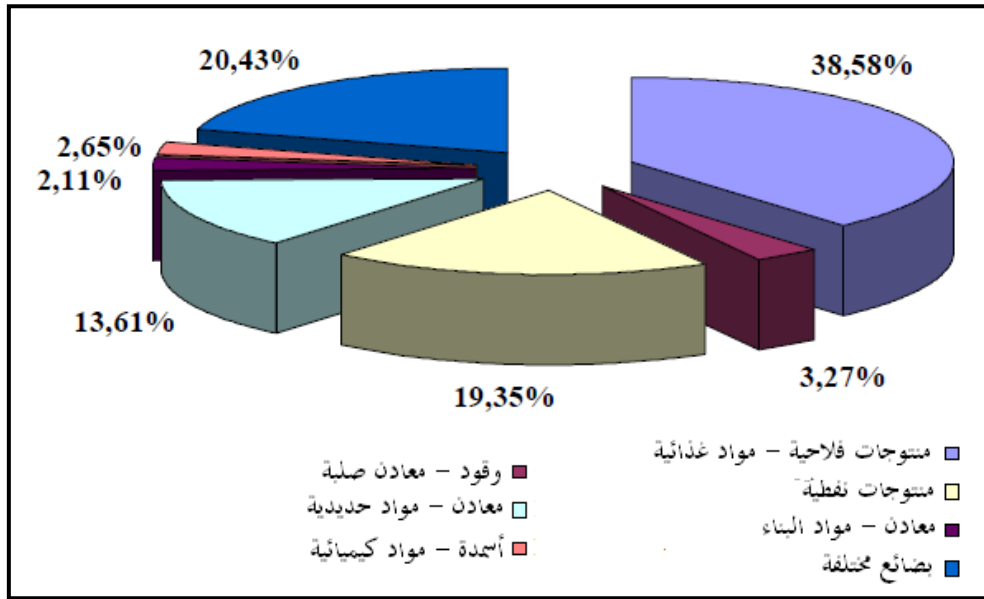
أولاً: بنية التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية

تكمن أهمية دراسة البنية السلعية للتجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية في معرفة مدى تنوع البضائع الجزائرية الواردة والصادرة المنقولة بحرا، وبالتالي مدى إمكانية استغلال نقاط القوة واقتناص الفرص المتاحة من أجل تطوير وتنشيط التجارة الخارجية الجزائرية بالعمل على تطوير المرافق والخدمات المينائية بما يتناسب ونوع البضائع المنقولة، بالإضافة إلى البحث في إمكانية توسيع هذه البنية لتشمل بضائع أخرى يمكن نقلها عبر الموانئ التجارية.

1- بنية الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية: سنقوم بدراسة البنية السلعية للواردات عبر

الموانئ التجارية الجزائرية بالاعتماد على الدائرة النسبية في الشكل رقم (2-3).

الشكل رقم (2-3): بنية الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

الجزائر، ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORIS

من خلال الدائرة النسبية نلاحظ سيطرة المنتجات الفلاحية والمواد الغذائية بنسبة 38.58 %،

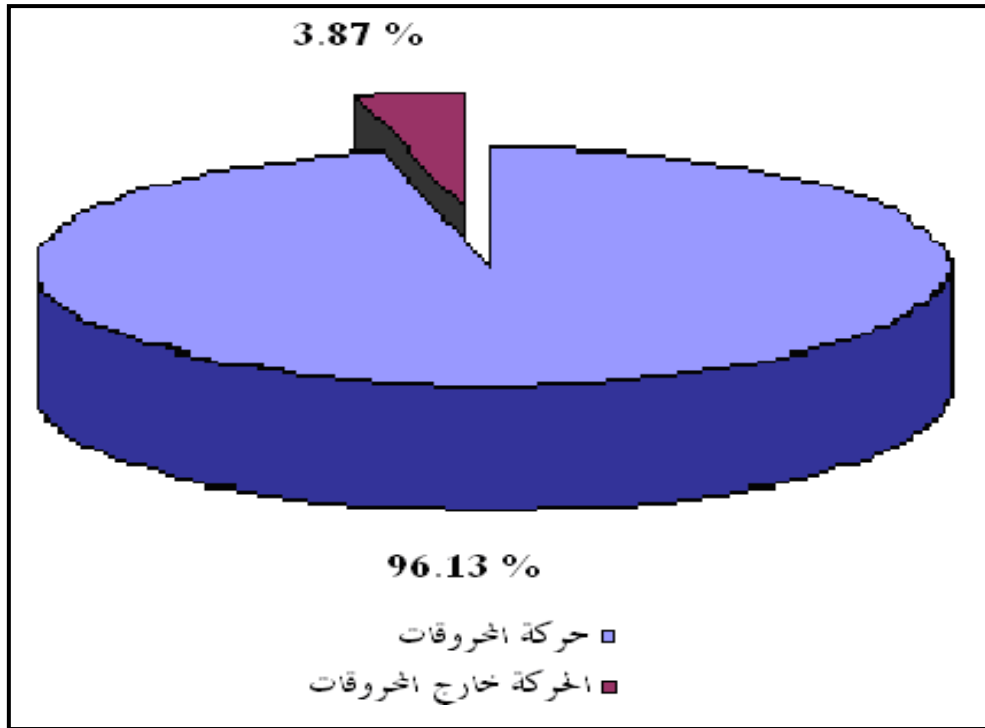
تليها في المرتبة الثانية كل من المنتجات النفطية والمواد الحديدية بنسبة 19.35 %، 13.61 % على

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

الترتيب، ثم الأسمدة من المواد الكيميائية والمعادن من مواد البناء. وتعكس هذه النسب حاجة الجزائر إلى المواد الاستهلاكية والتجهيزات مثلما لاحظنا ذلك من خلال بنية التجارة الخارجية الجزائرية.

2- بنية الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية: سنقوم بدراسة بنية الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بدراسة كل من بنية إجمالي الصادرات وبنية الصادرات خارج المحروقات، وذلك نظرا لضآلة حجم الصادرات الجزائرية خارج المحروقات بصفة عامة وعبر الموانئ التجارية بصفة خاصة.

أ- بنية إجمالي الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية : سنعتمد في دراسة بنية إجمالي الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية على الدائرة النسبية الموضحة في الشكل رقم (3-3).
الشكل رقم (3-3): بنية إجمالي الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

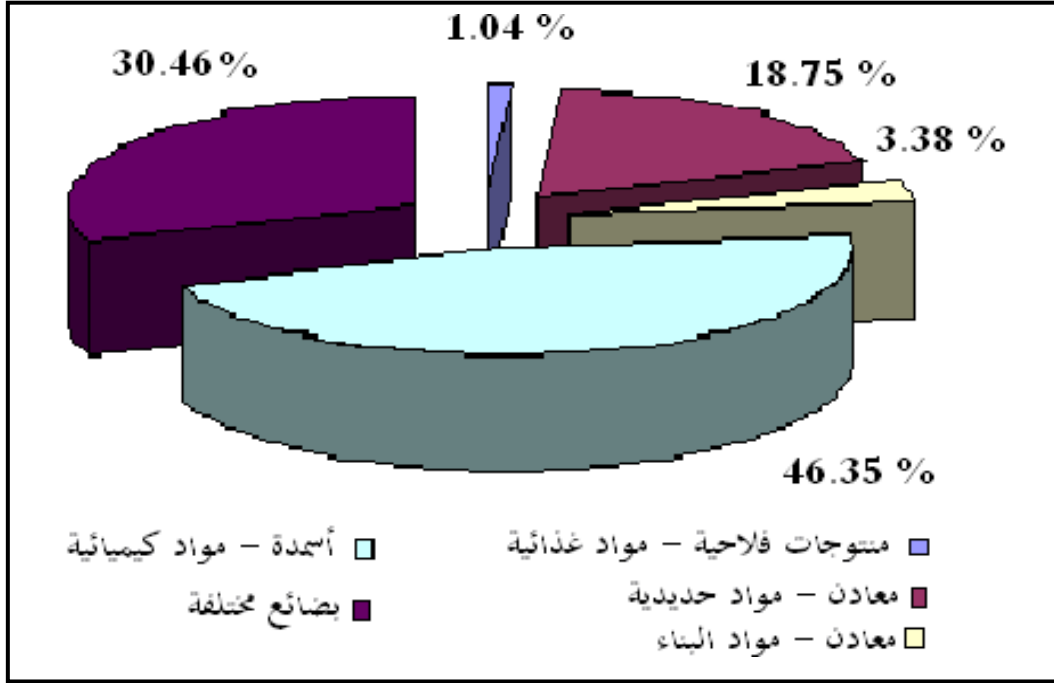
الجزائر ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORIS

من خلال الدائرة النسبية، نلاحظ أنه على غرار بنية الصادرات الإجمالية الجزائرية فإن الصادرات عبر الموانئ التجارية تعتمد اعتمادا شبة كلي على المحروقات بنسبة 96.13 % من إجمالي حجم الصادرات عبر الموانئ التجارية.

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

ب- بنية الصادرات خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية : لدراسة بنية الصادرات خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنعتمد على الدائرة النسبية الموضحة في الشكل رقم (4-3).

الشكل رقم (4-3): بنية الصادرات خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

الجزائر ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORIS

من خلال الدائرة النسبية، نلاحظ سيطرة المواد الكيميائية على صادرات الجزائر عبر الموانئ التجارية بنسبة 46.35 % من إجمالي الصادرات عبر الموانئ التجارية، تليها في المرتبة الثانية المواد الحديدية من المعادن بنسبة 18.75 % من إجمالي الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية.

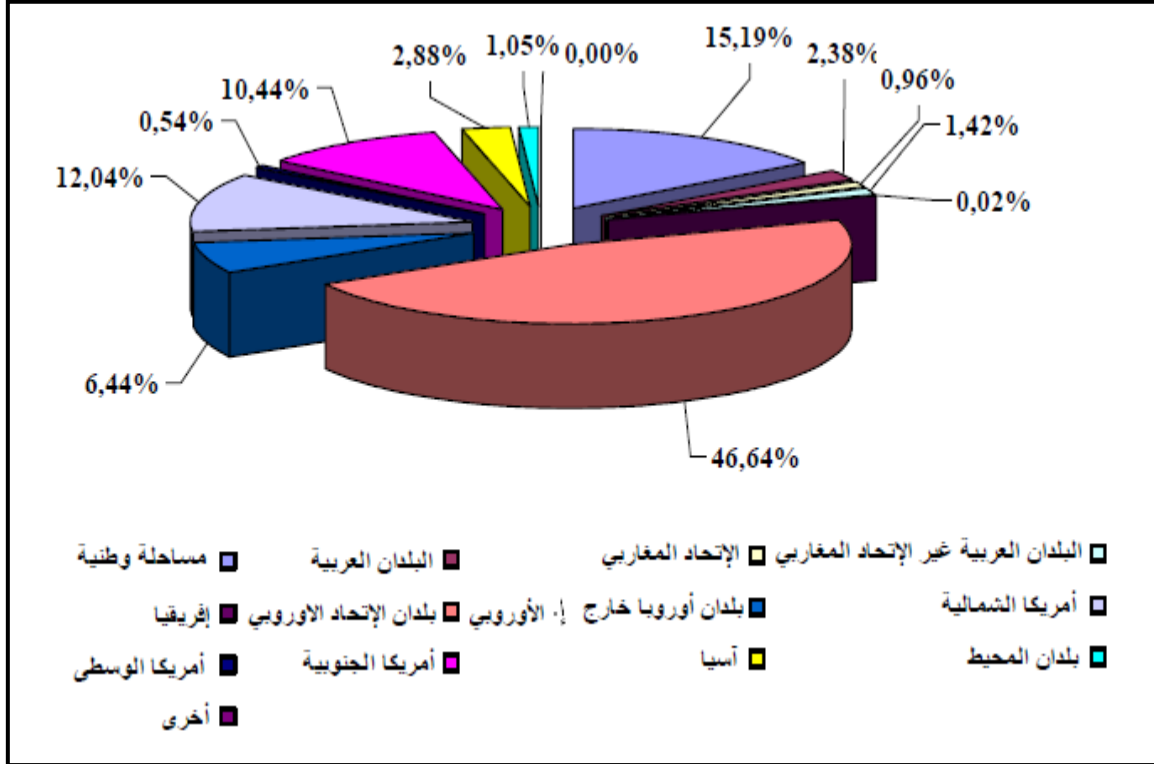
ثانيا: التوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية

تكمن أهمية دراسة البنية السلعية للتجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية في معرفة مدى تنوع مصادر ووجهات البضائع الجزائرية الواردة والصادرة المنقولة بحرا، وبالتالي مدى تبعية هذه الموانئ إلى مختلف دول العالم لتجنب مخاطر تغير العلاقات مع هذه الدول ومخاطر الحوادث التي يمكن وقوعها بهذه الدول أو عبر الطرق البحرية المؤدية إليها.

1- التوزيع الجغرافي للواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية

سنقوم بدراسة التوزيع الجغرافي للواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بالاعتماد على الدائرة النسبية في الشكل رقم (3-5).

الشكل رقم (3-5): التوزيع الجغرافي للواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

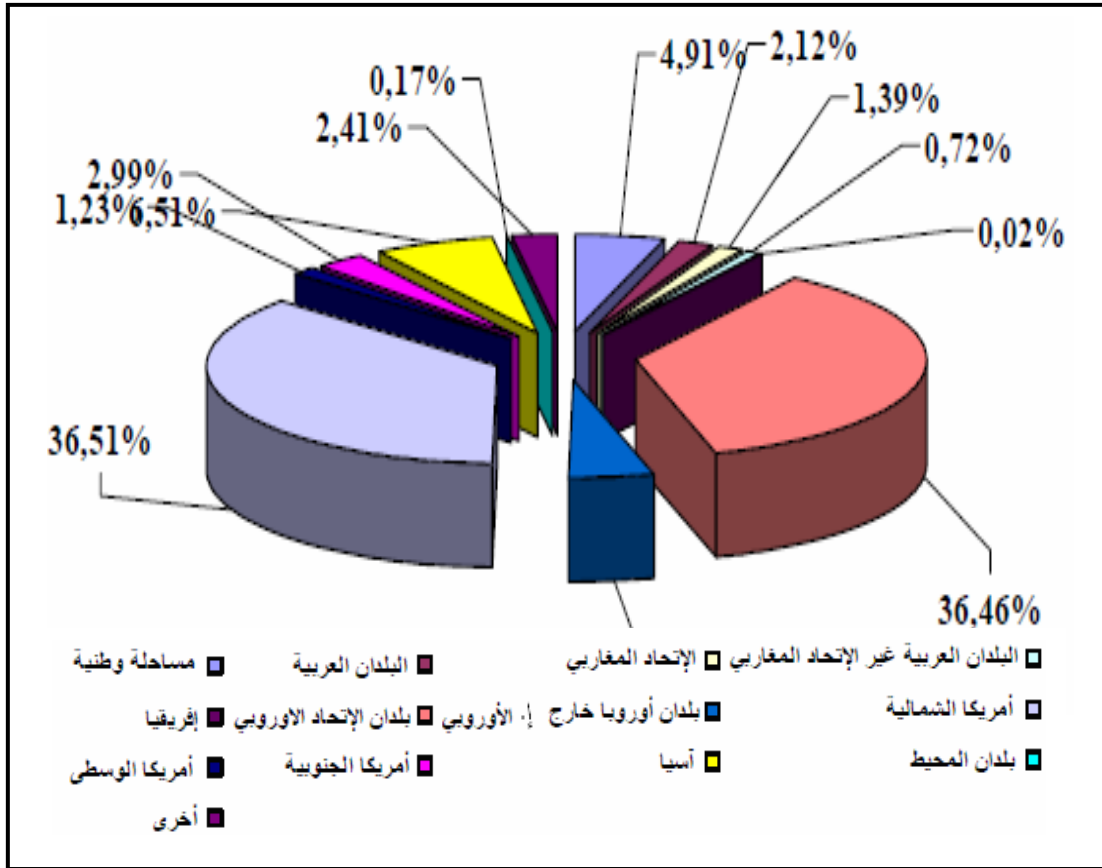
الجزائر، 2007. ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORTS

من خلال الدائرة النسبية، نلاحظ أن أغلب واردات الجزائر مصدرها بلدان الإتحاد الأوروبي، تليها في المرتبة الثانية والثالثة كل من دول أمريكا الشمالية والجنوبية بنسبة 12.04% و 10.44% على الترتيب.

