

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد خيضر - بسكرة -



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية

الموضوع

دور النقل البحري في ترقية التجارة الخارجية

دراسة حالة الجزائر والإمارات العربية المتحدة للفترة (2012-2021)

مذكرة مقدمة كجزء من متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية

تخصص: مالية وتجارة دولية

الأستاذ المشرف:

جيلح الصالح

من إعداد الطالبة:

عديلة بثينة قمر الزمان

لجنة المناقشة

الجامعة	الصفة	الرتبة	أعضاء اللجنة
بسكرة	رئيسا	- أستاذ محاضر - أ.	- محدة ناصر
بسكرة	مقرا	- أستاذ مساعد - أ.	- جيلح الصالح
بسكرة	مناقشا	- أستاذ محاضر - أ.	- نصبة مسعودة

الموسم الجامعي: 2022-2023

شكر وعرهان

أشكر الله العلي القدير الذي أنعم عليّ بنعمة العقل والدين.

القائل في محكم التنزيل "وَفَوْقَ كُلِّ ذِي عِلْمٍ عَلِيمٌ" سورة يوسف آية 76... صدق الله العظيم

أحمد الله حق حمدك وأشكرك على تيسيرك الطريق لي لتحقيق هدي سبحانك ربي، ما أعظمك محسنا، وما أضعفني شاكرا.

وقال رسول الله (صلي الله عليه وسلم): "من صنع إليكم معروفاً فكافئوه، فإن لم تجدوا ما تكافئونه به فادعوا له حتى تروا أنكم كافأتموه" (رواه أبو داوود)

أتقدم بأسمى عبارات الشكر والامتنان وفائق الاحترام لأولئك المخلصين الذين لم يألوا جهداً في مساعدتنا في مجال البحث العلمي، وأخص بالذكر الأستاذ المحترم "جيلح صالح" الذي تفضل بالإشراف على هذا البحث والذي لم يبخل عليّ بنصائحه وتوجيهاته.

وأخيراً أتقدم بجزيل شكري وإلى الأساتذة الذين حضينا بشرف الجلوس متعلمين بين أيديهم والذين استفدنا من توجيهاتهم وكل من ساهم بالقليل أو الكثير في إتمام هذا العمل المتواضع.

الإهداء

قال لقمان لابنه ناصحا: "إن الدنيا بحر عريض، قد هلك فيه الأولون والآخرون، فإن استطعت فاجعل سفينتك تقوى الله وعدتك التوكل على الله وزادك العمل الصالح، فإن نجوت فبرحمة الله وإن هلكت فبذنوبك..."

أهدي هذا العمل المتواضع؛

لمن كان دعائها مصباحا أنار لي دربي، ورضاءها عني قوة زادني عزيمة إلى "الوالدة الكريمة" حفظها الله حبا في عطاءها وطمعا في رضاها أدامها الله منارا فوق رأسي.

إلى من علمني كيف يكون حب العلم و الإلتزام و رقي المعاملة "والدي" العزيز رحمه الله

إلى الذي لطالما كان سندا لي و لم يبخل عني بشيء زوجي الغالي حسان "حسان"

إلى الذي شجعني طوال مشواري العلمي وأمدني بالدعم المعنوي و المادي أخي العزيز و الغالي "هشام"

إلى كل إخوتي و أولادهم و أزواجهم أدامكم الله تاجا فوق رأسي

دون أن أنسى "أمي حورية" و دعواتها لي

إلى كل الأحباب سدد الله خطاهم و عوضهم الله عنا بأفضل من ذلك

وإلى كل من علمني حرفا في مسيرتي الدراسية.

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أهمية النقل البحري ودوره في تنشيط التجارة الخارجية، من خلال عرض تجربي الجزائر والإمارات العربية المتحدة في النقل البحري وعلاقته بالمبادلات التجارية لهما، خلال الفترة (2012-2021)، وتم الاستعانة بالتحليل الإحصائي لتطور النقل البحري بعناصره، وهي الموانئ التجارية، الأسطول البحري، الخدمات اللوجستية، الشركات الملاحية، والتجارة الخارجية بما تشمله من صادرات، واردات وإعادة التصدير في الجزائر والإمارات العربية المتحدة، مع المقارنة بينهما على مستوى كل أبعاد الدراسة.

وقد توصلت الدراسة لنجاح التجربة الإماراتية في النقل البحري، مع موانئ متطورة تحتل مراتب عالمية متقدمة، خاصة ميناء جبل علي والمنطقة الحرة التابعة إضافة لكفاءة الخدمات اللوجستية، التي يجسدها ارتفاع حجم وسرعة تداول البضائع، وكفاءة الإدارة من طرف مواني دبي العالمية التي تدير شبكة من الموانئ العالمية، هذا انعكس على تطور التجارة الخارجية للإمارات، وخاصة في مجال التصدير وإعادة التصدير. وفي المقابل نجد النقل البحري للجزائر يعاني تحديات كثيرة، مثل تخلف البنية التحتية والخدمات اللوجستية والإدارة البيروقراطية في الموانئ، إضافة لتراجع وضعف حجم الأسطول البحري ونوعية سفنه، وهو ما انعكس سلبا على التجارة الخارجية، من حيث ارتفاع تكاليف النقل البحري وتدني جودة الخدمات المينائية، رغم محاولة الجزائر الاستفادة من التجربة الإماراتية، من خلال الشراكة مع موانئ دبي العالمية للاستثمار والإدارة لبعض الموانئ الجزائرية، أو محاولة استنساخ تجربة ميناء جبل الناححة في تطوير ميناء الحمداية، لكن التجربة لم تحقق الأهداف المسطرة.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، التجارة الخارجية، الجزائر، الإمارات العربية المتحدة.

Abstract:

This study aims to highlight the importance of maritime transport and its role in stimulating foreign trade, by presenting the experiences of Algeria and the United Arab Emirates in maritime transport and its relationship to their trade exchanges, during the period (2012-2021). , the maritime fleet, logistics services, shipping companies, and foreign trade, including exports, imports and re-exports in Algeria and the United Arab Emirates, with a comparison between them at the level of all dimensions of the study.

The study concluded the success of the UAE experience in maritime transport, with advanced ports that occupy advanced global ranks, especially the Jebel Ali port and its free zone, in addition to the efficiency of logistics services, which is embodied in the high volume and speed of cargo handling, and the efficiency of management by Dubai Ports World, which manages a network of ports. Globally, this was reflected in the development of the UAE's foreign trade, especially in the field of export and re-export. On the other hand, we find that Algeria's maritime transport suffers from many challenges, such as the underdevelopment of infrastructure, logistical services and bureaucratic management in the ports, in addition to the decline and weakness of the size of the maritime fleet and the quality of its ships, which negatively affected foreign trade, in terms of high costs of maritime transport and low quality of port services, despite Algeria's attempt to benefit from the UAE experience, through partnership with Dubai Ports World for investment and management of some Algerian ports, or an attempt to replicate the successful experience of Jabal Port in developing the port of Hamdaniya, but the experience did not achieve the set goals.

Key words : maritime transport, foreign trade, Algeria, United Arab Emirates .



قائمة الجداول

قائمة الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
1-2	تطور قدرة النقل حسب أنواع السفن في للجزائر	51
2-2	توزيع حركة البضائع الإجمالية حسب الموانئ التجارية الجزائرية	52
3-2	توزيع حركة البضائع خارج المحروقات حسب الموانئ التجارية الجزائرية	53
4-2	تطور قدرة النقل حسب أنواع السفن في الإمارات	55
5-2	مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الكلي للجزائر والإمارات للفترة (2014-2015)	57
6-2	تطور مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة للجزائر والإمارات للفترة (2014-2015)	59
7-2	تطور حركة النقل في موانئ الحاويات بالجزائر والإمارات للفترة (2014-2017)	60
8-2	تطور حركة الملاحة والبضائع في الجزائر خلال الفترة (2014-2017)	62
9-2	تطور الصادرات الإجمالية للإمارات	66
10-2	تطور الصادرات الإجمالية للجزائر (كل المنتجات)	67
11-2	تطور صادرات المحروقات وخارج المحروقات	68
12-2	تطور صادرات المحروقات وخارج المحروقات في الجزائر	70
13-2	تطور المبادلات التجارية بين الجزائر والإمارات لكل المنتجات	71
14-2	تطور الواردات الإمارات العربية المتحدة (كل المنتجات)	72
15-2	تطور الواردات الجزائر (كل المنتجات)	73
16-2	تطور الميزان التجاري للإمارات (كل المنتجات)	74
17-2	تطور الميزان التجاري للجزائر (كل المنتجات)	75
18-2	تطور إعادة التصدير في الإمارات العربية المتحدة	76
19-2	تطور الميزان التجاري للنقل الدولي في الإمارات	78
20-2	تطور الميزان التجاري لقطاع النقل الدولي في الجزائر	79
21-2	مساهمة موانئ دبي العالمية في حركة الحاويات في ميناء الجزائر	90



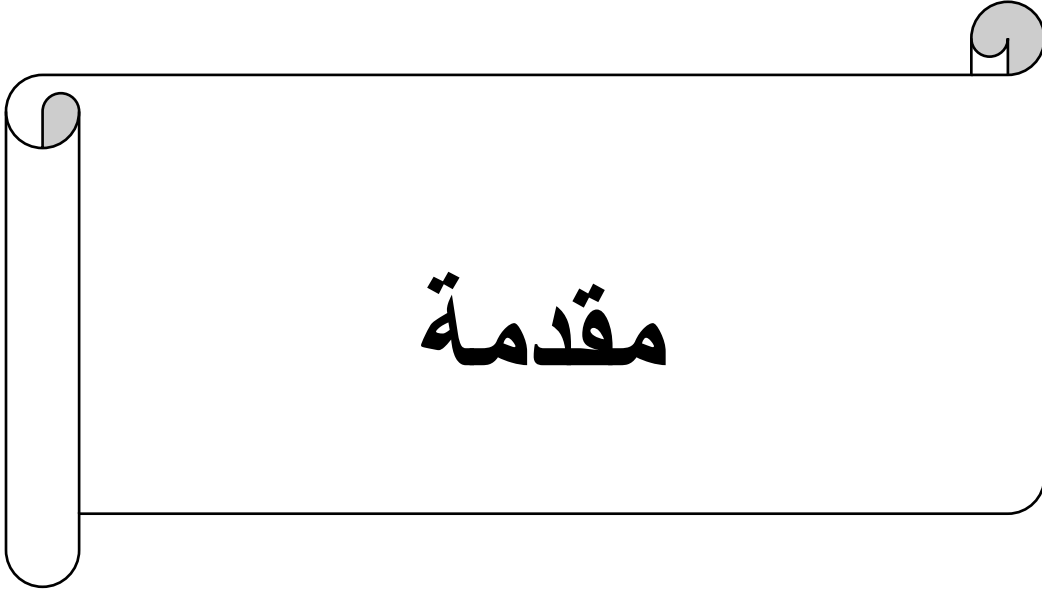
قائمة الأشكال

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
6	ملخص عناصر النقل البحري للبضائع	1-1
7	ملخص أنواع السفن	2-1
10	ملخص أنواع الموانئ	3-1
13	ملخص خدمات النقل البحري للبضائع	4-1
15	ملخص للمتدخلين في النقل البحري للبضائع	5-1
18	ملخص أنواع عقد النقل البحري	6-1
25	ملخص العناصر الأربعة للتجارة الخارجية	7-1
35	ملخص مراحل الشحن البحري للبضائع	8-1
42	سلم الزمني لمسؤوليات نقل البضائع من المصدر إلى المستورد	9-1
51	تطور قدرة النقل حسب أنواع السفن في الجزائر	1-2
53	توزيع حركة البضائع الإجمالية حسب الموانئ التجارية الجزائرية	2-2
54	توزيع حركة البضائع خارج المحروقات حسب الموانئ التجارية الجزائرية	3-2
56	تطور الأسطول البحري للإمارات العربية المتحدة حسب أنواع السفن (عدد السفن)	4-2
58	تطور أداء الخدمات اللوجستية الكلي للجزائر والإمارات للفترة (2014-2017)	5-2
59	تطور مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة للجزائر والإمارات للفترة (2014-2017)	6-2
61	تطور حركة النقل في موانئ الحاويات بالجزائر والإمارات للفترة (2014-2017)	7-2
62	تطور حركة الملاحة والبضائع في الجزائر خلال الفترة (2014-2017)	8-2
67	تطور الصادرات الإجمالية للإمارات للفترة (2012-2021)	9-2
68	تطور الصادرات الإجمالية للجزائر (كل المنتجات) للفترة (2012-2021)	10-2
69	تطور صادرات المحروقات وخارج المحروقات في الإمارات العربية المتحدة	11-2
70	تطور صادرات المحروقات وخارج المحروقات في الجزائر للفترة (2012-2021)	12-2
71	تطور المبادلات التجارية بين الجزائر والإمارات لكل المنتجات (2012-2021)	13-2
73	تطور الواردات الإمارات العربية المتحدة (كل المنتجات) (2012-2021)	14-2
74	تطور الواردات الجزائر (كل المنتجات) للفترة (2012-2021)	15-2

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
75	تطور الميزان التجاري للإمارات (كل المنتجات) للفترة (2012 - 2021)	16-2
76	تطور الميزان التجاري للجزائر (كل المنتجات) للفترة (2012 - 2021)	17-2
77	تطور إعادة التصدير في الإمارات العربية المتحدة (كل المنتجات) للفترة (2012-2021)	18-2
78	تطور الميزان التجاري للإمارات (النقل) للفترة (2012 - 2021)	19-2
79	تطور الميزان التجاري للجزائر (النقل) للفترة (2012 - 2021)	20-1



أ. تمهيد:

يعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمتها الدول وما زالت تستخدمها الدول والمجتمعات، وخاصة المجاورة منها للمسطحات المائية، رغم ظهور وتطور وسائل النقل الأخرى الحديثة (القطارات، الشاحنات والطائرات)، وقد استخدمت السفن الشراعية في العصور القديمة، ثم السفن البخارية مع بدايات الثورة الصناعية، أما حديثاً فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز، ثم بعضها بقوة الطاقة النووية، مما جعلها تنقل كميات أكبر فأكثر من البضائع، ومناطق متباعدة أكثر فأكثر حي العالم، وهو ما جعل النقل البحري الطريقة الأكثر استخداماً للنقل في التجارة الدولية، والأقل تكلفة مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

وإذا كانت التجارة الخارجية هي حركة السلع والخدمات بين دول العالم المختلفة عبر البحر أو الجو أو البر، فإنها تتطلب لقيامها العديد من الخدمات، لعل أبرزها النقل بمختلف أنواعه، التأمين والخدمات الإضافية الأخرى، وباعتبار النقل البحري الوسيلة الأكثر استخداماً مقارنة بوسائل النقل الأخرى، فإنه من المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة كانت، مهما كانت درجة نموها وتطورها، ومهما كان موقعها ساحلية أو حتى داخلية، ويرجع ذلك إلى ما يميز النقل البحري، خاصة من جانب العرض في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة مقارنة بالقدرة الاستيعابية لوسائل النقل الأخرى، إضافة لانخفاض تكلفته مع تطور أحجام السفن العملاقة، وقدرتها على نقل حمولات ضخمة من البضائع والمواد بمختلف أنواعها، هذا كله جعل النقل البحري يساهم في تسهيل تدفق البضائع والسلع من وإلى الدول القريبة والبعيدة حول العالم.

بالرغم من أن الجزائر كغيرها من الدول تعتمد هذا نشاط النقل البحري في قيام مبادلاتها التجارية، حيث تمتلك ساحلاً طويلاً يمتد على طول البحر الأبيض المتوسط 1200 كلم، وهذا يعطيها موقعا استراتيجيا للوصول إلى الأسواق العالمية، ويتيح لها نقل السلع الجاهزة والسلع الخام والمنتجات الزراعية والصناعية بكفاءة وفعالية عبر البحر من وإلى الأسواق العالمية، لكن الواقع يظهر أن هذا قطاع النقل البحري في الجزائر يشهد ضعفاً في التسيير والاستغلال، وكذلك في الخدمات المتعلقة به، رغم الجهود الخاصة بتطوير البنية التحتية والأساليب الإدارية، حيث ما زال يواجه عدة تحديات ونقائص كثيرة، في المقابل نجد أن دولة الإمارات العربية المتحدة العربية المتحدة مثلاً، صارت مركزاً رئيسياً للنقل البحري في الشرق الأوسط، حيث تتوفر لديها موانئ حديثة ومتطورة ومجهزة بأحدث التقنيات والبنية التحتية، وهو ما جعل النقل البحري للإمارات العربية المتحدة يعزز من مكانتها في التجارة الدولية والاقتصاد العالمي.

ب. الإشكالية:

إن النقل البحري والتجارة الخارجية لا يمكن فصلهما عن بعضهما، فهما وجهان لعملة واحدة وهي الاقتصاد العالمي، حيث لا يمكن قيام المبادلات التجارية التي تتضمن تدفق البضائع بشكل أساسي بين المناطق القريبة والبعيدة، إلا بتوافر النقل، وهنا يهيمن النقل البحري على التجارة الخارجية لمختلف دول العالم، وإن كان ذلك يتعلق بدرجة اهتمام كل دولة بالنقل البحري وموقعها على خطوط التجارة البحرية، ومن أجل دراسة علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية، وإسقاطه عملياً على الجزائر والإمارات العربية المتحدة، يمكننا طرح السؤال الرئيسي التالي:

ما هو دور قطاع النقل البحري في التجارة الخارجية في كل من الجزائر والإمارات العربية المتحدة العربية المتحدة؟

وللإحاطة بجوانب الموضوع تم الاستعانة بمجموعة من الأسئلة الفرعية، جاءت على النحو الآتي:

- ◀ ماهو النقل البحري؟ وماهي عناصره؟
- ◀ ما العلاقة التي تربط بين النقل البحري والتجارة الخارجية للدول؟
- ◀ ماهي مساهمة النقل البحري في تنشيط التجارة الخارجية للجزائر والإمارات العربية المتحدة العربية المتحدة؟؟
- ◀ كيف يمكن للجزائر الاستفادة من تجربة الإمارات العربية المتحدة في مجال تطور النقل البحري؟

ت. فرضيات الدراسة:

للإجابة على الإشكالية الرئيسية والأسئلة الفرعية السابقة، يمكن اقتراح مجموعة من الفرضيات قصد اختبارها خلال الدراسة، وتمثل هذه الفرضيات فيما يلي:

1. إن توافر خدمات النقل البحري ذات كفاءة عالية، يعد أحد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية لأي دولة في العالم؛
2. إن ضعف قطاع النقل البحري في الجزائر عكس الإمارات العربية المتحدة، يعود إلى تخلف كل عناصره (الموانئ التجارية، الأسطول البحري، الخدمات اللوجستية، والشركات الملاحية)؛
3. إن مساهمة النقل البحري في التجارة الخارجية للجزائر مازالت ضعيفة، ولا مجال لمقارنتها بالإمارات العربية المتحدة؛
4. لم تحقق محاولة الجزائر الاستفادة من تجربة الإمارات العربية المتحدة في تطوير قطاع النقل البحري النجاح المستهدف؛

ث. أسباب اختيار الموضوع:

لا شك أن اختيار أي موضوع للبحث والدراسة تكمن وراءه عدة عوامل علمية وذاتية، وفيما يتعلق بموضوع بحثنا يعود اختياره للدوافع التالية:

1. لموضوع ذو علاقة مباشرة بتخصص المالية وتجارة دولية، وخاصة بالنسبة لنشاط النقل البحري الذي يعتبر العمود الفقري في التجارة الدولية، إضافة إلى التوجه الحديث نحو دور النقل البحري في نمو التجارة الخارجية.
2. أهمية النقل البحري بشكل عام والتجارة الخارجية بصفة خاصة، ودورها في نجاح الإمارات العربية المتحدة وتحويلها إلى مركز تجاري عالمي، وهو ما تحتاجه الجزائر للتطوير من موانئها.
3. التوجه الحالي للجزائر لإنشاء ميناء محوري في الجزائر في الحمدانية، يحتوي على جميع المرافق مقارنة بميناء جبل علي بإمارة دبي، جعلنا نهتم بهذه التجربة وتقييمها.

ج. أهمية الدراسة:

تكمن أهمية هذه الدراسة في أهمية النقل البحري وهيئته على نقل البضائع في المبادلات التجارية الدولية، فبالتالي فإن التحكم في التجارة الدولية يمر بالضرورة على التحكم في النقل البحري، حتى أن قال السير والتر رالي Sir Walter Raleigh (1618-1552) سنة 1610: " إن الذي يهيمن على البحر هو الذي يهيمن على التجارة، وإن الذي يهيمن على التجارة العالمية هو الذي يهيمن على ثروة العالم، وبالتالي على العالم نفسه"، وهو ما فهمته الكثير من الدول والمجتمعات عبر التاريخ، ومن ضمنها في العصر الحالي الإمارات العربية المتحدة، التي حققت تجربة ناجحة في تطوير النقل البحري بعناصره المختلفة، مما ساهم

تطوير التجارة الخارجية، وبالتالي تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، مقابل ذلك، مازال النقل البحري يبرز تحت الكثير من العوائق والتحديات، مما أثر على التجارة الخارجية للجزائر، ولذا فهذه الجوانب تعطي أهمية كبيرة لدراستنا، سواء من الناحية الموضوعية أو المنفعية.

ح. أهداف الدراسة:

- ✓ محاولة الإلمام بالإطار النظري للنقل البحري، من خلال التعرف على عناصره الأساسية (الموانئ التجارية، السفن والأساطيل البحري، الخدمات اللوجستية المينائية، الشركات الملاحية، البضائع التجارية)، وكيفية تفاعلها لقيام نقل بحري نشيط في التجارة الخارجية.
- ✓ التعرف على مساهمة النقل البحري في تنشيط التبادل التجاري، من خلال عرض تجربتي الجزائر في النقل البحري وعلاقته بالمبادلات التجارية لهما (التصدير، الاستيراد وإعادة التصدير).
- ✓ التعرف على المشاكل والتحديات التي يواجهها النقل البحري في الجزائر، وتأثيرها على التجارة الخارجية، مقارنة بنجاح النموذج الإماراتي في النقل البحري والتجارة الخارجية.
- ✓ التعرف على جهود الجزائر لتطوير قطاع النقل البحري بمختلف عناصره مع تحليلها وتقييمها، وخاصة من خلال محاولة الاستفادة من التجربة الإماراتية في تطوير النقل البحري والتجارة الخارجية.

خ. منهج الدراسة:

في دراستنا هذه تم اتباع المنهج الوصفي التحليلي للوقوف على دور النقل البحري في تنشيط التجارة الخارجية في الجزائر والإمارات العربية المتحدة العربية المتحدة إذ يتمثل في المسح المكتبي الذي وفر للدراسة مصادر متنوعة من كتب مراجع بحوث دراسات سابقة رسائل أطروحات، أين تم اختيار أهم ما كتب عن الموضوع ليكون جزءا رئيسيا في الجانب النظري من هذا البحث، كما تم اعتماد دراسة الحالة كمنهج فرعي للمنهج الوصفي في الفصل التطبيقي، من خلال دراسة وضعية النقل البحري والتجارة الخارجية في الجزائر، ومقارنتها بما هو موجود في دولة الإمارات العربية المتحدة، معتمدين على تحليل إحصائيات مختلفة للنقل البحري بعناصره والتجارة الخارجية بمكوناتها في كل من الجزائر والإمارات العربية المتحدة العربية المتحدة، خلال الفترة (2012 – 2021)، لمعرفة مدى مساهمة النقل البحري في نقل التجارة الخارجية في الدولتين.

د. حدود الدراسة:

- من أجل وضع إطار منهجي يضبط هذه الدراسة، قمنا بوضع مجموعة من المحددات للعمل داخلها، وهي:
- ◀ **الإطار الموضوعي:** تتمثل في متغيرات الموضوع الرئيسية، وهي النقل البحري بعناصره المختلفة (الموانئ التجارية، أسطول السفن، الشركات الملاحية، الخدمات المينائية، البضائع التجارية)، والتجارية الخارجية بجانبها (الصادرات والواردات).
- ◀ **الإطار المكاني:** سيتم التركيز في هذه الدراسة على حالة النقل البحري بعناصر المختلفة والتجارة الخارجية بشقيها في الجزائر والإمارات العربية المتحدة العربية المتحدة.

- ◀ الإطار الزمني: تم حصر المجال الزمني في الفترة الممتدة من 2012 إلى 2021، حيث تعتبر من وجهة نظرنا كافية لتقييم وضعية النقل البحري والتجارة الخارجية والعلاقة بينهما في الجزائر والإمارات.
- ◀ الإطار المقارن: لم نكتف بعرض تجربة الجزائر والإمارات في النقل البحري والتجارة الخارجية، بل حاولنا المقارنة بين التجريبتين، لاستنتاج أسباب نجاح الأولى وتعثر الثانية.

د. الدراسات السابقة:

- دراسة: قليبازة أمال (2015/2016): لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية أطروحة دكتوراه كلية العلوم الاقتصادية، تخصص تجارة دولية ولوجستيك، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، حيث تناولت هذه الدراسة إدارة اللوجستيك وتطور أنشطتها عن التاريخ، وتعرضت للاقتصاديات النقل ودور البنية التحتية في التنمية الاقتصادية، كما تطرقت إلى المبادلات التجارية الدولية وسياستها ومختلف نظرياتها ومقارنة التطور اللوجستي بين الدول الإفريقية بصفة خاصة، حيث توصلت الباحثة إلى تطور المنظومة اللوجستية تسهل التدفقات البضائع و حركتها وأن تجهيز الموانئ بكافة المعدات يسهل عمليات الشحن والتفريغ للبضائع ويقلل من تكلفتها، وأن البنية التحتية للنقل تتطلب استثمارات ضخمة لإنعاش هذا القطاع وتحقق مستويات متقدمة للتنمية.
- دراسة: ولد لغوطي سعيدة (2019/2020)، صناعة النقل البحري العربي في ظل التحولات الاقتصادية العالمية، تجربة الإمارات العربية المتحدة نموذجاً وكيفية استفادة الجزائر منها الفترة 2007/2018، أطروحة مقدمة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، فرع الاقتصاد والخدمات جامعة الجزائر 3، وقد هدفت هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على قطاع النقل البحري الذي يكتسي أهمية كبيرة على الصعيدين الوطني والدولي، كما تستعرض أيضا واقع النقل البحري في الدول العربية، أما في الفصل التطبيقي فتناولت النقل البحري في الإمارات العربية المتحدة ومقارنتها بنظيرتها الجزائر، كما توصلت هذه الدراسة إلى نتائج أهمها، أن صناعة النقل البحري شهدت تطورا كبيرا متأثرة بالتقدم التكنولوجي الذي عرفه العالم، حيث مس هذا التطور الخصائص التصميمية والموانئ وأنظمة تشغيلها، وعدم مواكبة صناعة النقل البحري العربي للتطورات الحاصلة في منظومة النقل البحري العالمي، بالنظر إلى قدم غالبية الموانئ التجارية العربية وعدم تحديثها.
- دراسة: (زبشي نوال، 2018/2019)، واقع اللوجستيك في النقل البحري الدولي للبضائع دراسة مقارنة بين الجزائر والإمارات العربية المتحدة العربية المتحدة للفترة 2007/2017، أطروحة مقدمة ضمن شهادة الدكتوراه في العلوم التجارية تخصص تجارة دولية في لوجستيك جامعة عبد الحميد ابن باديس، ولدراسة الموضوع، قامت الباحثة باستعراض النظام اللوجستيكي على أنه نظام يوفر الخدمة أو المنتج المناسب في الوقت والمكان المناسبين للعميل المستهدف وبأقل تكلفه ممكنة محققنا بذلك رضا العملاء و يكمن دور اللوجستيات وأثرها على الموانئ البحرية، وقد توصلت الدراسة لعدة نتائج أهمها، أن أداء الأنشطة اللوجستية تساعد على تحقيق كل من المنافع المكانية والزمنية، حيث ترفع قيمة الموارد والمنتجات بمجرد توافرها في المكان المناسب والزمان المناسب، أيضا أن الأداء اللوجستي في التجارة الخارجية عنصرا أساسيا لنمو الاقتصادي والقدرة التنافسية في بلدان العالم، فالخدمة اللوجستية الفعالة تربط

الناس والشركات بالأسواق والفرص، وتساعد على تحقيق مستويات أعلى ونتائج.

- دراسة: شريفى فتيحة، مخفي أيمن (2022) اللوجستيك ورفع أداء قطاع خدمات النقل البحري الدولي، حالة الجزائر في فترة 2010/2020، جامعة عبد الحميد ابن باديس، المجلد 05، العدد2، مستغام، الجزائر، 2022، تهدف هذه الدراسة لإبراز أهم التعاريف الخاصة باللوجستيات والنقل البحري، ومدى أهمية اللوجستيك إلى تخفيض الوقت وتكلفة نقل البضاعة الدولية وأهم التحديات التي تواجه هذا القطاع، وتوصلت إلى أن النقل البحري يلعب دورا هاما وفعال في ازدهار وتطوير التجارة الخارجية ويعتبر النقل البحري عصب التجارة الخارجية حيث يساهم النقل البحري في الجزء الأكبر من هذه التجارة ويعتبر بالإضافة إلى كونه عنصرا مهما في العملية التجارية الدولية.
- دراسة: بن عيسى حياة(2015)، تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية) مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة تلمسان، العدد 01، وقد تطرقت الكاتبة في هذه الدراسة إلى أن الموانئ تحمل مكانة هامة، في الاقتصاديات الدولية باعتبارها رئة التجارة الخارجية، فالجزائر تتموقع على مساحة 1200 كلم و13 ميناء، فنرى موانئ الجزائر غير متطورة رغم كبر المساحة وعدد السفن فيها، مما يجع الموانئ محط الأنظار بالنسبة للدول الأخرى، وكانت نتائج هذه الدراسة، أن الموانئ الجزائرية تسيطر على 95% من قيمة التجارة الخارجية الجزائرية، إلا أنها موانئ من الجيل الأول يقتصر نشاطها على استقبال البضائع من السفن من أجل إرسالها نحو الداخل، تبقى الموانئ الجزائرية عاجزة عن تنشيط التجارة الخارجية خاصة في مجال صادرات المحروقات.

ر. تقسيمات الدراسة:

من أجل الإحاطة بالموضوع واختبار مدى صحة الفرضيات ومن أجل الوصول إلى النتائج النهائية للدراسة، قسمنا البحث إلى فصلين وهما كما يلي:

◀ **الفصل الأول:** يتضمن مدخل نظري للنقل البحري والتجارة الخارجية، ويعتبر فصلا تمهيديا يحتوي على عموميات حول النقل البحري بعناصر الرئيسة: الموانئ، السفن، الخدمات المينائية، المتدخلين الأساسيين، وماهية التجارة الخارجية في إطارها النظري التفسيري أو العملي، إضافة للعلاقة التداخلية بين هاذين المتغيرين، وهذا لما له من أهمية في الدراسة التطبيقية فيما بعد.

◀ **الفصل الثاني:** المعنون بالدراسة حالة النقل البحري ودوره في تنشيط التجارة الخارجية، ويمثل دراسة وإحصائيات نحاول من خلالها إسقاط الجزء النظري على التطبيقي، حيث ارتكز الفصل على تقييم ومقارنة عناصر النقل البحري في الجزائر والإمارات العربية المتحدة العربية المتحدة، وتحليل المبادلات التجارية البحرية فيهما للفترة (2012-2021)، ودراسة واقع وآفاق قطاع النقل البحري في الجزائر مقارنة بتجربة الإمارات العربية المتحدة للاستخلاص في الأخير مدى مساهمة وتقييم فاعلية النقل البحري في تنشيط التجارة الخارجية.

الفصل الأول

الإطار النظري للنقل البحري والتجارة الخارجية

تمهيد

شهد قطاع النقل تطور عبر الزمن وسجل فيه التاريخ أهم الأحداث التي تغير من مفهومه، وإنما غير من أنواعه وهياكله وفق أحدث التكنولوجيات السائدة في زمانها، والتي يسرت حركة التجارة الخارجية، حيث يعد النقل عموماً والنقل البحري خصوصاً من أهم المؤشرات التي يتم الحكم بها على مدى تقدم البلد أو تخلفه، لما يؤمنه من حركة وفعالية للاقتصاد والمجتمع، وفي هذا الإطار يعبر كل من الاقتصادي الكبير ألفريد مارشال بقوله: " إن أبرز عامل في العصر الحديث هو أن الثروة ليست في الإنتاج وإنما في النقل".

كما يعتبر النقل البحري من أهم وسائل النقل الدولي التي تعتمد عليها التجارة الخارجية في المبادلات التجارية، ومن أهم محددات التجارة الخارجية الجانب القانوني والجانب التطبيقي والعملي، ففي الجانب الأول هناك قانون التجارة الدولية الذي يؤثر معاملات التبادل التجاري العابر للقارات، ويأتي ذلك بتوحيد القوانين التي يكثر استعمالها، وأمثلة ذلك مصطلحات غرفة التجارة الخارجية التي تعد نماذج يتم تبنيها من قبل المصدرين والمستوردين لخلق التفاهم بينهم وتوضيح مسؤولية كل طرف على حدا.

كما أن الجانب التطبيقي للمبادلات التجارية يتركز على جملة من الأنشطة والوسائط التي لا غنى عن الاهتمام بها وتطويرها لخدمة البيع الدولي خصوصاً والاقتصاد الدولي عموماً، ويأتي في مقدمة ذلك الأنشطة النقل الدولي للبضائع، الذي اكتسب أهمية بالغة في العقود الأخيرة، وبدرجة أكبر النقل البحري للبضائع للمزايا العديدة التي يقدمها للأطراف المتدخلة في التجارة الخارجية، لعل من أهمها انخفاض التكلفة والوفرة في الاستيعاب وغيرها، فنقل البضائع بحراً يمثل أكثر أنواع النقل الدولي للبضائع استعمالاً.

وفي خصم ذلك كله يقع على عاتق البائع والمشتري عدة مسؤوليات من النقطة الأولى، وحتى نهاية مكان يتم فيه تسليم البضائع من طرف المستورد، هذه الحركة تشمل تهيئة البضاعة وشحنها ونقلها في واسطة نقل، زيادة إلى تأمينها من المخاطر، وتخليصها جمركياً وما إلى ذلك من مسؤوليات.

وللتعرف أكثر على النقل البحري للبضائع، وأهم مكوناته ووظائفه، ودوره في تنشيط التجارة الدولية، تم تقسيم هذا الفصل إلى المباحث الثلاث التالية:

◀ المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري؛

◀ المبحث الثاني: مساهمة النقل البحري في التجارة الخارجية؛

◀ المبحث الثالث: الأنشطة الداعمة للنقل البحري للبضائع.

المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري للبضائع

يعتبر قطاع النقل عامة والنقل البحري خاصة ضروريا لقيام المبادلات التجارية، وهذا نظرا لتطورات العلاقات التجارية والاقتصادية بين دول العالم، كما أدت بدورها إلى ازدهار التجارة الخارجية، حيث يصنف النقل البحري اقتصاديا ضمن الخدمات، لأن خدمات النقل ليست منتجا ماديا بقدر ماهي تغير لمكان السلع والبضائع، حيث أن عملية تداول الثروات تتم عبر قنوات النقل.

ولقد عرف النقل البحري للبضائع تطورا ملحوظا عبر العصور، باعتباره أقدم وسيلة نقل استعملها الإنسان للتنقل والتجارة، ونظرا للخصائص التي يمتاز بها والأهمية التي يمنحها الاقتصاد الدول، وذلك بتنظيم سلسلة مترابطة من المتدخلين تتفاعل فيما بينها لجعل حركة التجارة الخارجية أكثر سهولة.

ومن أجل التعرف على ماهية النقل البحري، سنتطرق في هذا المبحث إلى النقل البحري، من حيث تطوره ومفهومه وإطاره المادي والمؤسسي والقانوني.

المطلب الأول: تطور النقل البحري للبضائع

تعود نشأة النقل البحري للبضائع إلى العصور القديمة منذ عرف الناس البحر، وتطور مع مر الأيام حتى وصل إلينا بصورته الحالية، فإن جرأة الناس على ركوب البحر منذ قرون عديدة خلقت آثار عدة، ومنها الأعراف والعادات البحرية الناشئة على انتشار التجارة البحرية بين الشعوب، وقد اتخذت العادات والأعراف البحرية تتضح أكثر فأكثر في العصر الوسيط، إذا لقي النقل البحري ازدهارا تابعا لازدهار التجارة في المدن الإيطالية، وقيام لحروب الصليبية دور كبير في ظهور النقل البحري (دويدار، 2000، صفحة 11)

كما أن خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية ظل قطاع النقل البحري من أقل القطاعات الاقتصادية في العالم من حيث التطور التكنولوجي، فقد كانت عمليات تداول البضائع من وإلى السفينة تتم بطريقة يدوية بطيئة، بما تضطر معه السفينة إلى البقاء مددا طويلة بكل ميناء من أجل شحن وتفريغ شحناتها من البضائع، حتى أن السفينة كانت في المتوسط تقضي 60% من وقت رحلتها بالموانئ و 40% في الإبحار، ولذلك لم يكن ممكنا استخدام سفنا أكبر ذات سرعات أكثر وماكينات أقوى للاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير (النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، 2009، صفحة 96).

كما أن الموانئ في الستينيات من القرن العشرين كانت تعاني بشدة من ظاهرة تكدس السفن بها، وطول رحلة السلعة من المصدر إلى يد المستورد لها، مما له تأثير كبير على تكاليف نقل البضائع، وعلى مدى اتساع السوق التجارية بل وعلى نمو التجارة العالمية، وفي ظل فلسفة تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي، ازدادت سياسة الدعم للأساطيل الوطنية حتى كون التجارة الدولية في خدمة الأسطول البحري وليس العكس. (النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، 2009، صفحة 96)

وخلال فترة السبعينات والثمانينات، تم استحداث نظم جديدة في النقل، واستخدام تكنولوجيا متطورة في عمليات الشحن والإفراغ ولتخزين... إلخ، وهذا أثر إيجابيا على وقت بقاء السفينة بالميناء، حيث تقلص وقت الشحن والإفراغ وزادت إنتاجية السفن

باعتقاد وحساب طن/ميل، وتمت عمليات بناء سفن متخصصة ذات التكنولوجيا العالية، وهذا ما ساهم في التغيير الإيجابي في قطاع النقل البحري. (النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، 2009، صفحة 96)

ومن نتيجة عولمة الأسواق، أن اشتدت المنافسة بين قطاعات الإنتاج والخدمات، والبحث عن طرق جديدة لتخفيض التكاليف، من خلال توفير أرخص مصدر للمواد الأولية والمدخلات العمليات الإنتاجية وبأعلى كفاءة، حيث توسعت الأنشطة الخدماتية خاصة المتعلقة بالنقل، مما تطلب الأمر تدخل سلسلة العمليات اللوجيستية ضمن العمليات الإنتاجية، وبداخل السلسلة اللوجيستية نجد صناعة النقل البحري وعمليات الموانئ، فعملية تخفيض التكاليف تتطلب الضغط على كل حلقة من حلقات السلسلة اللوجيستية وزيادة كفاءتها. (النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، 2009، صفحة 97)

فالنشاط الاقتصادي للدول الصناعية، يعتمد على تكثيف الاستفادة بمبدأ اقتصاديا الحجم حتى يمكن تحقيق وفورات كبرى في تكاليف الإنتاج، وذلك في مواجهة المنافسة العالمية الشديدة بين الشركات العملاقة للحصول على نصيب أكبر من حجم السوق، فتعتمد إلى الوصول إلى أقصى أركان العالم، وتسعى إلى تحقيق أرباحها عن طريق استخدام العمالة الرخيصة المؤهلة في الدول النامية، وأصبح الاهتمام بزيادة حجم سفن الشركات الملاحية الكبرى للنقل بسفن الحاويات استخدام سفن الدرجة. (النحراوي، منظومة النقل الدولي، 2009، صفحة 243)

المطلب الثاني: مفهوم النقل البحري

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

الفرع الأول: تعريف النقل البحري

تعددت التعاريف التي وردت بشأن النقل البحري، وذلك بتعدد الخصائص بحيث كل فقيه اقتصادي عرفها بمنظور معين ويذكر منها:

أولا: يعرف النقل البحري بأنه: "منظومة متكاملة لإدارة وإجراء عملية نقل الأفراد والبضائع بواسطة السفن عبر البحار والمحيطات من ميناء معين إلى ميناء آخر في وقت محدد وبالشروط والسعر المتفق عليه". (النحراوي، إقتصاديات وسياسات النقل البحري، 2015، صفحة 25)

ثانيا: كما يعرف النقل البحري بأنه: "نشاطا إنتاجيا، من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمانية)، وذلك بنقلها من مكان إلى آخر، كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا ودوليا، واعتبرت الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS سنة 1999 قطاع النقل البحري قطاعا تجاريا، حيث يقوم بنقل أكبر جزء من البضائع حول العالم، وتم وصفه أيضا قطاعا خدماتيا يقوم بمهمة تجارة الخدمات للمستفيدين من الموانئ". (الراشد، 2011)

ثالثاً: النقل البحري هو: "صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق، يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل، ومستوى تشغيل هذه المنتجات كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى." (حمد، 2008، صفحة 7)

ومن خلال ما سبق يمكن التوسع في تعريف النقل البحري، ليشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة. (السيد، 2004، صفحة 24)

الفرع الثاني: خصائص النقل البحري

يتسم النقل البحري بعدة خصائص، ويأتي في مقدمتها ما يلي: (النحراوي، الموانئ البحرية العربية، 2009، الصفحات 7-8)

أ. عدم وجود طرق محددة المسار تلتزم بها السفن البحرية، يستثنى من ذلك الممرات الملاحية المؤدية إلى الموانئ البحرية التي يحدد مسارها مورفولوجي القاع وعمق المياه؛

ب. عدم حاجة الطرق البحرية إلى إعداد وتجهيز أو إصلاح أو ترميم، حيث يتم في البحار وأعلى البحار (المحيطات)، وإن كانت مداخل الموانئ تحتاج في الغالب إلى تعميق وتنظيف قصد استقبال ودخول السفن الضخمة كبيرة الغاطس؛

ت. مجانية المرور في المسطحات البحرية، سواء كانت دولية أو إقليمية، يستثنى من ذلك المرور في الممرات البحرية ذات التجهيزات الخاصة، مثل قناة السويس وقناة بنما، مما يساهم في خفض التكاليف؛

ث. القدرة على نقل البضائع بكميات كبيرة في الرحلة الواحدة، بحيث تفوق الكميات التي تنقلها أي وسيلة أخرى للنقل بما في ذلك السكك الحديدية، مما يساعد في خفض تكلفة الوحدة المنقولة مقارنة بوسائل النقل الأخرى؛

ج. القدرة على النقل لمسافات طويلة تفوق المسافات التي تستطيع أن تقطعها أي وسيلة أخرى للنقل وبتكلفة اقتصادية؛

ح. انخفاض تكلفة النقل، حيث يعد النقل البحري أقل أنماط النقل من حيث التكلفة، بسبب الحجم الهائل من البضائع التي صار بإمكان السفن الحديثة حملها، توزيع التكاليف الثابتة للنقل البحري على حمولة أكبر، يؤدي لتخفيض تكلفة النقل التي يتحملها الشاحنين؛

خ. صناعة النقل البحري هي صناعة دولية بطبيعتها، حيث يتم معظم الرحلات البحرية التجارية في مياه دولية لا تتبع لأي دولة، استثناء بعض الممرات الدولية والشواطئ التي تعود السيادة عليها للدول المشاطئة لها؛

د. النقل البحري هو الوسيلة الرئيسية لنقل التجارة العالمية، حيث رغم التطور التكنولوجي لوسائل نقل جديدة في العصر الحديث (القطارات، الشاحنات، الطائرات، الأنايب)، ما زال النقل البحري يستحوذ على أغلب التجارة العالمية، سواء

من حيث الكمية أو القيمة، في حين لا تستأثر باقي وسائل النقل مجتمعة، إلا بنسبة هامشية من حجم التجارة العالمية؛

ذ. تداخل المجالات الهندسية والملاحية والاقتصادية والقانونية، مثل هندسة تصميم وإنشاء الموانئ، تكنولوجيا صناعة السفن، ووسائل النقل البحري المساعدة كالرافعات وقوارب الجر القوية، علم الأرصاد الجوية ونظم تتبع السفن والبضائع، الاتفاقيات الدولية المتعددة للنقل البحري باعتباره نشاطاً دولياً بطبيعته؛ (النحراوي، إقتصاديات وسياسات النقل

البحري، 2015، صفحة 26)

ر. طوال العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري، حيث يمتد عمر الميناء إلى ما يقارب سنة، في حين يصل عمر السفينة إلى 30 سنة، وهو ما يفرض حسن تخطيط ودراسة مشروعات النقل البحري (إنشاء الموانئ التجارية، شراء السفن التجارية، تأسيس شركات النقل البحري والخدمات التابعة له).

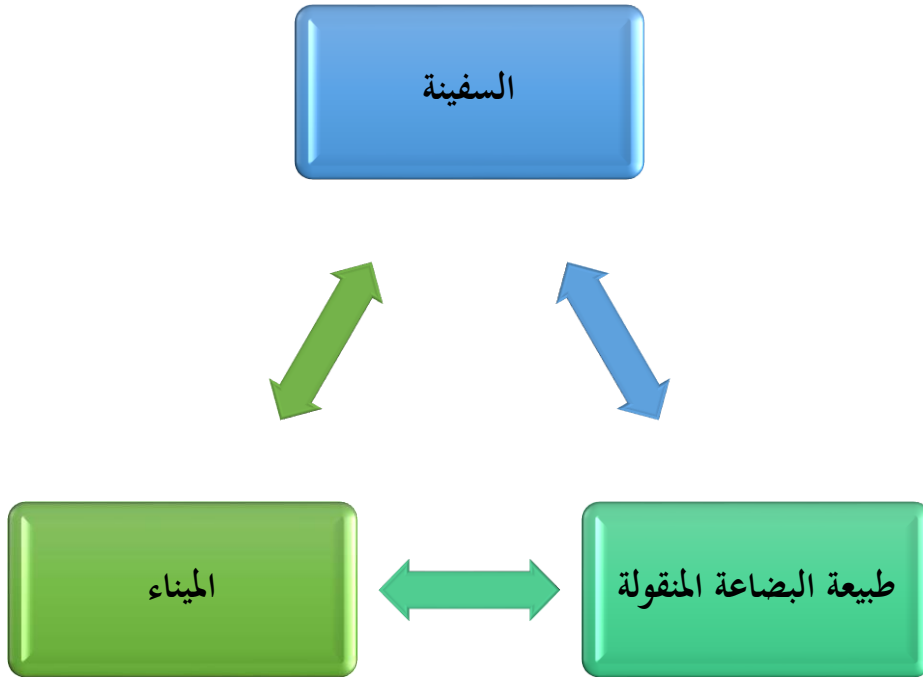
المطلب الثالث: الإطار المادي والمؤسسي للنقل البحري للبضائع

يتمثل الإطار المادي والمؤسسي للنقل البحري للبضائع في عناصر النقل البحري و المتدخلين في عملية النقل البحري من موارد مادية وبشرية وتنظيمية، والتي لها دور أساسي في القطاع بالنظر إلى الخدمات التي يقدمونها.

الفرع الأول: عناصر النقل البحري للبضائع

يرتبط النقل البحري ارتباطا وثيقا بحركة التجارة العالمية المنقولة بحرا، نظرا لقيام النقل البحري بسفينة المختلفة نحو 80% من حجم التبادل التجاري حول العالم، وعليه لكي تكون خدمة النقل البحري متكاملة، لا بد من اكتمال عناصر النقل البحري أو ما يسمى بمنظومة النقل البحري والتي تتمثل مكوناتها في السفينة والبضائع والميناء، ويمكن تلخيص عناصر النقل البحري للبضائع في الشكل التالي:

الشكل رقم (1-1): ملخص عناصر النقل البحري للبضائع



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على المؤلف (ماهر، 2006، صفحة 17)

يتضح من الشكل السابق أن النقل البحري يتكون من ثلاث عناصر أساسية لا يمكن فصلها عن بعضها البعض، وهي الموانئ، السفن والبضائع، حيث أن غياب أحدا لا يكون لباقي العناصر أي معنى، الموانئ هي محور البنية التحتية والفوقية للنقل البحري، حيث تتم فيها مختلف الأنشطة والخدمات التي يتطلبها النقل البحري، منذ لحظة دخول السفن والبضائع، وحتى لحظة خروجها منها، والسفن هي وسيلة النقل البحري تؤثر في فعالية وكفاءة النقل البحري، أما البضائع فهي محل عقد النقل البحري، تؤثر طبيعتها على باقي العناصر (تصميم الموانئ وخدماته، تصميم السفن وخدماتها).

أولاً: "السفينة"

إن العمود الفقري لعملية النقل البحري هي السفينة التي تمثل أهم مكونات صناعة النقل البحري، وهذا ما سيتم التطرق إليه في هذا العنصر من خلال تعريف السفينة وأنواعها.

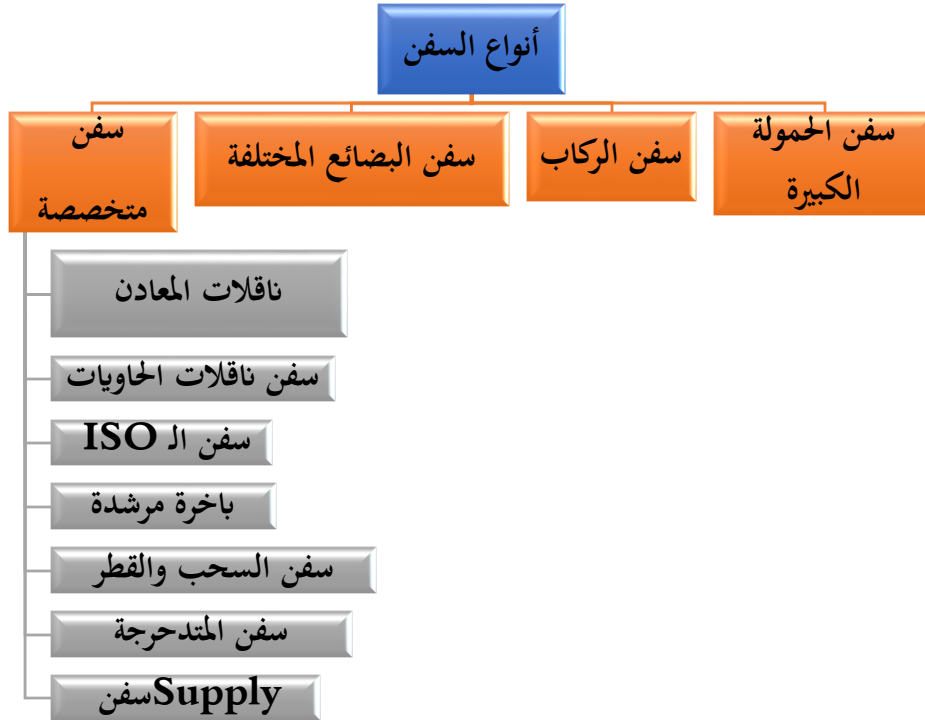
أ. تعريف السفينة:

تعتبر السفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو بواسطة سفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة. (مراد، 2011/2012، صفحة 45)

ب. أنواع السفن

يمكن تصنيف السفن إلى ثلاث تصنيفات وتختلف الواحدة عن الأخرى سواء من حيث أنواعها أو حمولتها أو وظائفها، ويمكن تلخيص أنواع السفن في الشكل التالي:

الشكل رقم (1-2): ملخص أنواع السفن



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على المؤلف (الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، 2013، الصفحات 54-55)

1. سفن نقل الركاب:

وهي تلك المختصة بنقل الركاب المسافرين عبر الموانئ العالم، وتختلف هذه السفن من حيث حمولتها ودرجة كفاية تجهيزاتها وتوافر وسائل الراحة والرفاهية فيها؛ (الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، 2013، صفحة 54)

2. سفن نقل البضائع المختلفة:

يمتاز هذا النوع من السفن بنقلها لمختلف البضائع على مسافات طويلة تتراوح قدرة شحنها بين 200 و5000 طن، وما هو معروف عن هذه السفن أنها تحتوي على مخازن داخلية تسمح بتوزيع البضائع المختلفة داخل السفينة، وتشمل على عدة أنواع منها: (الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، 2013، صفحة 55)

3. سفن متخصصة:

هي سفن متخصصة في نقل نوعيات محددة من البضائع، أو أداء بعض المهام المحددة، وتوجد عدة أنواع من هذه السفن، وهي كالتالي:

◀ **ناقلات المعادن:** هي سفن لنقل المعادن كالحديد والألمنيوم، تمتاز بقدرتها الكبيرة للشحن والتي تتعدى 60000 طن من المعادن، وتمثل حصنها في الأسطول العالمي 24% من مجموع السفن المكونة للأسطول البحري الدولي.

◀ **سفن ناقلات الحاويات:** تقوم هذه السفن بنقل الحاويات، تستطيع هذه السفن نقل 6000 حاوية في الرحلة، وقد بدأت حصة هذا النوع من السفن بالازدياد يوماً بعد يوم نظراً للخصائص التي تتمتع بها.

◀ **سفن الـ ISO:** تنقل هذه السفن البضائع سريعة التلف كالموز والفواكه الأخرى، مما يجعلها تتطلب تجهيزات ملائمة للحاويات المبردة، التي تتطلب تزويدها بالتيار الكهربائي باستمرار خلال كامل الرحلة.

◀ **سفن مرشدة:** يستخدم هذا النوع من السفن في مساعدة قائدة السفينة أثناء تحركها وانتقالها في الميناء (الدخول والخروج).

◀ **سفن السحب والقطر:** هذا النوع من السفن له القدرة على مساعدة سفن أخرى، لا تستطيع أن تتحرك بوسائلها الخاصة، وذلك أثناء الدخول أو الخروج من وإلى الميناء أو الاقتراب والابتعاد على الرصيف.

◀ **سفن المتدرججة:** تمتاز هذه السفن بقدرة نقلها كل الأشياء التي تمتلك عجلات مثل السيارات والشاحنات أو الأشياء التي لها القدرة على التدحرج.

◀ **سفن الإمداد Supply ship:** هي سفن تستخدم لنقل البترول من المحطات الموجودة في عرض البحر، كما تستخدم في تزويد السفن بالوقود (الفيول) واحتياجات الطارئة الأخرى وهي في عرض البحر.

4. سفن الحمولات الكبيرة:

تمتاز هذه السفن بقدرة شحنها الكبيرة جداً، وهذا راجع لاحتوائها على عدد كبير من المخازن الواسعة، والتي تستطيع استيعاب عدد كبير من البضائع ويمكن أن تتعدى قدرة الشحن لهذه السفن 200000 طن.

ثانياً: "طبيعة البضاعة المنقولة"

يمكن القول بصفة عامة إن الطلب على النقل هو طلب مشتق من طلب على البضائع وعليه، فإنه يمكن بأن هناك علاقة طردية مباشرة بين النقل البحري وحركة التجارة العالمية، فكلما انتعشت حركة التجارة العالمية، كلما انتعشت معها حركة النقل البحري، والعكس بالعكس، وذلك نظراً لأن نحو 80% من حركة التجارة العالمية تنقل عبر البحار والمحيطات. (ماهر، 2006، صفحة 21)

ولقد جاء في المادة الأولى، الفقرة ج من اتفاقية بروكسل 1924: " أن البضاعة تشمل الممتلكات والأشياء والبضائع من أي نوع باستثناء الحيوانات الحية والحمولة المصراع عنها بموجب اتفاقية النقل أنها موضوعة على سطح السفينة وأنها منقولة عليها". (العيد، 2011، صفحة 24)

ثالثاً: الميناء

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها العظيم في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن. فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل أو النقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط، حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحرا والمنقولة برا. (عبدو، 2002، صفحة 110)

أ. تعريف الميناء:

من الناحية اللغوية، الميناء في اللغة الإنجليزية Port، كلمة مشتقة من الكلمة اللاتينية القديمة Porta، وتعني بوابة أو مدخل، وهذا المعنى لم يعد يقتصر على مفهوم الميناء البحري بل حتى على الميناء النهري والجوي، أما من الناحية الإصلاحيّة، فوردت عدة تعاريف للميناء، ومنها:

1. **عرف الميناء بأنه:** " مكان يقصد حماية السفن أثناء تركيبها، وتكون في العادة مجهزة بأحدث المنشآت ومعدات تداول البضائع (شحن وتفريغ) وتخزينها، ومزود بوسائط النقل والاتصالات، وقد تتوفر فيه إمكانيات بناء وإصلاح السفن وتوفير متطلبات السفن للسطح ولوازم الماكينات وتموين السفن من الأغذية والوقود، ومطبق لأحدث أنظمة المعلومات بغرض تسهيل عملياته بكفاءة وفعالية في أقصر وقت ممكن." (النحراوي، الموانئ البحرية العربية، 2009، صفحة 25)

2. **كما عرف الميناء بأنه:** " هو مكان تلاقي وسائط النقل المختلفة لنقل وعبور البضائع للدخول والخارج، أو هو مرفأ التي تلجأ له السفن احتماء من العواصف، وعلى وجه العموم يتكون الميناء من عنصرين أساسيين هما: (النحراوي، الموانئ البحرية العربية، 2009، صفحة 25)

◀ واجهة بحرية، تشمل مساحة مائة مناسبة محمية طبيعياً أو صناعياً إزاء الظواهر الطبيعية مثل: أخطار الأمواج، الرياح، الأعاصير والتيارات البحرية .. إلخ.

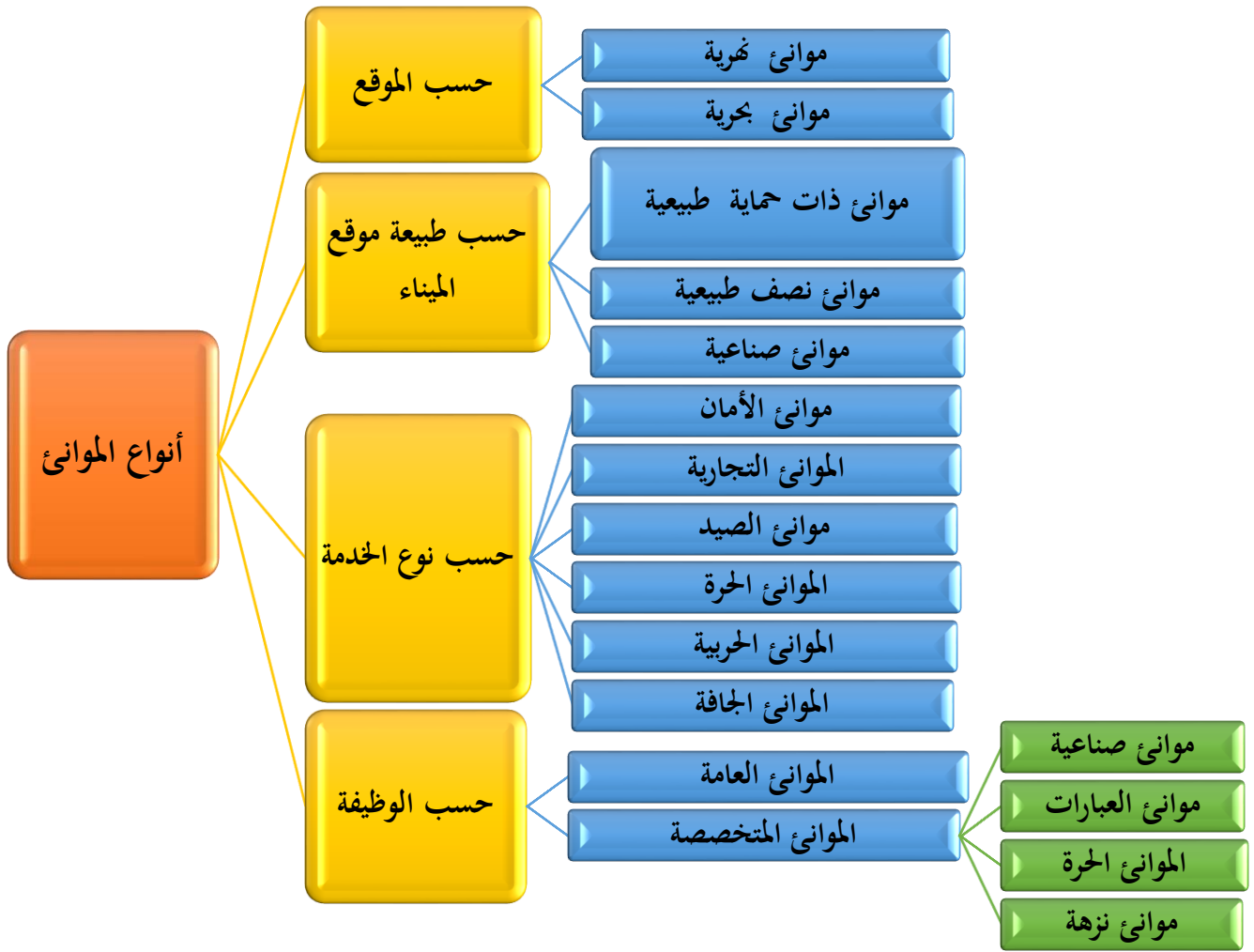
◀ مساحة أرضية ممتدة تقام عليها الأرصفة والمخازن، وتتخللها معدات التداول ووسائط النقل ومساحة أرضية متصلة بها تدعى الظهيرة.

3. **الميناء هو:** " حلقة في سلسلة النقل، وهو أحد مراحل السلسلة اللوجيستية المتكاملة، فالميناء ليس مجرد تسهيلات لاستقبال السفن وتداول البضائع من السفينة إلى الرصيف وبالعكس، وإنما هو عنصر هام في سلسلة الإمداد." (النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، 2014، صفحة 26)

ب. أنواع الموانئ

تتعد وتنوع الموانئ البحرية حسب الموقع والطبيعة والخدمة والوظائف التي تؤديها، ويمكن تصنيفها كما هو موضح في الشكل:

الشكل رقم(1-3): ملخص أنواع الموانئ



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على المؤلف (النحراوي، الموانئ البحرية العربية، 2009، الصفحات 26-29)

1. حسب موقع الميناء

تنقسم الموانئ حسب الموقع إلى: (النحراوي، الموانئ البحرية العربية، 2009، صفحة 26)

- ◀ موانئ نهرية: تقع على مصب النهر أو على أحد مواقعه وتتصل عادة بالبحر عن طريق قناة، وتكون موجودة عادة على جوانب الأنهار الكبرى مثل نهر الأمازون في البرازيل، المسيسيبي في الولايات المتحدة، الدانوب في أوروبا، الفولقا في روسيا؛
- ◀ موانئ بحرية: تقع على السواحل البحرية، وبما أن منسوب البحر يكون في العادة متغيراً أو ثابتاً، فإن ذلك يؤثر على إنشاء ونشاط تلك الموانئ.