2- التوزيع الجغرافي للصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية

سنقوم بدراسة التوزيع الجغرافي للصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بالاعتماد على الدائرة النسبية في الشكل رقم (3-6).

الشكل رقم (3-6): التوزيع الجغرافي للصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

الجزائر ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORIS

من خلال الدائرة النسبية، نلاحظ أنه على غرار الواردات تقتسم أمريكا الشمالية ودول الاتحاد الأوروبي أغلب صادرات الجزائر بنسبة 36.51% و 36.46% على الترتيب. من خلال تحليل التوزيع الجغرافي لكل من الواردات والصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية، نستنتج أن الموانئ التجارية الجزائرية تعمل على محورين رئيسيين هما الاتحاد الأوروبي وأمريكا الشمالية، وهو ما يؤثر سلبا على مستقبل الموانئ الجزائرية نظرا لمحدوديتها في تغطية باقي المناطق الجغرافية في العالم، مع إمكانية تعرضها لأزمات اقتصادية إذا ما حدثت أزمات بهاتين المنطقتين يمكنها أن ترهن مستقبل عمل الموانئ التجارية الجزائرية.

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

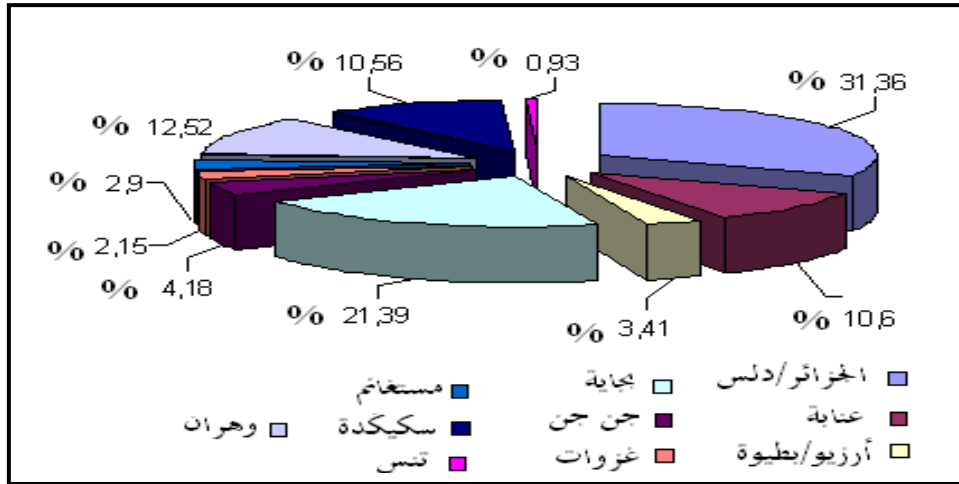
المطلب الثالث: توزيع الحركة التجارية حسب الموانئ

سنتطرق في هذا المطلب لتوزيع الحركة التجارية حسب الموانئ التجارية، وذلك بدراسة كل من الحركة الإجمالية للواردات والحركة الإجمالية للصادرات، عبر الموانئ التجارية الجزائرية. وبذلك يمكن تحديد دور ومساهمة كل ميناء في نقل بضائع التجارة الخارجية الجزائرية.

أولاً: الحركة الإجمالية للواردات والصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية

1- الحركة الإجمالية للواردات: لدراسة الحركة الإجمالية للواردات الجزائرية عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنعتمد على الدائرة النسبية الموضحة في الشكل رقم (7-3).

الشكل رقم (7-3): الحركة الإجمالية للواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

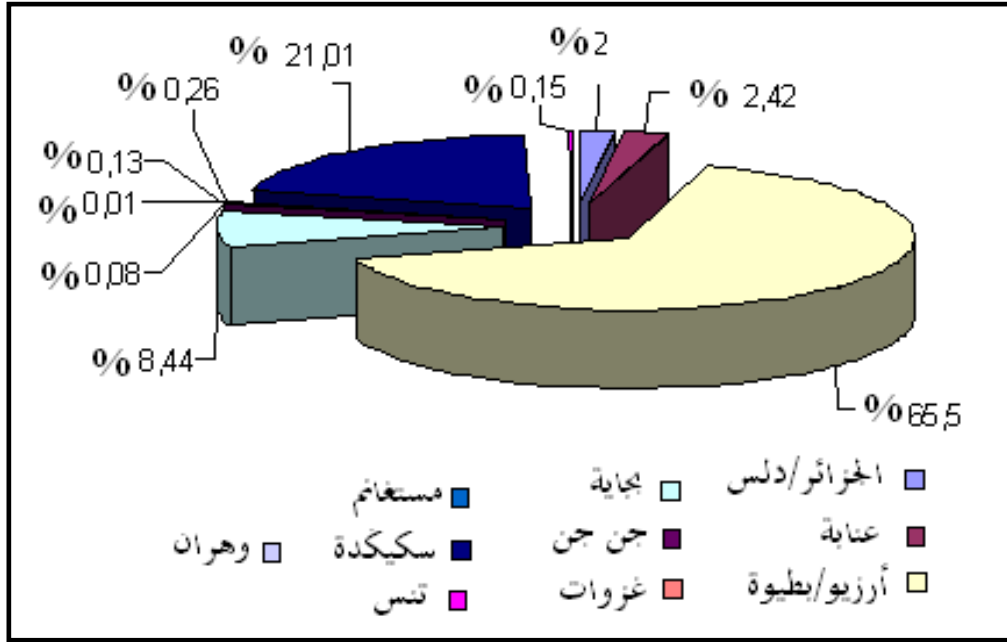
الجزائر، ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORIS

من خلال الدائرة النسبية بالشكل رقم (7-3)، نلاحظ أن ميناء الجزائر يستقبل أكبر حصة من الواردات الجزائرية بنسبة 31.36% من إجمالي واردات الجزائر عبر الموانئ التجارية سنة 2010، يليه في المرتبة الثانية ميناء بجاية بنسبة 21.39% وميناء وهران بنسبة 12.52% ثم كل من ميناء عنابة وميناء سكيكدة بنسبة 10.60% لكل ميناء منهما. أما باقي الموانئ التجارية الجزائرية فنسبة حركة الواردات بها ضئيلة كما هو الشأن بالنسبة لأصغر ميناء وهو ميناء تنس بنسبة 0.93% من إجمالي الواردات الجزائرية عبر الموانئ التجارية.

2- الحركة الإجمالية للصادرات: لدراسة الحركة الإجمالية للصادرات الجزائرية عبر الموانئ

التجارية الجزائرية سنعتمد على الدائرة النسبية الموضحة في الشكل رقم (8-3).

الشكل رقم (3-8): الحركة الإجمالية للصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

الجزائر، ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORTS

من خلال الدائرة النسبية بالشكل رقم (3-8)، نلاحظ أن أكبر نسبة صادرات تمر عبر ميناء أرزيو — بنسبة 65.5 % من الصادرات الجزائرية عبر الموانئ التجارية سنة 2010، يليه ميناء سكيكدة بنسبة 21.01 % من إجمالي الصادرات ثم ميناء بجاية بنسبة 8.44 %. أما باقي الموانئ التجارية الجزائرية فنسبة حركة الصادرات بها ضئيلة جدا.

من خلال تحليل حركة الواردات والصادرات عبر الموانئ التجارية، نلاحظ تباين واضح بين هذه الموانئ، حيث أن ميناء الجزائر الذي يحتل المرتبة الأولى من حيث الواردات نجده في المرتبة الرابعة من حيث الصادرات. والعكس بالنسبة لميناء أرزيو الذي يحتل المرتبة السابعة من حيث الواردات، والمرتبة الأولى من حيث الصادرات. ويرجع هذا التباين بين الموانئ التجارية الجزائرية من حيث الواردات والصادرات إلى طبيعة البضائع المتبادلة عبر كل ميناء أي تخصص الميناء ولتبيان ذلك سنقوم بدراسة الحركة خارج المحروقات لكل من الواردات والصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية.

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

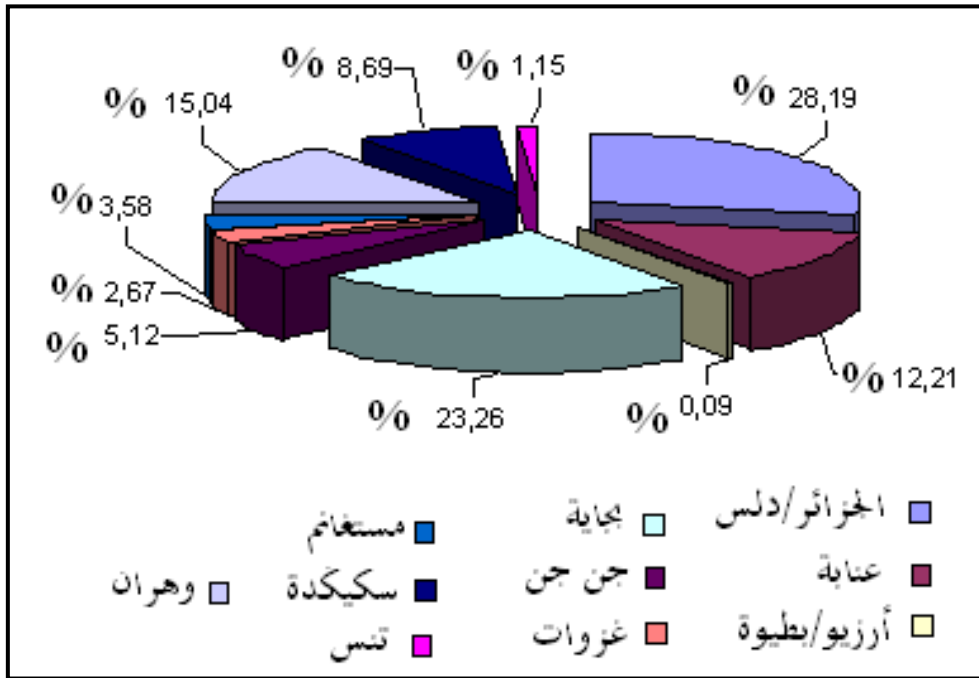
ثانيا: الحركة خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية

إن دراسة حجم حركة التبادل التجاري للجزائر عبر الموانئ التجارية خارج المحروقات، تمكننا من الإطلاع على نسبة مساهمة كل ميناء وترتيبه من حيث نقل التجارة الخارجية الجزائرية خارج المحروقات ومعرفة أي الموانئ تخصص أكثر في نقل المحروقات.

1- حركة الواردات خارج المحروقات: لدراسة حجم حركة الواردات الجزائرية عبر الموانئ

التجارية خارج المحروقات، سنعتمد على الدائرة النسبية الموضحة في الشكل رقم (9-3).

الشكل رقم (9-3): حركة الواردات خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



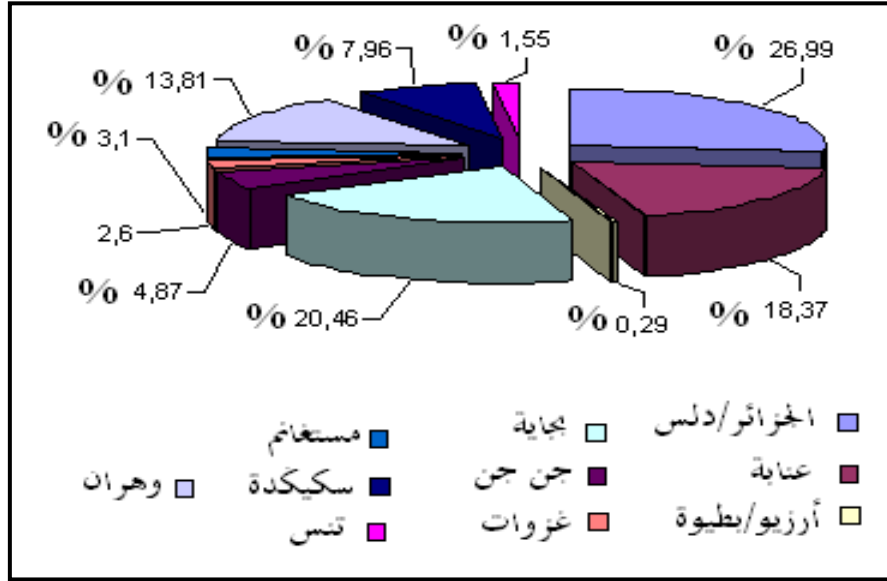
المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

الجزائر، ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORTS

من خلال الدائرة النسبية بالشكل رقم (9-3)، نلاحظ أن كل من ميناء الجزائر وميناء بجاية يحتلان المرتبة الأولى من حيث الواردات خارج المحروقات بنسبة 28.19 % و 23.26 % على الترتيب ويأتي ميناء وهران في المرتبة الثالثة بنسبة 15.04 %. فميناء أرزيو الذي كان يحتل المرتبة السابعة من حيث إجمالي الواردات أصبح يحتل المرتبة الأخيرة من حيث الواردات خارج المحروقات بنسبة 0.09 %، أي أقل من أصغر ميناء جزائري وهو ميناء تنس بنسبة 1.15 % من الواردات خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010. ويعود السبب إلى تخصص ميناء أرزيو في نقل المحروقات بالدرجة الأولى.

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

2- حركة الصادرات خارج المحروقات: لدراسة حجم حركة الصادرات الجزائرية عبر الموانئ التجارية خارج المحروقات، سنعتمد على الدائرة النسبية الموضحة في الشكل رقم (3-10).
الشكل رقم (3-10): حركة الصادرات خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

الجزائر، ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORTS

من خلال الدائرة النسبية بالشكل رقم (3-10)، نلاحظ أن كل من ميناء الجزائر وميناء بجاية يحتلان المرتبة الأولى من حيث الواردات خارج المحروقات بنسبة 26.99 % و 20.46 % على الترتيب ويأتي ميناء عنابة في المرتبة الثالثة بنسبة 18.37 %، ثم ميناء وهران في المرتبة الرابعة بنسبة 13.81 %. في حين أن ميناء أرزيو الذي كان يحتل المرتبة الأولى في ترتيب إجمالي الصادرات يتراجع إلى المرتبة الأخيرة من حيث الصادرات خارج المحروقات، ونفس الشيء بالنسبة لميناء سكيكدة الذي كان يحتل المرتبة الثانية من حيث إجمالي الصادرات تراجع إلى المرتبة الخامسة من حيث الصادرات خارج المحروقات بنسبة 8.69 % من حجم الصادرات خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية.

من خلال تحليل نسب التبادل الخارجي من حيث إجمالي الواردات والصادرات وكذا الواردات والصادرات خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية، يتضح لنا أن أكبر نسبة من المبادلات التجارية الجزائرية خارج المحروقات تتم عبر أربع موانئ تجارية تتمثل في كل من ميناء

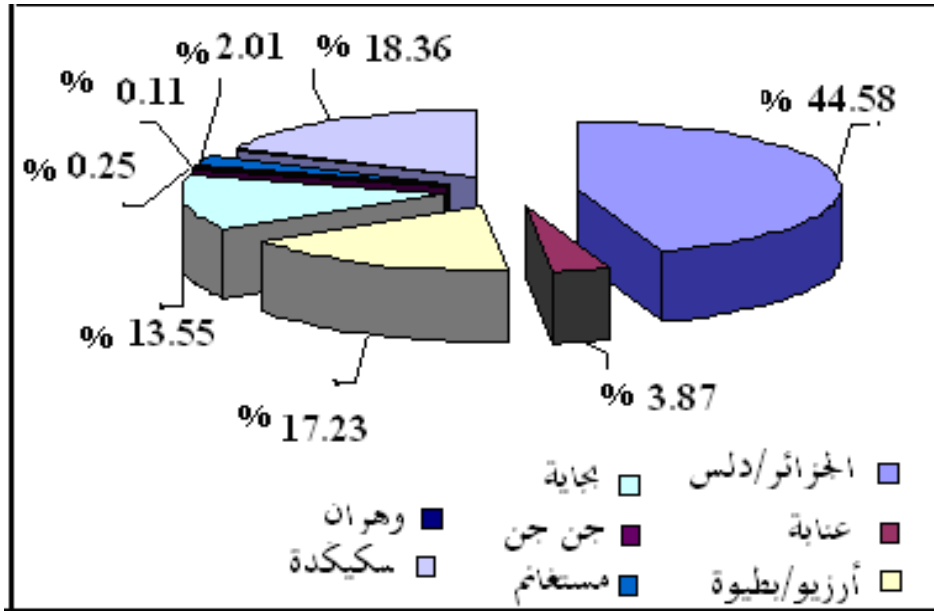
الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

الجزائر، ميناء بجاية، ميناء عنابة وميناء وهران. ويتضح لنا أيضا أن أغلب المبادلات الجزائرية من المحروقات تتم عبر كل من ميناء أرزيو وميناء سكيكدة.