2. حسب طبيعة موقع الميناء:

تعتبر من أبرز معايير تصنيف الموانئ، حيث يمكن تقسيمها إلى: (النحراوي، الموانئ البحرية العربية، 2009، صفحة 26)

◀ موانئ ذات حماية طبيعية: ولا تحتاج إلى منشآت صناعية، ومثال ذلك الموانئ الواقعة على مصاب الأنهار، وفي هذه الحالة يشترط وجودها في أعماق تسمح بتعدد أنماط كثيرة من السفن، أو المطلة على البحر بالقرب من حاجز أمواج طبيعي أو جزيرة طبيعية وما ترده من سفن، أضرار الكوارث الطبيعية أو تخفيف وطئتها؛

◀ موانئ نصف طبيعية: وهي موانئ تحتاج إلى إقامة بعض المنشآت الصناعية (حواجز، كاسرات أمواج، تعميق المياه... إلخ)، وذلك لزيادة الأمان المطلوب ضمن ظروف التشغيل العادية على أقل تقدير؛

◀ موانئ صناعية: وهي الموانئ المقامة على السواحل البحرية، وتحتاج إلى منشآت صناعية كاملة لحماية مناطق الانتظار والمناورة والأرصفة، حيث في بعض الأحيان يتم حفر تلك الموانئ بشكل كامل في اليابسة.

3. حسب نوع الخدمة

كما يمكن تقسيم الميناء من حيث الخدمة التي يؤديها إلى: (النحراوي، الموانئ البحرية العربية، 2009، الصفحات 27-28-29)

◀ موانئ الأمان (اللجوء): هي الموانئ التي تلجأ إليها السفن عند الظواهر الطبيعية (العواصف، الأعاصير) أو عند الحاجة (التزود بالمؤن والإصلاحات، الهرب من القراصنة...)

◀ الموانئ تجارية: هي الموانئ التي تلجأ إليها السفن بانتظام، وتركز وظيفتها على تفريغ و شحن السفن من خلال أرصفة ومعدات ملائمة لكل نوع بضاعة التي تتعامل معها؛

◀ موانئ صيد: تعتبر هذه الموانئ أصغر حجماً بالنسبة للموانئ التجارية، وتشمل مسطح مائي وأرصفة مناسبة للزوارق المترددة عليها، وفي أحيان كثيرة تشتمل هذه الموانئ على مصانع تعليب وثلاجات وأماكن لتمليح وتبخير الأسماك؛

◀ الموانئ الحرة: هي جزء متصل أو منفصل من الموانئ التجارية، فهي عبارة عن مساحة مخصصة لإقامة مشروعات خدمية أو صناعية أو تخزينية وتحتاج إلى بنية أساسية من طرق ومخازن بالإضافة إلى البنية الإدارية المعلوماتية؛

◀ الموانئ حربية: تكون هذه الموانئ عبارة عن قواعد بحرية حربية، وفي بعض الحالات يستعان بعدد قليل من الأرصفة في أرضية الموانئ التجارية، وتخضع هذه الموانئ إلى ميزات عند اختيارها للموقع كسهوله الوصول إليها، ذات مساحات واسعة بمنافذ عديدة بالإضافة إلى اتصالها بالداخل وأن تكون محصنة ضد أي عدوان محتمل؛

◀ الموانئ الجافة: هي موانئ لا تقع على السواحل، لكنها تقوم بالعديد من مهام الموانئ البحرية، سيما الإدارية منها والإجراءات الجمركية وعمليات فحص البضائع لتخفيف الضغط عليها منعا لحدوث حالات التكدس والاحتكاك، مما يزيد من طاقات الموانئ الاستيعابية وترفع من كفاءتها التشغيلية، ويمكن أن تكون قريبة من السواحل فتكون وظيفتها صناعة أو إصلاح السفن أو الحاويات.

4. حسب الوظيفة

تعتبر وظيفة الميناء أهم معايير تصنيف الموانئ، حيث تركز على الغرض من إنشاء الموانئ، ووفقاً للوظيفة والنشاط، يمكن تقسيم الموانئ إلى:

◀ **الموانئ العامة:** تستقبل هذه الموانئ مختلف أنواع السفن كسفن البضائع سفن نقل البترول، سفن المسافرين، وتقوم هذه الموانئ ببعض الخدمات كإصلاح السفن وتموينها وتقوم عليها عدة صناعات كتكرير البترول وصناعة السيارات، تتميز هذه الموانئ بوقوعها في مسارات طرق الملاحة العالمية وهي تتصل بجميع وسائل النقل كالنقل البحري والسكك الحديدية؛(علا ب، 2007، الصفحات 89-90)

◀ **الموانئ المتخصصة:** تتميز هذه الموانئ بالتخصيص في تقديم الخدمات، سواء التخصص حسب طبيعة النشاط، نوع البضاعة، ولها عدة أنواع:(الحافظ، 2000، الصفحات 20-21)

● **موانئ الصناعية:** تختص في خدمة تجارة خاصة أو صناعة معينة، حيث تعتمد على حركة المواد والبضائع مع منطقة صناعية داخلية؛

● **موانئ العبارات:** تقوم بخدمة حركة الركاب والمسافرين بواسطة العبارات، التي يمكنها نقل كميات بسيطة من البضائع لمسافات قصيرة (بين موانئ متجاورة)؛

● **الموانئ الحرة:** تقوم هذه الموانئ بتقديم الخدمات الخاصة بالبضائع العابرة التي لا تدخل البلاد بل تشحن إلى بلد آخر ولا تدفع رسوم جمركية؛

● **موانئ نزهة:** غالبا تتخصص في استقبال قوارب النزهة والرحلات السياحية، وقد ازداد دورها مع الاهتمام بالسياحة والرحلات الترفيهية في عرض البحر لفترات طويلة.

ج. فوائد الموانئ البحرية:

للموانئ البحرية العديد من الفوائد يأتي في مقدمتها ما يلي:(آسيا، 2001، صفحة 57)

1. خلق فرص العمل، سواء في الأنشطة الأساسية التي تقدمها الموانئ (استقبال وإرسال البضائع)، أو الأنشطة المساندة لها (أنشطة صناعية وخدمة لخلق القيمة المضافة)، وهذا يساهم في الحد من البطالة؛
2. المساهمة في تنمية المناطق النائية والجديدة؛
3. تعتبر الموانئ البحرية مصدرا هاما من مصادر الدخل الوطني في أغلب الدول؛
4. تنشيط وزيادة حركة التبادل التجاري الدولي؛
5. زيادة القيمة المضافة من خلال شركات إصلاح وصيانة السفن العابرة والمتردة على الميناء، بالإضافة إلى صناعات التعبئة والشحن؛
6. تأمين الشواطئ البحرية بسبب وجود الموانئ.

الفرع الثاني: خدمات النقل البحري للبضائع

لقد أولت الدول البحرية المتقدمة أهمية كبيرة لتجارة الخدمات البحرية، إدراكا منها لما يحققه هذا النشاط من قيمة مضافة إلى الاقتصاد وعائد اقتصادي للاستثمار، ذلك لأن العناصر التي تعرفنا عليها لا بد من خدمات تؤدي للسفن والبضائع لاكتمال هذا النشاط، وأنه تولي هذه الخدمات نظرة تتلائم مع آثارها الاقتصادية، ويمكن تقسيمها كما هو موضح في الشكل الآتي:

الشكل رقم (1-4): ملخص خدمات النقل البحري للبضائع



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على المؤلف (الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، 2013، الصفحات 233-237)

أولاً: "خدمات الشحن والتفريغ:

يعتبر هذا النشاط من أهم النشاطات في مجال خدمات السفن والبضائع في الموانئ، إذ يختص هذا النشاط بشحن وتفريغ البضائع وكلما ارتفعت معدلاته، كلما انخفضت مدة بقاء السفن بالموانئ وارتفعت معدلات التداول، وهذا ينعكس أثره على زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ وتحديد مستويات النوالين، وتنقسم عمليات الشحن والتفريغ إلى قسمين هما: (الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، 2013، صفحة 234)

1. شحن وتفريغ تقليدي من السفينة إلى الرصيف والعكس صحيح، وهو يعتمد على الجهد البشري العضلي بشكل رئيسي، وهذا النوع من النشاط صار يند استخدمه في الموانئ الحديثة؛
2. شحن وتفريغ الحاويات، حيث تعتمد المناولة على أشكال متعددة من الروافع الضخمة المتخصصة الحاويات بسرعة عالية جداً، حيث تستطيع مناولة حاوي أو اثنين في أقل من دقيقة، وهو ما يسمح بمكوث سفن الحاويات في الموانئ لأقل من 24 ساعة فقط.

ثانياً: "خدمات التخزين والمستودعات:

يتم تخزين البضائع الصادرة حتى شحنها على السفن والبضائع الواردة لحين تسليمها لأصحابها في المخازن والمساحات الموجودة بالميناء أو الملحقة به، وتعتبر هذه الخدمة مكملية لعمليات الشحن والتفريغ والتجارة العابرة، ولذلك فإن توفير المخازن والمساحات الكافية لاستيعاب ما يتم تفريغه أو شحنه، يساهم في تحقيق معدلات عالية للشحن والتفريغ للبضائع وسرعة تداولها، وليس معنى ذلك فإن من المرغوب فيه أن تكون الموانئ طارئة للتخزين وليس جذابة. (الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، 2013، صفحة 235)

ثالثاً: "خدمات القطر والإرشاد:

وهذه الخدمة هي خدمة إرشاد السفن للدخول إلى الميناء والخروج منه بصورة سليمة، وكلما كانت هذه الخدمات منظمة وسريعة كلما كان دخول وخروج السفن من وإلى الميناء بطريقة آمنة وسريعة؛(الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، 2013، صفحة 233)

رابعاً: "خدمات الوكالات الملاحية:

تقوم هذه الخدمات على تمكين السفن الأجنبية من دخول الموانئ وتكليف الجهات التي تقوم على خدمة السفينة أو تموينها أو إصلاحها للقيام بهذه العمليات، وتقوم هي على الجانب الآخر بسداد مستحقات هذه الجهات خصماً من حسابات السفن لديها وتغذي حسابات السفن من أموال الملاك سواء بتحويل النقد الأجنبي المباشر من الخارج أو بتحصيل نوالين، وسداد ما عليها من التزامات بالداخل وتحويل فوائضها إلى الخارج بالنقد الأجنبي. ويشير هنا أن عمل الوكالات الملاحية لا يتطلب رؤوس أموال كبيرة، لأنه يعتمد على الخبرة ووسائل الاتصال بالدرجة الأولى والخدمة الكافية لاستقبال السفن الأجنبية بالموانئ، بالإضافة إلى توفر أجهزة الاتصال المحلية والدولية؛(الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، 2013، صفحة 233)

خامساً: "خدمات صيانة وإصلاح السفن وتخريدها:

تعتبر هذه الخدمات من أهم الأنشطة الصناعية والخدمية التي تقدم بواسطة الشركات المتخصصة، وتشمل هذه الخدمات أعمال الصيانة والإصلاح اللازمة للسفن؛(الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، 2013، صفحة 239)

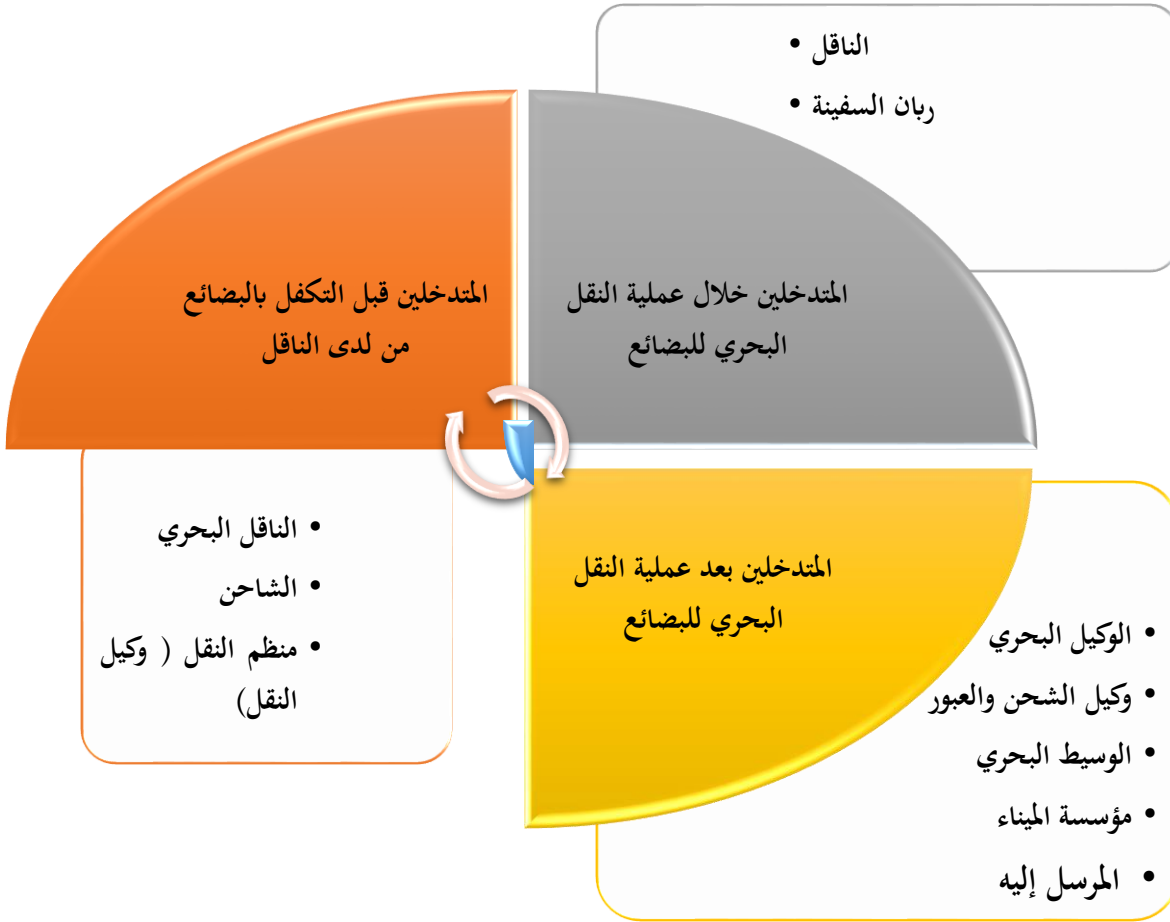
سادساً: "خدمات تموين السفن:

تعد خدمات تموين السفن من الخدمات الهامة التي يتم توفير احتياجات السفن الأساسية من الوقود و الزيوت والمواد الغذائية وغيرها، وتعتبر من الخدمات التي لها مردود اقتصادي مرتفع إذا ما نفذت هذه الخدمات بأسلوب جيد وبأسعار منافسة فإن ذلك يؤدي إلى جذب العديد من السفن إلى الميناء وتحقيق عائد مجزي وقيمة مضافة عالية.(الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، 2013، صفحة 237)

الفرع الثالث: المتدخلين في النقل البحري للبضائع

تشارك عدة أطراف في إنجاز خدمة النقل البحري للبضائع، وذلك حسب زمن النقل، ويمكن ذكرها كما هو موضح في الشكل الآتي:

الشكل رقم(1-5): ملخص للمتدخلين في النقل البحري للبضائع



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على المؤلف (نوال، 2018، الصفحات 4-8)

أولاً: "المتدخلين قبل التكفل بالبضائع من لدى الناقل:

وتشترك فيه عدة أطراف، ولعل أهمها:

1. الناقل البحري (المجهز):

قد يكون للناقل أو المجهز صفة المالك هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه في تقديم خدمات النقل، وليس من الضروري أن يكون مالكا للسفينة، فقد يكون مجرد مستأجر لها لرحلة أو لفترة محددة، يلتزم بجعل السفينة صالحة للإبحار من خلال توفير الطاقم (الريان ومساعديه والعاملين)، وتجهيز السفينة بالعتاد والمؤن الضرورية ووسائل السلامة فيها وكل ما يلزم للرحلة، كما يقوم بإصدار سند الشحن وستلام وتسليم البضاعة، وشحن وتفريغ البضاعة عند الاتفاق مع الشاحن على ذلك، وكذا الالتزام بمناولة

البضاعة وتستيفها داخل السفينة؛ (نوال، 2018، صفحة 4)

2. الشاحن:

قد يكون هو مالك البضاعة نفسه وقد يكون ممثله الشرعي، ويلتزم الأخير بوضع البضائع تحت تصرف الناقل بهدف إيصالها للمشتري، كما يقع على عاتق الشاحن تحرير وثيقة الشحن والتي دون شك تعد سند إثبات ودلالة على استلام الناقل للبضائع المدونة بالوثيقة بهدف نقلها عن طريق البحر، كما يعتبر سند لحيازة البضائع وكذا استلامها، كما يجوز للشاحن طلب أن تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة ناهيك عن اسم البضاعة وبيان تاريخ التحميل؛ (نوال، 2018، صفحة 5)

3. منظم النقل (وكيل النقل):

يتكفل هذا الأخير باسمه وتحت ضمانه ومسؤوليته، بجميع العمليات المتعلقة بالتجارة الخارجية، سواء تعلق الأمر بالنقل أو التأمين أو التخزين أو التوزيع وجمركة البضائع لحساب المرسل أو المرسل إليه، وذلك بالاستعانة إلى الصلاحيات المفوضة له من طرف الشاحن، وعلى هذا الأساس، فإن تدخله قد يكون قبل وخلال وبعد عملية النقل البحري. (نوال، 2018، صفحة 5)

ثانياً: "المتدخلين خلال عملية النقل البحري للبضائع:

تضم حلقة المتدخلين خلال عملية النقل البحري للبضائع من: (نوال، 2018، صفحة 6)

1. الناقل البحري:

وهو كل شخص مكلف بمهمة إيصال البضائع إلى المرسل إليه أو ممثله الشرعي في الميناء المتفق عليه، فالناقل مسؤولاً عن البضائع المنقولة بواسطة الحاوية طيلة مدة النقل البحري، كما أن مسؤوليته لا تنحصر فقط بفترة النقل، بل إلى غاية محل المرسل إليه وتبدأ مهمته بمجرد أخذ البضاعة على عاتقه، وتنتهي بتسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني؛

2. ربان السفينة:

يتولى قيادة السفينة ربان يعين من ضمن الأشخاص المؤهلين قانوناً، وتتمركز مهامه في تمثيل المجهز خارج الأماكن التي تقع في دائرة مؤسسته الرئيسية وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة، كما يقع على عاتق هذا الأخير حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة والتصرف في هذا الميدان، وهذا طبقاً لتعليمات المجهز، كما يقوم بتمثيله أمام القضاء سواء كان مدعياً أو مدعي عليه فيما عدا الحالات التي يعين فيها المجهز ممثلاً آخر عنه، وعلى هذا الأساس فالربان مسؤولاً عن كل ما تم تحميله على متن السفينة من حاويات مع ما تحتويه هذه الأخيرة من بضائع، وإيصالها للمرسل إليه على أحسن وجه.

ثالثاً: "المتدخلين بعد عملية النقل البحري للبضائع

تتكون هذه الحلقة من :

1. الوكيل البحري (وكيل السفينة):

شخص أو شركة يعينه المجهز في أحد الموانئ، لينوب عنه في إجراء بعض الأعمال والتصرفات الضرورية لاستغلال السفينة، كالقيام بتسليم البضاعة إلى أصحابها عند الوصول ودفع الرسوم والأجور والتكاليف المستحقة للجهات الرسمية المختلفة وتحصيل أجرة النقل المستحقة، وشراء المؤن والأدوات الأزمة للسفينة، والتعاقد من أجل إجراء الإصلاحات التي تتطلبها... إلخ، والوكيل

قد يكون وكيلًا لمجهز واحد يتولى الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة الضرورية بجميع السفن التابعة للمجهز والأعمال المناسبة لتنفيذ عقود النقل على تلك السفينة، كما قد يكون وكيلًا لعدة مجهزين، وهذا هو الفرض الغالب عملاً. (نوال، 2018، صفحة 7)

2. وكيل الشحن والعبور:

شخص أو شركة يستأجر سفينة أو مكان فيها لوقت محدد أو لرحلة مخصصة، من مهامه استقبال وتسجيل طلبات الشاحنين، البحث عن وسائل النقل الملائمة للشاحنين من حيث خصائص البضاعة والآجال المطلوبة، إعداد المستندات والقيام بالإجراءات المتعلقة بعقد النقل والجمركية، استلام البضائع من الشاحنين وغيره، كما ينوب وكيل الشحن عن صاحب البضاعة في استلامها عند الوصول ودفع أجرة النقل المستحقة عنها، مع القيم بالتدابير اللازمة للمحافظة على حقوق صاحب البضاعة أمام الناقل؛ (نوال، 2018، صفحة 7)

3. الوسيط البحري (السمسار البحري):

هو الشخص الذي يقوم بالتقريب والتوفيق بين أطراف العقود البحرية، دون أن يكون هو نفسه طرفاً في العقد المذكور لا بصفته وكيلًا، يتوسط بين المجهز والشاحن في عقد النقل البحري، وبين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة، وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري؛ (نوال، 2018، صفحة 7)

4. مؤسسة الميناء:

إن القاعدة تتجسد مهامها الرئيسية في ضمان خدمات عمومية لصالح الاقتصاد الوطني، رغم اعتماد فكرة اقتصاد السوق، وما زاد هذه المؤسسة أهمية هو إشرافها على ثلاث مهام تدخل من صلاحيات السلطة العامة والتي يذكر منها:

أ. وظيفة الأمن والشرطة؛

ب. تسيير الملك العام للميناء؛

ج. الاستغلال والتنسيق

ناهيك عن تقديمها خدمات تجارية المذكورة سابقاً

5. المرسل إليه:

يعد المرسل إليه آخر متدخل في حركة النقل البحري، فهو صاحب البضاعة محل الاستيراد ويعمل على دفع أجر الوكيل المعتمد لدى الجمارك مع تحميله مصاريف النقل والشحن والتفريغ. (نوال، 2018، صفحة 8)

المطلب الرابع: الإطار القانوني للنقل البحري

من أهم وثائق ومستندات التجارة الدولية، عقد النقل الذي ينقسم إلى أنواع بوليصة الشحن الخاصة بالنقل البحري، والتي تعد مستند حيوي في العلاقة القانونية بين البائع والمشتري لأن بموجبها تنتقل ملكية البضائع، كما يوجد أيضاً عقد كراء السفينة الذي يستخدم على نطاق واسع في الدول التي تفتقر لأسطول تجاري دولي، لإضافة إلى عقد الاتفاقية بين الناقل و الزبون.

الفرع الأول: مفهوم عقد النقل البحري

اختلف الفقهاء في توحيد تعريف لعقد النقل البحري للبضائع، بالرغم من أن أغلب التعاريف تلتقي في جملة من خصائصه.

أولاً: "تعريف عقد النقل البحري

يوجد العديد من التعاريف ويمكن ذكر منها:

1. عرف عقد النقل البحري للبضائع بأنه: "العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل (مالكا أو مجهزا أو مستأجرا لسفينة)، بأن ينقل بضائع بحرا لحساب شخص آخر هو الشاحن لقاء أجر معلوم."
2. عرف القانون الجزائري النقل البحري للبضائع طبقا لنص المادة 738 بأنه: "العقد الذي يتعهد الناقل بموجبه نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة." (مراد، 2011/2012، الصفحات 17-18)

ثانياً: "خصائص عقد النقل البحري

يتميز عقد النقل البحري بجملة من الخصائص، وتأتي في مقدمتها: (مراد، 2011/2012، الصفحات 22-23)

1. عقد رضائي: ينعقد بمجرد تطابق إرادتي الناقل والشاحن أي أنه لا بد من الاتفاق والرضا لقيام العقد؛
2. عقد إذعان: يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقد إذعان حيث ينفرد الناقل البحري بتجديد مضمونه الاتفاقي، ولا يكون للشاحن سوى الرضوخ لما يحدده الناقل من شروط وما يتضمنه العقد من بنود؛
3. عقد معارضة: يعتبر عقد النقل البحري من عقود المعارضة إذ يتمثل في مبادلة خدمة النقل البحري بمبلغ من العقود غالبا؛
4. عقد ملزم لجانبين: حيث بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل البضاعة بحرا، بينما يلتزم الشاحن بدفع الأجرة.
5. الفرع الثاني: أنواع عقد النقل البحري
6. هناك ثلاث أنواع من عقد النقل البحري كما هو موضح في الشكل الآتي:

الشكل رقم (1-6): ملخص أنواع عقد النقل البحري



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على المؤلف (رشيد، 2012/2013، الصفحات 57-59)

أولاً: "سند (بوليصة) الشحن

سندات الشحن البحري لم تنشأ بالشكل الذي نراه عليه الآن، وإنما اتخذت هذا الشكل بعد تطور دام مئات السنين، نظراً لما يحيط بالبحر من مخاطر جمة، لطول الرحلة البحرية، الأمر الذي تطلب تنظيم قواعد قانونية، ومن هذا المنطلق توضيح مايلي:

1. تعريف سند بوليصة الشحن:

بوليصة الشحن (البحري) هي: "هي التجسيد المادي من خلال الكتابة لعقد النقل ما بين الناقل وصاحب البضائع، حيث تصدر من قبل الناقل وتكون إما قابلة للتفاوض أو غير قابلة، تعني كلمة تفاوض إمكانية بيع البضائع أثناء وجودها في مرحلة النقل"، وبوليصة الشحن لا بد من إصدارها في ظرف 24 ساعة بعد شحن البضاعة، حيث يصادق عليها ربان السفينة وتكون عادة في أربع نسخ أصلية. (الشيخ، 2008، صفحة 27)

2. أشكال سند الشحن

يوجد العديد من أشكال سند الشحن، ومنها: (رشيد، 2012/2013، الصفحات 57-59)

أ. سند الشحن الاسمي: يمكن وضع وثيقة الشحن باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية، يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى الشخص الذي حرر باسمه السند؛

ب. سند الشحن لحامله: يعين الشخص الذي ترسل البضاعة إليه في النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة شحن عندما يقدم الشخص الوثيقة عند الوصول، ويمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر وذلك بتسليمها، فلا يكلف الحامل بإثبات انتقال الملكية إليه إذ أن وجود السند بيده دليل على ذلك.

ج. سند الشحن لأمر: يمكن وضع وثيقة الشحن لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر، قابل للتحويل عن طريق التظهير.

د. سند الشحن النظيف: وهو السند الذي لا يتضمن أية شروط تحفظية بشأن الحالة الصحية للبضاعة أو عيوب الحزم أو التغليف أو التعبئة. (الله، 2007، صفحة 144)

3. مكونات سند الشحن

يحتوي سند الشحن على بيانات كثيرة، تتعلق بأطراف عقد النقل البحري، طبيعة وخصائص البضائع، مسار الرحلة البحرية، إضافة لأية معلومات أخرى قد تكون مفيدة لأية أطراف أخرى (المرسل إليه، البنك، شركة التأمين، المتعاملين التجاريين)، وهذا بسبب تنوع وظائف بوليصة الشحن. (إثبات استلام البضاعة من طرف الناقل البحري لنقلها، إثبات عقد النقل بين الشاحن والناقل، إثبات ملكية البضاعة وقابليتها للتداول من خلال تداول بوليصة الشحن)، ولذا من أبرز البيانات التالية:

أ. اسم كل من الناقل البحري و/ أو ممثله (الوكيل البحري)، الشاحن و/ أو ممثله (وكيل الشحن والعبور) والمرسل إليه وعنوان كل منهم، واسم السفينة وترقيمها وربان السفينة؛

ب. ميناء الشحن والتفريغ، صفات البضاعة (طبيعتها، عدد أرقام الطرود، وزنها، علاماتها المميزة، حجمها، وأي معلومات أخرى تفيد في تحديدها)،

ت. مجموع التكاليف النقل أو جزء منها إن كانت تدفع عند الوصول، فإذا دفعت في ميناء الانطلاق، فلا حاجة لذكر أجرة النقل، وهو ما يعني أن بوليصة الشحن تختلف عن فاتورة النقل، التي هي سند محاسبي لمصاريف النقل، ولا تمثل عقد النقل أو ملكية البضاعة؛

ث. مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وترقيمه وطبيعة السند (نسخة أصلية أو صورة للأصل فقط) وعدد النسخ التي حررت منه؛

ج. توقيع كل من ريان السفينة والشاحن على سند الشحن.

4. وظائف سند الشحن

لسند الشحن البحري عدة وظائف ويمكن تقسيمها إلى مايلي: (ماهر، 2006، صفحة 105)

أ. **إيصال تسلم البضائع:** فهو يقوم مقام الإيصال الذي يشير فيه الريان أنه تسلم البضاعة طبقا لما هو وارد في سند الشحن، من حيث الكمية، النوع، الوزن وغيرها؛

ب. **أداة لإثبات عقد النقل بين الناقل والشاحن:** يكتسب سند الشحن هذه الوظيفة طوال الرحلة من بداية الشحن وحتى نهاية الرحلة، حيث يطبع على ظهره جميع بنود عقد النقل؛

ج. **مستند لحيازة البضائع (سند الملكية):** تأتي هذه الوظيفة في نهاية الرحلة، فالحيازة على سند الشحن تكون من حق صاحب البضاعة، في حالة غياب اسم المتسلم، أو أن يتم إصداره الأمر، وهنا من يملك السند الأصلي يعتبر مالك البضاعة؛

د. **مستند فاوضي أو قابل للتحويل:** حيث يتم نقل ملكية البضاعة بناء على تظهير المشتري الأصلي لهذا السند لآخر جديد، أو أن يقدمها إلى أحد البنوك في سبيل الحصول على قرض.

ثانياً: "اتفاقية النقل البحري:

هي النوع الثاني من أنواع عقود النقل البحري للبضائع، والتي تتم بين الناقل والزبون العميل، ويلجأ إلى هذا النوع من العود عندما تكون كمية البضائع على فترات مختلفة، والاتفاقية من حيث شكلها عبارة عن مجموعة من الأوراق مجزأة، يحتوي كل جزء منها على جملة الشروط، يتم الاتفاق عليها وتلزم الأطراف المتفقة على احترامها وهذه الأجزاء هي: (رشيد، 2012/2013، صفحة 143)

1. **التنظيم العام:** وفيه مجموعة من البنود التي تشرح العلاقة بين الطرفين وشروط النقل البحري للبضائع التي سوف يتم نقلها؛
2. **التزامات الناقل:** يحتوي هذا الجزء على جملة من الشروط التي تبين على ما على الناقل من مسؤوليات والتزامات بمقتضى عقد النقل البحري وفقاً لاتفاقية النقل البحري التي يخضع عقد النقل لقواعدها؛
3. **التزامات العميل:** وهي مجموعة من الشروط توضح ما على العميل (الشاحن أو وكيل الشحن والعبور) من مسؤوليات والتزامات؛

4. التنظيم المالي: هو الجزء الذي يتناول كل ما يتعلق بالثمن والدفع، وللإشارة فقد تحمل الاتفاقية رسالة تعهد، وذلك في حالة وجود نقل للبضائع الكيماوية أو المواد الخطيرة، ورسالة التعهد هي وثيقة ارتباط أو تعهد لشحن وتفريغ بضاعة خطيرة، تؤشر من قبل العميل، ثم يتم تأثيرها من قبل النقل وتحتوي هذه الوثيقة على مجموعة من البيانات الخاصة وهي: العميل، طبيعة البضاعة المنقولة، طبيعة التغليف، القائم بالعبور، القاعدة التجارية المعمول بها، ميناء الشحن والتفريغ، القائم بالعبور؛

ثالثاً: "عقد كراء السفينة (مشاركة التاجير):

عقد الإيجار هو نوع آخر من عقود النقل البحري التي تساعد في تبين وتسوية وضعية السفينة عند استغلالها من قبل الغير، ولا يختلف عقد الإيجار عن الاتفاقية كثيراً، حيث أن كمية البضاعة المتفق على نقلها في عقد الإيجار أقل منها في الاتفاقية، وعليه يعرف عقد الإيجار بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجره لذلك، وذلك لمدة محددة أو القيام بحركة أو رحلات معينة، ويجب أن تثبت عقد الإيجار بالكتابة ويتضمن التزامات الأطراف.

ويحتوي عقد الإيجار على مجموعة من العناصر أهمها: (رشيد، 2012/2013، صفحة 143)

1. اسم الأطراف؛
2. العناصر الفردية للسفينة؛
3. مدة العقد؛
4. طبيعة البضاعة المنقولة؛
5. النسبة المئوية للأجرة الخاصة باستئجار السفينة؛
6. بيانات الرحلات الواجب القيام بها.

المبحث الثاني: مساهمة النقل البحري في التجارة الخارجية

تعتبر التجارة الخارجية من القطاعات الحيوية لكل البلدان سواء المتقدمة أو النامية على حد سواء، فالتجارة الخارجية تربط بين الدول والمجتمعات ببعضها البعض، ويعد التبادل التجاري بين الدول حقيقة لا يتصور العالم من غيره اليوم، فلا يمكن لدولة ما أن تستقل باقتصادها عن بقية العالم، كما يعتبر النقل البحري للبضائع هو جسر ناقل لها والذي يربط بين الدول ويسمح لها بتصريف الفائض من إنتاجها واستيراد حاجياتها من فائض إنتاج الدول الأخرى.

المطلب الأول: نشأة وتطور التجارة الخارجية

تكونت التجارة الخارجية قبل ظهور الاقتصاد العالمي بفترة طويلة، فقد خلق تطورها الشروط الاقتصادية لطور الإنتاج الذي ازدهر بفضل استيراد المواد الأولية والخامات واتساع الطلب الخارجي، (القادر، 2022/2021، صفحة 9)، ولهذا سوف يتم التطرق في هذا المطلب إلى إعطاء لمحة تاريخية حول التجارة الخارجية وأهم أسباب قيامها.

الفرع الأول: لمحة تاريخية للتجارة الخارجية

ظهرت التجارة الخارجية منذ العصور التاريخية الأولى، وكانت الثورة الصناعية التي حدثت في منتصف القرن الثامن عشر، بمثابة البداية الحقيقية لها، حيث أدت إلى ضرورة الحصول على المواد الأولية اللازمة للصناعة من الدول الأخرى، وضرورة تصريف المنتجات تامة الصنع في الأسواق الخارجية. ثم زاد حجم التجارة الخارجية بعد ذلك في القرن التاسع عشر واتسع نطاقها نتيجة التقدم الكبير في وسائل النقل والمواصلات، والذي جعل العالم وكأنه سوق واحدة، يتم فيها تبادل المنتجات بعضها ببعض لآخر، وتقل فيها حدة الاختلافات بين مستويات الأسعار. (السريتي، 2009، صفحة 7)

وفي الوقت الحاضر يرجع اتساع حجم ونطاق التجارة الخارجية إلى التقدم الكبير في وسائل النقل ومختلف العلوم والفنون والاختراعات، الذي جعل كل دولة تتوسع في استخدام أحدث ما وصل إليه العلم من عمليات الإنتاج المختلفة، الأمر الذي أدى إلى ظهور فوائض متزايدة في الإنتاج المحلي عن الاستهلاك المحلي، وبالتالي جعل التجارة الخارجية تعد من أهم العوامل التي تساهم في رفع مستوى التقدم الاقتصادي لغالبية دول العالم. (السريتي، 2009، الصفحات 7-8)

الفرع الثاني: أسباب قيام التجارة الخارجية

يرجع تفسير أسباب قيام التجارة الخارجية إلى السبب الرئيسي المتمثل في جذور المشكلة الاقتصادية، وذلك بسبب محدودية الموارد الاقتصادية قياسا بالاستخدامات المختلفة لها في إشباع الحاجات الإنسانية المتجددة والمتزايدة إلى جانب الاستغلال الأمثل للموارد الموجودة. إضافة إلى أسباب أخرى أهمها في الآتي: (موسى و وآخرون، 2001، الصفحات 17-18)

أ. عدم إمكانية تحقيق الاكتفاء الذاتي: لا تستطيع أي دولة أن تعتمد على نفسها كلياً في إشباع حاجات أفرادها، نظراً لعدم التوزيع المتكافئ لعناصر الإنتاج بين الدول المختلفة، وبسبب التباين في توزيع الثروات الطبيعية والمكتسبة بين دول العالم؛

- ب. **التخصيص الدولي:** يجب على كل دولة أن تتخصص في إنتاج بعض السلع التي تؤهلها طبيعتها وظروفها وإمكاناتها الاقتصادية أن تنتجها بأقل تكاليف وبكفاءة عالية؛
- ج. **اختلاف تكاليف الإنتاج:** يعد تفاوت تكاليف الإنتاج بين الدول دافعا للتجارة بينها وبالذات في الدول التي تمتلك ما يسمى باقتصاديات الحجم الكبير. وهذا الإنتاج الواسع يؤدي إلى تخفيض متوسط التكلفة الكلية للوحدة المنتجة مقارنة مع دولة أخرى تنتج بكميات ليست وفيرة وبالتالي ترتفع لديها تكاليف الإنتاج مما يعطي الدولة الأولى ميزة نسبية في الإنتاج مقارنة بالدولة الثانية؛
- د. **اختلاف ظروف الإنتاج:** فبعض المناطق ذات المناخ الموسمي تصلح لزراعة الموز والقهوة فيجب أن تتخصص بهذا النوع من المنتجات الزراعية وتستورد المنتجات الأخرى التي لا تقوم بإنتاجها كالنفط الذي يتوفر في الدول ذات المناخ الصحراوي مثل دول الخليج العربي؛
- هـ. **اختلاف الميول والأذواق:** فالمواطن المحلي يفضل المنتجات الأجنبية حتى لو توفر البديل المحلي منها وتزداد أهمية هذا العامل مع زيادة الدخل الفردي في الدولة.
- و. **اختلاف مستوى التكنولوجيا من دولة أخرى:** يتباين الأسلوب الإنتاجي والمعرفة الفنية بين الدول تباينا كبيرا، بحيث يؤثر بشكل كبير على طبيعة السلع المنتجة في كل بلد، فنجد أن الدول المتقدمة تحتكر إنتاج السلع التي تشكل التقنية عنصرا أساسيا في إنتاجها، أما الدول النامية فإنها في الغالب تتخصص في تلك التي يغلب عليها طابع المواد الخام.

المطلب الثاني: مفهوم التجارة الخارجية

تعد التجارة الخارجية من أهم القطاعات الحيوية في أي اقتصاد حيث تعتبر هذا المؤشر الجوهري على القدرة الإنتاجية والتنافسية للدولة، فالتجارة الخارجية تربط الدول والمجتمعات مع بعضها البعض وتساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدولة، لذلك تعددت تعريفات التجارة الخارجية وذلك حسب خصائصها، (أحسن، 2020/2019، صفحة 04) ومن خلال هذا المطلب نبين تعريف التجارة الخارجية وخصائصها.

الفرع الأول: تعريف التجارة الخارجية

استعمل لفظ التجارة الخارجية لأول مرة في الفترة التي سادت نظرية التجارة الحرة عندما كانت البلدان الصناعية تبحث عن منافذ خارجية لمنتجاتها، وعن مصادر للموارد الأولية في المستعمرات أو في البلدان الأجنبية، (نعيمه، 2011/2010، صفحة 24)، لهذا تعددت الصيغ لتعريف التجارة الخارجية بناء على الهدف من دراستها، ويمكن ذكر منها ما يلي:

أولاً: "تعرف التجارة الخارجية تاريخياً بأنها: "أهم صور العلاقات الاقتصادية التي يجري بمقتضاها تبادل السلع والخدمات في شكل صادرات وواردات". (وآخرون، 2002، صفحة 13)

ثانياً: "كما تعرف التجارة الخارجية بأنها: "أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة الصفقات الاقتصادية الجارية عبر الحدود الوطنية". (موسى و وآخرون، 2001، صفحة 13)

ثالثاً: "التجارة الخارجية هي: هي عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل". (محمود، 2019، صفحة 11)

أما التعريف الأشمل للتجارة الخارجية هو أنها: "عملية التبادل التجاري الذي يتم بين الدولة والعالم الخارجي، والمعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والخدمات، والأفراد، ورؤوس الأموال، تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة، أو بين حكومات أو بين منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة". (موسى و آخرون، 2001، الصفحات 13-14)

الفرع الثاني: خصائص التجارة الخارجية

للتجارة الخارجية خصائص كثيرة، ولها مميزات تستفيد الدولة من مزايا الدول الأخرى، لو أن كل دولة أغلقت حدودها واعتمدت على نفسها وعلى أراضيها لإشباع حاجاتها في كل مجالات، وهي بالتالي لا تستطيع إنتاج كل ما تحتاجه، ولهذا تتسم التجارة الخارجية بالعديد من الخصائص، يمكن ذكر منها ما يلي: (بنقطيب، 2023، صفحة 01)

- أ. الفصل بين المنتجين والمشتريين في التجارة الداخلية هممن نفس البلد ولكن في التجارة الخارجية ينتمون إلى بلدان مختلفة؛
- ب. العملة: تتضمن التجارة الخارجية المدفوعات بالعملة الأجنبية، يتم تضمين العملات الأجنبية المختلفة أثناء التداول مع البلدان الأخرى؛
- ج. القيود: فالواردات والصادرات تنطوي على عدد من القيود ولكن من قبل بلدان مختلفة عادة، تواجه الواردات العديد من رسوم الاستيراد والقيود التي تفرضها الدولة المستوردة، وبالمثل يجب إتباع قواعد وأنظمة مختلفة أثناء إرسال البضائع إلى الخارج؛
- د. الحاجة إلى الوسطاء: القواعد واللوائح والإجراءات التي تنطوي عليها التجارة الخارجية معقدة للغاية لدرجة أن هناك حاجة إلى مساعدة الوسطاء، يقدمون خدماتهم من أجل حسن سير التجارة؛
- هـ. نصر المخاطرة: إن المخاطر التي تنطوي عليها التجارة الخارجية أعلى بكثير حيث يتم نقل البضائع إلى مسافات طويلة وحتى عبور المحيطات؛
- و. قانون التكلفة: سيتخصص البلد في إنتاج تلك السلع التي يتمتع فيها بميزة التكلفة، ويتم تصدير هذه البضائع إلى دول أخرى من ناحية، ستقوم باستيراد تلك السلع التي لها تكلفة سلبية أو ليس لها ميزة محددة؛
- ز. الرقابة الحكومية: في كل بلد تسيطر الحكومة على التجارة الخارجية، يمنع الإذن بالواردات والصادرات قد يؤثر على القرار بشأن البلدان التي تتم التجارة معها.

المطلب الثالث: عناصر وطرق التسليم في التجارة الخارجية

تصنف عناصر التجارة الخارجية في النقل البحري على أساس مهمة المصدر كما لهذه الأخيرة طرق لتسليمها وتصنف حسب الحروف الأبجدية وحسب وسيلة النقل الدولية، (حاج، لكروت، و سكر، 2020/2019، صفحة 6)، ومن خلال هذا المطلب يمكن التعرف على العناصر الأساسية للتجارة الخارجية وأهم طرقها في تسليم البضاعة لوسائل النقل البحري.

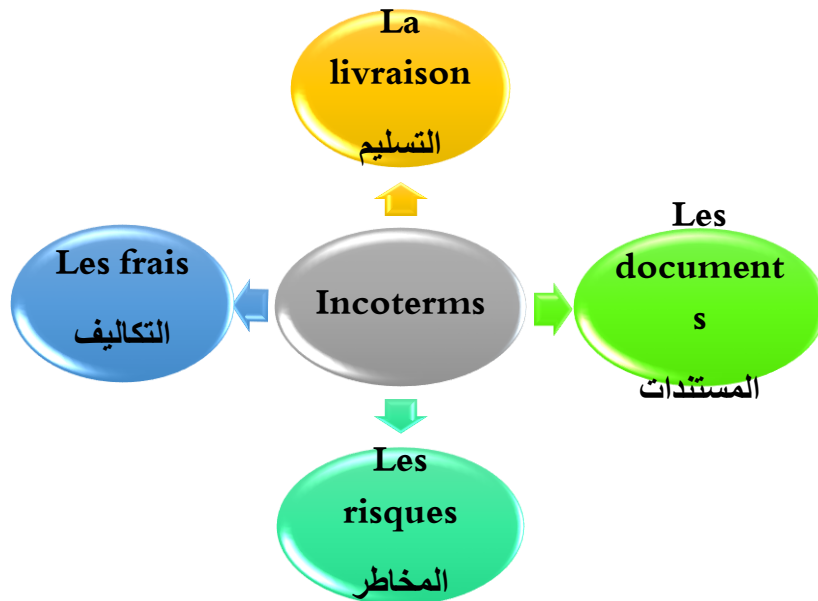
الفرع الأول: عناصر التجارة الخارجية في النقل البحري

تتم التجارة الخارجية بأربعة عناصر أساسية في النقل البحري بحيث تنظم هذه الأخيرة مهام النقل البحري وتساهم في تسهيل التجارة الخارجية، وتتمثل فيما يلي: (Karim, 2005, p. 14)

- أ. التسليم: متى وأين يجب على البائع أن يسلم البضائع؟
- ب. المستندات: من يضع، وينظم التزامات الوثائق الضرورية أو الرسائل الإلكترونية المماثلة؟
- ج. المخاطر: من يتحمل مسؤولية مخاطر الأضرار والخسائر التي تلحق البضاعة؟
- د. التكاليف: من الذي يدفع التكاليف، وإلى أي مدى يتحملها الطرفين البائع والمشتري.

ويمكن توضيحها في الشكل الآتي:

الشكل رقم 1-7: ملخص العناصر الأربعة للتجارة الخارجية



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على المؤلف (Karim, 2005, p. 14)

من خلال الشكل (1-7) يتبين عناصر التجارة الخارجية في النقل البحري تركز على مكان تسليم البضاعة من البائع إلى المشتري سواء في الميناء أو على ظهر السفينة أو في المصنع وغيرها، إضافة إلى العنصر الثاني مستندات النقل، الفاتورة التجارية، وثائق التأمين ووثائق الاعتماد المستندي والرسائل الإلكترونية المماثلة وغيرها، وعنصر المخاطر التي تنص عليها مستندات التأمين وكل عنصر يدل على ما يقع التأمين بين البائع والمشتري ومكان تحول الخطر، والعنصر الأهم التكاليف التي يتحملها طرفي التجارة الدولية. (Karim, 2005, p. 14)

الفرع الثاني: طرق تسليم البضاعة في التجارة الخارجية

هناك مجموعة من القواعد المتعارف عليها دوليا لتفسير المصطلحات المستعملة في عقود التجارة الخارجية، أما القاعدة هي أن هذه المصطلحات تعتبر قواعد اختيارية غير ملزمة ولكن رجال الأعمال يفضلون استعمالها في تفسير نصوص العقود المستعملة في التجارة الخارجية وذلك لدقتها ووضوحها بدلا من ترك الأمر للتضارب والاختلافات حول تفسير نصوص هذه العقود في الدول والأقاليم المختلفة، كما أن هناك العديد من مصطلحات طرق تسليم البضاعة في التجارة الدولية وتصنف حسب الانطلاق والوصول من بلد المصدر إلى بلد المستورد، وهو ما يدل عليه مضمون كل مصطلح. (الصوص، 2012، صفحة 218)

أولاً: "تسليم البضاعة في أرض المعمل" **"Ex Works" "EXW"**: يعني أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما يضع البضاعة بتصرف المشتري في الأماكن التابعة للبائع مثل (الورشة، المصنع، المستودع... إلخ) أو في مكان معين آخر، غير مخصصة جمركيا (للتصدير) وغير محملة على واسطة النقل المرسله من المشتري لاستلام البضاعة، وهكذا فإن هذا المصطلح يمثل التزام البائع في حده الأدنى، وعلى المشتري أن يتحمل جميع النفقات والمخاطر المتعلقة باستلام البضاعة بهذه الطريقة؛ (الصوص، 2012، صفحة 219)

ثانياً: "تسليم البضاعة للناقل" **"Free Carrier" "FCA"**: يعني تسليم البضاعة للناقل بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة مخصصة جمركيا للتصدير، إلى الناقل المعين من قبل المشتري وفي المكان المعين، واختيار مكان التسليم له أثر في تحديد التزامات التحميل والتنزيل في ذلك المكان، فإن التسليم في أرض البائع أصبح مسؤولاً عن التحميل، وإذا كان التسليم في أي مكان آخر فلن يكون البائع مسؤولاً عن تنزيل البضاعة؛ (الصوص، 2012، صفحة 224)

ثالثاً: "تسليم البضاعة بجانب السفينة" **"Free Alongside Ship" "FAS"**: يعني تسليم جانب السفينة البائع بالتزاماته عند وضع البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن المعين، وهذا يعني أن المشتري يتحمل جميع النفقات ومخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تلك اللحظة، ويتطلب هذا المصطلح **FAS** من البائع أن يخلص البضاعة جمركيا للتصدير؛ (الصوص، 2012، صفحة 225)

رابعاً: "تسليم البضاعة على ظهر السفينة" **"Free On Board" "FOB"**: يعني أن البائع يفي بالتزاماته بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين، وهذا يعني على أن المشتري أن يتحمل جميع النفقات وأخطار فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تلك النقطة، كذلك فإن المصطلح يتطلب من البائع أن يقوم بتخليص البضاعة؛ (الصوص، 2012، صفحة 222)

خامسا: "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعني **"CFR" "Cost and Freight"**": أي أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويتربط على البائع أن يدفع النفقات وأجور الشحن الضرورية وأن يخلص البضاعة جمركيا في بلده لإيصال مسؤولية أية نفقات إضافية ناجمة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري (الصوص، 2012، صفحة 223)

سادسا: "التكاليف، التأمين وأجرة الشحن ميناء الوصول المعين **"CIF" "Cost Insurance and Freight"**": يعني هذا المصطلح أن البائع يفي بالتزاماته بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويتربط على البائع أن يدفع النفقات وأجور الشحن الضرورية وأن يخلص البضاعة جمركيا في بلد التصدير لإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول المعين، إلا أن مخاطر الضرر الذي يلحق البضاعة، بالإضافة إلى مسؤولية أية نفقات إضافية ناجمة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري؛ (الصوص، 2012، صفحة 224)

سابعا: "أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين **"CPT" "Carriage Paid To"**": أي أن المصدر يفي بالتزاماته عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين من قبله، لكن يتوجب إضافة إلى ذلك على البائع أن يدفع نفقات الضرورية بما فيها جمركة التصدير لنقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين، ويتحمل المستورد جميع المخاطر والنفقات الأخرى الناجمة بعد تسليم البضاعة بهذه الطريقة. (الصوص، 2012، صفحة 225)

ثامنا: "أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين **"CIP" "Carriage and Insurance Paid TO"**": يعني أن البائع يفي بالتزاماته عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين من قبله، ويتوجب على البائع أن يدفع التكاليف الضرورية بما فيها جمركة التصدير والتأمين على نقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين، وهذا يعني أن يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخرى بعد تسليم البضاعة. (الصوص، 2012، صفحة 226)

تاسعا: "تسليم البضاعة في محطة الوصول **"DAT" "Delivered At Terminal"**": DAT هو Incoterm جديد يشمل أيضا DEQ مصطلحات التجارة الخارجية 2000، لذلك أدخل اسم محطة وتضم "المحطة" أي مكان مثل: ميناء، رصيف، مستودع، ساحة الحاويات، أو الطرق والسكك الحديدية والشحن الجوي، بفعل تغير الممارسات التجارية تم اقتراح مصطلح تفرغ البضاعة في محطة الوصول، للسيطرة على سلسلة التوريد لعدة أسباب (سمعة وجودة الصيانة، التكلفة، وما إلى ذلك)، واختيار ليس فقط وكيل الشحن ويتوجب على البائع أن يدفع التكاليف الضرورية بما فيها التأمين على نقل البضاعة إلى المحطة المسماة، وهذا يعني أن يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخرى بعد تسليم البضاعة؛ (الصوص، 2012، صفحة 227)

عاشرا: "تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه **"DAP" "Delivered At Place"**": يعني أن البائع يسلم البضائع ويضعها تحت تصرف المشتري عند وصولها في وسائل النقل، ويجب أن يكون على استعداد للتفرغ في المكان المتفق عليه، ورسوم الاستيراد يجب أن تدفع من قبل المشتري، وهو الاختصار الجديد الذي يوحد DAF، DDU، DES، أنكوترمز 2000 في مصطلح واحد، فالبائع يتحمل جميع المخاطر التي تنطوي على جلب البضائع إلى المكان المسمى، والتخليص الجمركي للبضائع

للتصدير، وعلى البائع أن يتحمل بموجب عقد النقل على التفريغ في الوجهة ثم أنه لا يحق تسديد هذه التكاليف من المشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك بين الطرفين؛ (الصوص، 2012، صفحة 227)

الحادي عشر: "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية إلى مكان الوصول المعين" **Delivered Duty Paid** "DDP": يعني DDP أن البائع يفي بالتزاماته عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى المشتري، مخصصة جمركيا، غير منزلة عن وسيلة النقل الواصلة إلى مكان الوصول المعين، وعلى البائع أن يتحمل جميع النفقات والمخاطر الناجمة عن إيصال البضاعة إلى ذلك المكان، متضمنة رسوم استيراد البضاعة إلى بلد الوصول، حيث ينطبق ذلك في حين يعكس مصطلح (EXW) التزام البائع في حده الأدنى، فإن مصطلح (DDP) يعكس الحد الأعلى لالتزام البائع ولا يجب استعمال هذا المصطلح إذا كان لا يتوفر على الموارد اللازمة للتصدير. (النبي، 2001، الصفحات 71-72)

المطلب الرابع: دور النقل البحري في التجارة الخارجية

يلعب النقل البحري دورا هاما سواءا على الصعيد المحلي أو الدولي وهذا من خلال تسهيل المبادلات التجارية ونقل السلع والبضائع من بلد إلى بلد آخر مما يساهم في تنمية التجارة الخارجية، كما لتكاليف النقل البحري تأثير على هذه الأخير، وهذا ماسيتم توضيحه فيما يلي.

الفرع الأول: أهمية النقل البحري على الصعيد المحلي والدولي

يرتبط النقل البحري بالتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم ارتباطا وثيقا، فهو وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل الدولي إذ حوالي ثلاثة أرباع حجم التجارة العالمية تنقل عبر البحري" ويلقى اهتمام العالم قدر ما تلقاه حركة التجارة العالمية نفسها فبدونه تتوقف تماما حركة التجارة العالمية".

فهو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الخارجية وقد زاد من هذه المكانة المتميزة للنقل البحري نجاح وانتشار النقل بالحاويات.

والسفينة هي المحور الرئيسي الذي يدور حوله نشاط قطاع النقل البحري والذي يتضمن شركات وتوكيلات الملاحة، شركات الشحن والتفريغ، هيئات التأمين، خرسانات البناء، السفن وشركات إصلاح السفن... (حياة، 2012/2013، صفحة 3)

يلعب النقل البحري دورا فعالا في مرحلة نقل المواد الخام أو نصف المصنعة أو تامة الصنع من بلد إلى آخر، وعاملا هاما في نقل معدات والآلات ومستلزمات لإنتاج المصانع التي تقوم بإنتاج تلك السلع. وهو من العوامل الأساسية التي تؤثر على توطن الصناعة واختيار مواقع الإنتاج ومراكز توزيع.

إن هذا القطاع الاقتصادي الحيوي يعد من أضخم وأغزر القوى الإنتاجية توليدا لدخول والقيم المضافة، فالاستثمار في بناء وتدعيم الأسطول التجاري لخدمة التجارة الخارجية يمثّل عملية الاستثمار في الصناعات المنتجة لبدائل الواردات أو الصادرات ويحسن من شروط التجارة الخارجية للدولة المالكة لذلك الأسطول وارتفاع حجم تجارتها الخارجية، ويحسن معدل تدفق الواردات والصادرات تماشيا مع حجم الطلب العالمي عليه ومنه تقليل تكديس البضائع بالموانئ المحلية، بحيث يمكن لأسطول الدولة أن يحمل تجارتها

الخارجية أي استخدام شرط تفضيل تجارة الوطنية، بالإضافة إلى إمكانية التأثير في المؤتمرات الملاحية وأسعار النوالين البحري كما يؤدي إلى خلق فرص جديدة للعمل، وتوفر العملات الأجنبية، وتحسين معاملات التجارية.

كما للنقل البحري أهمية كبيرة في عملية الإنماء الاقتصادي للدول المتقدمة والدول النامية، فالخدمات التي يقدمها هي مكملة للنشاط الإنتاجي الذي تقدمه القطاعات الاقتصادية الأخرى سواء صناعية أو زراعية أو سياحية أو قطاعات النقل الداخلي كما يلعب قطاع النقل البحري دورا أساسيا في عمليات الأمن الغذائي والتنمية الاجتماعية".

وللتطور وسائل النقل البحري آثار هامة في مجال تقسيم العمل الدولي وتخصيص الموارد والتأثير على ميكانيكية السوق العالمي للسلع والخدمات. (حياة، 2012/2013، صفحة 4)

الفرع الثاني: تأثير النقل البحري في التجارة الخارجية

لقد أهملت نظريات التجارة الخارجية تكاليف النقل على أسعار السلع عند قيام التجارة الدولية واهتمت بتفسير اختلاف التكاليف النسبية لإنتاج السلع سلعة معينة عن تكاليفها النسبية في بلدا آخر كشرط أساسي لقيام التجارة بين البلدين ولكن الحقيقة على خلاف ما افترضته نظرية التجارة الخارجية، تؤثر نفقات النقل في تيار واتجاه التجارة الخارجية، فإذا ما كانت نفقات النقل كبيرة بحيث تفوق الفرق في الثمن قبل التجارة فإن ذلك يحول دون قيام تبادل تجاري دولي ومن جانب آخر قد تكون نفقة النقل سببا في قيام التجارة الخارجية. (حياة، 2012/2013، الصفحات 4-5)

فهي من العقبات الطبيعية التي تقف في وجه التجارة الخارجية، فهي تدخل في تكلفة السلع المستوردة وتكاليف النقل تشمل مصاريف الشحن وتكاليف التحميل وتكاليف التفريغ وأقساط التأمين وتكاليف الفائدة خلال الفترة التي تكون السلع في مرحلة الانتقال.

حيث تكون السلعة قابلة للتصدير إذا كان (سعرها المحلي + تكاليف النقل للخارج) أقل من سعرها الدولي، في حين تكون السلعة قابلة للاستيراد إذا كان (سعر الدولي+تكاليف النقل للدخل) أقل من سعرها المحلي، فتكاليف النقل تلعب دورا بالغ الأهمية في التجارة الخارجية.

إن تكاليف النقل لها تأثير كبير على توطن الصناعة، لذا تقام مصانع الحديد والصلب بالقرب من مراكز الفحم حتى تزيل تكاليف نقل الفحم لأن تكلفة نقل المواد الأولية تفوق تكلفة نقل السلع المصنعة، وتقام كذلك مصانع السلع كبيرة الحجم وسهلة الكسر أو ذات تكاليف النقل مرتفعة جدا بالقرب من الأسواق.

وعليه فإن تكاليف النقل لها دور كبير في تكييف الوضع الإنتاجي والتخصص الجغرافي لبعض البلدان، ذلك أن التجارة الخارجية تتأثر بنفقات النقل لأن المنتجين يتوجهون إلى إنتاج السلع التي يسهل نقلها لمسافات طويلة أو السلع التي تنخفض نفقات نقلها إلى الأسواق التجارية تاركين للمنتجين القريبين من هذه الأسواق مهمة إنتاج السلع ذات النفقات الباهضة في النقل.

هناك بعض الخدمات غير متاجر بها دوليا كخدمة تنظيف الملابس لأن قيمتها منخفضة وتكاليف نقلها مرتفعة جدا، فتكاليف النقل تحدد بعامل المسافة وحجم ووزن البضاعة وتؤثر مباشرة في التكلفة النهائية للبضاعة في سوق المستورد، إذ في بعض الأحيان

تساوى قيمة التكاليف الإضافية المرتبطة بالنقل والتستيف والتبريد مع تكاليف الإنتاج الأصلية. (حياة، 2012/2013، صفحة 5)

"فنفقات النقل تتراوح في الأحوال العادية ما بين 20% إلى 40% من قيمة السلع التي يتم بها التعامل في الأسواق الخارجية حيث تختلف نفقات نقل المواد الأولية كبيرة الحجم ثقيلة الوزن نفقات نقل السلع نهائية الصنع." (حياة، 2012/2013، صفحة 6)

ولقد أدى التقدم التكنولوجي في مجال النقل البحري إلى انخفاض تكاليفه بالنسبة للتكاليف للإنتاج الإجمالية، وإدخال بضائع جديدة في مجال التبادل الدولي كانت تكاليف نقلها المرتفعة جدا تحول دون تداولها تداولاً مربحاً مما انعكس على تطور واتساع التجارة الخارجية كما يتأثر حجم التجارة الخارجية بتكاليف النقل، حيث أن زيادة الأسعار ستؤدي إلى انخفاض الكميات المستوردة والمصدرة من الأسواق العالمية وإذا وصلت تكاليف النقل إلى مستويات عالية فمن المحتمل أنها تلغي أي ميزة نسبية لدولة في إنتاج سلعة معينة. (حياة، 2012/2013، صفحة 6)

وعليه فالبضائع التي تدخل التجارة الدولية في أي فترة زمنية تتأثر بتكاليف النقل البحري كلما زاد الطلب على خدمات النقل البحري فهناك علاقة مباشرة بين انخفاض تكاليف النقل البحري وبين الطلب على حمولات السفن فكلما تناقصت تكاليف النقل بالطن/ ميل أصبحت أقل من الفرق في التكاليف الحدية للإنتاج بين الدول الأكثر بعداً عن بعضها البعض مما يسبب زيادة الطلب على الرحلات الأكثر طولاً. (حياة، 2012/2013، صفحة 6)

ويختلف أسلوب تقسيمها من سفينة لأخرى حسب طبيعة نشاط السفينة (بضائع أو ركاب) وحسب اختلاف أسلوب تشغيل السفينة (خطية أو متجولة أو مؤجلة).

ويقصد بالتكاليف الثابتة (الغير المباشرة): تلك التكاليف اللازمة لتشغيل وحدة نقل معينة (سفينة مثلاً) دون أن يتأثر مقدار هذه التكاليف بحجم البضائع المنقولة على ظهر السفينة أو بعدد الموانئ التي تجوبها هذه السفينة. (حياة، 2012/2013، صفحة 7)

أما التكاليف المتغيرة (المباشرة): فهي التكاليف التي تتأثر بتغير حجم البضائع المنقولة أو عدد الركاب. ولا يوجد تقسيم أحد لتصنيف التكاليف ولكن نأخذ الأكثر انتشاراً حيث تم تصنيفها إلى خمس أنواع: (حياة، 2012/2013، صفحة 7)

1. تكاليف تشغيل السفينة: وتشمل تكاليف الطاقم، المخازن، صيانة، التأمين، الإدارة وهي تغطي مصاريف التشغيل اليومي للسفينة.
2. تكاليف الصيانة الدورية: تتعدد العوامل التي تتأثر بها تكاليف الإصلاح والصيانة ويأتي في مقدمتها عمر السفينة وخاصة إذا زاد العمر عن سبع سنوات، حيث ترتبط بوجه عام بعمر السفينة ارتباطاً طردياً؛
3. تكاليف الرحلة: ويشمل الوقود، الإرشاد، رسوم الميناء، رسوم المرور بالقنوات والتكاليف المتغيرة الناتجة عن كل رحلة؛
4. التكاليف الرأسمالية: وتتوقف على الطريقة التي يجرى تمويل شراء السفينة بما فقد يكون التمويل عن طريق عرض أسهم الشركة في الأسواق المالية وفي هذه الحالة يشارك صاحب السهم في أرباح وخسائر الشركة الملاحية أو عن طريق الاقتراض من البنك وذلك بتسديد الفائدة والأقساط بغض النظر عن تحقيق الشركة للأرباح أو الخسائر؛

5. تكاليف تداول البضائع: وهي الأجور التي يتحملها مالك السفينة مقابل استخدام العمال والآلات لعمليات الشحن والتفريغ من وإلى السفينة.