ثالثا: حركة المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية

1- حركة واردات المحروقات: لدراسة حجم حركة الصادرات الجزائرية من المحروقات عبر الموانئ التجارية، سنعتمد على الدائرة النسبية الموضحة في الشكل رقم (3-11).

الشكل رقم(3-11):حركة واردات المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



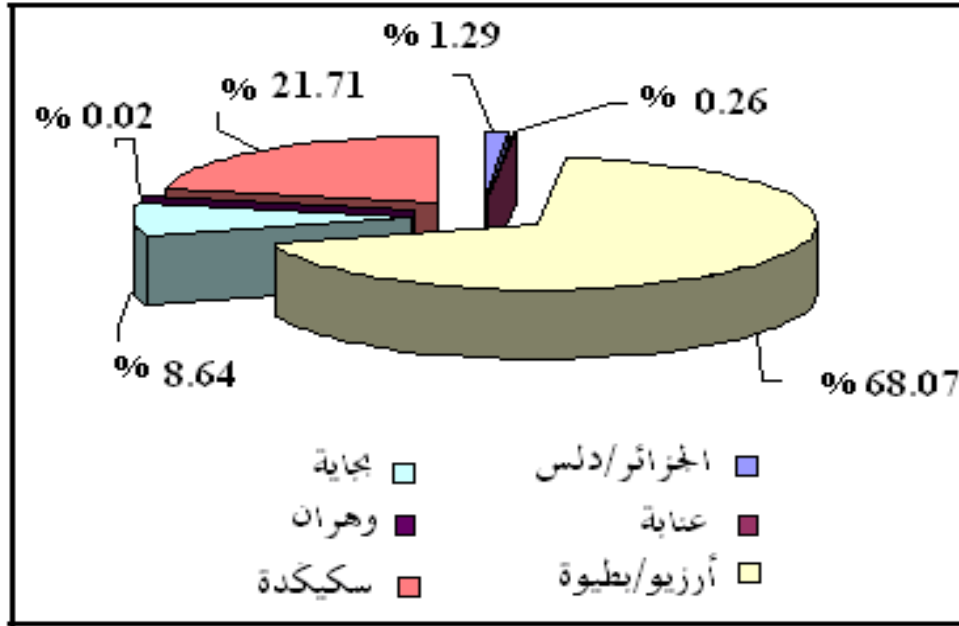
المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

الجزائر، ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORTS

من خلال الدائرة النسبية بالشكل رقم (3-11) الممثلة لحركة واردات المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية، والمتمثلة أساسا في مشتقات البترول يتضح لنا دور ميناء الجزائر الذي يستحوذ على 44.5 % من واردات المحروقات، يليه كل من ميناء سكيكدة بنسبة 18.36 % وميناء أرزيو بنسبة 17.23 % ثم وبنسبة أقل تقدر بـ 13.55 % بالنسبة لميناء بجاية. أما باقي الموانئ فنسبة ضئيلة إلى منعدمة كميناء الغزوات وميناء تنس الذان لا يتعاملان مع هذا النوع من البضائع.

2- حركة صادرات المحروقات: لدراسة حجم حركة الصادرات الجزائرية من المحروقات عبر الموانئ التجارية، سنعتمد على الدائرة النسبية الموضحة في الشكل رقم (3-12).

الشكل رقم(3-12):حركة صادرات المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

الجزائر، ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORIS

من خلال الدائرة النسبية بالشكل رقم (3-12) من خلال الشكل الممثلة لحركة صادرات المحروقات عبر الموانئ التجارية الجزائرية، والمتمثلة أساسا في البترول الخام نلاحظ أن ميناء أرزيو يستحوذ على أغلب صادرات البترول الجزائرية بنسبة 68.07 %، وتجدر الإشارة إلى أن البنى التحتية لميناء أرزيو وتجهيزاته تلعب دورا مهما في تخصصه في نقل البترول الذي يعتبر العمود الفقري للاقتصاد الجزائري. يليه ميناء سكيكدة بنسبة 21.71 %، أما ميناء بجاية فيمثل نسبة 8.64 % من صادرات البترول الجزائرية. ثم باقي الموانئ بنسب ضعيفة جدا.

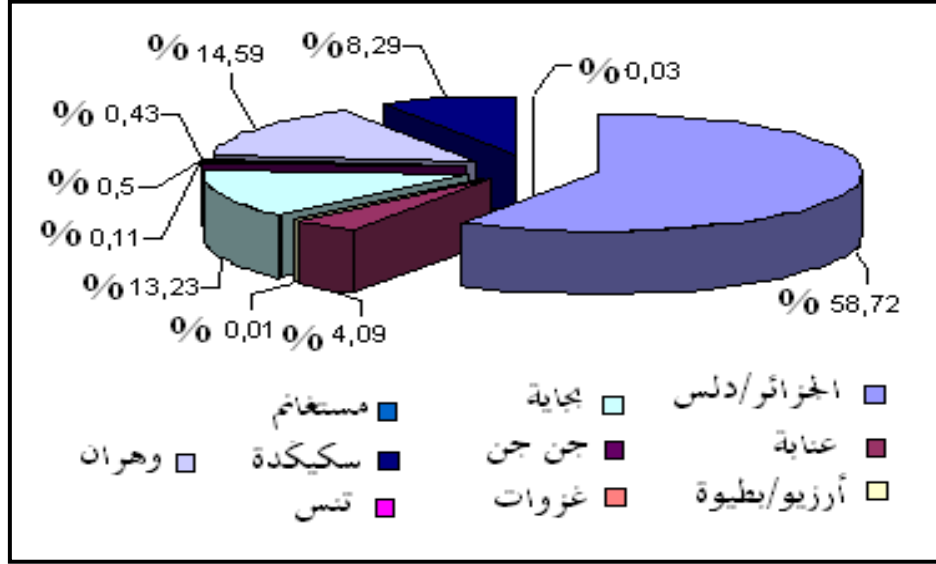
رابعا: حركة الحاويات حسب الموانئ التجارية الجزائرية

سنطرق لتوزيع حركة الحاويات حسب الموانئ التجارية، وذلك بدراسة كل من حركة حاويات الواردات والصادرات عبر مختلف الموانئ التجارية الجزائرية. وبذلك يمكن تحديد دور ومساهمة كل ميناء في نقل بضائع التجارة الخارجية الجزائرية عن طريق الحاويات.

1- حركة حاويات الواردات حسب الموانئ التجارية الجزائرية

لدراسة حجم حركة حاويات الواردات الجزائرية عبر الموانئ التجارية، سنعتمد على الدائرة النسبية الموضحة في الشكل رقم (3-13).

الشكل رقم (3-13): حركة حاويات الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

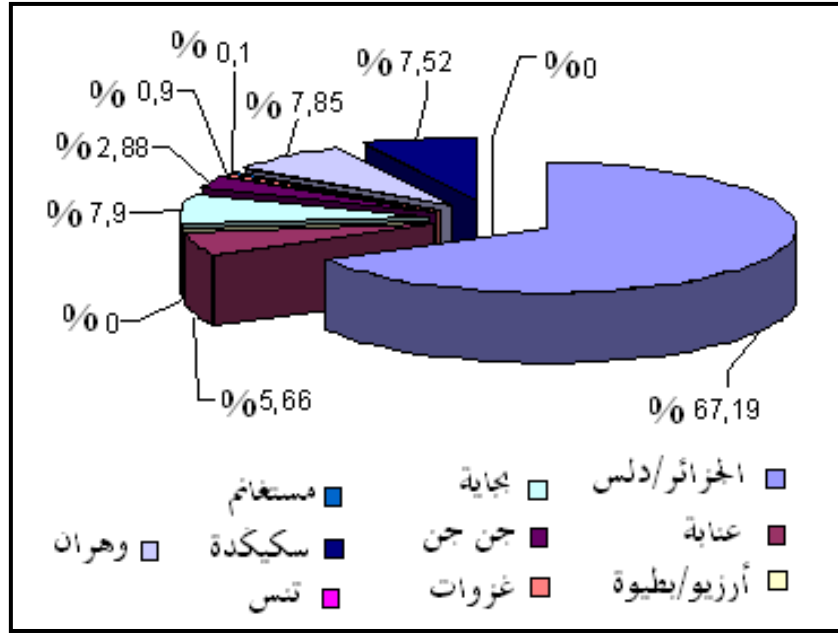
الجزائر، ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORIS

من خلال الدائرة النسبية بالشكل رقم (3-13)، نلاحظ أن ميناء الجزائر يحتل الصدارة من حيث حركة حاويات الواردات بنسبة 58.72% و يأتي كل من ميناء وهران وميناء بجاية بنسبة 14.59% و 13.23% على الترتيب ثم ميناء سكيكدة في المرتبة الرابعة بنسبة 8.29%. فميناء وهران الذي كان يحتل المرتبة الثالثة بعد ميناء بجاية فيما يخص الواردات، أصبح في المرتبة الثانية فيما يتعلق بالواردات عن طريق الحاويات. وهذا راجع لتخصص ميناء وهران بالدرجة الأولى في النقل بالحوايات.

2- حركة حاويات الصادرات حسب الموانئ التجارية الجزائرية

لدراسة حجم حركة حاويات الواردات الجزائرية عبر الموانئ التجارية، سنعتمد على الدائرة النسبية الموضحة في الشكل رقم (3-14).

الشكل رقم (3-14): حركة حاويات الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



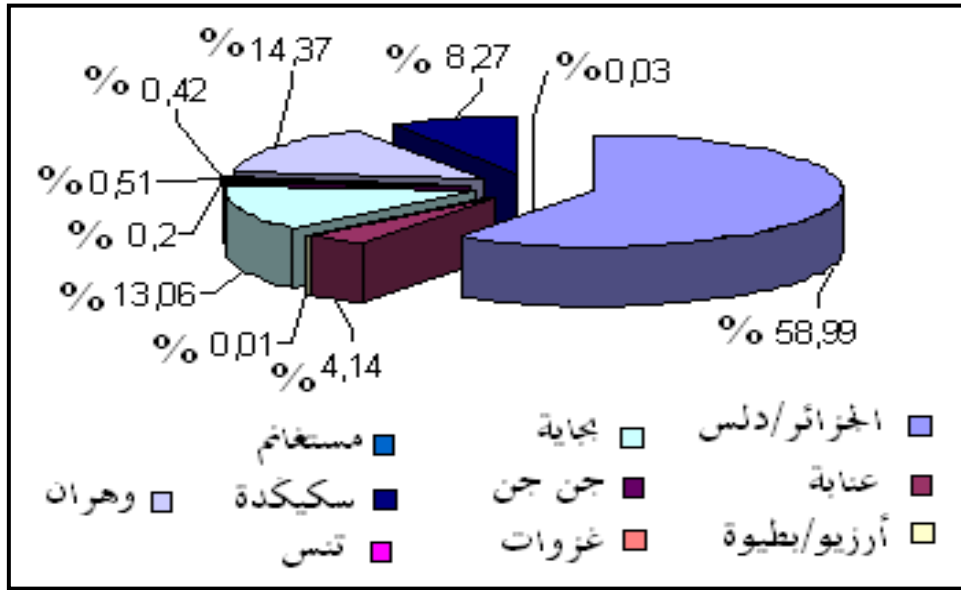
المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل، الجزائر، ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORIS

من خلال الدائرة النسبية بالشكل رقم (3-14)، نلاحظ أن ميناء الجزائر يسيطر على حركة الصادرات الجزائرية عن طريق الحاويات بنسبة 67.19 % ويليه كل من ميناء بجاية وميناء وهران وميناء سكيكدة بنسبة 7.90 % ، 7.85 % و 7.52 % على الترتيب. فميناء وهران الذي كان يحتل المرتبة الثالثة بعد ميناء بجاية فيما يخص الواردات، أصبح في المرتبة الثانية فيما يتعلق بالواردات عن طريق الحاويات. وهذا راجع لتخصص ميناء وهران بالدرجة الأولى في النقل بالحوايات.

3- إجمالي حركة الحاويات حسب الموانئ التجارية الجزائرية

لدراسة إجمالي حجم حركة الحاويات عبر الموانئ التجارية، سنعتمد على الدائرة النسبية الموضحة في الشكل رقم (3-15).

الشكل رقم (3-15): إجمالي حركة الحاويات عبر الموانئ التجارية الجزائرية سنة 2010



المصدر: تم إعداد الشكل بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل،

الجزائر، ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ SOGEPORTS

من خلال الدائرة النسبية بالشكل رقم (3-15)، نلاحظ أن ميناء الجزائر يسيطر على الحركة التجارية الجزائرية عن طريق الحاويات بنسبة 58.99 % وفي المرتبة الثانية ميناء وهران بنسبة 14.37 %، ثم كل من ميناء بجاية وميناء سكيكدة بنسبة 8.27 % و 13.06 % على الترتيب. مما يؤكد مكانة ميناء وهران التجاري بعد ميناء الجزائر فيما يخص المبادلات التجارية بالحاويات.

المبحث الثاني: دور ميناء وهران التجاري في نقل التجارة الخارجية الجزائرية

يعتبر ميناء وهران واحد من بين أهم الموانئ التجارية الجزائرية، والذي له دور لا يستهان به في نقل وتنشيط التجارة الخارجية الجزائرية. وللوقوف على مدى مساهمة ميناء وهران التجاري في نقل التجارة الخارجية سنقوم بدراسة وتحليل مختلف المعطيات المتعلقة بهذا الميناء.

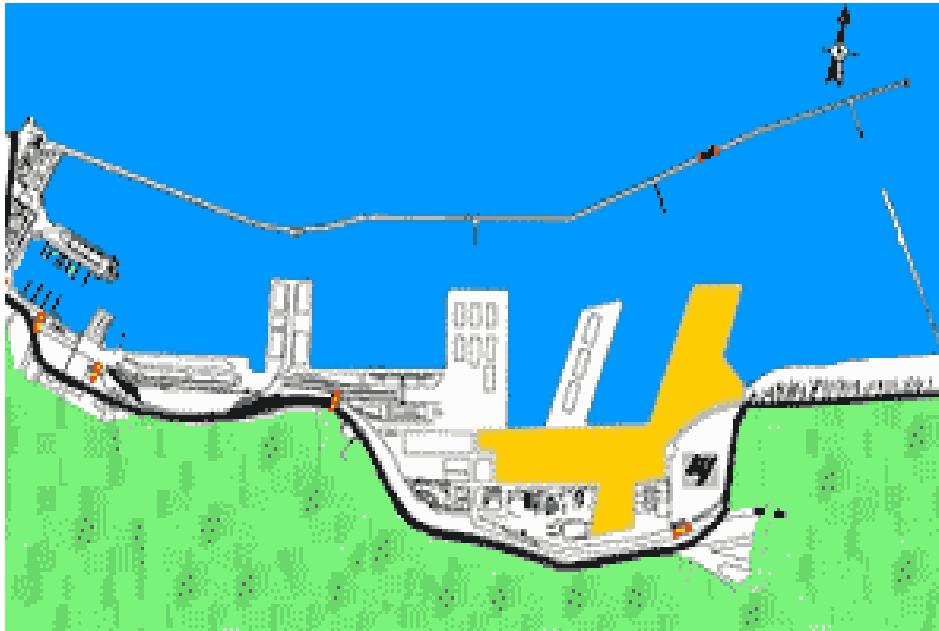
المطلب الأول: التعريف بميناء وهران

للتعريف بميناء وهران التجاري سنتطرق إلى ظروف نشأة الميناء، ثم نتطرق إلى الهيكل التنظيمي والمرافق الخدمية لمؤسسة ميناء وهران.