المطلب الخامس: مساهمة الأنشطة اللوجستية للموانئ البحرية في التجارة الخارجية

تلعب الموانئ البحرية دورا هاما في دعم الاقتصاد الوطني من خلال المبادلات التجارية التي تتم عبرها سواء مع المتعاملين المحليين أو الأجانب وهذا ما يدفعها إلى تحسين خدماتها اللوجستية والبنى التحتية من أجل الارتقاء بتلك الخدمات، وهذا ما سيتم التطرق له في هذا المطلب.

الفرع الأول: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية

للموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية، ويترتب هذا الدور بعض الإيجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي: (مفتاح، صفحة 55)

- أ. تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة؛
- ب. خفض تكاليف الواردات والسلع الاستهلاكية والمواد الخام؛
- ج. تزيد القدرة التنافسية لصادرات الدولة؛
- د. تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية، صناعية، تجارية)؛
- هـ. تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية؛
- و. تشجيع قيام الصناعات، وتشجيع قيام تجارات جديدة؛
- ز. مورد من الخزانة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية؛
- ح. قطاع للاستثمار البشري وتوفير فرص العمل؛
- ط. المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل؛
- ي. قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل: التوكيلات الملاحية، شركات، تموين السفن، إصلاح السفن، تخزين، نقل... إلخ

يتضح مما سبق الأهمية البالغة للموانئ ودورها في تنمية التجارة الخارجية للدول وتنمية اقتصادياتها.

الفرع الثاني: مساهمة الأنشطة اللوجستية في التجارة الخارجية

تشكل الخدمات اللوجستية العمود الفقري لاقتصاديات الحديثة لما لها من دور أساسي في تعزيز القدرة التنافسية في التجارة الخارجية كما أن جودة هذه الخدمات في بلد ما يمكنه من تحديد إمكانية مشاركته في الاقتصاد العالمي من عدمها. وتتزايد أهميتها بالتجارة في السلع الوسيطة والتي تتأثر بالكفاءة أكثر من التجارة في السلع النهائية كون السلع الوسيطة تعبر الحدود لتستخدم في المنتجات النهائية.

ويعتبر النقل البحري ركيزة أساسية لتنمية حركة الصادرات والواردات بين مختلف دول العالم من خلال الخدمات التي تقوم بها الموانئ البحرية كالشحن وتفريغ سفن الحاويات وسفن البضائع باستخدام آلات ومعدات مخصصة لذلك. إضافة لتخصيص مساحات كبيرة في معظم الموانئ من أجل تخزين البضائع لفترات معينة تختلف من ميناء لآخر.

كما تعتبر الكفاءة في خدمات الموانئ والشحن كتسليم البضائع في الوقت المحدد من أهم محددات القدرة التنافسية في بلد معين. وهو ما يتوقف بشكل كبير على كفاءة تخليص البضائع عند الحدود. إلا أن أي تأخير لتخليص البضائع بسبب عدم كفاءة الخدمات اللوجستية يمكن أن يؤخر الإفراج النهائي عنها، مما يعني ضعفا في القدرة التنافسية وهذا بدوره يزيد من تكلفة الشحن وتكلفة المنتجات النهائية خاصة في ظل ارتفاع تكاليف التخزين والنقل التي تؤثر بشكل مباشر على إجمالي التكاليف اللوجستية وعامل السرعة المثلث اللوجستي الذي يتكون من عوامل السرعة والجودة والتكلفة وقد عمل (JAMES HESKETT) على إيجاد الحد الأمثل بين تكاليف التخزين وتكاليف النقل، والتي يبدو أنها تتحرك في اتجاهين متعاكسين بحيث تتيح المخازن كبيرة إمكانية تحقيق وفورات الحجم في النقل مع ضمان رضا العملاء، لكنها مكلفة من حيث التخزين. وعلى عكس ذلك، ينتج عن انخفاض المخازن تكاليف تخزين أقل إلا أن ذلك يتطلب نقلا أكثر تواترا وبالتالي تكاليف نقل أعلى ومن أجل تجنب نقص المخزون ومن أجل تحسين التكلفة اللوجستية الإجمالية لابد من إيجاد التوازن الصحيح بين تكاليف التخزين وتكاليف النقل لمستوى الخدمة المتوقعة. (سهام، 2021، صفحة 175)

ومن أجل تحقيق ترابط أكثر كفاءة بسلاسل القيمة العالمية والارتقاء فيها لابد من تحسين الخدمات اللوجستية فنجد أن الخدمات اللوجستية المتقدمة تعتمد على البنى التحتية الملائمة والتطور التكنولوجي والخدمات النقل الفعالة والمراعية للبيئة لاسيما في الموانئ البحري إضافة إلى عوامل أخرى هي: (سهام، 2021، صفحة 175)

- ✓ أن تكون الموانئ قادرة على استيعاب الحاويات وأن تتوفر على البنى التحتية البحرية الملائمة؛
- ✓ أن تكون الطرق مناسبة لنقل الحاويات؛
- ✓ العمليات الفورية للجرد ونقل سلع القائمة على التبادل السريع للمعلومات والذي تيسره بنية تحتية حديثة للاتصالات والمعلومات والتكنولوجيا مع توفر شروط قانونية وتنظيمية مواتية لذلك؛
- ✓ أن يتسم أعمال الجمارك والوكالات الحدودية الأخرى بالاتساق والكفاءة في عمليا النقل عبر الحدود لاسيما في البلدان النامية.

إضافة إلى أن الربط بشبكات النقل العالمية مثل الربط بشبكات النقل البحرية يمكن أن يحسن كثيرا من كفاءة خدمات اللوجستية، حيث أن أثره على التباين في التكاليف التجارية أكبر من أثر المسافة الجغرافية، لأن الموقع الجغرافي لبلد بعينه لا يتغير ولكن من الممكن تحسين ارتباطه بخطوط النقل البحري.

ومن بين مؤشرات الربط النقل البحري نجد مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة للمقارنة بين مواقع البلدان في شبكة خطوط الملاحة البحرية المنتظمة العالمية وتحليلها، الذي وضع سنة 2004 من طرف مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أونكتاد). يتضمن هذا المؤشر المكونات الخمسة التالية: عدد السفن، قدرة السفن الإجمالية على استيعاب الحاويات، الحد الأقصى لحجم السفن، عدد الخدمات المتاحة، عدد الشركات التي تشغل ناقلات حاويات من وإلى موانئ بلد معين وفي عام 2006 وضع

أونكتاد مؤشر الارتباط الثنائي بخطوط الملاحة البحري المنتظمة انطلاقاً من المؤشر الأصلي لقياس الارتباط الثنائي بين البلدان ومدى اندماج بلد ما في شبكات الشحن البحري العالمية، وهو يقاس بمدى توفر الروابط المباشر بين بلدين محددتين، ويتضمن خمس مكونات هي: عدد عمليات إعادة الشحن اللازمة للانتقال من البلد "أ" إلى البلد "ب"، عدد الروابط المباشرة المشتركة، المتوسط الهندسي لعدد الروابط المباشرة، مستوى المنافسة على الخدمات التي تربط بلدين، حجم أكبر سفن على أضعف المسارات. (سهام، 2021، صفحة 176)

المبحث الثالث: الأنشطة الداعمة للنقل البحري

على غرار الأنشطة الأساسية للتجارة الخارجية من إنتاج وتموين وإدارة، هناك أنشطة داعمة ومهمة كالنقل والشحن والتأمين من الأخطار، أي تهدف إلى توفير الحماية المادية من الخسائر الناشئة التي تعرض وسائل النقل والبضائع والسلع المنقولة أثناء عمليات النقل البحري. حيث أن المؤسسات أصبحت تركز على الأنشطة الرئيسية وتوكل بقية المهام إلى طرف آخر وسيط، فظهرت الشركات المتخصصة في تلك المهام، الأمر الذي يزيد تعقيد عمليات الاستيراد والتصدير للبضائع من جانب التكاليف وتعدد المسؤوليات وصعوبة تقدير المخاطر، ناهيك عن جانب الحقوق والإجراءات الجمركية الذي يمثل أداة لها أغراض معينة.

المطلب الأول: الشحن البحري للبضائع

يعتبر شحن البضائع على السفينة عملية من عمليات النقل البحري، فلا يمكن إتمام هذه الأخيرة دون شحن البضائع في السفينة، حيث يبدأ تنفيذ عقد النقل باستلام الناقل للبضاعة من ميناء الشحن وينتهي بتسليمها لصاحبها في ميناء الوصول، والوضع العادي أن يكون شحن البضائع على السفينة في ميناء الشحن لاحقاً على استلام الناقل لها من الشاحن، كما أن عملية الشحن برافعات السفينة أو برافعات الرصيف، كما يمكن استعمال الأنايب في شحن السوائل، أو استعمال الدرجات فيما يخص المركبات، عن طبق الحاويات لحماية أفضل للبضاعة.

الفرع الأول: مفهوم عملية الشحن البحري للبضائع

تعد عملية الشحن البحري أهم وسيلة نقل في العالم حيث يتركز الشحن الدولي البحري عليه، ويتم عن طريق السفن والبواخر بأحجامها المختلفة، ويمكن توضيح مفهوم عملية الشحن البحري للبضائع من خلال:

أولاً: "تعريف عملية الشحن البحري للبضائع"

يقصد بعملية شحن البضائع هو رفع هذه الأخيرة من الرصيف إلى ظهر السفينة أو داخل العنبر (مخازن البضائع في السفينة) بأي وسيلة، فالشحن يبدأ من لحظة استلام البضائع على روافع السفينة وليس من اللحظة التي تكون قد شحنت فيها فعلاً على ظهر السفينة.

تقع عملية الشحن في الأصل على عاتق الناقل في ميناء القيام، ومع ذلك فقد يتضمن عقد النقل اتفاقاً على قيام الشاحن نفسه بهذه العملية، تتم عملية الشحن برافعات السفينة أو برافعات الرصيف كما هو الغالب، كما قد تتم بطرق أخرى تختلف باختلاف طبيعة البضاعة. (حاطوم، 2011، صفحة 88)

ثانياً: أهمية الشحن البحري

إن الشحن البحري له أهمية كبيرة في التجارة الخارجية وتتمثل فيما يلي: (الصوص، 2012، الصفحات 238-239)

- أ. انخفاض تكاليف التشغيل في السفن البحرية عنها في وسائل النقل الأخرى وما ينتج عنه من انخفاض أجور الشحن وبالتالي انخفاض تكلفة الطن الواحد؛

- ب. القدرة الاستيعابية الهائلة للسفن والتي لاتضاهيها فيها أية وسيلة نقل؛
 ج. نتيجة التطور في بناء السفن حدث انخفاض في نسبة المخاطر التي تتعرض لها وسائط الشحن، حيث أنها أكثر تكيفا مع العوامل المناخية؛
 د. استمرارية الخدمة في وسائط النقل المائي على مدار ساعات اليوم والسنة؛

الفرع الثاني: أنواع الشحن البحري للبضائع

صنفت الهيئة البحرية نوعين من الشحن البحري للبضائع، إما أن يكون الشحن في عنابر أو سطح السفينة، وسنعرض ولو بشكل مختصر لكل نوع من هذه الأنواع كمايلي: (رشيد، 2012/2013، صفحة 48)

- أ. شحن البضائع في عنابر السفينة: يتم الأصل الشحن عن طريق عنابر السفينة، حيث تكون في مأمن من التأثير بالأحوال الجوية، وعادة ماتكون أجرة النقل في العنبر أكثر من أجرة النقل على السطح؛
 ب. شحن البضائع على سطح السفينة: إذا كان الأصل أن تشحن البضائع في عنابر السفينة، فلا يجوز للناقل أن يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة، لأن ذلك يعرض البضائع لعدة أخطار، يتحمل الناقل المسؤولية في حالة وقوعها.

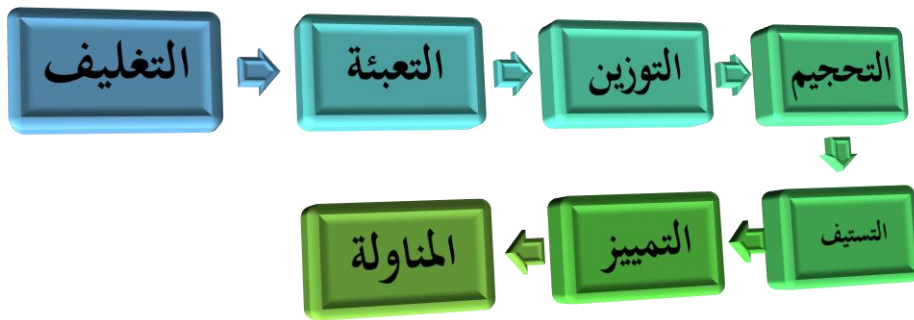
الفرع الثالث: مراحل وتولون عملية الشحن البحري للبضائع

تمر عملية الشحن البحري للبضائع بمراحل عديدة كما لهذه الأخيرة لها وحدة مبلغ خاصة بها يمكن توضيح هذا الفرع كالآتي:

أولاً: "مراحل عملية الشحن البحري للبضائع

يمكن توضيح المراحل الأساسية لعملية شحن البحري البضائع في الشكل التالي:

الشكل رقم 1-8: ملخص مراحل الشحن البحري للبضائع



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على المؤلف (الصوص، 2012، صفحة 229)

- أ. **التغليف:** الغلاف هو مجموعة العناصر المادية التي رغم أنها لا تنتمي إلى المنتج إلا أنها تباع معه لكي تسمح أوت تسهل حمايته، نقله، تقديمه، للتعرف عليه واستعماله من طرف المستهلكين؛ (الصوص، 2012، صفحة 229)
- ب. **التعبئة:** وضع البضاعة في صناديق متينة بحيث يضمن تحملها للصدمات والمناولة الآلية وللظروف المناخية، وعدم تعرضها لسرقة ماء إضافة إلى سهولة الكتابة عليها وتعليمها بالتفاصيل المطلوبة، هذا ومن الطبيعي أن يقع العبء الرئيسي في عملية التعبئة على المصدر سعياً على سمعته لتوصيل البضاعة سليمة، أما المستورد يعطي التعليمات وبيان الشروط التي يرغب في توافرها في طريقة التعبئة، حتى وإن ترتب عليه تكاليف إضافية، وتوفر التعبئة الحماية المناسبة للبضاعة في رحلتها الطويلة إلى المستورد. (عفيفي، 2002، صفحة 229)
- ج. **التوزين والتحجيم:** هو عمليات الوزن والحجم الإجمالي للسلعة بما في ذلك وعاء التعبئة المجهزة به. وهذه العملية تقرر سعر النولون الذي سوف يتم استيفاءه على البضاعة وعدد الطرود المشحونة إضافة إلى إعلان الوزن والحجم للطرود المشحونة من الأمور الأساسية لاستكمال إجراءات التخليص الجمركي، فوحدات الوزن المتفق عليها في العادة في الشحن البحري هي الطن (2240 طن) أما وحدة التحجيم فهي المتر المكعب (35.29 قدم 2) وتستوفي أجور الشحن عن الوزن أو الحجم أيهما أكبر؛ (الصوص، 2012، صفحة 234)
- د. **التمييز:** بعد تعبئة الطرود وتوزيعها وقياس أبعادها لا بد من إغلاق هذه الطرود وتمييزها عن غيرها بوضع العلامات المناسبة التي تسهل مناولتها وتقلل احتمال توجيهها الخاص، فالعلامة تخلق شخصية مستقلة للسلعة تساعد في التفرقة بينها وبين السلع أو البضائع ذات المواصفات المتشابهة؛ (الصوص، 2012، صفحة 234)
- هـ. **المناولة:** يقصد بها النشاط الذي ينتج عنه تحميل البضاعة على واسطة النقل أو تفريغها عنها لغايات الاستلام والتسليم أو التخزين أو الفحص، كما أنها تجري في مستودعات التصدير حيث يجري تحميل البضاعة على وسائل النقل لإيصالها إلى ميناء الشحن؛ (الصوص، 2012، صفحة 235)
- و. **التستيف:** هو النشاط الذي يتعلق برص وترتيبها وتستيف البضاعة في المساحة المقررة لها في واسطة النقل، وتهدف هذه المرحلة إلى استغلال المساحات وإملاء الفراغات على ظهر واسطة الشحن. (الصوص، 2012، صفحة 236)

ثانياً: "النولون البحري"

يمكن التطرق إلى مفهوم النولون البحري وأهميته فيما يلي: (الصوص، 2012، صفحة 245)

- أ. **تعريف النولون البحري:** بأنه المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وهو يدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف المصنعة أو التامة الصنع أو مواد أولية.
- ب. **أهمية تكلفة النولون:** وتظهر تكلفة النولون إلى مدى تخفيضه بالنسبة لوسائل النقل الأخرى نتيجة حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ والتي أدت إلى انخفاض في التكاليف.

المطلب الثاني: التأمين البحري للبضائع

قد صاحب تطور ونمو وسائل وحركة النقل بين الدول المتقدمة والنامية تعرض وسائل النقل نفسها والبضائع والمواد المنقولة عليها إلى أخطار عديدة، وكان على أصحاب السفن والبضائع المواد المنقولة إلى التفكير في الحد من وقوع هذه الأخطار أو العمل على تقليل آثارها إن حدثت، أو العمل على نقل عبء الخسارة الناتجة عنها إلى أطراف أخرى تستطيع تحمل الخسارة المادية الناتجة عن تحققها، فكانت تأمينات النقل، والتي تهدف إلى توفير الحماية المادية من الخسائر الناشئة عن تعرض وسائل النقل والبضائع والسلع المنقولة أثناء عمليات النقل. (ربه، مبادئ التأمين، 2006، صفحة 349)

ويمكن التطرق في هذا المطلب إلى مفهوم التأمين البحري وأهميته وأنواعه والمخاطر البحرية .

الفرع الأول: مفهوم التأمين البحري

لدراسة عقد التأمين البحري، ينبغي معرفة الجوانب التي تعد من خصوصياته، وإن هذا العقد يأخذ شكل عقد التأمين بصفة عامة، لذا من الضروري التطرق في هذا الفرع إلى التعريف، ومن خلاله يتم التطرق إلى خصائصه وعناصره.

أولاً: "تعريف التأمين البحري"

هو عقد يتعهد المؤمن بموجبه، بتعويض المؤمن له، وفقاً للطريقة وإلى الحد المتفق عليه، عن الخسائر البحرية، وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطر بحرية. (ربه، مبادئ التأمين، 2006، صفحة 354)

ثانياً: "خصائص التأمين البحري"

يختص عقد التأمين البحري ببعض الخصائص تأتي في مقدمتها: (بندق، 2005، الصفحات 19-23)

- أ. **عقد التأمين عقد رضائي:** ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن والمستأمن التعبير عن إرادتين متطابقتين، أي يكتفي بالإيجاب والقبول؛
- ب. **عقد ملزم للجانبين:** يرتب هذا الأخير التزامات على عائق كل من طرفيه، المستأمن من جهة والمؤمن من جهة أخرى؛
- ج. **عقد إذعان:** أي لايرم عقد التأمين في الواقع بعد مناقشة حرة من الطرفين لشروطه بل إن شركات التأمين وهي قوية بمركزها الاقتصادي تفرض على المستأمنين شروطها في وثيقة مطبوعة، ولايملك هؤلاء الأخيرون قبولها دون أية مناقشة؛
- د. **من العقود منتهى حسن النية:** أي هذا العقد يقوم على حسن النية المطلق الذي يجب أن يسود العقد عند تكوينه وخلال تنفيذه؛
- هـ. **عقد احتمالي:** أي هو العقد الذي لايستطيع فيه كلمن المتعاقدين أن يحدد عقد إبرامه مقدار ما يأخذ ومقدار ما يعطى لتوقف تحديد هذا المقدار على أمر مستقبل غير محقق الوقوع؛
- و. **عقد التعويض:** أي هو عقد تأمين الأضرار بتعويض المستأمن عن الأضرار التي تلحقه بدمته المالية من جراء هلاك الشيء أو تلفه.

ثالثاً: "عناصر التأمين البحري"

تتمثل العناصر الجوهرية في التأمين البحري فيما يلي: (الصوص، 2012، صفحة 264)

- أ. أسماء المتعاقدين: المؤمن عادة ما يكون شركة التأمين. والمؤمن له قد يكون فرداً أو شركة أوجهة رسمية أو هيئة حكومية؛
- ب. الشيء موضع التأمين: الإرسالية المؤمنة أو البضائع المنقولة أو المشحونة أو المطلوب التأمين عليها يجب أن توضع وتفصل من حيث النوع والكمية ونوع العبوات وطريقة التغليف والعدد والوزن والأطوال وذلك حسب طبيعة الشيء موضع التأمين؛
- ج. مبلغ أو قيمة التأمين: وهو المبلغ المعبر عن قيمة الشيء موضع التأمين وغالباً ما يحتسب على أساس قيمة الإرسالية مضافاً إليها 10% من قيمتها؛
- د. اسم الباخرة: يجب أن تذكر بوضوح معلومات كاملة ووافية عن الباخرة من حيث بناؤها وعمرها وحمولتها وجنسياتها وأية معلومات أخرى تتعلق بالباخرة، وتظهر أهمية هذه المعلومات بالنسبة للسفينة الكبيرة حيث تضاف رسوم إضافية بالنسبة لكبر عمر السفينة التصنيعي أو التشغيلي؛
- هـ. قسط التأمين: وهو المقابل الذي يدفع لشركة التأمين لقاء تحملها الأخطار المؤمن ضدها وتحدد قيمة القسط وتحتسب على أساس رسم معين يختلف باختلاف عدة ظروف وعوامل منها:
 - ◀ السفينة ودرجة صلاحيتها
 - ◀ المدة التي تستغرقها الرحلة
 - ◀ طبيعة الشيء أو البضاعة موضع التأمين؛
 - ◀ طريقة الشحن والتعبئة
 - ◀ شروط التأمين نوعية الخسائر المؤمن عليها أو طبيعة الأخطار المحتملة والتي يشملها التأمين؛
 - ◀ أي شروط أخرى يمكن أن تضاف لوثائق التأمين بموافقة طرفي التعاقد.

الفرع الثاني: أنواع وأهمية التأمين البحري

تتعدد أنواع التأمين البحري بحيث لكل منها أهمية في العديد من المجالات، ويمكن توضيحها فيما يلي:

أولاً: "أنواع التأمين البحري"

عقود التأمين البحري تنقسم إلى عدة أنواع إلا أن أهمها هو التقسيم حسب الشيء موضع التأمين: (الصوص، 2012، صفحة 263)

- أ. بوليصة التأمين: هي عقد تعهد بموجبه شركة التأمين بتعويض كامل أو جزء من الخسارة التي تلحق بالبضاعة المؤمن عليها أثناء شحنها وذلك ضمن شروط معينة يتم الاتفاق عليها. ويتطلب هذا من المؤمن أن يقوم بتسديد أقساط رسوم التأمين مقابل إصدار بوليصة التأمين؛

- ب. عقد تأمين السفينة؛
 ج. عقد تأمين البضاعة: وينقسم إلى نوعين:
 1. تأمين محدد وثيقة محددة" أي محددة القيمة للشيء موضوع التأمين؛
 2. تأمين مشترك وهي مفتوحة بمبلغ التأمين وقسط التأمين وحسب الشحنات والفترات الزمنية للرحلات البحرية.

ثانياً: "أهمية التأمين البحري

وتظهر أهمية التأمين البحري في مجالات عديدة، تأتي في مقدمتها: (ربه، مبادئ التأمين، 2006، الصفحات 352-354)

- أ. ازدهار وتطور الملاحة البحرية وصناعة السفن، أي يعمل على توفير التعويض النقدي لأصحاب السفن التي لحقتها الأضرار؛
 ب. تشجيع أصحاب رؤوس الأموال على بناء السفن والناقلات الضخمة؛
 ج. تطور واتساع التجارة الخارجية، أي قيام هيئات التأمين بأداء تعويض نقدي عن الخسائر المادية لأصحاب البضائع المنقولة؛
 كما أنها تعتبر من أهم الضمانات التي تطلب البنوك التجارية تقديمها إليها قبل قبولها تمويل التجارة الخارجية للمصدرين والمستوردين.

الفرع الثالث: المخاطر وأنواع الخسائر البحرية

يتعرض النقل البحري للبضائع إلى العديد من المخاطر سواء كانت طبيعية أو مادية مما ينجم عنها العديد من الخسائر البحرية، وهذا ما سيتم توضيحه في هذا الفرع.

أولاً: "المخاطر البحرية

يوجد في النقل البحري للبضائع العديد من المخاطر التي تحدث سواء كانت طبيعية أو مادية، ويمكن تقسيمها إلى مايلي: (الطائي، 2011، الصفحات 230-231)

- أ. أخطار البحر: وهي المخاطر ذات الصفة الطبيعية في البحر كهياج البحر والأنواء البحرية، العواصف، الصواعق في البحر أي أنها ذات مصدر ومنشأ طبيعيين؛
 ب. أخطار في البحر: أي مصدرها ومنشأها ليس طبيعياً ومن أمثلها التصادم البحري، لصوص البحر، القرصنة، الحرب، وغيرها من المخاطر التي ليس مصدرها طبيعياً؛
 ج. أخطار مختلطة: وهي من التسمية تشمل النوعين المذكورين أعلاه إضافة إلى المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة على اليابسة سواء في موانئ التحميل أو التفريغ أو خلال الجزء البري الكامل للرحلة كخطر السرقة وتدهور الشاحنة أو

احتراقها أو انهيار الجسور التي تمر من فوقها أو تصادمها أو سرقة البضائع أو أي خطر قد يتحقق أثناء ذلك الجزء البري المكمل.

ثانياً: "أنواع الخسائر البحرية:

هناك الكثير من الخسائر البحرية التي تنجم عن النقل البحري ويكمن تقسيمها إلى مايلي: (الطائي، 2011، الصفحات 231-232)

- أ. الخسائر الجزئية: وهي خسائر تصيب جزء من هيكل السفينة نتيجة لتعرضها لأي من الأخطار المذكورة أعلاه، أو يمكن أن تحدّد بحدود معينة، حيث لايشمل بالتعويض ما هو أكثر منها؛
- ب. الخسائر الكلية: تتضرر السفينة بصورة كلية نتيجة لتعرضها لأي من الأخطار المذكورة أعلاه، أو يمكن أن تحدّد بحدود معينة، حيث لايشمل بالتعويض ما هو أكثر منها؛
- ج. الخسائر العامة: وهي ناجمة عن رمي متعمد في البحر لبعض المحتويات بهدف المصلحة العامة، أي المحافظة على سلامة النقل البحري وما بقي عليها من أنفس وأموال.

المطلب الثالث: الجمركة

يعتبر العمل الجمركي حلقة مهمة ضمن مكونات سلسلة الإمداد الدولية، وأداة لتنفيذ سياسة الدولة في مجال التجارة الخارجية. من خلال تنظيم حركة المبادلات التجارية. كما أن هيئة الجمارك تقوم بمراقبة التجارة الخارجية من خلال مختلف عمليات دخول وخروج السلع من وإلى حدود البلدان، ومن وظائفه الأساسية تحصيل الرسوم المستحقة من الاستيراد أو التصدير، الأمر الذي يجعل المصدرين والمستوردين أمام حتمية الالتزام بهذه التكاليف.

الفرع الأول: الرسوم الجمركية

من أهم الأدوات التي تستخدم في تنفيذ السياسة التجارية الرسوم الجمركية وهي أداة سعرية تفرض على الصادرات أو الواردات التي يسمح بها، والإعانات التي تقدم مباشرة للمصدرين والمستوردين. ومن خلال هذا الفرع سوف يتم التعرف على الرسوم الجمركية وأهم أنواعها وآثارها.

أولاً: "تعريف الرسوم الجمركية: هو ضريبة تفرضها الدولة على السلع عندما تجتاز حدودها، سواء كانت صادرات أو واردات. فالرسم إذن ضريبة على انتقال السلع من الدولة أو إليها. وظاهر أن الرسم ينقسم إلى رسم على الصادرات ورسم على الواردات، أما رسم الصادرات فينبطوي في الواقع على رغبة الدولة التي تقرضه إما في توفير السلعة في الداخل، وإما في الحصول على مورد مالي، لكن رسوم الصادرات نادرة غالباً ما تكون في البلاد المنتجة والمصدرة الأولية، وإنما الغالب هو أن تفرض الرسوم على الواردات. (شهاب، 2003، الصفحات 245-246)

ثانياً: "تعريف التعريف الجمركية: هي مجموعة الرسوم الجمركية المطبقة في بلد ما في فترة زمنية معينة على الصادرات والواردات وتختلف الدول عادة في وضع سياسة للتعريف الجمركية بما يتناسب وظروفها الاقتصادية وحالتها الاجتماعية وأهدافها السياسية، ومدى الحاجة إلى السلع في ضوء ماتضعه من خطط تنمية، وتحت ظروف المنافسة الخارجية. (الصوص، 2012، صفحة 147)

ثالثاً: "القيمة لدى الجمارك: هي القيمة التعاقدية أي السعر المدفوع فعلاً أو الذي سيدفع على البضائع المستوردة. (شهاب، 2003، صفحة 246)

رابعاً: "تعريف التخليص الجمركي: هو العملية التي يقوم بها الشخص المصريح (وكيل العبور - وكيل لدى الجمارك) للتخليص على البضائع مهما كان شكلها ونوعها، لإخراج تلك البضاعة من المستودعات أو يد الجمارك بصورة شرعية وبعد استيفاء الرسوم والحقوق المقررة عليها بحيث يكون مسموحاً بإدخال تلك البضائع إلى البلاد. (الصوص، 2012، صفحة 261)

الفرع الثاني: أنواع الرسوم الجمركية

هناك أنواع متعددة من الرسوم الجمركية حيث يجري تقسيم الرسوم الجمركية المفروضة على الواردات إلى ثلاثة أنواع، وتأتي في مقدمتها مايلي: (الصوص، 2012، صفحة 149)

أولاً: "الرسوم الجمركية القيمة: وهي التي تتقرر بنسبة مئوية معينة من قيمة السلعة كان تكون مثلاً 10% من قيمة الأثاث وعادة تختلف هذه النسبة من سلعة إلى أخرى؛

ثانياً: "الرسوم الجمركية النوعية: وهي عبارة عن مبلغ ثابت يفرض على الوحدة من السلعة. كأن تكون على أساس الوزن أو الحجم أو العدد وهكذا وتختلف الرسوم النوعية تبعاً لنوع السلعة ومواصفاتها؛

ثالثاً: "الرسوم الجمركية المزدوجة: حيث تكون الرسوم إما على أساس قيمتي ونوعي في آن واحد.