أولاً: نبذة تاريخية عن مؤسسة ميناء وهران¹

يقع ميناء وهران على بعد 400 كلم غرب الجزائر العاصمة، في خليج بين جبل كريستال ورأس فالكون (CAP-FALCON) بالشمال الغربي لعين الترك. وقد تم تشييد المرسى الكبير وهو الميناء القديم بوهران مع نهاية القرن السادس عشر، وفي سنة 1833 تم إنشاء الميناء الحالي لمدينة وهران. ومع تطور العلاقات التجارية سنة 1848 وعدم كفاية الحوض المخصص للحبوب كان لزاماً توسيع الميناء ليتمكن من استيعاب كبريات السفن التجارية. ويعتبر ميناء وهران من أهم الموانئ الجزائرية من حيث المساحة والأنشطة التي يقوم بها، ومن أهمها ضمان استقبال السفن كشركات سفن نقل الحبوب بالإضافة إلى حيازته على محطة بحرية لنقل المسافرين وكذلك أرصفة طويلة ومتوسطة الأبعاد وحظيرة خاصة بالحاويات والمخازن. ويمثل الشكل رقم (3-16) رسم تخطيطي لميناء وهران.

الشكل رقم (3-16): رسم تخطيطي لميناء وهران



Source : www.sogeports.org

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

أنشئت مؤسسة ميناء وهران (E.P.O) * في نوفمبر 1982 بدمج ثلاث مؤسسات هي الديوان الوطني للموانئ (O.N.P)، ** الشركة الوطنية للمناولة (SO.NA.MA) *** والشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (C.N.A.N) ****.

ثانيا: الهيكل التنظيمي ومرافق مؤسسة ميناء وهران¹

1- الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء وهران: تتكون مؤسسة ميناء وهران من المديرية المبنية في الشكل رقم (3-17):

* Entreprise Portuaire d'Oran (E.P.O) مؤسسة ميناء وهران.

** Office Nationale des Ports (O.N.P) الديوان الوطني للموانئ.

*** Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) الشركة الوطنية للمناولة.

**** Compagnie Nationale Algérienne de Navigation. (C.N.A.N) الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة

¹ - مؤسسة ميناء وهران.

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

- أ- المديرية العامة (D.G): للمديرية العامة سلطة مباشرة على جميع الهياكل وعلى كل المستويات، ومن مهامها: مراقبة وتنسيق جميع الناشطين بالمؤسسة، المشاركة في إنجاز خطط التنمية وتمثيل مصالح المؤسسة.
- ب- مديرية الدراسة والتخطيط (D.E.P): وهي مسؤولة عن تنفيذ جميع الدراسات والتحليل المتعلقة بعمليات إعداد وتنفيذ خطط المؤسسة. وهي مسؤولة من خلال مركز المعلوماتية عن سياسة تكنولوجيا المعلومات للمؤسسة.
- ج- مديرية الموارد البشرية (D.R.H): مسؤولة عن تحديد سياسة للموارد البشرية والاجتماعية من خلال ضمان مكانة لائقة للمؤسسة في ميدانها، ومن مهامها ما يلي:
- إدارة الموارد البشرية وإدارة الموظفين.
 - التعاون في تسيير إدارة الموظفين للمديرية التنفيذية.
 - اختيار الموظفين الجدد.
 - توحيد قواعد الحساب بالحظيرة.
- د- مديرية القيادة والتحكم (D.C): دور القيادة هو مجال الأمن والميناء وكذلك القطر والإرشاد ورسو السفن.
- هـ- مديرية الاستغلال (D.EX): من مهام إدارة عمليات الاستغلال ما يلي:
- ضمان سير معدات المؤسسة ومرافق الميناء.
 - تكييف خدمات النقل المقدمة.
 - ضمان عملية شحن وتفريغ البضائع.
- و- مديرية أشغال الصيانة (D.T.M): تقوم مديرية أشغال الصيانة بإدارة ومراقبة أشغال صيانة مرافق ومعدات الميناء وإنجاز المشاريع الجديدة.
- ز- مديرية المالية والمحاسبة (D.F.C): وتقوم بالمهام التالية:
- إنجاز الميزانية السنوية المتوقعة للنفقات والعائدات.
 - الإشراف على إعداد ميزانية المؤسسة.
- 2- رسالة المؤسسة: تتمثل رسالة المؤسسة في:¹
- عبور الناس والبضائع في ظروف جيدة.

¹ - مؤسسة ميناء وهران.

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

- تسيير استغلال وتطوير الميناء ومرافقه.

- التعاون مع الجمارك فيما يخص البضائع الواردة.

- أمن الموانئ بما في ذلك المياه والمرافق.

3- البنية التحتية للميناء: تتمثل البنية التحتية لميناء وهران التجاري في:¹

أ- عدد الأحواض: 07.

ب- طول الأرصفة: 4.200 متر (طول الرصيف من 120 م-420 م)

ج- عدد الأرصفة: (24 للاستغلال التجاري، 9 للصيد وخدمات أخرى خاصة).

د- عدد المراسي: 33 (سبعة منهم متخصصة).

هـ- سلامة الدرجة: 4 خاصة بسفن الدرجة (Ro/Ro).

و- الجر عبر المياه: 7.5 متر إلى 12 مترا (عمق الحوض).

4- المرافق المتخصصة وقدراتها:

أ- المساحة الجافة: 160000 م².

ب- المخازن: 15 ذات مساحة قدرها 26000 م².

ج- محطة الحاويات: مساحة قدرها 110000 م² ذات قدرة استيعاب 4200 حاوية.

د- حظيرة للجر: مساحتها 23000 م².

هـ- حظيرة المركبات الخفيفة: مساحتها 5000 م²، منها 3000 م² مغطاة.

و- صوامع الحبوب: واحدة ذات سعة تقدر بـ 30000 طن والأخرى تقدر بـ 10000 طن.

ز- محطة الميناء: ذات قدرة 4500 عملية/اليوم (عمليات التحميل والتفريغ متزامنة)

ح- محطة السكة الحديدية: خاصة بنقل الحبوب والطاقة، يمكنها التعامل مع 3 قطارات يوميا.

ط- صواني وخزانات السوائل: 16800 هكتولتر خاصة بالزيوت، 14500 هكتولتر خاصة

بالكحول و 18000 م³ خاصة بالبتروال الخام.

ي- ثلاثة جسور للوزن منها واحد مختلط (عربات القطار / شاحنات).

متزلقة الشحن والتفريغ: واحدة ذات قدرة 800 طن واثنان ذات 200 طن لكل منهما.

5- أنشطة مؤسسة ميناء وهران: تقوم مؤسسة ميناء وهران بعدة أنشطة تتمثل في:

- إدارة السفن في الميناء (La gestion des navires en rade)، مناولة وتفريغ السفن

¹ - مؤسسة ميناء وهران.

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

(La manutention et le déchargement des navires)، القطر والإرشاد و الإرساء
(Le remorquage, pilotage et lamanage)، حراسة البضائع المستوردة أو المصدرة، حركة
الأشخاص والمركبات، نقل المسافرين، نشاط الصيد، وخدمة الميناء والصيانة.

من خلال تقسيم المديرية في الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء وهران بالشكل رقم (3-17)،
نلاحظ أنه هيكل بيروقراطي كأغلب المؤسسات العمومية الجزائرية. في حين أن الهيكل التنظيمي
الذي يناسب هذه المؤسسة بصفقتها مؤسسة خدماتية تعنى بخدمات النقل البحري هو الهيكل
العضوي، والذي يمكن تصميمه على أساس الخدمات التي يقوم بها الميناء كخدمات المناولة
والتفريغ، خدمات محطة الحاويات، خدمات التوجيه والقطر... الخ، عوض مديرية المالية، مديرية
الموارد البشرية... الخ. وذلك بالتركيز على الخدمة وتسهيل الخدمات الإدارية المرافقة لتقديمها.
أما فيما يتعلق بالمرافق الخدمية بميناء وهران التجاري، فإنه ومن خلال الوقوف الميداني نلاحظ
أن أغلب معداتها قديمة وتفتقد إلى المعايير الحديثة في تسيير الموانئ كالرافعات والمركبات الخاصة
بالجر والقطر. وبالإضافة إلى ذلك فإن سفن أسطول ميناء وهران التجاري قديمة وأغلبها من
الحجم الصغير ويفتقد أغلبها إلى نظم التسيير الحديث. كما أن ميناء وهران التجاري يعتبر من
موانئ الجيل الأول (التقليدي) بالنظر إلى طرق تسييره وافتقاره لنظم معلومات وقاعدة بيانات
بالمستوى الذي يمكنه من النهوض بالتجارة الخارجية الجزائرية.

المطلب الثاني: تحليل الحركة التجارية الخارجية عبر ميناء وهران التجاري

سنترك في هذا المطلب إلى تحليل الحركة التجارية الخارجية عبر ميناء وهران
التجاري، وذلك بتحليل كل من حجم التجارة الخارجية، البنية السلعية والتوزيع الجغرافي للتجارة
الخارجية عبر ميناء وهران التجاري وذلك بتحليل المعطيات المتعلقة بالصادرات والواردات عبر
هذا الميناء.

أولاً: تحليل حجم التجارة الخارجية عبر ميناء وهران التجاري

لدراسة تطور حجم التجارة الخارجية عبر ميناء وهران التجاري سنقوم بدراسة تطور حجم
كل من الصادرات والواردات عبر هذا الميناء وذلك من خلال دراسة معدل نمو كل من عدد
السفن الصادرة والواردة من وإلى الميناء، بالإضافة إلى دراسة معدل نمو حجم البضائع الصادرة
والواردة إلى الميناء خلال الفترة الممتدة بين (1990-2010)، بالاستعانة بالجدول (3-1).

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

من خلال الجدول رقم (1-3)، نلاحظ أن حجم المبادلات التجارية عبر ميناء وهران التجاري عرف تذبذبا من سنة لأخرى حيث كانت أعلى حجم له بقيمة 645978 طن سنة 2009 بالنسبة للصادرات مقابل أدنى حجم سنة 1990 بقيمة 42156 طن سنة 1990. كما شهد أعلى معدل نمو سنة 1995 بـ 87.88 بالنسبة للصادرات دائما. أما بالنسبة للواردات فقد شهدت أعلى قيمة لها سنة 2010 بـ 4420960 طن، أما أقل قيمة فكانت سنة 1999 بـ 2463879 طن وقد عرفت الواردات أعلى معدل نمو سنة 2005 بـ 3661244 طن.

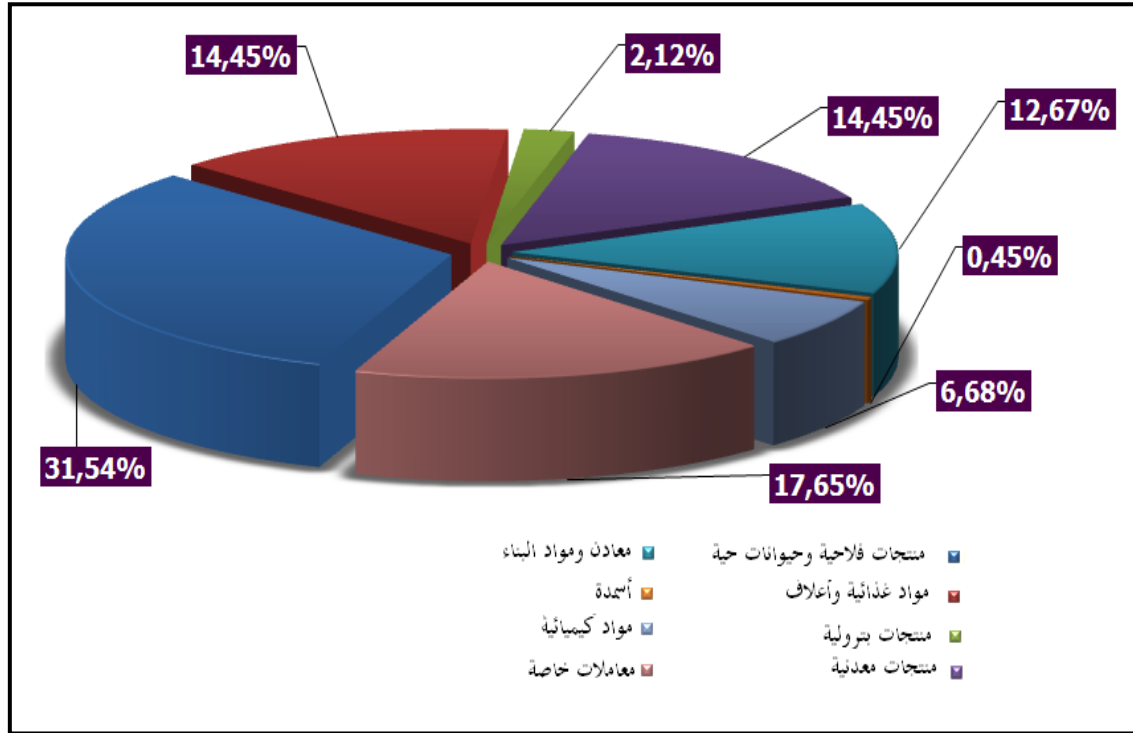
ثانيا: بنية التجارة الخارجية الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري

سنتطرق في دراستنا لبنية السلعية للتجارة الخارجية عبر ميناء وهران التجاري إلى دراسة كل من بنية الواردات والصادرات ومدى تنوع البضائع المتبادلة عبر هذا الميناء.

1- بنية الواردات الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري سنة 2010

سنقوم بدراسة البنية السلعية للواردات عبر ميناء وهران التجاري بالاعتماد على الدائرة النسبية في الشكل رقم (3-18).

الشكل رقم (3-18): بنية الواردات الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري سنة 2010.



Source : Annuaire statistique, Entreprise portuaire d'Oran (E.P.O), Direction de l'exploitation, Service statistique, 2010

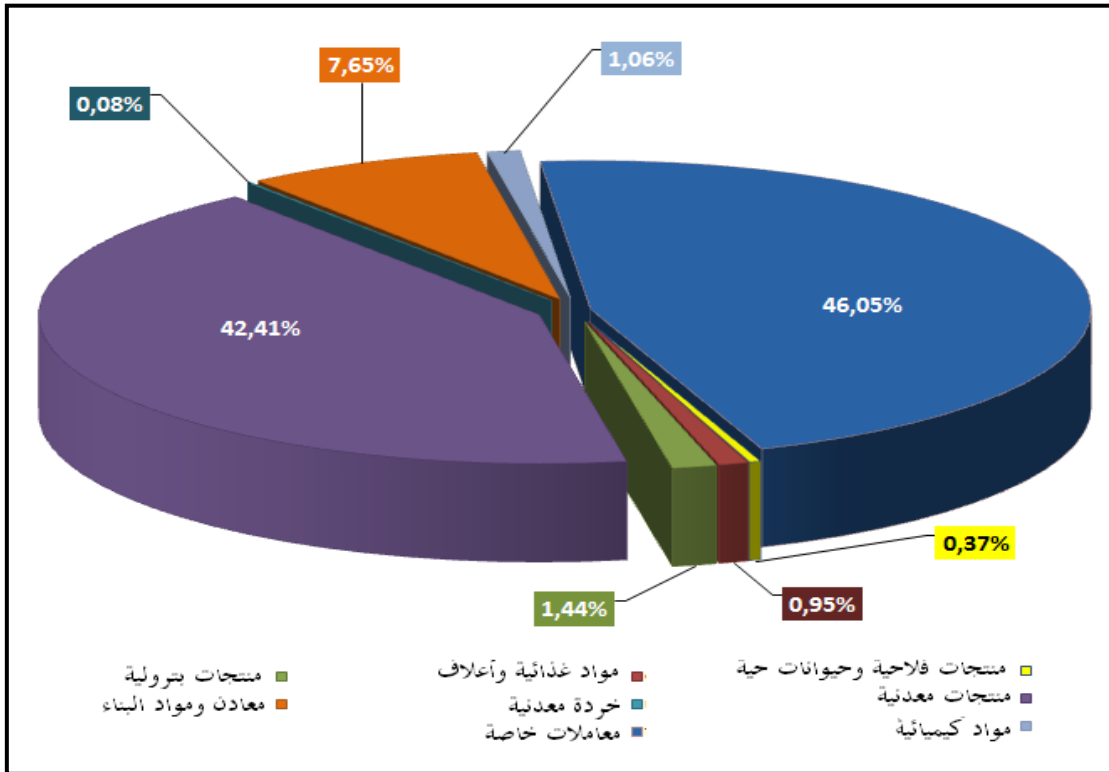
الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

من خلال الدائرة النسبية بالشكل رقم (3-18)، نلاحظ سيطرة المنتجات الفلاحية والمواد الحية بنسبة 31.54 %، تليها في المرتبة الثانية كل من المواد الغذائية والأعلاف والمنتجات المعدنية بنسبة 14.45 % لكل منهما، المعادن ومواد البناء بنسبة 12.67 %. وتعكس هذه البنية أغلب السلع المستوردة عبر الموانئ التجارية الجزائرية نظرا للحاجة للسلع الاستهلاكية بالدرجة الأولى.