تفرض الضرائب والرسوم الجمركية عادة على الواردات دون الصادرات وهذا راجع لعدة أسباب اقتصادية، منها تخفيف الأعباء المالية عنها، حيث تحاول الدولة عبر تطبيق التعريف الجمركية الوصول إلى هدفين: (الصوص، 2012، صفحة 147)

أ. توفير موارد مالية للدولة: يعتبر هذا الهدف من أقدم الأهداف التي استخدمت من أجلها الرسوم الجمركية وهي الحصول على موارد مالية لتمويل الميزانيات الدول، وفي هذه الحالة الرسوم الجمركية تستخدم لنفس الأغراض المالية التي تستخدم من أجلها الضريبة بصفة عامة، ألا وهي تمويل الخزينة العامة للدولة بغية الحصول على المزيد من الأموال لتغطية نفقاتها العامة؛

ب. هدف اقتصادي ويتجلى في حماية الإنتاج المحلي من السلع والخدمات: يتمثل الهدف الاقتصادي في حماية الصناعات الوطنية وكذا تشجيع الاستثمارات، فقد اعتبرت الرسوم الجمركية بمثابة ذلك الجندي القائم على حماية المنتج الوطني من المنافسة الأجنبية عن طريق فرض رسوم جمركية عالية بالنسبة للمنتجات المستوردة التي تنافس المنتجات المحلية بالشكل الذي يجعل تكلفة تلك الواردات باهضة الثمن، ضف إلى ذلك استخدام هذه الرسوم في تشجيع الصادرات من خلال إعفاءها أو إقرار رسوم جمركية ضئيلة عليها.

الفرع الثالث: آثار الرسوم الجمركية

سوف نتطرق في هذا الفرع إلى تبيان أثر الرسوم الجمركية الحمائية و على الإيرادات، من بين آثار الرسم الجمركي مايلي: (حسن، 2005، صفحة 183)

أولاً: "الأثر على الإيرادات: تعتبر الرسوم الجمركية أسلوباً لزيادة موارد الحكومة، وبالتالي فالأثر على الإيرادات يشير إلى مقدار الحصيلة المتحققة من فرض التعريفات الجمركية؛

ثانياً: "الأثر الحمائي: حيث تستهدف الدولة توفير قدر من الحماية للمنتجات من خطر المنافسة من جانب الواردات، وبالتالي فالأثر الحمائي إلى توفير الحماية عن طريق التعريفات الجمركية.

ومن بين حالات الإعفاء من الرسوم الجمركية مايعرف بالترانزيت أو التجارة العابرة: أي السلع التي تدخل البلد لكنها تخرج منه مباشرة، فهي سلع تقف بالبلد أو تمر به مروراً، تؤدي التجارة العابرة إلى تشجيع أعمال النقل والتفريغ والشحن في الدولة التي تعبرها.

الشكل (1-9): سلم الزممي لمسؤوليات نقل البضائع من المصدر إلى المستورد



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على المؤلف (Piquet, 2010, pp. 44-45)

من خلال الشكل (1-7) يمكن الاستنتاج أن: توزيع المسؤوليات يتم بالتدرج من المصدر إلى المستورد، بحيث أنه في كل موضع من حركة البضائع المنقولة يكون هناك التزام معين يستوجب على المصدر أو المستورد الإبقاء به من حيث تحمل التكاليف أو الأخطار، وهذه النقاط أو المواضع من باب مصانع المصدر إلى باب مستودعات أو مخازن المستورد تتنوع بحسب متطلبات أو حاجة ذلك المكان، مثل في مصنع تتطلب البضاعة مسؤولية التعبئة والتغليف، وعند الميناء هناك التزام تسليم الحمولة وشحنها على ظهر السفينة في حالة النقل البحري، كما أنه توجد مسؤولية التأمين على نقل البضاعة التي قد تكون التزام على البائع أو المشتري، وذلك بالنظر إلى العقد التجاري بين الطرفين وغيرها من المسؤوليات، ففي التجارة الخارجية لا بد على كل من المصدر والمستورد معرفة المسؤولية المترتبة عليهم في كل نقطة تصلها الحمولة، قصد تنظيم حركة السلع من جهة وتوزيع التكاليف من جهة

ثانية، وتحويل المخاطر التي قد تلحق بالبضاعة من جهة ثالثة، وهو الأمر الذي يتحتم تطبيق عقود تجارية موحدة من طرف المصدرين والمستوردين لكفاءة الصفقات والمبادلات التجارية الخارجية. (Piquet, 2010, p. 45)

الخلاصة:

تم من خلال الفصل الأول التوصل إلى الدور الذي يمارسه النقل البحري في منظومة المبادلات التجارية الخارجية، ويتلخص هذا الدور في كونها تساهم في ازدهار وتطور التجارة الخارجية و النمو الاقتصادي، كما يعتبر قطاع النقل البحري للبضائع من أهم القطاعات الحيوية بحيث أنه أهم الركائز للتنمية الشاملة لأية دولة، كما تمثل خدمات النقل البحري للبضائع الدعامة الرئيسية لنجاح التجارة الخارجية، وذلك لأن النقل البحري للبضائع يشكل القاسم المشترك في الجمع بين الأنشطة الخدمية والإنتاجية.

كما تم الوقوف على مدى أهمية النقل البحري للبضائع، الذي تركز عليه مجريات التجارة الخارجية، ويمثل الأقدام التي تمشي بها لتحقيق مساعيها، فالنقل البحري يقدم لمستعمليه محاسن متعددة لا توجد في بدلائه، وما في انخفاض التكاليف إلا أفضل مثال على ذلك، فالمستقبل في عمليات الاستيراد والتصدير كما كان في الماضي يولي اهتمامات كبيرة بالنقل البحري، والعمل على زيادة تطويره أكثر حتى يتماشى مع الاقتصاد الرقمي، إضافة إلى التطرق في هذا الفصل إلى تسليط الضوء على بعض أو أهم المسؤوليات المترتبة على طرفي التجارة الخارجية، والمتمثلة في الشحن والتأمين والجمركة، وذلك لحيوية الأدوار التي تقوم بها، والضرورة التي تستوجب القيام بها لإتمام المعاملات التجارية بين الدول.

كما أن هناك علاقة بين النقل البحري للبضائع و مسؤوليات نقل البضائع التي تندرج تحت سقف التجارة الخارجية، والواحد منها يرتبط ارتباطا وثيقا بالآخر، وهو ما سيتم معالجته في الفصل الثاني.

الفصل الثاني

النقل البحري ودوره في التجارة
الخارجية في الجزائر والإمارات
العربية المتحدة

تمهيد

من خلال الدراسة النظرية التي قمنا بها تبين لنا الدور الكبير الذي يلعبه النقل البحري في تشجيع التجارة الخارجية، ولذا في هذا الفصل سنحاول دراسة ومقارنة أهم الموانئ التجارية الموجودة في الدول المتقدمة والنامية كـالجزائر و الإمارات العربية المتحدة، بحيث أخذنا عينة عن الموانئ التجارية في الجزائر والإمارات العربية المتحدة وأمام استحالة إجراء الدراسة على كامل الموانئ التجارية العالمية نظرا لكثرة العراقيل وصعوبة الوصول إلى المعلومات الكافية، اخترنا تجربة الجزائر والإمارات العربية المتحدة في الموانئ التجارية وأهم خدماتها اللوجستية، وللقيام بهذه الدراسة باعتبارهم الموانئ التجارية الرائدة وأكثر خبرة في العمليات استيراد وتصدير هذه البلدان للبضائع ومدى نموها ومنافستها في الاقتصاد العالمي، أي أن قطاع الخدمات اللوجستية والنقل البحري يمثل جزءا كبيرا من الاقتصاد العالمي، ويرجع الفرق الأساسي في النقل البحري في الخدمات اللوجستية بين الدول المتقدمة كـالإمارات العربية المتحدة والدول النامية كـالجزائر وبالتالي فإن صناعة اللوجستيات تعد إحدى أهم عناصر التطور الاقتصادي، وهناك عوامل كثيرة تحدد أداء الخدمات اللوجستية والربط البحري في الجزائر والإمارات العربية المتحدة، بما في ذلك البنية التحتية واللوائح التنظيمية والسياسات والجغرافيا والاقتصاد السياسي.

وهذا من خلال الدراسة التي قمنا بها بغية الإجابة عن الإشكالية المطروحة، حيث سنتطرق إلى تقييم ومقارنة عناصر النقل البحري في الجزائر والإمارات العربية المتحدة المتعلقة بالموانئ التجارية وذلك من خلال تعريف بأهم الموانئ البحرية وتقييم تجربة إدارة الموانئ التجارية وأهم الخدمات اللوجستية في الجزائر والإمارات العربية المتحدة، وتحليل أهم المبادلات التجارية للبلدين. سيتم العرض لهذه الموانئ البحرية التجارية و أهم الشركات الملاحية في ترقية التجارة العالمية من خلال الخدمات اللوجستية التي يقوم عليها الاقتصاد العالمي، فهذه الموانئ هي من الموانئ الرائدة التي ساهمت بشكل واضح في مساعدة الحكومتين على تشجيع التجارة الخارجية، من خلال ولوجها في الامتيازات والتسهيلات التجارية، ومن هذا المنطلق يمكن تقسيم الفصل كالتالي:

- ◀ المبحث الأول: تقييم ومقارنة عناصر النقل البحري في الجزائر والإمارات العربية المتحدة؛
- ◀ المبحث الثاني: تحليل المبادلات التجارية البحرية للجزائر والإمارات العربية المتحدة؛
- ◀ المبحث الثالث: واقع وآفاق قطاع النقل البحري في الجزائر مقارنة بتجربة الإمارات.

المبحث الأول: تقييم ومقارنة عناصر النقل البحري في الجزائر والإمارات العربية المتحدة

تعد الموانئ البحرية التجارية للجزائر والإمارات النافذة التي تطل على العالم الخارجي، حيث تلعب هذه الموانئ والأسطول التجاري البحري دورا رئيسيا في تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل، ومن هذا المنطلق سوف يتم التطرق في هذا المبحث إلى تقييم دور الموانئ البحرية للجزائر والإمارات في تشجيع التجارة الخارجية ومدى مساهمة النقل والأسطول البحري في تنمية القطاع الاقتصادي.

المطلب الأول: مكانة الموانئ البحرية في النقل البحري في الجزائر والإمارات العربية المتحدة

تعد الموانئ البحرية للجزائر والإمارات من أهم الدعائم التي تقوم عليه صناعة النقل البحري، نظرا لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، وهذا ما سيتم توضيحه فيما يلي:

الفرع الأول: مكانة الموانئ البحرية في النقل البحري في الجزائر

تتمتع الجزائر بشريط ساحلي بطول إجمالي 1200 كلم، تصطف على 10 موانئ تجارية المتمثلة في ميناء الجزائر: دلس، ميناء عنابة، ميناء أرزيو، ميناء بجاية، ميناء جن جن، ميناء غزوات، ميناء مستغانم، ميناء وهران، ميناء سكيكدة، وميناء تنس. كما هناك ثلاث موانئ متخصصة في النفط (أرزيو، سكيكدة، وبجاية)، أما باقي الموانئ فهي متعددة الوظائف، ويمكن ذكر أهمها فيما يلي: (النحراوي، الموانئ البحرية العربية، 2009)

أولا: ميناء الجزائر

يقع ميناء الجزائر على خط عرض 36° 50' شمالا وخط طول 3° 2' شرقا، وتبلغ مساحة التخزين في 282.000 متر مربع، ويبلغ مشروع تصريف المياه يتراوح طوله بين 6 و 10 أمتار لاستيعاب السفن التي يمكن أن تحمل ما يصل إلى 25.000 طن من البضائع، وتتألف أعمال الحماية من 5 سدود اصطناعية، بطول إجمالي يبلغ 6 كلم. (النحراوي، الموانئ البحرية العربية، 2009، صفحة 633)

ثانيا: ميناء بجاية

تقدر مساحة الإجمالية لميناء بجاية بحوالي 44 هكتار منها 02 هكتار مغطاة كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 156 هكتار وأرصفتها مجموع طولها 2200 م، ويقدر عرض المدخل الشمالي ب 120 م وعمق 15 م، أما المدخل الجنوبي الشرقي فيقدر عرضه ب 330 م وعمق 15 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 45000 مسافر/السنة وصومعة للحبوب خاصة ب OAIC سعتها 30000 طن و صومعة أخرى للحبوب خاصة بسفيتال سعتها 120000 طن بالإضافة إلى قاعدة عائمة بقدرة 15000 طن³.

ثالثا: ميناء مستغانم

تقدر مساحة الإجمالية لميناء مستغانم بحوالي 68 هكتار منها 2 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين 2 تقدر مساحته أحدهما ب 14 هكتار بعمق يتراوح بين 6,77 م إلى 8,17 م وتقدر مساحة الآخر ب 16 هكتار بعمق يتراوح بين 6,95 م إلى 8,22 م وأرصفة مجموع طولها 1995م، ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي ب 100 م بعمق 12م، و يحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة للبيتومين بقدرة 4700 طن و صومعة للحبوب سعتها 30000 طن². (بروجي، 2012-2011، صفحة 149)

رابعا: ميناء وهران

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، و في سنة 1833 تم إنشاء الميناء الحالي لمدينة وهران، ومع تطور العلاقات التجارية سنة 1848. وعدم كفاية الحوض المخصص للحبوب كان لازما توسيع الميناء ليتمكن من استيعاب كبريات السفن التجارية، و يعتبر ميناء وهران من أهم الموانئ الجزائرية من حيث المساحة و الأنشطة 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 و حظيرة خاصة بالحاويات و المخازن، كما أن البنية التحتية له تحتوي على طول الأرصفة 4200 م، وعلى 7 أحواض، و33 مرسى و4 سفن الدحرجة.

وكذلك يحتوي على مرافق المتخصصة منها 7 مخازن ذات مساحة قدرها 26000 م²، و مساحة دافة حوالي 160000 م²، وكذلك محطة حاويات قدرها 110000 م²، ذات قدرة استيعابية 4200 حاوية. (بروجي، 2012-2011، صفحة 149)

ميناء سكيكدة:

تقدر المساحة الإجمالية لميناء سكيكدة بحوالي 51 هكتار منها 17 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين تقدر مساحتهما ب 43,3 هكتار وأرصفة بمجموع طولها 1860 م، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء سكيكدة 120 م بعمق 150 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بقدرة 1200 مسافر/السنة، و صومعة للحبوب سعتها 20000 طن². (بروجي، 2012-2011، صفحة 149)

الفرع الثاني: مكانة الموانئ البحرية في الإمارات العربية المتحدة

يوجد في الإمارات العربية المتحدة باستثناء موانئ البترول 12 ميناءا تجاريا عاملا، ويزيد عدد الأرصفة في هذه الموانئ على 310 أرصفة يبلغ طولها مجتمعة نحو 45 كلم، وطاقتها الكلية نحو 80 مليون طن.

وتعد موانئ دبي من الموانئ الرائدة في العالم، حيث قامت مدينة دبي بإنشاء أربعة موانئ مهمة هي (ميناء جبل علي، ميناء راشد، ميناء الحميرية، ميناء الشندغة). وهي تساهم بشكل فعال في حركة دخول وخروج السفن من المياه الإقليمية وإليها، ويمكن ذكرها كما يلي:

أولاً: "ميناء راشد"

يرجع الفضل في الازدهار التجاري الذي شهدته دبي عبر التاريخ إلى "الخور" الذي يتوسط المدينة ويشكل ميناء طبيعياً لها، ويزدهم بمئات السفن الخشبية التقليدية في مظهرها، وذات المحركات القوية التي تنق البضائع من دبي إلى منطقة الخليج وأطراف الجزيرة العربية والهند وباكستان ودول شرق إفريقيا. ولقد كان تعزيز المكانة التجارية لدبي الشغل الشاغل لحكومتها، باعتبار أن هذا النشاط هو مصدر الرزق الأساسي للإمارة، سواء كان ذلك قبل عصر البترول أم في عصر البترول أم حتى بعده، حيث تم تعميق ذلك الخور وإنشاء ميناء راشد على مراحل اعتباراً من عام 1969 حسب احتياج المنطقة، حتى أصبح يضم 37 مرسى، ويعتبر ميناء راشد اليوم من أكبر وأكثر موانئ الحاويات ازدحاماً في المنطقة. (لاشين، 2012، صفحة 176)

ثانياً: "ميناء جبل علي"

افتتح ميناء جبل علي بدبي في فبراير عام 1979 حيث كانت الفكرة من إنشائه أساساً لخدمة استيراد الألمنيوم لمصنع الألمنيوم في دبي (دوبا)، وتصدير الألمنيوم، بالإضافة إلى قدرة استيعابية مستقبلية أثبتت فاعليتها، خصوصاً في دعم المنطقة الحرة في جبل علي التي أنشئت حوله، ويضم الميناء حالياً 67 مرسى و 5 رافعات متطورة ومجموعة من المخازن المبردة، مما جعله من أكبر الموانئ التي صنعها الإنسان فقد اقتطع له من رمال الصحراء 25 فدان، وترجع شهرة حاويات ميناء جبل علي لعدة أسباب أهمها: البنية الأساسية للميناء وموقعه الممتاز والإدارة العالية الكفاءة، والإمكانيات السريعة التي تقدمها المنطقة الحرة، وتشكل حركة مناولة الحاويات أكبر زيادة في نشاط الميناء.

وتعد المنطقة الحرة بجبل علي على إحدى أكبر المناطق الحرة في العالم، وتدعم منطقة جبل علي 12 منطقة حرة تكنولوجية وصناعية وتجارية ومطار ومراكز مالية متخصصة ومتطورة، ذلك أدى إلى اعتبارها واحدة من أسرع المناطق الحرة نمواً في العالم، فقد حققت مايلي على مدى السنوات الأربع الماضية: (لاشين، 2012، صفحة 176)

- ✓ نمو قاعدة عملائها بنسبة تزيد على 60؛
- ✓ زيادة إيراداتها بمعدل وسطي يبلغ 34 أساس سنوي؛
- ✓ زيادة إسهاماتها في الناتج المحلي الإجمالي لدبي بنسبة 25 على أساس سنوي؛
- ✓ أحدثت أثر من 160000 فرصة عمل في الإمارات العربية المتحدة؛
- ✓ استحوذت على أكثر من 50 من إجمالي صادرات دبي؛
- ✓ استحوذت على 25 من جميع الحاويات المارة عبر ميناء جبل علي؛
- ✓ استحوذت على نسبة 12 من إجمالي الشحن الجوي في مطار دبي الدولي؛
- ✓ اجتذبت نسبة 20 من جميع تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الإمارات العربية المتحدة.

الفرع الثالث: إدارة الموانئ في الجزائر والإمارات العربية المتحدة

تحتل الإمارات مراتب عالمية متقدمة في أداء الموانئ، حيث ميناء جبل علي (إمارة دبي) احتل المرتبة العاشرة علميا من حيث حجم تداول الحاويات بـ 14.8 مليون حاوية قياسية: 20 قدم مكافئة، متقدما على كل الموانئ الأوروبية العريقة (وعلى رأسها ميناء روتردام: المرتبة 13 بـ 12.4 مليون حاوية 20 قدم مكافئة).

كما أن شركة موانئ دبي العالمية التي تدير موانئ الإمارات استطاعت بفضل كفاءتها أن تدير عشرات من الموانئ في العالم في القارات الخمس، ويعتبر ميناء جبل علي بشكل خاص من أجيال المتقدمة في تطور الموانئ، حيث يقع بين موانئ الجيل الثالث (موانئ لوجستية تقدم خدمات عالية الكفاءة في مجال المناولة، التخزين والنقل)، وموانئ الجيل الرابع (موانئ تعتمد بشكل واسع على أتمتة ورقمنة العمليات التشغيلية والإدارية المختلفة) تتبع السفن والحاويات عن بعد، توجيه الرافعات أوتوماتيكيا، نظم إلكترونية لتبادل المعلومات والمستندات...).

أما الموانئ الجزائرية فرغم الجهود التي بذلت لتطويرها تشغيليا وإداريا، فما زالت ضعيفة الإنتاجية وتقع في ذيل الموانئ العالمية، وفي مراتب متوسطة على المستوى الإفريقي)، حيث بقي مستوى تداول الحاويات والبضائع فيها ضعيفا وبطيئا، ولم تخرج عن موانئ الجيل الأول، حيث تعتبر مجرد نقاط التقاء بين نوعين من النقل (البري والبحري)، فتستقبل البضائع المستوردة في الغالب بعد تفرغها من السفن، بهدف تخزينها أو إعادة إرسالها عبر الشاحنات إلى المناطق الداخلية، دون وجود خدمات لوجستية متطورة أو أنشطة صناعية ذات قيمة مضافة، عكس موانئ الإمارات التي نجحت في كسب ميزة تنافسية أهلتها للتحويل إلى موانئ محورية (جبل علي بشكل خاص) تعتمد عليها الموانئ المحلية في منطقة الخليج العربي، إذا لدورها في تطوير المناطق الحرة التجارية والصناعية في الإمارات (المنطقة الحرة لجبل علي بشكل خاص).

المطلب الثاني: مكانة الأسطول البحري التجاري في النقل البحري في الجزائر والإمارات العربية المتحدة

للأسطول البحري دور هام فهو يحرس المياه الإقليمية خلال السلم إذ لا يسمح للسفن الأجنبية دخول مياه الدولة الإقليمية دون تصريح كما أنه يساهم في بعض الأحيان في إغاثة السفن الغارقة وإنقاذ الأشخاص من الهلاك غرقا أما خلال أيام الحروب فإن الأسطول يستخدم لحماية المناطق الساحلية من الغزو كما يقوم بشن هجومات على سواحل الدول، وهذا ما سيتم توضيحه فيما يلي:

الفرع الأول: مكانة الأسطول البحري التجاري في الجزائر

يلعب الأسطول البحري التجاري دورا مهما في النقل البحري الجزائري، بحكم الجزائر لها موقع استراتيجي وتعتبر بوابة إفريقيا ودولة ساحلية، حيث يتم النقل البحري من خلال الموانئ التجارية التي بعضها مخصص لتصدير المحروقات كميناء أرزيو وبجاية وسكيكدة، بينما تعتبر موانئ الجزائر العاصمة ووهران وعنابه موانئ متعددة النشاطات، منها نقل المسافرين بحرا نحو فرنسا وإسبانيا ويضم الأسطول البحري 74 سفينة بحرية، منها 17 ناقلات للبتروكيمياويات و13 ناقلات للغاز السائل، و11 منها لنقل المواد الكيماوية والبتروكيمياوية، و6 لنقل المسافرين من وإلى الجزائر وأوروبا وكذلك نقل البضائع، بينما النقل النهري منعدم لانعدام المجاري المائية

الصالحة للملاحة، كما أن الأسطول البحري التجاري له قدرة النقل حسب أنواع السفن في الجزائر، وهذا يوضحه الجدول والشكل التاليين الموالي:

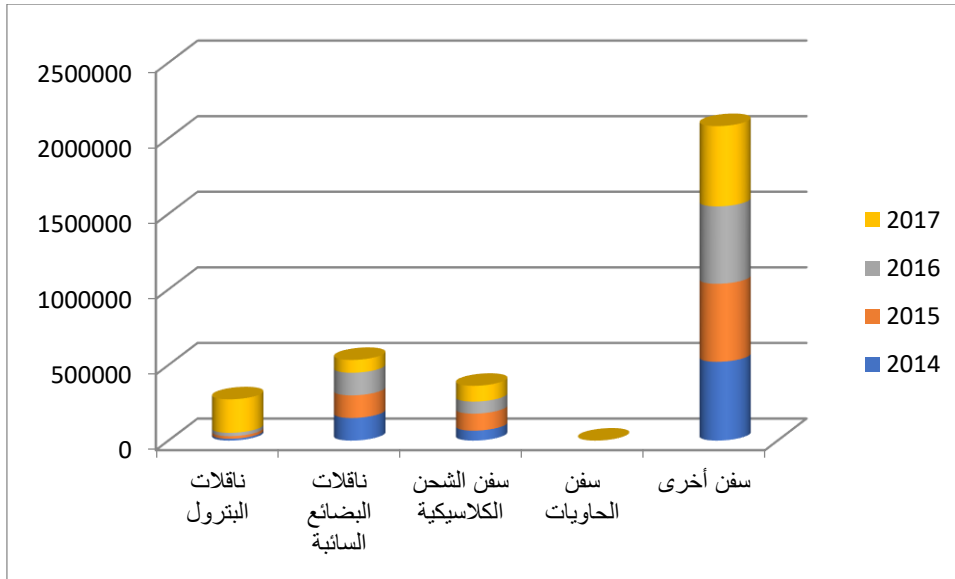
الجدول (1-2): تطور قدرة النقل حسب أنواع السفن في الجزائر

الوحدة: طن

السفن / السنوات	2017	2016	2015	2014
ناقلات البترول	221555	22155	17156	12157
ناقلات البضائع السائبة	84896	149594	149594	149594
سفن الشحن الكلاسيكية	104422	79772	112651	65606
سفن الحاويات	0	0	0	0
سفن أخرى	531157	511852	516315	521175
مجموع الأسطول	74263	763373	795716	748532

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على الإحصائيات أونكتاد (unctadstat)

الشكل (1-2): تطور قدرة النقل حسب أنواع السفن في الجزائر



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على الإحصائيات أونكتاد (unctadstat)

أولاً: الحركة الإجمالية للبضائع

يمكن توضيح توزيع حركة البضائع الإجمالية حسب الموانئ التجارية الجزائرية في الجدول التالي:

الجدول (2-2): توزيع حركة البضائع الإجمالية حسب الموانئ التجارية الجزائرية

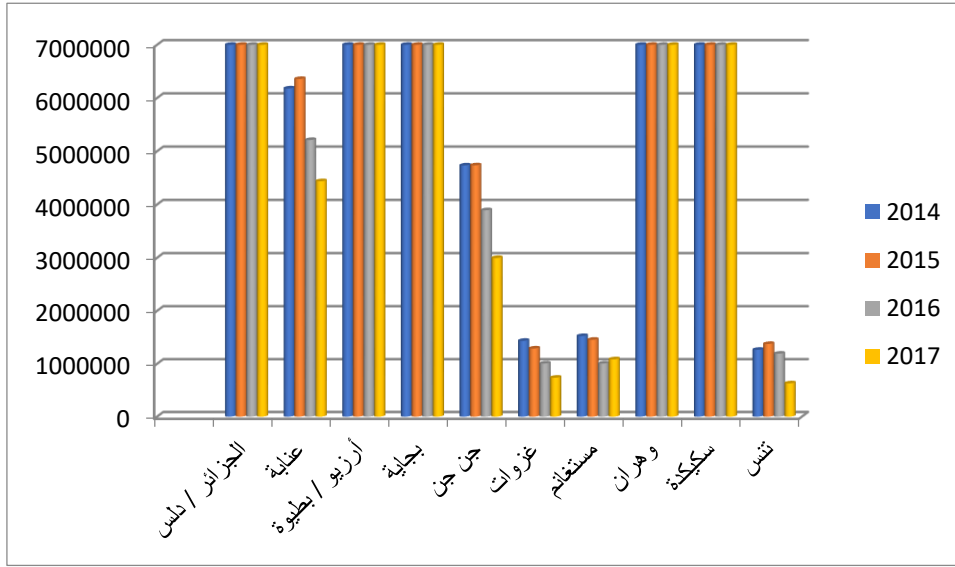
الوحدة: طن

الموانئ/ السنوات	2014	2015	2016	2017
الجزائر / دلس	11211643	15874877	15941683	15186886
عنابة	6180162	6357913	5212597	4438212
أرزيو / بطيو	40977304	44897790	45478648	42381743
بجاية	21156805	20158443	19516824	18788052
جن جن	4734581	4736307	3893141	2997172
غزوات	1435069	1289580	1006318	736841
مستغانم	1525152	1454939	1005894	1085757
وهران	7323389	8485424	8646579	8522943
سكيكدة	30245736	28810746	27093945	25586976
تنس	1264916	1375747	1192166	630726
المجموع	126054757	133441766	128987794	120355207

المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد (احصائيات الجمارك)

يمثل الجدول أعلاه توزيع الحركة الإجمالية للبضائع حسب الموانئ التجارية خلال الفترة (2014-2017)، التي تهيمن عليها حركة المحروقات التي تارة ترتفع وتارة تنخفض متأثرة بارتفاع وانخفاض أسعار النفط العالمية، كذلك بسبب ارتفاع حجم بعض المنتجات مثل الحبوب بالنظر إلى الطلب الكلي عليها.

الشكل (2-2): توزيع حركة البضائع الإجمالية حسب الموانئ التجارية الجزائرية



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد (احصائيات الجمارك)

يوضح الشكل أعلاه توزيع حركة البضائع حسب الموانئ التجارية، حيث نلاحظ أن الحصة الأكبر تمتلكها الموانئ المتخصصة في النفط وعلى رأسها ميناء أرزيو، يليها ميناء سكيكدة وميناء بجاية على التوالي، كما تأخذ موانئ الجزائر، جن جن ووهران حصة هامة في السوق مستفيدة من البرامج الاستثمارية الواسعة لإعادة تجهيز وعصرنة معدات وقدرات الشحن والتفريغ والنقل للبضائع بهدف تحسين خدماتها.

ثانيا: " حركة البضائع خارج المحروقات

يوضح الجدول التالي توزيع حركة البضائع خارج المحروقات حسب الموانئ التجارية الجزائرية

الجدول (2 - 3): توزيع حركة البضائع خارج المحروقات حسب الموانئ التجارية الجزائرية

الوحدة: طن

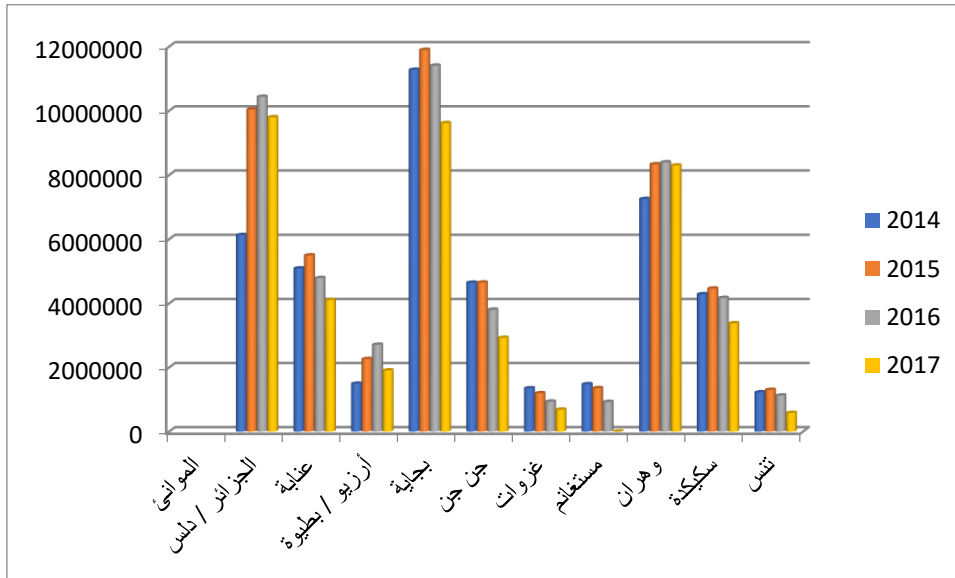
الموانئ/ السنوات	2014	2015	2016	2017
الجزائر / دلس	6.127.529	10.039.732	10.434.926	9.796.304
عنابة	5.087.029	5.494.410	4.790.966	4.107.951
أرزيو / بطيوة	1.492.787	2.263.406	2.710.625	1.907.621
بجاية	11.276.380	11.893.442	11.405.304	9.614.348
جن جن	4.643.814	4.648.768	3.804.561	2.922.976
غزوات	1.348.506	1.195.264	933.799	681.782
مستغانم	1.475.485	1.354.085	924.728	1.016.666

8.293.613	8.394.367	8.332.937	7.251.236	وهران
3.379.100	4.169.526	4.462.612	4.284.638	سكيكدة
580.025	1.125.526	1.299.757	1.222.415	تنس
42.300.386	48.694.328	50.984.413	44.209.819	المجموع

المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد (إحصائيات الجمارك)

يلاحظ من خلال الجدول ، حيث أن حجم حركة البضائع خارج المحروقات حسب الموانئ التجارية الجزائرية عرفت زيادة متقاربة في سنة 2015 مقارنة بسنة 2014 حيث بلغت حجم حركة البضائع خارج المحروقات في سنة 2015 إلى 50.984.413 طن، وهذا يرجع إلى ارتفاع الواردات نتيجة الارتباط الكبير بالأسواق الخارجية، إلا أن الصادرات خارج المحروقات بالرغم من أنها هامشية إلا أنها سجلت تحسن على خلال هذه السنتين 2014 و2015 نتيجة التحفيز والإجراءات التي قامت بها الدولة، والإعفاءات الجمركية والتسهيلات بالإضافة إلى التكفل بجزء من تكاليف نقل البضائع إلى الأسواق الخارجية، إلا أن تم ملاحظة انخفاض مستمر في حركة البضائع خارج المحروقات على مستوى الموانئ التجارية الجزائرية خلال السنوات (2016-2017) وهذا نتيجة قصور القاعدة الإنتاجية من جهة واختلال في الاقتصاد الوطني من جهة ثانية وارتفاع تكلفة النقل البحري، حيث بلغت حجم حركة البضائع خارج المحروقات في سنة 2017 إلى 42.300.386 طن.