2- بنية الصادرات الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري.

سنقوم بدراسة البنية السلعية للواردات عبر ميناء وهران التجاري بالاعتماد على الدائرة النسبية في الشكل رقم (3-19).

الشكل رقم (3-19): بنية الصادرات الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري سنة 2010



Source : Annuaire statistique, Entreprise portuaire d'Oran (E.P.O), direction de l'exploitation, Service statistique, 2010

من خلال الدائرة النسبية بالشكل رقم (3-19)، نلاحظ سيطرة المنتجات المعدنية على صادرات الجزائر عبر ميناء وهران التجاري بنسبة 42.41 % من إجمالي حجم الصادرات عبر ميناء وهران التجاري، تليها في المرتبة الثانية المعادن ومواد البناء بنسبة 7.65 % من إجمالي حجم الصادرات عبر ميناء وهران التجاري.

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

من خلال دراسة البنية السلعية عبر ميناء وهران التجاري، نلاحظ سيطرة تقليدية لبعض المواد سواء بالنسبة للواردات أو الصادرات مما يبين هشاشة هذه البنية على غرار البنية السلعية للمبادلات التجارية الجزائرية بباقي الموانئ التجارية الجزائرية. وعدم تنوعها بالطريقة التي تمكن عن طريقها تنشيط التجارة الخارجية.

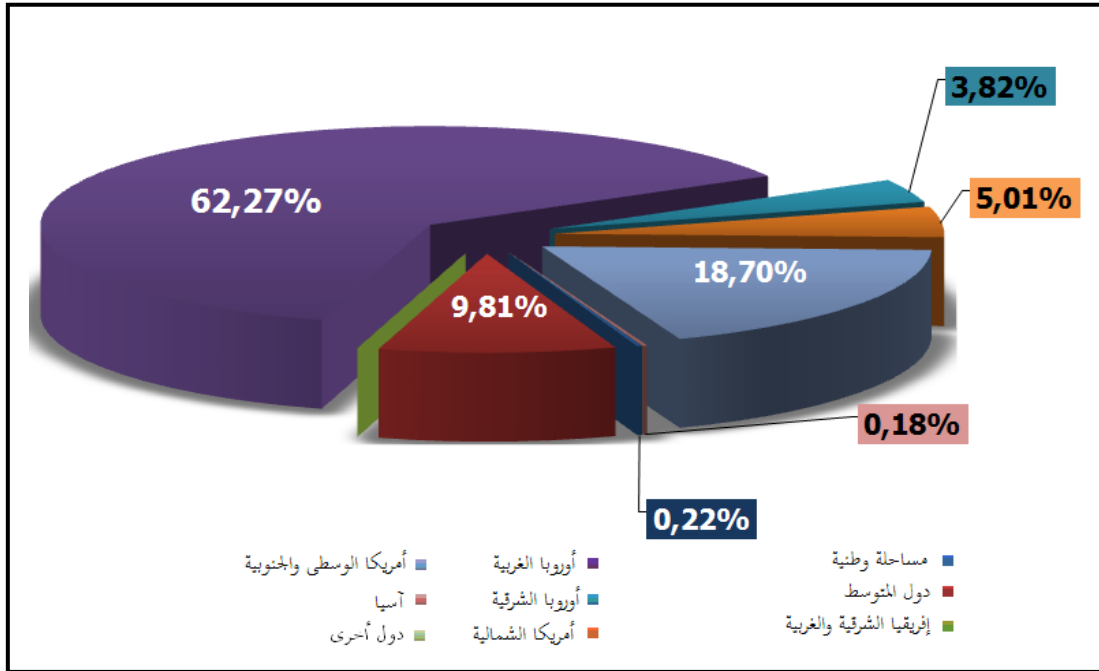
ثالثا: التوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية عبر ميناء وهران التجاري

سنتطرق في دراستنا للتوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية عبر ميناء وهران التجاري إلى دراسة كل من التوزيع الجغرافي للواردات والصادرات ومدى تنوع مصادر ووجهات البضائع المتبادلة عبر هذا الميناء.

1- التوزيع الجغرافي للواردات الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري.

سنقوم بدراسة التوزيع الجغرافي للواردات عبر ميناء وهران التجاري بالاعتماد على الدائرة النسبية في الشكل رقم (3-20).

الشكل رقم (3-20) التوزيع الجغرافي للواردات الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري سنة 2010



Source : Annuaire statistique, Entreprise portuaire d'Oran (E.P.O), direction de l'exploitation, Service statistique, 2010

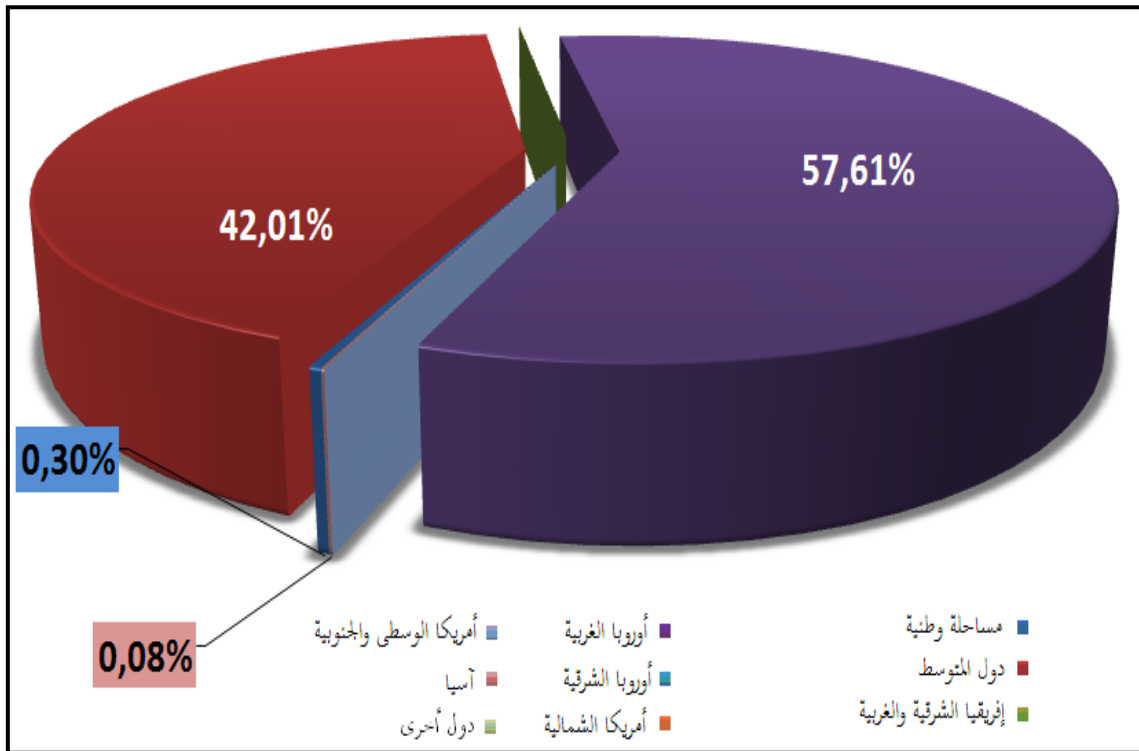
الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

من خلال الدائرة النسبية في الشكل رقم (3-20)، نلاحظ أن أغلب واردات الجزائر عبر ميناء وهران التجاري مصدرها بلدان أوروبا الغربية بنسبة 62.27% ودول المتوسط بنسبة 09.81%. أما باقي المناطق الجغرافية فتبقى نسبة التبادل التجاري معها عبر هذا الميناء ضعيفة.

2- التوزيع الجغرافي للصادرات الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري.

سنقوم بدراسة التوزيع الجغرافي للصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بالاعتماد على الدائرة النسبية في الشكل رقم (3-21).

الشكل رقم (3-21): التوزيع الجغرافي للصادرات الجزائرية عبر ميناء وهران التجاري سنة 2010



Source : Annuaire statistique, Entreprise portuaire d'Oran (E.P.O), direction de l'exploitation, Service statistique, 2010.

من خلال الدائرة النسبية في الشكل رقم (3-21)، نلاحظ أنه على غرار واردات تقتسم أمريكا الشمالية ودول الاتحاد الأوروبي أغلب صادرات الجزائر بنسبة 36.51% و 36.46% على الترتيب.

من خلال تحليل التوزيع الجغرافي لكل من الواردات والصادرات عبر ميناء وهران التجاري، نستنتج أنه يرتبط أساسا في تعاملاته على دول أوروبا الغربية ودول المتوسط، وهو ما يؤثر سلبا

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

على مستقبله نظرا لمحدوديته في تغطية باقي المناطق الجغرافية، ذات الأهمية بالنسبة للتجارة الخارجية والاقتصاد الوطني، كالدول الإفريقية والدول العربية وخاصة دول المغرب العربي.

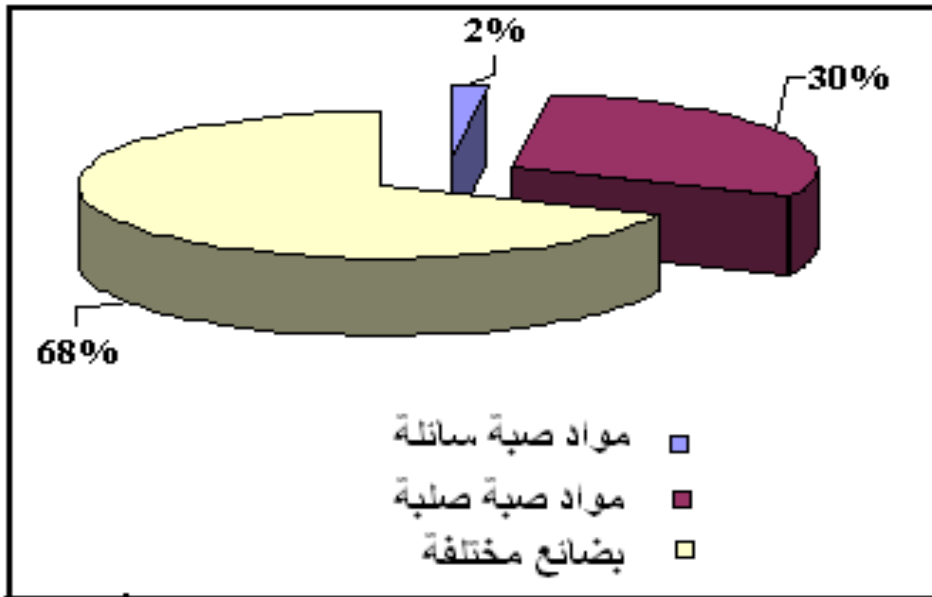
رابعا: نمط تكييف البضائع وحركة الحاويات عبر ميناء وهران التجاري

سنستطرق فيما يلي إلى دراسة حركة البضائع حسب نمط التكييف بتحليل نسبة حركة الواردات والصادرات حسب نمط تكييف البضائع بالإضافة إلى حركة الحاويات عبر ميناء وهران التجاري.

1- حركة البضائع حسب نمط التكييف: يلعب نمط تكييف البضائع المراد نقلها دورا مهما في حساب تكاليف النقل البحري حيث يحدد إمكانات التداول والتخزين لذلك سنقوم بتحليل نسبة حركة الواردات والصادرات حسب نمط تكييف البضائع وذلك بتحديد نسبة المواد الصلبة السائلة، نسبة المواد الصلبة والصلبة ونسبة البضائع الأخرى عبر ميناء وهران التجاري.

أ- حركة بضائع الواردات حسب نمط التكييف: سنقوم بدراسة حركة بضائع الواردات حسب نمط التكييف بالاعتماد على الدائرة النسبية في الشكل رقم (3-22).

الشكل رقم (3-22): حركة بضائع الواردات حسب نمط التكييف عبر ميناء وهران التجاري



Source : Annuaire statistique, Entreprise portuaire d'Oran (E.P.O), direction de l'exploitation, Service statistique, 2010.

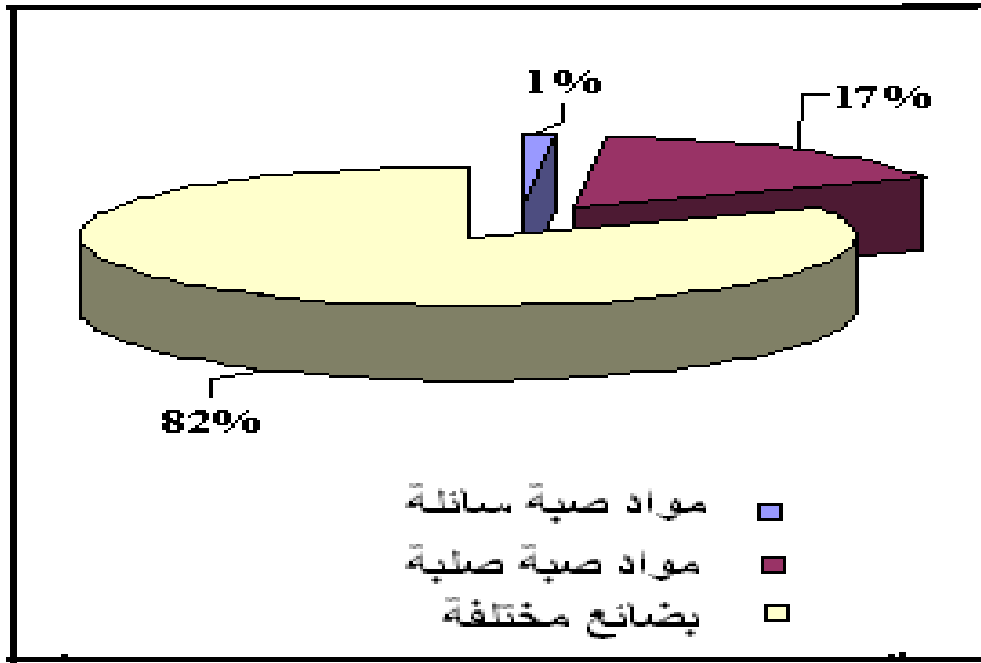
من خلال الدائرة النسبية في الشكل رقم (3-22)، نلاحظ أن ميناء وهران التجاري يعتمد بدرجة ضعيفة جدا على نقل المواد الصلبة السائلة بنسبة 2 % فقط من مجموع البضائع الواردة

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

المتداولة بهذا الميناء، وبنسبة 30 % بالنسبة للمواد الصلبة. وتجدد الإشارة إلى أن المواد الصلبة وخاصة السائبة منها، هي مواد أكثر اقتصادية نظرا لسهولة التعامل معها من تفريغ و شحن وتخزين مما يعمل على تدنية تكاليف الرحلة ونقص مدة انتظار السفن بالميناء. كما نلاحظ أن نسبة البضائع المختلفة الأخرى عبر هذا الميناء تمثل نسبة مرتفعة جدا تقدر بـ 68 % من مجموع بضائع الواردات عبر هذا الميناء مما يزيد من تكلفة الشحن والتفريغ والتخزين الأمر الذي ينقص من كفاءة الميناء بالنظر للمعدات القديمة المتوفرة به.

ب- حركة بضائع الصادرات حسب نمط التكييف: سنقوم بدراسة حركة بضائع الصادرات حسب نمط التكييف بالاعتماد على الدائرة النسبية في الشكل رقم (23-3).

الشكل رقم (23-3): حركة بضائع الصادرات حسب نمط التكييف عبر ميناء وهران التجاري



Source : Annuaire statistique, Entreprise portuaire d'Oran (E.P.O), direction de l'exploitation, Service statistique, 2010.

من خلال الدائرة النسبية في الشكل رقم (23-3)، نلاحظ أنه على غرار الواردات فإن بضائع الصادرات عبر ميناء وهران التجاري يعتمد بدرجة ضعيفة جدا على نقل المواد الصلبة السائبة بنسبة 1 % فقط من مجموع البضائع الصادرة المتداولة بهذا الميناء، وبنسبة 17 % بالنسبة للمواد الصلبة. كما نلاحظ أن نسبة البضائع المختلفة الأخرى عبر هذا الميناء تمثل نسبة مرتفعة

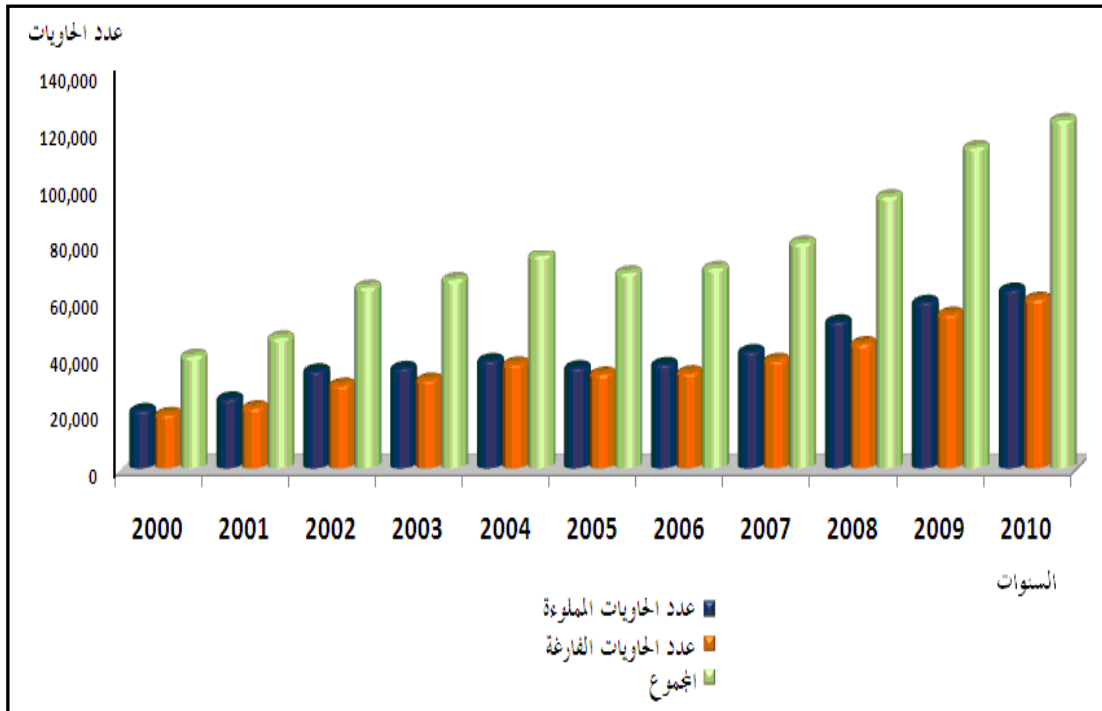
الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

جدا تقدر بـ 68 % من مجموع بضائع الصادرات عبر هذا الميناء مما يزيد من تكلفة الشحن والتفريغ والتخزين الأمر الذي ينقص من كفاءة الميناء بالنظر للمعدات القديمة المتوفرة به. من خلال دراسة حركة البضائع حسب نمط التكييف بميناء وهران التجاري، يمكن القول أنه على الهيئات المشرفة على هذا الميناء إعادة النظر في نوعية المواد التي يستقبلها الميناء، وذلك بإدخال تجهيزات ذات تقنيات من شأنها التعامل مع المواد الصب وخاصة السائلة منها، والعمل على توفير الصوامع والخزانات، إذ أن المتوفر منها لا يفي بالغرض المطلوب وخاصة في ظل الاكتظاظ الذي يشهده الميناء وطول فترة انتظار السفن أثناء الشحن والتفريغ وكذا ارتفاع تكاليف النقل.

2- حركة الحاويات عبر ميناء وهران التجاري

من أجل تحديد دور ومساهمة ميناء وهران التجاري في نقل بضائع التجارة الخارجية الجزائرية عن طريق الحاويات، سنقوم بدراسة عدد الحاويات المنقولة عبر هذا الميناء ويمثل الشكل رقم (3-24) حركة الحاويات في الفترة بين 2000-2010.

الشكل رقم (3-24): حركة الحاويات عبر ميناء وهران التجاري في الفترة بين 2000-2010



Source : Annuaire statistique, Entreprise portuaire d'Oran (E.P.O), direction de l'exploitation, Service statistique, 2010.

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

من خلال الشكل رقم (3-24) نلاحظ أن عدد الحاويات سواء المملوءة أو الفارغة المنقولة عبر ميناء وهران التجاري في تزايد مستمر حيث ارتفعت من حوالي 40 ألف حاوية سنة 2000 إلى حوالي 80 ألف حاوية سنة 2004 ويستمر هذا الإرتفاع ليصل سنة 2010 إلى حوالي 120 ألف حاوية. ونلاحظ أيضا أن عدد الحاويات المملوءة يفوق بقليل عدد الحاويات الفارغة وذلك راجع لانعدام صناعة الحاويات بالجزائر وافتقار الميناء لحاويات خاصة به إذ أن الحاويات المتداولة بالميناء يمتلكها أصحاب السفن وخاصة الشركات الأجنبية التي تسترجعها فارغة في أغلب الأحيان وهي فرصة ضائعة بالنسبة للميناء إذ يمكن استغلال هذه الرحلات بحاويات مملوءة. ويرجع السبب لضعف القدرة التفاوضية والتنسيق بين مختلف الشركات العالمية والافتقار إلى أرضية صلبة واستراتيجية واضحة للصادرات الجزائرية.

خامسا: نوع السفن وطريقة تصريف البضائع عبر ميناء وهران التجاري

1- نوع السفن عبر ميناء وهران التجاري

الشكل رقم (3-2): نوع السفن عبر ميناء وهران التجاري سنة 2010.

نوع السفينة	الواردات		الصادرات		المجموع
	عدد السفن	الحمولة (طن)	عدد السفن	الحمولة (طن)	
الركاب	195	44017	196	38365	391
شحن متعدد	487	1767832	489	260413	976
ناقلة حبوب	56	1151961	56	10326	112
الدرجة	153	118818	152	17267	305
ناقلة نפט	27	88339	26	0	53
ناقلات كحول	17	63968	17	5867	34
حاملة حاويات	249	1186025	248	247390	497
أخرى	8	0	7	0	15
المجموع	1192	4420960	1191	579628	2383

Source : Annuaire statistique, Entreprise portuaire d'Oran (E.P.O), direction de l'exploitation, Service statistique, 2010.

من خلال الجدول رقم (3-2) نلاحظ أن عدد السفن التي تتعامل مع ميناء وهران التجاري يطغى عليها نوع سفن الشحن المتعدد، وهي سفن غير متخصصة وصغيرة الحجم مقارنة بالسفن

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

الأخرى كحاملة الحاويات أو ناقلات النفط. تليها في المرتبة الثانية حاملات الحاويات وهو ما يميز ميناء وهران التجاري عن بقية الموانئ التجارية الجزائرية باحتلالها المرتبة الثانية بعد ميناء الجزائر. ونلاحظ أيضا أنه رغم إمكانية أرصفة وحوض ميناء وهران استيعاب السفن ذات الحجم الكبير إلا أن معظم الشركات تتجنب الرسو به نظرا لانعدام المرافق والتجهيزات التي يتطلبها هذا النوع من السفن، وذلك لتجنب تضييع طول مدة الانتظار التي تعتبر تكاليف إضافية بالنسبة للشركات الكبرى.

2- طريقة تصريف البضائع عبر ميناء وهران التجاري

الشكل رقم (3-3): حركة الحاويات عبر ميناء وهران التجاري في الفترة بين 2000-2010

المجموع	طريقة تصريف البضائع		السكك الحديدية		نوع البضائع
	النسبة %	الوزن (طن)	النسبة %	الوزن (طن)	
152 307	3,92	152 307	00	00	مواد صبة سائلة
1 768 597	45,46	1 767 482	0,03	1115	مواد صبة صلبة
1 967 359	50,60	1 967 359	00	00	بضائع أخرى
3 888 263	99,97	3 887 148	0,03	1 115	المجموع

Source : Annuaire statistique, Entreprise portuaire d'Oran (E.P.O), direction de l'exploitation, Service statistique, 2010.

من خلال الجدول رقم (3-3) نلاحظ ميناء وهران يعتمد تقريبا بشكل كلي على الشاحنات في تصريف البضائع. ورغم أن السكك الحديدية هي أنجع وسيلة لتصريف البضائع إلا أن مؤسسة ميناء وهران لا تزال تعتمد الشاحنات والتي تزيد من الإزدحام داخل الميناء بالإضافة إلى عرقلة حركة المرور خارج الميناء، خاصة وأنه يقع بإحدى أكبر المدن الجزائرية. وفي ظل الإختناق الذي يشهده ميناء وهران وجب إعادة بعث مشروع السكة الحديدية المعطل واستحداث خطوط جديدة يمكنها تسهيل عملية تصريف البضائع.

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

المطلب الثالث: التحليل الإستراتيجي لخدمات ميناء وهران التجاري

لكل ميناء نقاط قوة وضعف بالإضافة إلى فرص وتهديدات تواجهه وتؤثر على قدراته التنافسية في السوق الذي يعمل فيه أو الذي يرغب العمل فيه. فتحديد المقومات التنافسية لميناء وهران من أجل وضع وصياغة الاستراتيجيات المناسبة، يكمن في تحديد العناصر التالية:

أولاً: نقاط القوة والضعف لميناء وهران التجاري

نقاط قوة أي ميناء هي عبارة عن مصادره وقدراته المتوافرة والتي يمكن استخدامها لإيجاد ميزات تنافسية، كما أن الغياب الفعلي لنقاط القوة ما هو إلا نقاط ضعف يواجهها الميناء ويمكن حصر نقاط القوة والضعف بالنسبة لميناء وهران التجاري في العوامل التالية:

أ- الموقع الجغرافي: يمكن أن يمثل الموقع الجغرافي لميناء وهران نقطة قوة وذلك على أساس الاعتبارات التالية:

- قرب ميناء وهران من الخطوط الرئيسية للملاحة باعتباره يقع بالقرب من الخطوط الرئيسية للملاحة البحرية وموانئ البحر الأبيض المتوسط، إذ يعتبر نقطة التقاء للخطوط الملاحية الغربية للقارة الإفريقية باعتبارها مركزاً للاستهلاك ومركزاً لاستخراج المواد الأولية نحو القارتين الأوروبية والأمريكية. بالإضافة إلى تموينه لعدة ولايات الجهة الغربية للجزائر والتي تعتمد تقريباً بشكل كلي على الصادرات الأوروبية وخاصة الاستهلاكية منها على غرار باقي الولايات الجزائرية الأخرى. ويعتبر ثاني أهم ميناء جزائري من حيث نقل البضائع والأول من حيث نقل المسافرين.
- طول وعمق قناة الاقتراب للميناء وعمق مدخله حيث يتميز ميناء وهران التجاري على خلاف الموانئ التجارية الجزائرية بمدخل عميق جداً، إذ يعتبر أول ميناء من حيث العمق انطلاقاً من مضيق جبل طارق حيث يمكنه استقبال سفن يصل طولها إلى 220 م.
- تعتبر الأحوال الجوية السائدة بمنطقة ميناء وهران ذات تأثير إيجابي على دخول ومغادرة السفن من وإلى الميناء مع سلامة السفن الموجودة بالميناء وكذا استمرارية عمليات شحن وتفريغ السفن الموجودة بالميناء بدون توقف نظراً للحماية الطبيعية التي يوفرها ورأس فالكون (CAP-FALCON) بالشمال الغربي لعين الترك.

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

كما يمكن أن يمثل الموقع الجغرافي لميناء وهران نقطة ضعف وذلك لتواجده داخل النسيج الحضري في موضع محاصر بالمدينة، مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطه بالداخل نظرا لصعوبة الحركة منه وإليه. بالإضافة إلى ذلك فإن الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء تكاد تكون منعدمة في ظل زحف المشاريع السكنية.

ب- توفر وسائل النقل المختلفة بالميناء: يتميز ميناء وهران بقربه من شبكات النقل المختلفة من خطوط ملاحية، نقل بري والنقل بالسكك الحديدية نظرا لموقعه بولاية وهران إحدى أكبر الولايات الجزائرية.

ورغم قرب ميناء وهران من شبكات النقل المختلفة، إلا أن سحب البضائع يتم بالشاحنات فقط في ظل عدم استغلال خط السكة الحديدية مما يعرقل حركة البضائع بالميناء ويزيد من مخاطر تلفها نتيجة تكديسها.

ج- قوة العمالة بالميناء: يزخر ميناء وهران بحجم معتبر من العمالة الفعلية بالميناء بالنسبة لحجم العمالة المطلوبة، نظرا للمناخ الاجتماعي الذي يعتبر دافعا محفزا للعمالة. رغم الأهمية النسبية للعمالة إلا أن ميناء وهران ي عرف فائضا في عدد العمال، نظرا لسياسة التشغيل المنتهجة من طرف الدولة للقضاء على البطالة، مما يزيد من تكاليف الميناء ويجد من تنافسيته.

د- توفر خدمات الميناء وكفاءتها: رغم القدرات والإمكانيات المهمة المتوفرة بميناء وهران مقارنة بالموانئ الجزائرية، إلا أن نقص الإمكانيات والخبرة في التعامل مع مختلف البضائع وخاصة البضائع الصب منها، وكذلك الأحجام المختلفة للسفن وخاصة الكبيرة منها، يعتبر عائقا كبيرا لاستقبال بعض المواد وبعض السفن التي تتميز بتكاليف منخفضة وتلعب دورا مهما في اقتصاديات الحجم والمعمول بها في معظم الموانئ العالمية. كما تكمن نقطة ضعف الميناء في مستوى أداء وإنتاجية محطات الشحن حيث تقتصر أنشطة الميناء على النهار وتوقفها ليلا، مع تسجيل تأخر في عملية تداول الحاويات وكذا نقص الخدمات التكميلية والمساعدة للسفن والبضائع.

هـ- الإدارة بالميناء: إن عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع و المعدات المستوردة، من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد مما يزيد من احتناك الميناء. بالإضافة إلى ارتفاع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية أو ندرتها وارتفاع أسعارها محليا.

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

و- الاتصالات السلكية واللاسلكية: رغم التطور الحاصل في التكنولوجيا إلا أن ميناء وهران يفتقر إلى وسائل الاتصال الحديثة كاستخدام نظم المعلومات ومزايا شبكة الأنترنت.

ثانيا: الفرص المتاحة والتهديدات التي تواجه ميناء وهران التجاري

يمكن حصر الفرص المتاحة للميناء، والتي يمكن استغلالها لزيادة حصته من السوق الذي يعمل فيه، أو الذي يرغب أن يعمل فيه وكذا التهديدات التي تواجه الميناء، والتي يمكن أن تؤثر على تخفيض حصته في السوق الذي يعمل به، ويتطلب اتخاذ الإجراءات اللازمة لمواجهتها والتغلب عليها في العوامل التالية:

أ- الموانئ المنافسة: يعتبر ميناء وهران بدون منافس فيما يخص الجهة الغربية للجزائر باستثناء ميناء مستغانم، ويمكن اعتبار هذا الأخير فرصة يمكن اغتنامها إذا ما تم التنسيق بين إدارتي المينائين وفق خطة محكمة تمكن من استغلال الوقت والإمكانيات المتاحة لتخفيف الضغط الذي قد يعرفه أحد المينائين أحيانا.

كما يمكن أن تشكل موانئ المملكة المغربية المنافسة لميناء وهران، وخاصة ميناء طنجة المتوسطي (يبعد بـ 15 كلم عن أوروبا)،¹ تهديدا على مستقبله وذلك باستقطابها للسفن التي تستهدف القارة الإفريقية في ظل غياب استراتيجية يلعب من خلالها ميناء وهران دوره كبوابة للقارة الإفريقية.