الشكل (2-3): توزيع حركة البضائع خارج المحروقات حسب الموانئ التجارية الجزائرية



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد (إحصائيات الجمارك)

يوضح الشكل أعلاه الدور الفعال والمهم للموانئ الجزائرية، وهذا ما يفسرها الارتفاع في توزيع حركة البضائع خارج المحروقات على الموانئ خلال السنوات (2014-2017)، حيث يلاحظ من خلال الشكل أن حجم البضائع خارج المحروقات سنة 2015 ارتفع إلى حوالي 12000000 طن، وهذا مقارنة بسنة 2014، إذ قدر حجم البضائع خلال هذه السنة 1500000 طن، وهذا دل على الدور الكبير الذي يلعبه الأسطول البحري التجاري الجزائري ومساهمته في دعم التجارة الخارجية، والتي تتمثل في تسهيل حركة البضائع خارج المحروقات، نتيجة استفادة الموانئ الجزائرية التجارية من الشراكة الأجنبية ومن برامج التوسعة والعصرنة لمعدات الشحن والتفريغ، ويتضح ذلك جليا في موانئ الجزائر، بجاية، جن جن ووهران، كما نفسر انخفاض حجم حركة البضائع خارج المحروقات خلال سنتي 2016 و2017 إلى تزايد الطلب الكلي على البضائع خارج المحروقات أي بلوغ السقف الأقصى للعدد الطلبات، وهنا الموانئ الجزائرية تصبح لا تقدر أن توزع كل هذه البضائع خارج المحروقات بسبب نقص معدات التوزيع و التخزين، كما يلاحظ أن الحصة الأكبر تمتلكها الموانئ المخصصة في البضائع خارج المحروقات وعلى رأسها ميناء بجاية، ويليها ميناء وهران وميناء سكيكدة على التوالي، كما تأخذ باقي الموانئ حصة هامة في السوق مستفيدة من البرامج الاستثمارية الواسعة لإعادة تجهيز وعصرنة معدات وقدرات الشحن والتفريغ والنقل، وتوزيع للبضائع خارج المحروقات بهدف تحسين خدماتها.

الفرع الثاني: مكانة الأسطول البحري التجاري في الإمارات العربية المتحدة

ساهمت شبكة الموانئ البحرية المتطورة في الإمارات في الرفع من كفاءة سلاسل التوريد، وتقدم موانئ دبي العالمية من خلال منصة دبي التجارية الإلكترونية لتسهيل التجارة، حيث يستطيع المصدرين والموردين تخليص البضائع ودفع الرسوم المتعلقة بها، وحجز وسائل النقل من خلال هذه المنصة، والجدول التالي يوضح قدرة النقل حسب أنواع السفن للإمارات العربية المتحدة:

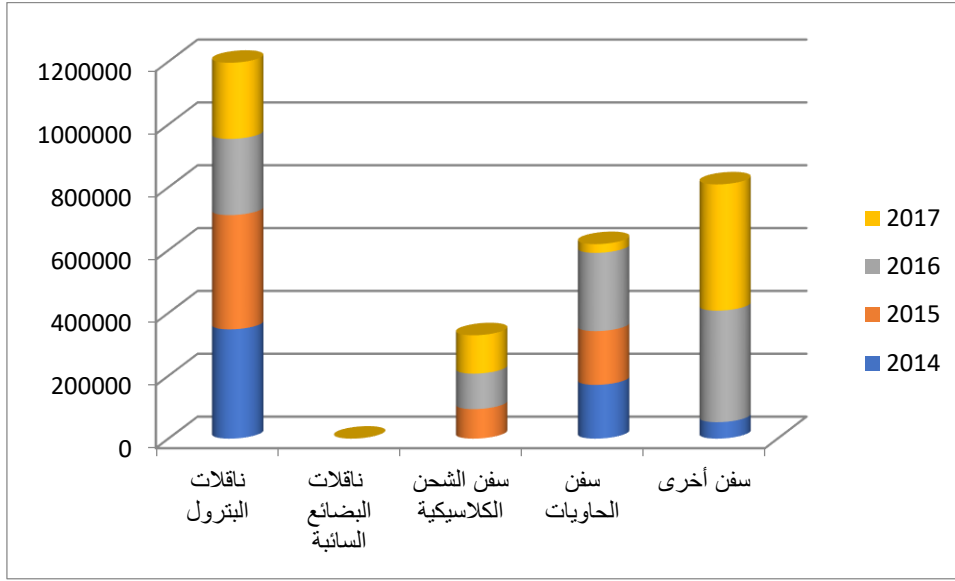
الجدول (2-4): تطور قدرة النقل حسب أنواع السفن في الإمارات

الوحدة: طن

نوع السفن/	السنوات	2014	2015	2016	2017
ناقلات البترول	347914	363509	242486	242486	242486
ناقلات البضائع السائبة	0	0	0	0	0
سفن الشحن الكلاسيكية	101.535	93845	113057	122099	122099
سفن الحاويات	171131	171131	249012	27888	27888
سفن أخرى	52367	329.751	354964	401862	401862
مجموع الأسطول	965777	958233	959519	794335	794335

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على الإحصائيات أونكتاد (unctad stat)

الشكل: (2-4): تطور الأسطول البحري للإمارات العربية المتحدة حسب أنواع السفن (عدد السفن)



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على الإحصائيات أونكتاد (unctadstat)

يوضح الجدول والشكل السابقين مكانة دولة الإمارات بحكم أنها بوابة إستراتيجية لأهم الأسواق في العالم، حيث عملت بجهد على استثمار موقعها الاستراتيجي، الذي تتميز به بغية دفع عجلة النمو والتنمية في مختلف القطاعات الاقتصادية، وعلى رأسها قطاع الخدمات اللوجستية الذي سيكون واحدا من أهم القطاعات المحركة للنمو الاقتصادي للدولة، ومساهمة دولة الإمارات في توسيع موانئها وتطوير منشآتها، أدى إلى زيادة حركة الحاويات فيها، وبالتالي تعزيز تنافسيتها في العالم، حيث يحتل ميناء جبل علي على المرتبة التاسعة عالميا لقائمة أكبر موانئ الحاويات لعدة سنوات، نظرا لموقعه الاستراتيجي ولما يتمتع به من قدرات كبيرة في مناولة كبرى سفن الحاويات لعدة سفن وفي آن واحد.

المطلب الثالث: مكانة الخدمات اللوجستية في الجزائر والإمارات العربية المتحدة

نظرا لتزايد حجم التجارة العالمية، تتعلق تدابير الخدمات اللوجستية بشكل مباشر بالقيمة التنافسية لاقتصاد الدول، فكلما تمت عملية الاستيراد والتصدير بأقل وقت وأكثر فعالية من حيث التكلفة، كان الأمر أسهل على التجار لتعزيز تنافسيتها والوصول إلى الأسواق الدولية، وتولي الأوساط التجارية العاملة في التجارة العالمية اهتماما شديدا بالسهولة والسرعة التي يمكن لمنتجاتها المرور عبر الدول وتصدير بضائعهم إلى الأسواق الخارجية، والمشاركة في سلسلة القيمة العالمية، والمساهمة في قطاع الصادرات في دول المنشأ، حيث قامت العديد من المنظمات الدولية بوضع مقاييس لتقييم اللوجستيات التجارية، ومن أهمها مؤشر أداء الخدمات اللوجستية العالمي للبنك الدولي ومؤشر الارتباط أو الاتصال البحري كأدوات لتحليل وتقييم ومقارنة الخدمات اللوجستية بين البلدان، ثم تشين لاستخدامها في تقييم الخدمات اللوجستية التي تتطلبها النقل البحري والتجارة الخارجية في الجزائر والإمارات.

الفرع الأول: مقارنة الخدمات اللوجستية في الجزائر والإمارات العربية المتحدة

يعتبر قياس مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، هو جزء من تقرير إقامة روابط من أجل المنافسة، وكفاءة سلاسل التوريد العالمية، ويغطي التقرير 160 بلدا استنادا إلى تقييم متعدد الأبعاد أجراه أكثر من 1000 من المهنيين في مجال الخدمات اللوجستية في العالم، وهناك عوامل كثيرة تحدد أداء الخدمات اللوجستية في كل بلد، بما في ذلك البنية التحتية واللوائح التنظيمية والسياسات والجغرافيا والاقتصاد السياسي. وتعتمد التجارة العالمية على الخدمات اللوجستية، وتحدد مدى كفاءة استيراد وتصدير البلدان للبضائع مدى نموها ومنافستها في الاقتصاد العالمي.

ومنذ عام 2007 بدأ البنك الدولي في إصدار دليل الأداء اللوجستي، يشمل على 6 مكونات: (بوشول، جرمون، و رياض، 03-02 ديسمبر 2019، صفحة 467)

- كفاءة الجمارك والتخليص إدارة الحدود (الجمارك)؛
- نوعية التجارة والبنية التحتية (البنية التحتية)؛
- سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية (سهولة ترتيب الشحنات)؛
- الكفاءة وجودة الخدمات اللوجستية خدمات النقل بالشاحنات، والشحن، والتخليص الجمركي (جودة الخدمات اللوجستية)؛
- القدرة على تتبع الشحنات واقتفاء أثرها (تتبع وتعقب)؛
- التردد شحنات التي تصل إلى المرسل إليهم في مواعيد التسليم المقررة أو المتوقعة (في الوقت المناسب).

ويمكن للبلدان التي تتمتع بخدمات لوجستية فعالة كالإمارات العربية المتحدة ربط الشركات بالأسواق المحلية والدولية بسهولة من خلال سلاسل توريد يمكن الاعتماد عليها، وتواجه البلدان ذات الخدمات اللوجستية غير الفعالة كالجزائر ارتفاع التكاليف - سواء من حيث الوقت والمال- في التجارة الدولية وسلاسل التوريد العالمية، وهذا يعيق بشدة قدرة الجزائر على المنافسة العالمية حيث احتلت الجزائر سنة 2018 الرتبة 117 وتأتي الإمارات العربية المتحدة الرتبة 4، كما هو موضح في الجدول والشكل المواليين:

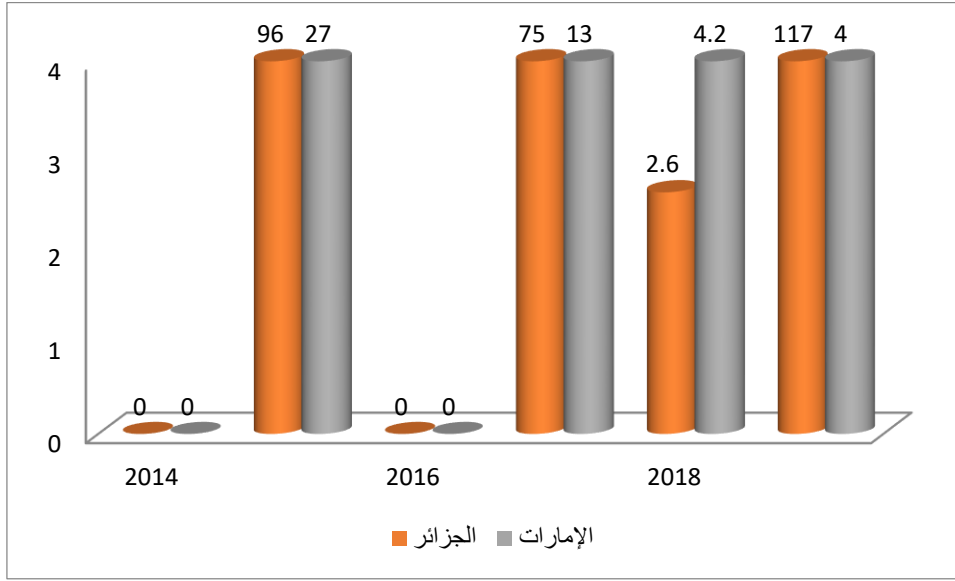
الجدول (2-5): مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الكلي للجزائر والإمارات للفترة (2014-2015)

(1=منخفض إلى 5=مرتفع)

2018		2016		2014		البلد السنوات
الرتبة	القيمة	الرتبة	القيمة	الرتبة	القيمة	
117	2,6	75	2.77	96	2.65	الجزائر
4	4,2	13	3.94	27	3.54	الإمارات

المصدر: من إعداد الطالبة بالاستناد إلى (بيانات البنك الدولي)

الشكل: (2-5): تطور أداء الخدمات اللوجستية الكلي للجزائر والإمارات للفترة (2014-2017)



المصدر: من إعداد الطالبة بالاستناد (بيانات البنك الدولي)

من خلال الجدول والشكل السابقين نلاحظ تمتع دولة الإمارات العربية المتحدة بأفضل أداء للخدمات اللوجستية، حيث أحرزت تقدما خلال الفترة (2014-2018) بتحقيقها المركز 4 عالميا، والأولى عربيا، وهذا يعكس جودة وكفاءة البنية التحتية والخدمات اللوجستية التي تتمتع بها الدولة والمدعومة بالتقنيات الحديثة، بحيث في سنة 2018 بلغت قيمة الأداء 4.4، مقارنة بالجزائر التي شهدت تدهور في أداء الخدمات اللوجستية خلال الفترة (2014-2018)، حيث تحصلت على المركز 117 عالميا، وهذا نتيجة ضعف بنيتها التحتية، ونقص الهياكل اللوجستية المتطورة بحيث في سنة 2018 بلغت قيمة الأداء 2.6.

الفرع الثاني: موقع الجزائر والإمارات على المؤشر للارتباط البحري

بفضل الخدمات المنتظمة للنقل البحري أصبحت كل الدول الساحلية متصلة ببعضها البعض، لكن يتباين مستوى ربط هذه الدول بالشبكة العالمية، ومنذ 2014 يسجل مؤشر الربط بخطوط النقل البحري، الذي يغطي 162 دولة ساحلية منهم الجزائر والإمارات العربية المتحدة، فالتوجهات في اتصال الدول بخطوط النقل البحري المنتظمة من خلال خمسة مكونات، وهي (عدد السفن - سعتها من الحاويات - حجم السفينة الأقصى - عدد الخدمات المقدمة - عدد الشركات)، ولكل مكون من المكونات الخمسة، تقسم قيمة البلد على القيمة القصوى لذلك المكون في عام 2014، وبحسب متوسط المكونات الخمسة لكل بلد، ثم يقسم هذا المتوسط على المتوسط الأقصى لعام 2014 ويضرب في 100، وفي عام 2017 واصلت الإمارات احتلال موقع الصدارة مقارنة بالجزائر في ترتيب مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، وهذا ما يوضحه الجدول والشكل المواليين:

(ملتقى دولي، 02-03 ديسمبر 2019)

الجدول (2-6): تطور مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة للجزائر والإمارات للفترة (2014-2015)

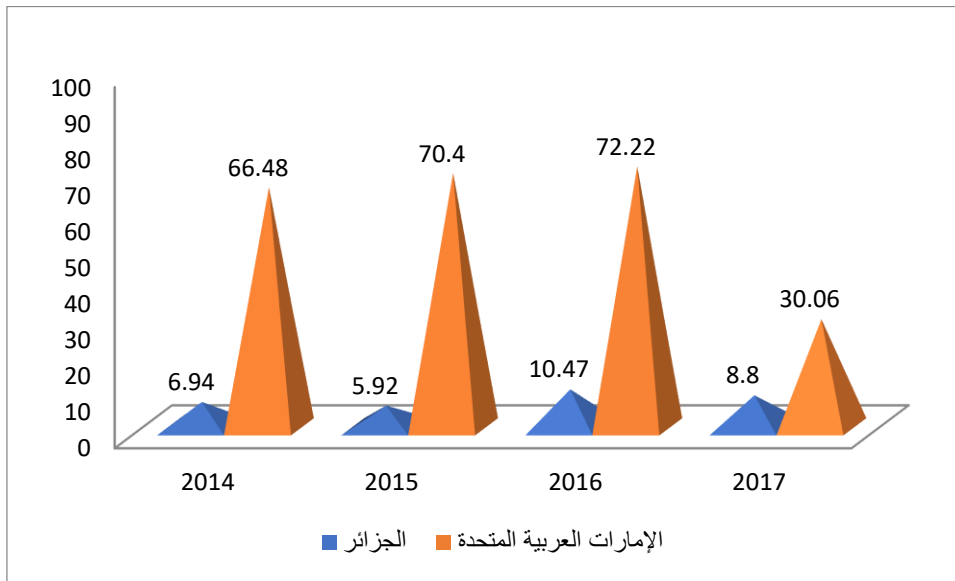
مؤشر (الحد الأقصى 2004=100)

السنوات البلد	الجزائر	الإمارات العربية المتحدة
2014	6,94	66,48
2015	5,92	70,4
2016	10,47	72,22
2017	8,8	30,06

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على الإحصائيات الأونكتاد (unctadstat)

الشكل (2-6): تطور مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة للجزائر والإمارات للفترة (2014-2017)

مؤشر (الحد الأقصى 2004=100)



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على الإحصائيات الأونكتاد (unctadstat)

من الجدول والشكل السابقين نلاحظ مستوى اندماج كل من الجزائر والإمارات العربية المتحدة في شبكة النقل البحري على الخطوط المنتظمة خلال الفترة (2014-2017)، حيث يتضح بأن روابط النقل البحري للجزائر منخفضة جدا نتيجة هشاشة البنية التحتية لموانئها، وعدم استيعابها لعدد كبير من السفن، إضافة إلى عدم توفيرها للخدمات المقدمة لعمليات الشحن والتفريغ،

حيث أنه حسب تقرير المنتدى الاقتصادي العالمي 2015 تذيلت الجزائر الترتيب العالمي، حيث صنفت ضمن أسوأ دول العالم في مؤشر جودة وتنافسية الموانئ؛

أما الإمارات فقد تزايدت روابط النقل البحري بشكل ملحوظ، نتيجة النشاطات والاستثمارات الكبرى في مشاريع البنية التحتية، إضافة إلى تحفيز الابتكار والتطوير والتحديث المستمر في مختلف القطاعات والميادين، إلا أن سنة 2017 شهدت انخفاض حيث بلغت 30.06 نتيجة انخفاض أسعار النفط، وانخفاض حركة التجارة العالمية، إلا أن النتائج التي تحققت في مختلف المجالات تظهر قدرة اقتصادها على الصمود أمام كافة التحديات.

الفرع الثالث: موقع الجزائر والإمارات على الخطوط الملاحية البحرية

النقل البحري هو من الخدمات الرئيسية لتسهيل عملية التجارة الخارجية، حيث يريد المصدرون والمستوردون استلام بضائعهم في الوقت والمكان وللعميل المناسب، وتتم خدمة النقل البحري بصفة عامة وفق سوقين هما سوق الخطوط المنتظمة وسوق السفن الجواله، بحيث يوضح الجدول والشكل المواليين تطور حركة النقل في موانئ الحاويات بالجزائر والإمارات خلال الفترة (2014-2017).

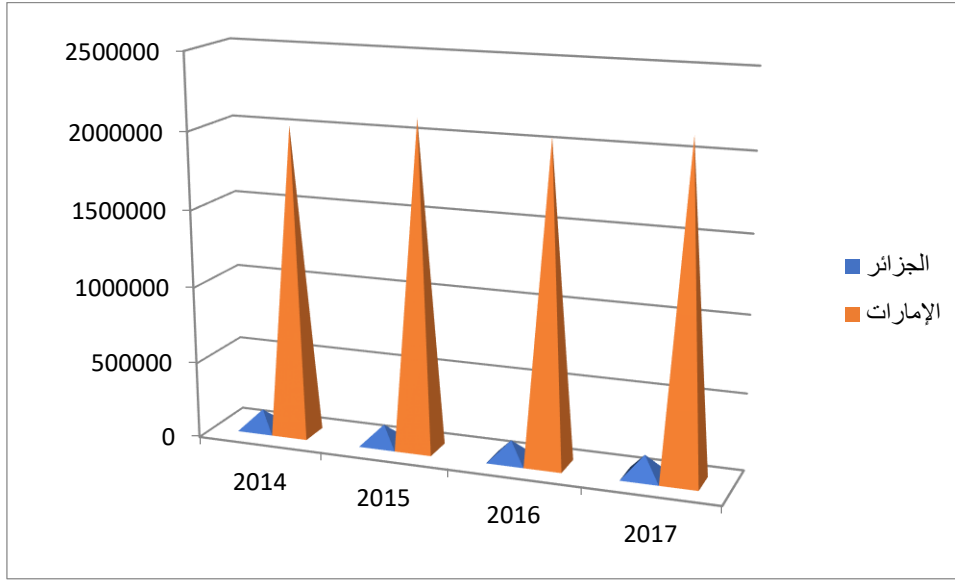
الجدول (2-7): تطور حركة النقل في موانئ الحاويات بالجزائر والإمارات للفترة (2014-2017)

ألف حاوية: 20 قدم

2017	2016	2015	2014	السنوات البلد
140330	125620	124330	124830	الجزائر
2128090	2061320	2123320	2022361	الإمارات

المصدر: من إعداد الطالبة بالاستناد (بيانات البنك الدولي)

الشكل (2-7): تطور حركة النقل في موانئ الحاويات بالجزائر والإمارات للفترة (2014-2017)



المصدر: من إعداد الطالبة بالاستناد (بيانات البنك الدولي)

يوضح لنا الجدول والشكل السابقين عدد الحاويات التي تم تداولها بالجزائر والإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2014-2017)، حيث شهدت الجزائر ارتفاع في حركة الحاويات من 124 ألف حاوية 20 قدم عام 2014 إلى 1.4 مليون حاوية 20 قدم عام 2017، وهذا نتيجة الدخول في شراكات أجنبية خاصة بعد التعاقد مع مؤسسة موانئ دبي الإماراتية منذ 2008، المكلفة بتسيير ميناء الحاويات بميناء الجزائر، أما حركة الحاويات في الإمارات فقد ارتفعت من 20 مليون حاوية 20 قدم عام 2014 إلى 21,2 مليون حاوية 20 قدم عام 2017 وبالتالي تعتبر أكبر دولة عربية من حيث عدد وحركة الحاويات، حيث استفادت الدولة من موقعها الاستراتيجي وتطور البنية التحتية وموانئها البحرية، إضافة إلى تنفيذ توسعات للرفع من الطاقة الاستيعابية لمناولة الحاويات، حتى تتمكن من تعزيز موقعها في صناعة النقل البحري عالميا.

المطلب الرابع: مكانة الشركات الملاحية في النقل البحري في الجزائر والإمارات العربية المتحدة

تلعب الشركات الملاحية دور مهما وفعالا في النقل البحري بحيث يتمثل نشاطها على تمكين السفن الأجنبية من دخول الموانئ وتكليف الجهات التي تقوم على خدمة السفن أو بضائعها أو إصلاحها أو تمويلها بالقيام بهذه العمليات، وتقوم هي على الجانب الآخر بسداد مستحقات هذه الجهات خصما من حسابات السفن لديها وتغذي حسابات السفن من أموال الملاك سواء بتحويل النقد الأجنبي المباشر من الخارج أو بتحويل نوالين تلك السفن وسداد ما عليها من التزامات بالداخل وتحويل فوائضها إلى الخارج بالنقد الأجنبي، ومن هذا المنطلق يمكن التطرق في الفرعين التاليين إلى مكانة هذه الشركات الملاحية في النقل البحري في الجزائر والإمارات. (النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، 2009)

الفرع الأول مكانة الشركات الملاحية في النقل البحري في الجزائر

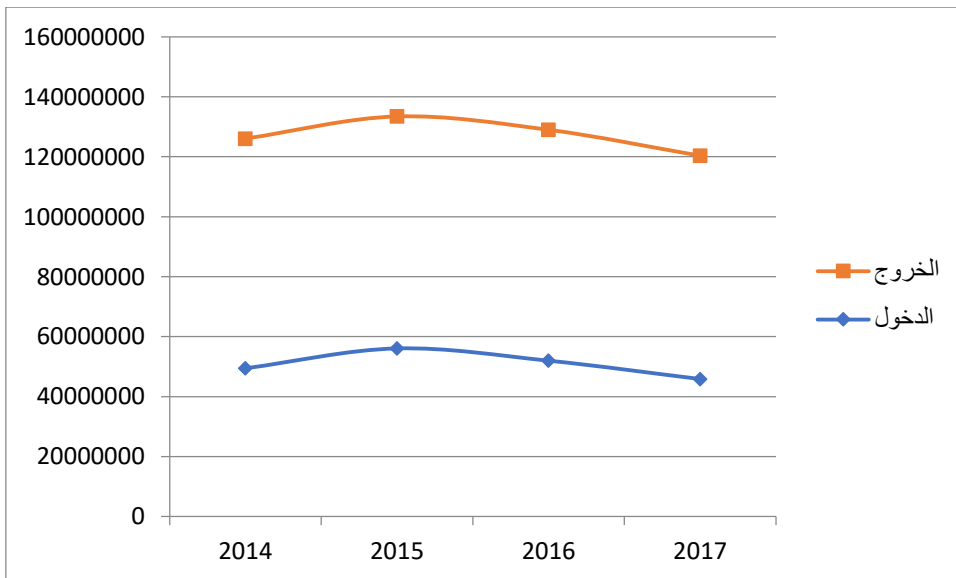
تعتبر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN) والمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ممثلي قطاع النقل البحري في الجزائر، حيث عرف هذا القطاع تحولا حقيقيا من خلال إنجاز العديد من المشاريع لجعل هذا القطاع أكثر فعالية وكفاءة للمساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد، تتم معظم المبادلات التجارية الدولية عن طريق النقل البحري، عبر 10 موانئ تجارية/ دلس، عنابة، أرزي/ بطيو، بجاية، جن جن، غزوات، مستغانم، وهران، سكيكدة، تنس. كما يمكن توضيح مكانة الشركة الوطنية الملاحية في لنقل البحري في الجزائر من خلال الجدول الموالي:

الجدول (2-8): تطور حركة الملاحة والبضائع في الجزائر خلال الفترة (2014-2017)

2017	2016	2015	2014	السنوات	
9021	10292	11224	11261	السفن	الدخول
45871572	51992091	56078229	49456857	حجم البضائع (طن)	
9022	10314	11228	11264	السفن	الخروج
74483635	76995703	77363537	76597900	حجم البضائع (طن)	
18043	20606	22452	22525	السفن	المجموع
120355207	128987794	133441766	126054757	حجم البضائع (طن)	

المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد (احصائيات الجمارك)

الشكل (2-8): تطور حركة الملاحة والبضائع في الجزائر خلال الفترة (2014-2017)



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد (احصائيات الجمارك)

يمثل الجدول والشكل السابقين تطور حركة البضائع التي عبرت الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة (2014-2017) بحيث نلاحظ أن الشركة الوطنية للملاحة الجزائرية (CNAN) شهدت عدم التوازن بين المدخلات والمخرجات وهذا يؤكد هشاشة الاقتصاد الجزائري، الذي هو اقتصاد ريعي يعتمد بصفة كلية على المحروقات.

الفرع الثاني: مكانة الشركات الملاحية في النقل البحري في الإمارات العربية المتحدة

تتوافر الإمارات العربية على العديد من شركات النقل البحري التي تمارس نشاطها عبر الموانئ الإماراتية المختلفة، بعضها ملكية إماراتية، وبعضها في إطار شراكة مع شركات أجنبية، وبعضها الآخر أجنبية خالصة، وهو ما يبرز تطور وانفتاح وتنافسية الأسطول البحري الإماراتي، وهنا نقتصر على أهم وأكبر هذه الشركات:

أولاً: "شركة خط الإمارات العربية للملاحة البحرية":

تأسست شركة الإمارات العربية للملاحة البحرية (ASL) Emirates Shipping line سنة 2006، وهي إحدى الشركات المسجلة في مدينة دبي الملاحية في الإمارات العربية، ويقع المقر التجاري الرئيسي للشركة في هونغ كونغ الصينية، وتعتبر هذه الشركة من بين الشركات الهامة التي تنشط في مجال النقل البحري عبر الخطوط المنتظمة، ويتولى عملية إدارة الشركة فريق من كبار الخبراء في مجال التجارة البحرية، يتركز نشاط الشركة بشكل رئيسي بمنطقة الشرق الأوسط ودول جنوب شرق آسيا، حيث عرفت التجارة الدولية عبر هذه الأقاليم ازدهارا كبيرا، ساهم في تمكين الشركة في ظرف وجيز من تحقيق مراكز متقدمة في الترتيب العالمي لأهم مشغلي السفن عبر الخطوط الملاحية المنتظمة، باحتلالها للمركز 54 عالميا، كما استطاعت الشركة الصمود في وجه الظروف العصبية التي عصفت بالشركات الناشطة في مجال النقل البحري المنتظم خلال سنتي 2015 و 2016، وحققت تقدما في ترتيبها العالمي بتبوئها للمرتبة 27 عالميا في أعقاب نهاية سنة 2017.

وتنشط شركة الإمارات للملاحة البحرية في مجال النقل البحري المنتظم، من خلال توفيرها لجملة من الخدمات البحرية، وذلك على محورين رئيسيين يتمثل الأول في محور (آسيا- شبه القارة الهندية- الشرق الأوسط)، أما المحور الثاني فيخص منطقة شرق إفريقيا، كما تقوم الشركة أيضا بتقديم مجموعة من الخدمات الراقية التي تمكن من ربط الموانئ الإقليمية بالمحاور الرئيسة للنقل المنتظم، وذلك في كل من اليابان وشمال شرق آسيا وكذا إقليم نهر دلتا. (سعيد، الصفحات 156-157)

ثانياً: "شركة الملاحية العربية المتحدة":

تعتبر شركة الملاحية العربية المتحدة (UASC) United Emirates Shipping Company أحد النماذج للتعاون العربي في مجال النقل البحري، تأسست سنة 1976 بمساهمة ست دول عربية هي المملكة العربية السعودية، الإمارات العربية المتحدة، العراق، قطر، البحرين والكويت، يقع مقرها الرئيسي بالكويت، وحدد رأس مالها عند تأسيسها ب 1.77 مليار دولار، وتهدف الشركة إلى تلبية احتياجات منطقة الخليج العربي في مجال الشحن، وكذا ربط منطقة الشرق الأوسط بباقي مناطق العالم.

ويقدر عدد الوحدات التي شكلت الأسطول التجاري لهذه الشركة عند تاريخ تأسيسها ب 72، سفينة بضائع عامة، سرعان ما قامت الشركة باقتناء 06 سفن للحاويات اعتبارا من سنة 1979، وبعدها ومواكبة للتوجهات العالمية نحو نمط النقل بالحاويات، ركزت الشركة استثماراتها في هذا المجال برفع طاقتها إلى 04 سفينة حاويات مع نهاية الثمانينات، وبغرض زيادة الحمولة

الإجمالية لسفنها باشرت الشركة بعض التعديلات لأسطولها خلال فترة التسعينات بإضافة طبقة رابعة فوق سطح سفنها بدلا من ثلاث طبقات رافعة بذلك المستويات الاستيعابية الإجمالية لسفنها إلى حدود 31600 حاوية مكافئة .