ب- أنظمة النقل المختلفة: يمكن لميناء وهران استغلال إمكانية النقل من الميناء برا إلى مناطق داخلية بعيدة، وذلك باستغلال شبكة السكك الحديدية المتواجدة والعمل بالتنسيق مع الإدارات المحلية لتجديد القديمة منها.

ج- الأنشطة التي يعمل فيها الميناء: وتتجلى هذه الأنشطة في زيادة ونمو النشاط الذي يعمل فيه الميناء، وكذا العمل على استقطاب أنشطة جديدة يمكن أن يعمل فيها الميناء.

د- عملاء ومستخدمي الميناء: يشهد ميناء وهران عدم رضا عملاء ومستخدمي الميناء عن مستوى أداء وأسعار الأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء نظرا لطول مدة الإنتظار ونقص الخدمات المكتملة والمساعدة.

¹ - الموقع الإلكتروني لوزارة التجهيز والنقل المغربية: www.equipementtransport.gov.ma

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء وهران التجاري

و- الميناء: وتتمثل التهديدات في كونه ميناء من الجيل الأول وعدم تطوير أرصفة ومعدات الميناء، وعدم إدخال نظام البيانات الكترونيا EDI في الميناء وإهمال وضع سياسات تسعيرية جاذبة جديدة.

من خلال دراسة نقاط القوة والضعف لميناء وهران التجاري ، تتجلى لنا أهمية الإمكانيات الطبيعية والبشرية التي يتميز بها هذا الميناء والتي تمكنه من لعب دور مهم في التجارة الخارجية سواء على المستوى الوطني أو الدولي، وخاصة إذا ما أعيد النظر في نقاط الضعف والتي تتطلب استراتيجية واضحة وفعالة تستهدف إعادة الاعتبار للبنى التحتية والتجهيزات المتخصصة، وذلك باعتماد ما توفره التكنولوجيا الحديثة في مجال خدمات النقل البحري من أجل الرفع من القدرة التنافسية للميناء. ويقدم الجو العام السائد في منطقة البحر المتوسط فيما يخص التجارة الخارجية والثروات التي تزخر بها الجزائر ، فرصا ثمينة، يمكن لميناء وهران التجاري اقتناصها وذلك بالرفع من كفاءاته وتنويع خدماته. كما تشكل موانئ البلدان المجاورة وخاصة الأوروبية منها مع ما تعرفه من قفزة نوعية في ما يعرف باقتصاديات الحجم تهديدا حقيقيا لبقاء واستمرارية نشاط هذا الميناء.

خلاصة الفصل الثالث:

تناولنا في هذا الفصل بالدراسة حالة ميناء وهران التجاري، وذلك بالتطرق إلى الحركة التجارية حسب الموانئ التجارية الجزائرية من حيث حجم الحركة، البنية السلعية والتوزيع الجغرافي لكل من الواردات والصادرات. وقد تبين أن الموانئ التجارية الجزائرية تنقسم إلى موانئ تسيطر على حجم التجارة الخارجية ومنها ما تختص بالمحروقات. فميناء الجزائر يسيطر على أغلب المبادلات التجارية الخارجية الجزائرية، في حين يسيطر ميناء أرزيو على المبادلات الخاصة بالمحروقات كما يتبين دور ميناء وهران كثاني أهم ميناء بعد ميناء الجزائر من حيث المبادلات التجارية عبر الحاويات.

بالنسبة لميناء وهران التجاري له من الإمكانيات الجغرافية والبنية التحتية ما يؤهله لأن يلعب دور ميناء محوري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، إلا أن السياسة العامة للتجارة الخارجية الجزائرية والمتمثلة في التبعية بالدرجة الأولى للدول الأوروبية وأمريكا الشمالية تحد من إمكانية استغلال الفرص المتاحة لتنويع البنية السلعية للبضائع التي يتداولها من جهة وتنويع مصادرها ووجهاتها من جهة ثانية. حيث أن أغلب المبادلات التجارية عبر ميناء وهران التجاري تتمحور حول الدول الأوروبية وخاصة دول المتوسط. بالإضافة إلى ذلك فإن هناك ضرورة ملحة لإعادة تأهيل ميناء وهران التجاري من حيث سفن أسطوله القديمة من جهة وإعادة النظر في طرق تسيير الميناء بالطرق الحديثة وخاصة ما يتعلق بتكنولوجيا المعلومات.

تعتبر التجارة الخارجية من أهم معايير تطور الدول، ويرتبط تنظيمها بالسياسة التجارية للدولة. كما ترتبط التجارة الخارجية العالمية ارتباطا وثيقا بخدمات النقل البحري، فالموانئ التجارية وما يمكن أن تقدمه من خدمات بصفتها قاعدة لوجستية تلعب دورا هاما في تفعيل التجارة الخارجية. ولتحديد دور الموانئ التجارية الجزائرية، تناولنا في هذه الدراسة دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية، كما تناولنا دراسة حالة ميناء وهران التجاري ومدى مساهمته في نقل التجارة الخارجية الجزائرية .

وقد تناولنا بالدراسة في الفصل الأول موضوع السياسة التجارية، ومختلف الإجراءات التي تتخذها الدولة في إطار علاقاتها التجارية الدولية. فهناك اتجاه يدعو إلى حرية انتقال السلع والخدمات وعوامل الإنتاج من دولة لأخرى، وآخر يدعو إلى تدخل الدولة قصد تنظيم التجارة الخارجية، من خلال فرض قيود على الصادرات والواردات قصد تحقيق المصلحة العامة للدولة . وتتضمن هذه الإجراءات مجموعة من الأساليب سواء السعرية، الكمية أو التنظيمية. فالأساليب السعرية تستخدم في عملية التحكم في الصادرات والواردات، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الأمر الذي يسمح بتوفير وسائل التمويل الذاتي للواردات عن طريق الصادرات ومن ثم العمل على تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات، أو التقليل من حدة خروج الصرف الأجنبي، وهي تخص الرسوم الجمركية، نظام الرقابة على الصرف، سياسة الإغراق، وسياسة الإعانات. أما الأساليب الكمية والتنظيمية، فتستخدم في التأثير على اتجاه نمط وتطور حجم التجارة الخارجية، فالأساليب الكمية تتعلق بإجراءات المنع ونظام الحصص وفرض تدابير تراخيص الاستيراد. أما الأساليب التنظيمية فهي الإطار التنظيمي لتطبيق إجراءات السياسة التجارية وتتعلم بالمعاهدات والاتفاقيات التجارية، والاتحادات الجمركية، وإجراءات الحماية الإدارية، والمناطق الحرة.

كما تناولنا بالدراسة مضمون الإصلاحات الاقتصادية الموجهة للدول النامية في ظل الاحتلال الذي شهدته اقتصادياتها في بداية تسعينيات القرن ال عشرين، وتتضمن هذه الإصلاحات برامج التثبيت وبرامج التصحيح الهيكلي لكل من صندوق النقد الدولي والبنك الدولي. فبالنسبة للجزائر بدأت مرحلة التحرير التدريجي للتجارة الخارجية ابتداء من سنة 1990 باعتماد قانون النقد والقرض، ثم الانتقال إلى مرحلة التحرير الكامل للتجارة الخارجية ابتداء من سنة 1994 تنفيذا لشروط صندوق النقد الدولي لتهيئة الاقتصاد الوطني للانفتاح أكثر على العالم الخارجي. وشملت الإصلاحات نظام الصرف والتعريفات الجمركية وكذا إعادة النظر في تطور المديونية الخارجية. أما

المرحلة بين 2000-2010، فتم خلالها إعادة النظر في التعريف الجمركية من أجل الانفتاح أكثر على الخارج في مجال التصدير والاستيراد، مع اتخاذ التدابير الوقائية لحماية المنتجات المحلية. وفي الفصل الثاني تناولنا بالدراسة دور وأهمية النقل في تعزيز التجارة الخارجية، فهو يؤثر في الإنتاج والتوزيع، كما له تأثير على العرض والطلب ويساهم أيضا في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالإضافة إلى تأثيره على المنافسة وسهولة الحصول على عناصر الإنتاج. وتتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة، نوع وحجم السفينة وكفاءة الموانئ، بالإضافة إلى تنظيمات الخدمات الملاحية والتجارية. ويتكون السوق الملاحى من قوى العرض المتمثلة في فراغات السفن المستعدة للإبحار، وقوى الطلب المتعلقة بحجم البضائع المطلوب نقلها حيث ينقسم إلى سوقين رئيسيين هما سوق مشارطات نقل البضائع الصب بالسفن الجواله وسوق الخطوط المنتظمة. وبهدف تنظيم النقل البحري هناك من يدعو إلى حمايته بمختلف الإعانات وهناك من يدعو إلى ضرورة تحريره.

وتعتبر خدمات الموانئ التجارية بصفقتها قاعدة لوجيستية ذات اهتمام ومشاركة نشيطة في عملية التجارة العالمية حيث تضيف قيمة إضافية للبضائع التي تتداولها. ويبين التحليل الإستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية أن كل من الموقع الجغرافي، توفر وسائل النقل المختلفة، توفر خدمات الميناء وكفاءتها، أسعار الخدمات، قوة العمالة، الإدارة، الاتصالات والموقف المالي يمكن أن تشكل عناصر قوة أو ضعف كما قد تشكل كل من الموانئ المنافسة، أنظمة النقل المختلفة، الأنشطة التي يعمل فيها الميناء، عملاء ومستخدمي الميناء، فرصا متاحة أو تهديدات تواجه الموانئ التجارية. ولنظام التحوية مزايا تلعب دورا بالغ الأهمية في نقل التجارة الخارجية تتجلى في أثر تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ على الاقتصاد الوطني. كما يلعب التخطيط الاستراتيجي من خلال الأبعاد المختلفة للإستراتيجية دورا مهما في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات. ويبين تطور التجارة الخارجية الجزائرية أن المبادلات التجارية تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات من النفط والتي تستغل أساسا في تغطية الواردات من معدات التجهيز والمواد الاستهلاكية الغذائية. ونظرا لعجز السياسة المتبعة في إطار ترقية الصادرات من غير المحروقات، فإن الموانئ التجارية الجزائرية وما تلعبه من دور بالنظر إلى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لا تزال عاجزة عن تنشيط التجارة الخارجية وترقيتها إلى مستوى الطاقات والموارد المتاحة وخاصة فيما يتعلق بتنويع البنية السلعية والمناطق الجغرافية التي تعمل بها.

كما تطرقنا في الفصل الثالث إلى دراسة حالة ميناء وهران التجاري، وذلك بتحليل الحركة التجارية حسب الموانئ التجارية الجزائرية من حيث حجم الحركة، البنية السلعية والتوزيع الجغرافي لكل من الواردات والصادرات. وقد تبين أن الموانئ التجارية الجزائرية تنقسم إلى موانئ تسيطر على حجم التجارة الخارجية ومنها ما تختص بالمحروقات. فميناء الجزائر يسيطر على أغلب المبادلات التجارية الخارجية الجزائرية، في حين يسيطر ميناء أرزيو على المبادلات الخاصة بالمحروقات كما يتبين دور ميناء وهران كثاني أهم ميناء بعد ميناء الجزائر من حيث المبادلات التجارية عبر الحاويات.

بالنسبة لميناء وهران التجاري له من الإمكانيات الجغرافية والبنية التحتية ما يؤهله لأن يلعب دور ميناء محوري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، إلا أن السياسة العامة للتجارة الخارجية الجزائرية والمتمثلة في التبعية بالدرجة الأولى للدول الأوروبية وأمريكا الشمالية تحد من إمكانية استغلال الفرص المتاحة لتنويع البنية السلعية للبضائع التي يتداولها من جهة وتنويع مصادرها ووجهاتها من جهة ثانية. حيث أن أغلب المبادلات التجارية عبر ميناء وهران التجاري تتمحور حول الدول الأوروبية وخاصة دول المتوسط. بالإضافة إلى ذلك فإن هناك ضرورة ملحة لإعادة تأهيل ميناء وهران التجاري من حيث سفن أسطوله القديمة من جهة، وإعادة النظر في طرق تسيير الميناء بالطرق الحديثة وخاصة ما يتعلق بتكنولوجيا المعلومات من جهة أخرى.

وقد توصلنا في دراستنا هذه إلى النتائج التالية:

النتائج:

1- السياسة التجاري هي مجموعة الإجراءات التي تتخذها الدولة في إطار علاقاتها التجارية الدولية بغرض تحقيق أهداف معينة. وتتضمن هذه الإجراءات مجموعة من الأساليب، فلأساليب السعريه تخص الرسوم الجمركية، نظام الرقابة على الصرف، سياسة الإغراق، وسياسة الإعانات. أما الأساليب الكمية فتتعلق بإجراءات المنع ونظام الحصص وفرض تدابير تراخيص الاستيراد وتتعلق الأساليب التنظيمية بالمعاهدات والاتفاقيات التجارية، والاتحادات الجمركية، وإجراءات الحماية الإدارية، والمناطق الحرة.

2- اتبعت الجزائر كغيرها من الدول النامية إصلاحات تمثلت في برامج التثبيت وبرامج التصحيح الهيكلي لكل من صندوق النقد الدولي والبنك الدولي ابتداء من سنة 1990 باعتماد قانون النقد والقرض، ثم الانتقال إلى مرحلة التحرير الكامل للتجارة الخارجية ابتداء من سنة 1994 تنفيذاً لشروط صندوق النقد الدولي لقيئة الاقتصاد الوطني للانفتاح أكثر على العالم الخارجي .

- 3-** للنقل دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية، فهو يؤثر في الإنتاج والتوزيع، كما له تأثير على العرض والطلب ويساهم في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالإضافة إلى تأثيره على المنافسة وسهولة الحصول على عناصر الإنتاج.
- 4-** تتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة، نوع وحجم السفينة وكفاءة الموانئ، بالإضافة إلى تنظيمات الخدمات الملاحية والتجارية.
- 5-** خدمات الموانئ التجارية بصفقتها قاعدة لوجيستية ذات اهتمام ومشاركة نشيطة في عملية التجارة الخارجية فهي تضيف قيمة إضافية للبضائع التي تتداولها، كما لنظام التحوية مزايا تلعب دورا بالغ الأهمية في نقل التجارة الخارجية، تتجلى في أثر تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ على الاقتصاد الوطني. وللتخطيط الاستراتيجي دورا مهما في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات، من خلال الأبعاد المختلفة للإستراتيجية.
- 6-** إن المبادلات التجارية الجزائرية تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات من النفط والتي تستغل أساسا في تغطية الواردات من معدات التجهيز والمواد الاستهلاكية الغذائية. ونظرا لعجز السياسة المتبعة في إطار ترقية الصادرات من غير المحروقات، فإن الموانئ التجارية الجزائرية وما تلعبه من دور بالنظر إلى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لا تزال عاجزة عن تنشيط التجارة الخارجية وترقيتها إلى مستوى الطاقات والموارد المتاحة وخاصة فيما يتعلق بتنويع البنية السلعية والمناطق الجغرافية التي تعمل بها.
- 7-** تستحوذ الموانئ التجارية الجزائرية على 95 % من التجارة الخارجية الجزائرية، إلا أنها موانئ قديمة من الجيل الأول إذ تعاني من نقص التجهيزات الضرورية لاستقطاب السفن الكبيرة، مما يحول دون استغلال اقتصاديات الحجم في نقل البضائع مما يؤثر سلبا على تنافسية الموانئ الجزائرية مقارنة بموانئ دول البحر الأبيض المتوسط بصفة خاصة والعالمية بصفة عامة.
- 8-** ميناء وهران التجاري له من الإمكانيات الجغرافية والبنية التحتية ما يؤهله لأن يلعب دور ميناء محوري في منطقة البحر الأبيض المتوسط ومناطق عديدة من العالم، إلا أن أغلب المبادلات التجارية عبر ميناء وهران التجاري تتمحور حول بعض الدول الأوروبية وخاصة دول المتوسط. فهناك ضرورة ملحة لإعادة تأهيل ميناء وهران التجاري من حيث سفن أسطوله القديمة، وإعادة النظر في طرق تسيير الميناء بالطرق الحديثة وخاصة ما يتعلق بتكنولوجيا المعلومات ليتمكن من استغلال الفرص المتاحة لتنويع البنية السلعية للبضائع التي يتداولها من جهة وتنويع مصادرها ووجهاتها من جهة أخرى.

اختبار الفرضيات:

على ضوء نتائج هذا البحث يمكن اختبار الفرضيات بالشكل التالي:

- بالنسبة للفرضية الأولى فهي صحيحة حيث تشكل الأساليب السعرية بما فيها الرسوم الجمركية، نظام الرقابة على الصرف، سياسة الإغراق، وسياسة الإعانات والأساليب الكمية المتعلقة بإجراءات المنع ونظام الحصص وفرض تدابير تراخيص الاستيراد والأساليب التنظيمية بما فيها المعاهدات والاتفاقيات التجارية، والاتحادات الجمركية، وإجراءات الحماية الإدارية، والمناطق الحرة، أساليب السياسة التجارية التي تستخدمها الدولة للتحكم في مبادلاتها التجارية.
- وبالنسبة للفرضية الثانية فهي صحيحة إذ لعبت الهيئات الدولية كصندوق النقد الدولي والبنك الدولي دورا مهما في تطبيق الجزائر لبرامج التثبيت وبرامج التصحيح الهيكلي بهدف انفتاحها على العالم الخارجي وخاصة في مجال التصدير والاستيراد.
- أما الفرضية الثالثة فهي خاطئة فلا تقتصر اقتصاديات النقل والنقل البحري على نقل البضائع من مكان العرض إلى مكان الطلب عليها فحسب، بل تتعداه إلى التأثير في الإنتاج والتوزيع، كما لها تأثير على العرض والطلب وعلى المنافسة وسهولة الحصول على عناصر الإنتاج، كما يعمل النقل الكفاء على خفض التكلفة وزيادة المنافسة في السوق. وتمثل اقتصاديات الموانئ في إنتاجية الميناء وكفاءته في استغلال السفن وارتباطها بصناعة الميناء ولوجستياته.
- أما الفرضية الرابعة فهي صحيحة فبالإضافة إلى دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية فهي تضيف قيمة إضافية للبضائع التي تتداولها من خلال كافة العمليات اللوجستية الخاصة بإدارة المواد والمخزون وعمليات الشحن والتفريغ، النقل، التخزين والتوزيع المادي إضافة إلى التنسيق اللوجستي بهدف إعطاء ميزة تنافسية للرفع من مستوى أداء التجارة الخارجية.
- وبالنسبة للفرضية الخامسة فهي نسبية إذ رغم أن الموانئ التجارية الجزائرية تستحوذ على 95% من التجارة الخارجية الجزائرية، ورغم ما تملكه من مؤهلات تمكنها من الرفع من مستوى أداء التجارة الخارجية، إلا أنها موانئ قديمة من الجيل الأول ولا زالت عاجزة، في ظل اقتصاد تسيطر عليه المحروقات، أن تقوم بتنشيط التجارة الخارجية الجزائرية، وخاصة فيما يتعلق بالصادرات خارج المحروقات. ورغم المكانة المهمة لميناء وهران التجاري بين الموانئ التجارية الجزائرية إلا أنه لا يزال عاجزا هو الآخر عن إعطاء دفع فعال للرفع من أداء التجارة الخارجية الجزائرية في ظل ما

يشهده من نقائص على مستوى البنى التحتية والتجهيزات وانعدام استراتيجية تمكنه من استقطاب اهتمام كبريات السفن التجارية العالمية.

الإقتراحات:

- انطلاقاً من نتائج هذا البحث يمكن تقديم بعض الإقتراحات والتي تتمثل في:
- ضرورة العمل على تشجيع الصادرات خارج المحروقات من أجل تنشيط التجارة الخارجية لتفادي استنزاف الثروات الطبيعية المتمثلة أساساً في النفط وتفادي مخاطر تقلبات أسعاره على الميزان التجاري، وتحقيق التنمية المستدامة.
 - ضرورة التنوع في التوزيع الجغرافي للمبادلات التجارية الخارجية بهدف التقليل من التبعية لمنطقة الاتحاد الأوروبي لتشمل مناطق أخرى من العالم.
 - إصلاح الهياكل الحالية والتجهيزات والآليات الثقيلة بالموانئ التجارية الجزائرية، وخاصة محطات الحاويات. بما يحاكب التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري.
 - إدخال التكنولوجيا الحديثة في تسيير المبادلات التجارية، مع ما يتطلب ذلك من توظيف إطارات مؤهلة في الميدان.
 - العمل على استغلال شبكة السكك الحديدية الحالية مع استحداث شبكات جديدة لما توفره من مزايا تخص المنفعة الزمانية في تصريف وجلب البضائع من وإلى الموانئ.
 - إعادة النظر في توزيع المهام بين الموانئ، مما يساهم في التخفيف من احتناقها، لإعادة الاعتبار للموانئ الثانوية وعدم الإعتماد بشكل كبير على الموانئ الرئيسية.
 - تفعيل عملية المساحلة، لتحريك النشاط التجاري بالموانئ الصغيرة، بالإضافة إلى تنشيط الدورة الاقتصادية الداخلية.
 - إعادة النظر في طريقة تسيير ميناء وهران التجاري وذلك بالعمل على إعداد إستراتيجية تسويقية واضحة فيما يخص الخدمات المينائية والقضاء على التعقيدات البيروقراطية وسوء التسيير لمرافق ومنشآت هذا الميناء.
 - استحداث ميناء جاف خارج المدينة، من شأنه تخفيف الضغط على الميناء الرئيسي وتصريف الحاويات والبضائع العالقة بالميناء منذ فترة طويلة.

آفاق البحث:

- انطلاقاً من نتائج هذا البحث ارتأينا أن نفتح أفقا جديدة له والتي تتمثل في:
- دراسة دور الموانئ التجارية الجزائرية في تشجيع الصادرات خارج المحروقات.
 - دراسة مدى مساهمة الخدمات المينائية في تعزيز القدرة التنافسية للموانئ التجارية الجزائرية.
 - دراسة دور محطات الحاويات الجزائرية في استقطاب الاستثمارات الأجنبية.
 - دراسة مدى مساهمة الجمارك في تسهيل عمليات التجارة الخارجية بالموانئ الجزائرية.
 - دور التكنولوجيا الحديثة في تعزيز مكانة الموانئ التجارية الجزائرية.
 - دور الموانئ الجافة في الرفع من كفاءة أداء الموانئ التجارية.

المراجع باللغة العربية:الكتب:

- 1- أحمد النجار، الإصلاح الاقتصادي في الدول العربية، حالة مصر، المغرب و اليمن، مركز الدراسات العربية الإستراتيجية، دمشق. 1996.
- 2- أحمد جامع، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة 1977.
- 3- أحمد فارس مصطفى، العلاقات الاقتصادية الدولية، منشورات جامعة حلب، سوريا 1982.
- 4- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001.
- 5- أسامة مجذوب، الجات و مصر و البلدان العربية من هافانا إلى مراكش، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1996.
- 6- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
- 7- أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
- 8- أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
- 9- جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الخامسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- 10- جودة عبد الخالق، الاقتصاد الدولي، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.
- 11- رمزي زكي، التضخم والتكيف الهيكلي في الدول النامية، دار المستقبل العربي، مصر 1996.
- 12- زينب حسين عوض الله، الاقتصاد الدولي، نظرة عامة على بعض القضايا، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، 1998.
- 13- سامي عفيفي حاتم، التجارة الخارجية بين التنظير والتنظيم، الجزء الأول، الطبعة الثانية، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة 1993.
- 14- سليم ياسين، الاقتصاد الدولي، جامعة حلب، سوريا، 1970.
- 15- سميرة أيوب، صندوق النقد الدولي وقضية الإصلاح الاقتصادي والمالي، الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية. 2000.

- 16- عبد الرحمان زكي إبراهيم، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار الجامعات المصرية، مصر 1981.
- 17- كارلين أولولين (Carleen O'loughlin)، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، ترجمة مختار السويفي، مطابع مذكور، الإسكندرية، 1979.
- 18- ليريتو ماري فرانس، صندوق النقد الدولي وبلدان العالم الثالث، ترجمة هشام متولي، دار طلاس، دمشق، 1993.
- 19- محمد إبراهيم غزلان، موجز في العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعات المصرية، مصر، 1975.
- 20- محمد الناشر، التجارة الخارجية والداخلية، منشورات جامعة حلب، سوريا 1977.
- 21- محمد خليل برعي، مقدمة في الاقتصاد الدولي، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة 1978.
- 22- معبد عبد العزيز عجمية، الاقتصاد الدولي، دار الجامعات المصرية، مصر، 1977.
- 23- محمود مجدي شهاب، الاقتصاد الدولي، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1999.
- الأطروحات والرسائل:**
- 24- عبد الرشيد بن ديب، تنظيم وتطور التجارة الخارجية حالة الجزائر، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2003.
- 25- أمال خليفي، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (1987-1997) حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM - CNAN)، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 1999.
- 26- زهية بركان، التضخم وبرامج التصحيح في البلدان النامية بين النظرية والتطبيق، حالة الجزائر، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، الجزائر، 1997.
- 27- سامر صالح خرفي، التجارة الدولية والتنمية في الجزائر، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، مصر، 1991.
- 28- عبد الفتاح دحمان، محاولة تقييم السياسة النقدية ضمن برامج التكيف ل صندوق النقد الدولي - حالة الجزائر، رسالة ماجستير، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1997.
- 29- قريز مسعود، التجارة الخارجية بين التقييد والتحرير، حالة الجزائر، رسالة ماجستير، الجزائر، 2001.

30- محمد القبلي ، الإصلاحات الاقتصادية وانعكاساتها على التجارة الخارجية في الجمهورية اليمنية 1990-2001، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2002.

قوانين وتشريعات:

- 31- الجريدة الرسمية، العدد 16، بتاريخ 18 أفريل 1990.
- 32- الجريدة الرسمية العدد 47، بتاريخ 22 أوت 2001.
- 33- الجريدة الرسمية العدد 43، بتاريخ 20 جويلية 2003.
- 34- الجريدة الرسمية العدد 43، بتاريخ 22 جوان 2005.
- 35- الجريدة الرسمية العدد 21، بتاريخ 28 مارس 2007.
- 36- الجريدة الرسمية العدد 21، بتاريخ 28 مارس 2007.
- 37- الجريدة الرسمية العدد 22، بتاريخ 4 أفريل 2007.
- 38- الجريدة الرسمية العدد 21، بتاريخ 28 جوان 2007.
- 39- الجريدة الرسمية العدد 17، بتاريخ 14 مارس 2010.
- 40- قانون الجمارك الجزائرية، الفصل الأول، القسم السادس، القيمة لدى الجمارك، 1997.

المجلات و الدوريات:

41- فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، جامعة الشلف، الجزائر، 2009.

التقارير والدراسات والندوات:

- 42- المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي، تقرير الظرف الاقتصادي السداسي I سنة 2001.
- 43- دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل، مديرية الموانئ، الجزائر، 2007.
- 44- النشاشيبي وآخرون، الجزائر، تحقيق الاستقرار والتحول إلى اقتصاد السوق، دراسة لصندوق النقد الدولي، واشنطن، 1998.
- 45- بن علي بلعزوز ، عاشور كتوش ، واقع المنظومة المصرفية الجزائرية ومنهج الإصلاح، ملتقى المنظومة المصرفية الجزائرية والتحويلات الاقتصادية واقع وتحديات، جامعة الشلف، 14 و 15 ديسمبر 2004.
- 46- جودة عبد الخالق، الإصلاح الاقتصادي، بحوث اقتصادية عربية، العدد 7، 1997.
- 47- رمزي زكي، الاقتصاد العربي تحت الحصار، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت 1989.

- 48- فتحي السيد التوني، النقل متعدد الوسائط- التطبيقات والفوائد والتحديات، الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، القاهرة، ماي 2006.
- 49- محمد عبد الفتاح شامه ، مستقبل صناعة بناء وإصلاح السفن في مصر، محاضرة الجمعية البحرية، الإسكندرية، 28 سبتمبر 1997.
- 50- مصطفى عبد الله، الإصلاحات الاقتصادية وسياسات الخوصصة في البلدان العربية ، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، فبراير 1999.
- 51- تفكيك السفن، الفريق العامل المشترك بين منظمة العمل الدولية، والمنظمة البحرية الدولية واتفاقية بازل بشأن تخريد السفن والإدارة السليمة بيئياً لتفكيك السفن، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الدورة الخامسة، جنيف، 3-7 أفريل 2006.

المراجع باللغة الأجنبية:

- 52- Abdekarim Naas, Le système bancaire algérien de la décolonisation à l'économie du marché, maison neuve & la rose, Paris, 2003.
- 53- Hocine Benissad, Algérie: restructurations, et réformes économiques (1979-1993), O.P.U, Alger.
- 54- Hocine Benissad, L'Ajustement structurel objectifs et expériences, ACIM édition, Alger, 1993.
- 55- J. L. Muchilli, commerce extérieur de la France, Edition Armand Colin, Paris 1999.
- 56- MYINT, International Trade and Developing countries ", Samuelson P, edition, International Economics Relations, London Macmillan, 1969.
- 57- Pincus J, Trade Aid and development: The Rich and POOR Nation, New York, McGraw-Hill Company, 1967, P 93.
- 58- C. Kindelberger, P. Lindert, Economie Internationale, edition Economica, Paris, 1981.
- 59- MEIER G., International Trade and development, New York, 1963.
- 60- Nicolas Million, Micro – économie, les Coûts de production.

-
- 61- Anne GALLAIS BOUCHET, La démolition navale: un outil polémique de régulation des flottes, Note de synthèse n°124, Institut Supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR), Nantes, France, Avril 2010.
- 62- Camdessus, Entretien, finances et développement, mars 1992.
- 63- Ely Dahan and V.Srinivasan, The Profite Saddle, Sloan School of Management, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, 2001.
- 64- J.E. Davies, Competition, contestability and the liner shipping industry, Journal of Transport, Economics and Policy, University of Bath, UK September 1986.
- 65- Peter C WONG, Europe liner trade after the abolishment of far east freight conference, Institute of Sea transport, Hong Kong, 2008.
- 66- Todd Litman, Evaluating Transportation Economic Development Impacts, Victoria Transport Policy Institute, 18 August 2010.
- 67- Ximena Clark, David Dollar, and Alejandro Micco, Maritime Transport Costs and Port Efficiency, World Bank, February 2001.
- 68- Alejandro - Micco and Natalia Pérez, Determinants of Maritime Transport Costs, Inter-American Development Bank, April 2002.
- 69- Developments in international seaborne trade, Report by the UNCTAD secretariat, Review of maritime transport, New York and Geneva, 2010.
- 70- Étude sur les transports maritimes, Aperçu des Principales Tendances, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, 2001.
- 71- James J. Zok and John L. Mann, Jr, Maritime Administrative Order, US Department of Transportation, December 1, 1999.
- 72- Le marketing portuaire et la mission d'un port de troisième génération, Rapport de la CNUCED, 08/01/1992.
- 73- N. F. Gentle and Mr R. J. Perkins, An Estimate of Operating Costs for Bulk, Ro-ro and Container Ships, Bureau of Transport Economics Canberra, September 1982.

- 74- CNIS, Rapport sur la conjoncture du second semestre, 1997.
- 75- CNIS, Rapport sur la conjoncture du second semestre, 1998.
- 76- Direction générale des douanes, contribution au conseil de gouvernement du 17/02/1997 consacré à la protection de la production nationale, annexe 5.
- 77- Douanes Algériennes, étude sur l'évolution du système douanier algérien, 1993–1997.
- 78- Annuaire statistique, Entreprise portuaire d'Oran (E.P.O), direction de l'exploitation, Service statistique, 2010
- 79- Le Phare, journal des échanges internationaux, des transport et de la logistique, N 61, Algérie, Mai 2004.
- 80- Le Phare, journal des échanges internationaux, des transport et de la logistique, N 107, Algérie, Mars 2008.
- 81- SAU, R, Trade capital and underdevelopment, Calcutta, Oxford university press, 1982.

المواقع الإلكترونية:

- 82- شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ Sogeports : www.sogeports.org
- 83- الجريدة الرسمية بالأمانة العامة للحكومة الجزائرية: www.joradp.dz
- 84- وزارة المالية الجزائرية: www.mf.gov.dz
- 85- وزارة التجارة الجزائرية: www.mincommerce.gov.dz
- 86- الموقع الإلكتروني لوزارة التجهيز والنقل المغربية: www.equipementtransport.gov.ma