ولكون الشركة ركزت نشاطها بشكل رئيسي في مجال النقل بالحاويات ونقل البضائع الجافة، فقد وجهت اهتمامها إلى السوق الملاحي المنتظم باستهدافها أربع خطوط ملاحية منتظمة هي: (سعيد، الصفحات 79-80)

✓ خط الشرق الأقصى - شمال غرب أوروبا ذهابا وإيابا: انطلاقا من ميناء بيسان (كوريا الجنوبية) إلى ميناء هامبورغ (ألمانيا) مرورا بالموانئ العربية الرئيسية.

✓ خط الشرق الأقصى - البحر المتوسط ذهابا وإيابا: انطلاقا من ميناء كينجداو (الصين) إلى ميناء لاسبيزيا (إيطاليا) مرورا بميناء خورفكان وجدة وبورسعيد.

✓ خط الشرق الأقصى - الشرق الأوسط : انطلاقا من ميناء بيسان (كوريا الجنوبية) وينتهي بالموانئ العربية في منطقة الخليج العربي.

✓ خط آسيا - الساحل الشرقي لأمريكا ذهابا وإيابا: انطلاقا من موانئ شبه القارة الهندية إلى موانئ الساحل الشرقي لأمريكا مرورا بمنطقة الخليج العربي وإقليم البحر المتوسط.

بالإضافة إلى نشاطها عبر الخطوط المنتظمة، تقوم شركة الملاحة العربية المتحدة بتقديم سلسلة من الخدمات الرافدية على مستوى الموانئ المحورية في كل من الخليج العربي، شرق البحر المتوسط وبين كوريا واليابان، ولتغطية هذه الخدمات تقوم الشركة باللجوء إلى استئجار بعض السفن لتغطية احتياجاتها، حيث قامت الشركة في سنة 2010 باستئجار 24 سفينة حاويات، من أصل 51 سفينة تم تشغيلها، وذلك لنقل أكثر من 200 ألف حاوية مكافئة.

أما على صعيد علاقة الشركة بمختلف التحالفات الملاحية التي عرفها قطاع النقل البحري، فقد كانت الشركة تعمل بشكل منفرد منذ نشأتها، قبل أن تنضم إلى التحالف الموحد سنة 1999، والذي ضم كلا من شركة Ganjin (اليابان) و Cho-Yang (كوريا الجنوبية)، قبل أن تقرر الشركة مغادرة التحالف في سنة 2001، وتعود إلى العمل منفرد، وفي 2012، انضمت إلى تحالف المحيطات الثلاث رفقة CMA-CGM (فرنسا)، و China Shipping (الصين)، ومع التعديلات الهيكلية التي عرفتها التحالفات الملاحية في 2018، اندمجت مع الشركة الملاحية Hapag-Lloyd (ألمانيا)، وصارت تمارس أنشطتها تحت مظلة تحالف The Alliance.

وقد احتلت المرتبة 18 عالميا خلال 2014، والمرتبة 13 سنة 2016، والمرتبة 10 خلال 2017، ضمن أهم شركات الخطوط المنتظمة في العالم، وهذا بفضل حجم أسطول السفن الذي بلغ 51 سفينة، بطاقة استيعابية إجمالية تزيد عن 450 ألف حاوية مكافئة في 2015، لتصل إلى 56 سفينة بطاقة استيعابية 546 ألف حاوية مكافئة سنة 2017.

الفرع الثالث: مكانة الشركات الملاحية في النقل البحري في الجزائر

لقد أنشئت الشركة الوطنية للنقل البحري **SNTM / CNAN** في 1963، كأول شركة بحرية جزائرية تتكفل بنقل البضائع، المحروقات والمسافرين، إضافة إلى الخدمات المينائية كنشاط العبور، الإرشاد والقطر، إصلاح وكراء السفن، أول باخرة امتلكتها الشركة في 1963، هي باخرة "ابن خلدون" من نوع ناقلات البترول، تبلغ حمولتها 3740 طن، ثم اقتنت سفن عديدة من بينها "ابن سينا" و"طارق بن زياد"، وقد أجريت على الشركة عدة تغييرات هيكلية، لكن بقيت الدولة محتكرة هذا النشاط حتى 1982، أين تمت إعادة هيكلة الشركة، ليتم تحويل بعض أنشطتها إلى شركات أخرى جديدة، مثل نقل المحروقات إلى المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمحروقات والمواد الكيماوية، ثم عرفت تغييرات عميقة في 1987، حيث سحبت منها كثير من الأنشطة مثل نقل المسافرين، الخدمات المينائية وإصلاح السفن. (ولد، 2015/2014، صفحة 109)

وتضم الشركة عدة فروع أبرزها: الشركة الوطنية للشحن البحري **NASHCO**، كنان الشمال لنقل البضائع على الخطوط المنتظمة **Cnan Nord**، وكنان المتوسط **Cnan Med**، وهي شركة جزائرية إيطالية لنقل البضائع على الخطوط المنتظمة ولها فروع في عدة دول، تتكفل بنقل الحاويات والحبوب بمختلف أنواعها إلى الجزائر.

ورغم تاريخ الشركة وفروعها وإمكاناتها، فقد توقف نشاط أغلب فروعها لصالح الشكات الأجنبية ابتداء من 2008، بسبب تقادم سفنها وعدم تجديدها، إضافة إلى أنه من الحجم الصغير والمتوسط، حيث وصل عددها سنة 2013 إلى 14 سفينة فقط، 7 للبضائع العامة، و 5 للحبوب، أما مساهمتها في نقل المحروقات فتكاد تكون معدومة، حيث بلغت 1% فقط في 2013، وتم تعويض افتقارها للسفن بالاستئجار بشكل متزايد، مما ساهم في رفع تكاليفها وخسائرها. (ولد، 2015/2014، صفحة 148)

من عرض الشركات الملاحية في الإمارات والجزائر، يتبين أنه لا مجال لمقارنة الشركات الملاحية بين البلدين، فهي تكاد تختفي في الجزائر باستثناء مساهمة هامشية جدا في نقل التجارة الخارجية، بسبب قلة عدد السفن وتآكلها ورداءة الخدمات والإدارة الملاحية، التي لم تعد تتناسب مع العصر ولا مع نمو المبادلات الخارجية، في المقابل نجد أن الإمارات ورغم حداثة نشاطها الملاحية، فقد احتلت شركاتها البحرية مراكز عالمية متقدمة، وهي تتحسن سنة بعد أخرى، سواء من حيث الأسطول، كفاءة الإدارة وجودة الخدمات.

المبحث الثاني: تطور المبادلات التجارية البحرية للجزائر والإمارات للفترة (2012-2021)

لقد منح حجم التبادلات التجارية، المتزايدة دورا بارزا حيث ترتبط وسيلة النقل ارتباطا وثيقا بالتجارة الخارجية للدول، إلا أنها أقل تكلفة من جهة، والأكثر ملائمة لنقل كميات كبيرة جدا من البضائع من جهة أخرى، والأصلح من بين كل وسائل النقل لحمل أحجام التي تتحملها وسائل النقل الأخرى كالمعادن والقمح والمواد الغذائية.

ولقد أكدت منظمة التعاون والتطوير البحري (OCDE) أن النقل يعتبر الوسيلة الأكثر استعمالا في التجارة الخارجية، حيث أن 80% منها تمر عبر البحر كما أقرت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (UNCITRAL) عام 2017 في دراسة تجريها سنويا في المجال التجاري أن حوالي 11 مليار طن من البضائع طافت حول بحار ومحيطات العالم مقابل 550 مليون طن سنة 1950، في حين ساهم النقل الجوي بمليوني طن من البضائع وبذلك تعتبر الممرات البحرية مكسبا رئيسيا للتجارة الدولية، وتعد الواجهات البحرية بالنسبة للدول ثروة ومكسبا رئيسيا للتجارة يجب استغلالها بطريقة عقلانية ومستدامة، عن طريق تكوين أساطيل بحرية تجارية تساهم في التطور الذي تشهده التجارة الدولية وموانئ لوجستية تضمن السرعة والفعالية العالية في التعامل مع مختلف العمليات المينائية.

المطلب الأول: تطور الصادرات في الجزائر والإمارات للفترة (2012-2021):

تجدر بنا الإشارة إلى أن معظم الصادرات بالنسبة للجزائر والإمارات العربية المتحدة العربية المتحدة هي محروقات، بترول ومشتقاته بالنسبة للإمارات العربية المتحدة العربية المتحدة، وبترول ومشتقاته، غاز طبيعي بالنسبة للجزائر، وسنقوم في هذا المطلب باستعراض بعض الإحصائيات للدولتين.

الفرع الأول: تطور صادرات الإمارات العربية المتحدة العربية والجزائر للفترة (2012-2021):

اعتمادا على المعطيات المستسقة من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية للفترة (2012-2021) لكل من الجزائر والإمارات العربية المتحدة العربية المتحدة، وسنقوم بتحليل بيانات الجداول هذه من خلال المنحنيات البيانية لها وإعطاء فكرة عن طبيعة التغيرات التي شهدتها صادرات الدولتين خلال هذه الفترة الزمنية المدروسة.

1. تطور الصادرات الإجمالية للإمارات العربية المتحدة العربية والجزائر المتحدة للفترة (2012-2021)

يعرض الجدول التالي تطور إجمالي الصادرات لكل المنتجات لدولة الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2012-2021)

بالدولار الأمريكي:

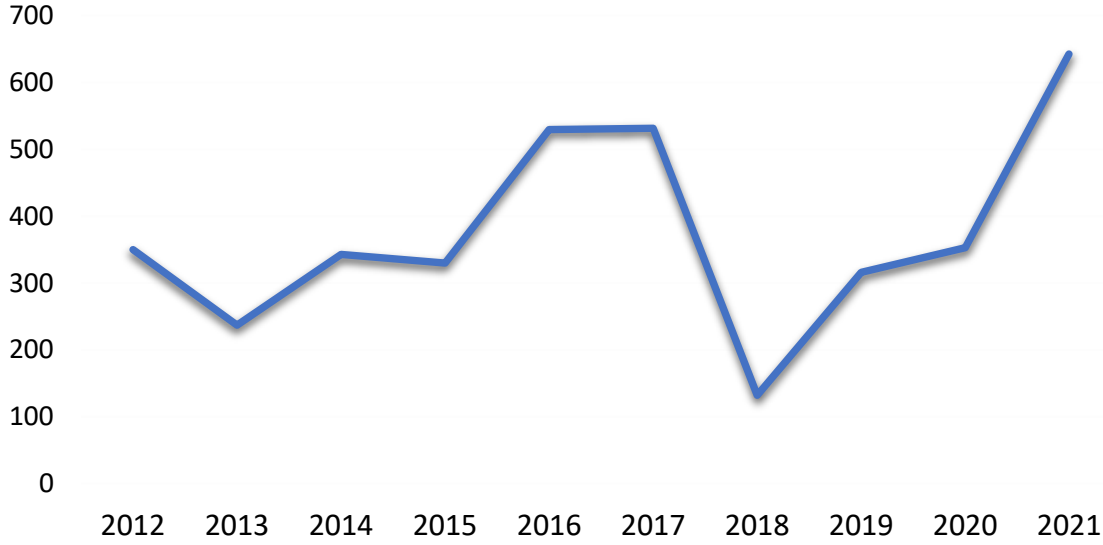
الجدول رقم (2-9): تطور الصادرات الإجمالية للإمارات

الوحدة: مليار دولار أمريكي

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016
الصادرات	350,12	237,12	343,04	830,04	529,5
السنوات	2017	2018	2019	2020	2021
الصادرات	531,35	132,1	315,94	353,3	642,51

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:
(<https://www.trademap.org>)

الشكل رقم (2-9): تطور الصادرات الإجمالية للإمارات للفترة (2012-2021)



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:
(<https://www.trademap.org>)

من خلال ملاحظتنا لمعطيات الجدول والتمثيل البياني، تبين أن صادرات الإمارات العربية المتحدة ما بين سنة 2012-2021، تسجل أكبر نسبة خلال سنة 2015 (الذروة)، ونسبة معقولة سنة 2021، أما باقي السنوات تكون النسب متقاربة، وهذا يدخل في تحفيز قدرة الاقتصاد الوطني، مما يبين اهتمام الإمارات العربية المتحدة دوماً بتنمية الصادرات ووضع الخطوط المهمة لأهمية التجارة الخارجية للدول وغزو الأسواق العالمية.

ومن أجل المقارنة بين الجزائر والإمارات العربية في مجال التصدير، نعرض في الجدول التالي تطور الصادرات الجزائرية من كل المنتجات (المحروقات وخارج المحروقات، خلال الفترة (2012-2021):

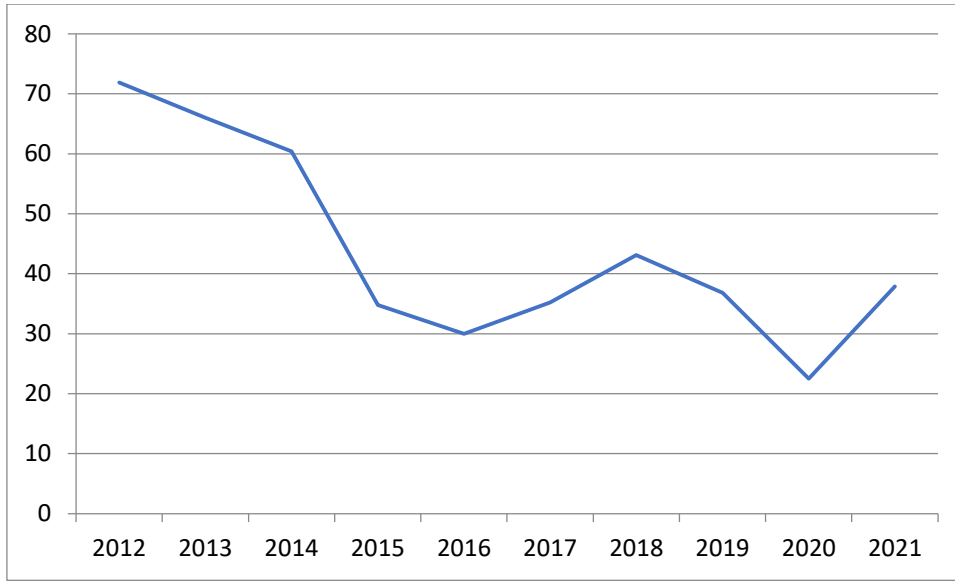
الجدول رقم (2-10): تطور الصادرات الإجمالية للجزائر (كل المنتجات)

الوحدة: مليار دولار أمريكي

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016
الصادرات الإجمالية	71,87	66	60,39	34,80	30,01
السنوات	2017	2018	2019	2020	2021
الصادرات الإجمالية	35,19	43,10	36,80	22,49	37,91

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:
(<https://www.trademap.org>)

الشكل رقم (2-10): تطور الصادرات الإجمالية للجزائر (كل المنتجات) للفترة (2012-2021)



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

من خلال الجدول المبين أعلاه ومن خلال المنحني البياني الذي يمثل تطور صادرات الجزائر (كل المنتجات) ما بين 2012-2021، نلاحظ أن صادرات الجزائر تسجل الذروة سنة 2012، وبعدها تكون في تراجع واضح، لكن تبقى هذه السنة ضعيفة وهزيلة، ولا مجال بمقارنتها بصادرات الإمارات، رغم صغر مساحة وعدد سكان الإمارات، ورغم نشأتها الحديثة التي تعود فقط إلى 1971، وهذا يتطلب من الجزائر مزيدا من الجهد والدعم لصالح المصدرين لرفع من هذه النسبة إلى مستويات أكثر، والتعديل في القوانين والتشريعات والضرائب الخاصة بعملية التصدير نحو الخارج كحل مثالي.

2. تطور صادرات المحروقات وخارج المحروقات في الإمارات العربية المتحدة والجزائر:

بما أن الإمارات من الدول الكبيرة في تصدير النفط كمادة خام بدون معالجة، فإن تحليل صادراتها عبر فصل النفط، يعتبر أفضل لتقييم صادراتها غير النفطية، وهو ما يوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم (2-11): تطور صادرات المحروقات وخارج المحروقات

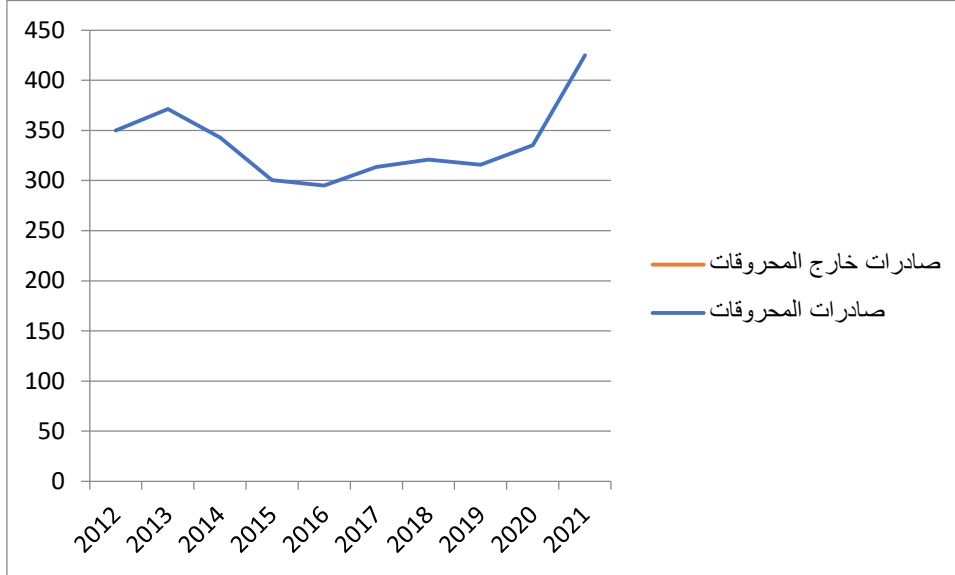
الوحدة: مليار دولار أمريكي

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016
صادرات المحروقات	350,12	371,22	343,04	300,48	295,047
صادرات خارج المحروقات	231,86	240,6	239,96	237,98	247,5
السنوات	2017	2018	2019	2020	2021
صادرات المحروقات	313,55	321	315,95	335,3	425,16
صادرات خارج المحروقات	244,36	228,47	270,75	161,95	207,84

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

الشكل رقم (2-11): تطور صادرات المحروقات وخارج المحروقات في الإمارات العربية المتحدة



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

من خلال ملاحظتنا للجدول المعطيات والمنحنى البياني الذي يمثل تطور صادرات الإمارات العربية المتحدة (البتترول ومشتقاته)، للفترة بين 2012-2021، يتطور مستوى صادرات الإمارات العربية المتحدة في مجال البترول ومشتقاته بنسب متزايدة، إلى أن يصل سنة 2012 إلى 425.16 دولار أمريكي، وهذه نسبة جيدة، مما يبين لنا نجاح إستراتيجية الاقتصاد الإمارات العربية المتحدة في مجال البترول ومشتقاته، حيث تبين في السنوات الأخيرة أن الإمارات العربية المتحدة تصدر ثالث أكبر منتجي النفط في منظمة البلدان المصدرة للبترول (أوبك) بعد السعودية والعراق، بحوالي ثلاثة ملايين برميل يوميا 2020، كما نسجل أن قيمة الصادرات غير نفطية تتقارب قيمتها خلال الفترة المدروسة حيث نلاحظ أن قيمتها في سنة 2019، وصلت إلى 270.75 مليار دولار، مما يدل على أن الإمارات العربية المتحدة المتحدة تحقق تطورا ملحوظا وأرباحا معقولة على المستوى الدولي.

ومن أجل المقارنة بين الجزائر والإمارات في مجال صادرات المحروقات وخارج المحروقات، نعرض الجدول بتطور الجانبين في

الجزائر خلال الفترة (2012-2021):

الجدول رقم (2-12): تطور صادرات المحروقات وخارج المحروقات في الجزائر

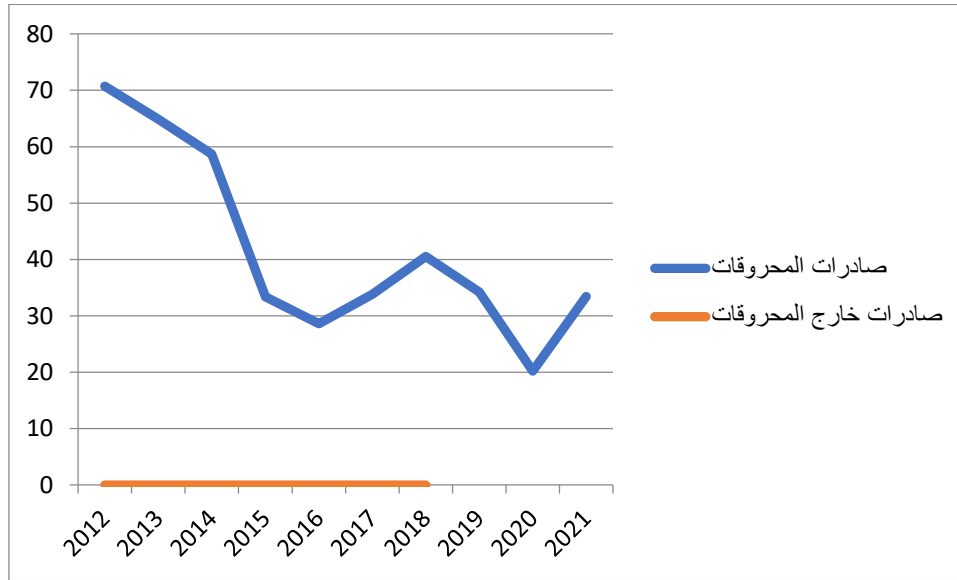
الوحدة: مليار دولار أمريكي

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016
صادرات المحروقات	70,716	64,902	58,714	33,348	28,586
صادرات خارج المحروقات	2.048	2.161	2.810	2.057	1.781
السنوات	2017	2018	2019	2020	2021
صادرات المحروقات	33,823	40,533	34,22	20,184	33,433
صادرات خارج المحروقات	1.930	2.830	-	-	-

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(https://www.trademap.org)

الشكل رقم (2-12): تطور صادرات المحروقات وخارج المحروقات في الجزائر للفترة (2012-2021)



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(https://www.trademap.org)

من خلال الجدول و المنحنى السابقين يظهر لنا تطور قيمة الصادرات خارج المحروقات مقارنة مع صادرات البترول ومشتقاته، وهذا خلال الفترة 2012-2021، حيث يظهر لنا أن ضعف كبير في قيمة الصادرات خارج المحروقات طيلة فترة الدراسة، فقد قدرت قيمتها 2.04 مليار دولار، وقد شهدت قيمة صادرات خارج المحروقات تذبذبا بين الصعود والنزول، وصلت إلى أدنى قيمة في 2016 بقيمة 1.78 مليار دولار، إلى غاية السنوات الأخيرة، أين شهدت ارتفاعا متواصلا إلا أنها لم تزد عن 2.83 مليار دولار، ونلاحظ أن قيمة صادرات المحروقات خلال الفترة (2012-2014) كانت مرتفعة، حيث وصلت قيمتها إلى 70.71 مليار دولار، ولقد كانت هذه النتيجة بسبب بعض الجهود التي قامت بها وزارة التجارة لترقية الصادرات خارج المحروقات،

خاصة بعد التراجع الذي شهدته صادرات المحروقات ومشتقاتها، حيث وصلت إلى أدنى مستوى لها في سنة 2020، إذ بلغت 20.18 مليار دولار نتيجة انخفاض أسعار النفط، وقد اثر هذا على مداخيل الدولة من العملة الصعبة.

من خلال ما تطرقنا له من جداول و منحنيات بيانية، نلاحظ أن خارج المحروقات في الجزائر تبقى ضعيفة وهامشية مقارنة بالإمارات، رغم كل الجهود التي بذلتها الدولة لترقيتها ورفع من قيمتها، وستبقى هذه الصادرات ضعيفة ما دام الاقتصاد الجزائري ضعيف، بينما الإمارات فهي في تطور ملحوظ في قيمة صادرات المحروقات وخارج المحروقات بسبب إنتاجها وتصديرها لها.

الفرع الثاني: تطور المبادلات التجارية بين الجزائر والإمارات العربية المتحدة للفترة (2012-2017):

لقد تم سابقا استعراض بيانات صادرات كل من الجزائر والإمارات العربية المتحدة وتحليلها بشكل منفرد، أما هنا فسنقوم بتحليل إحصائيات المبادلات التجارية بينهما، اعتمادا على المعطيات المستسقة من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية للفترة (2012-2017) فقط وهي البيانات المتوفرة في الموقع، ومحاولة استنتاج طبيعة المبادلات التي شهدتها الصادرات والواردات بين الدولتين خلال هذه الفترة الزمنية المدروسة.

الجدول رقم (2-13): تطور المبادلات التجارية بين الجزائر والإمارات لكل المنتجات

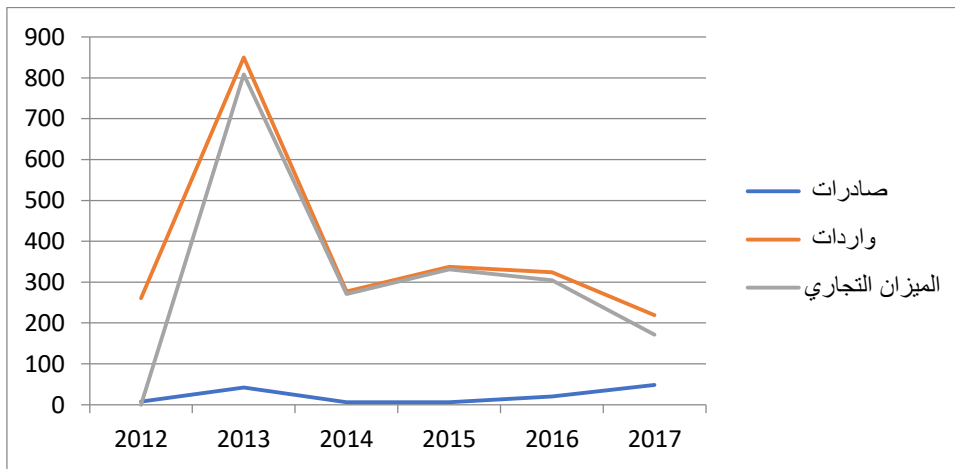
الوحدة: مليون دولار أمريكي

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016	2017
صادرات	7,77	41,87	6,36	5,91	20,01	48,20
واردات	260,36	850,13	277,12	337,29	324,34	219,47
الميزان التجاري	252,59	808,26	270,76	331,37	304,31	171,28

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

الشكل رقم (2-13): تطور المبادلات التجارية بين الجزائر والإمارات لكل المنتجات (2012-2021)



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

نلاحظ من الجدول أن الميزان التجاري للجزائر في مجال المنتجات، يعاني عجزا مستديما مع الإمارات العربية المتحدة، بلغ ذروته في 2013 بـ 808 مليون دولار أمريكي تقريبا، لكن العجز أخذ في التراجع بشكل مستمر بسبب توجه الجزائر في تقليص الواردات، أما صادرات الجزائر نحو الإمارات فهي ضعيفة مقارنة بالواردات، أما صادرات الجزائر نحو الإمارات فهي ضعيفة جدا مقارنة بالواردات، وبلغت ذروتها سنة 2017 بـ 48 مليون دولار، وهو يدخل في إطار إستراتيجية الجزائر لترقية الصادرات.

وتتركز معظم صادرات الجزائر للإمارات في: مواد ليفية سيليلوزية لصناعة الورق، شحوم وزيت حيوانية أو نباتية، جلود، فاكهة ومكسرات، أما واردات الجزائر من الإمارات فتتركز في: مستحضرات غذائية، منتجات كيماوية، آلات ومعدات كهربائية وأجزاءها، وزيت مستحضرات تجميل.

المطلب الثاني: تطور واردات الجزائر والإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2012-2021)

باعتبار كل من الجزائر والإمارات العربية المتحدة العربية المتحدة تتميزان بهيكل تجاري معتمد على التبعية الكبيرة لإيرادات الصادرات النفطية، وبالتالي فإن وارداتهما ستكون بالغة الأهمية، خاصة المنتجات الغذائية و سلع التجهيز...، وبما أن معظم الواردات الجزائرية والإماراتية تتم عن طريق البحر، فهو ما يبين أهمية وضرورة النقل البحري للتجارة الخارجية للبلدين، وسنقوم في هذا المطلب باستعراض بعض الإحصائيات للدولتين في مجال الواردات.

الجدول رقم (2-14): تطور الواردات الإمارات العربية المتحدة (كل المنتجات)

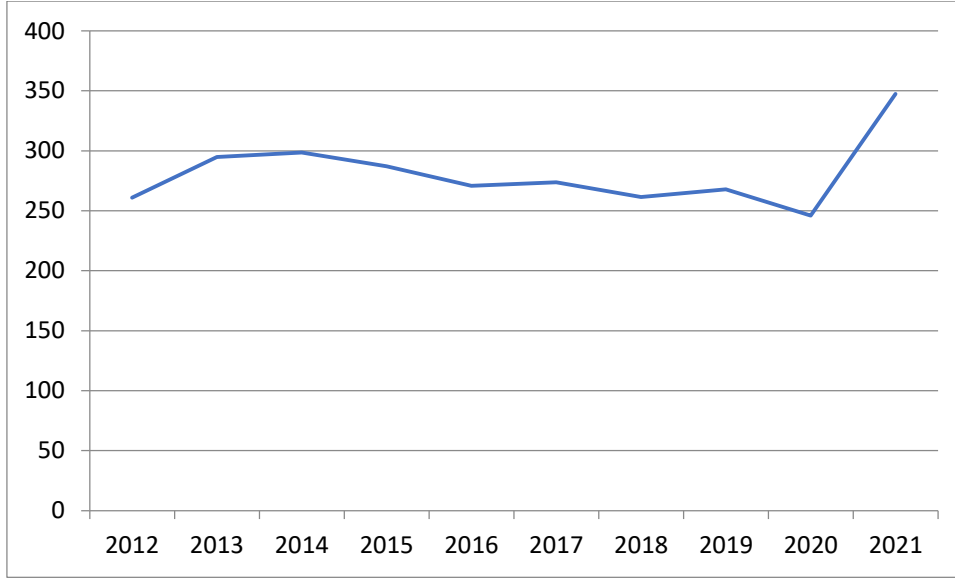
الوحدة: مليار دولار أمريكي

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016
الواردات	261,02	294,91	298,61	287,02	270,78
السنوات	2017	2018	2019	2020	2021
الواردات	273,71	261,5	267,9	246,1	347,53

المصدر: من عدد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

الشكل رقم (2-14): تطور الواردات الإمارات العربية المتحدة (كل المنتجات) (2012-2021)



المصدر: من عدد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

تبين لنا من خلال ملاحظتنا للمعطيات الجدول والمنحنى البياني، الذي يمثل تطور واردات الإمارات العربية المتحدة (كل المنتجات) للفترة، ما بين 2012-2021 نلاحظ تطور قيمة الواردات بشكل متزايد إلى أن تصل سنة 2021، بقيمة 347.53 مليار دولار، رغم ضعف عدد السكان، وهذا راجع لضعف الإنتاج المحلي والاهتمام بنشاط إعادة التصدير إلى منطقة الخليج العربي والشرق الأوسط.

ومن أجل مقارنة الواردات بين الإمارات والجزائر، نستعرض الجدول التالي لتطور الواردات في الجزائر من كل المنتجات للفترة (2021 - 2021):

الجدول رقم (2-15): تطور الواردات الجزائر (كل المنتجات)

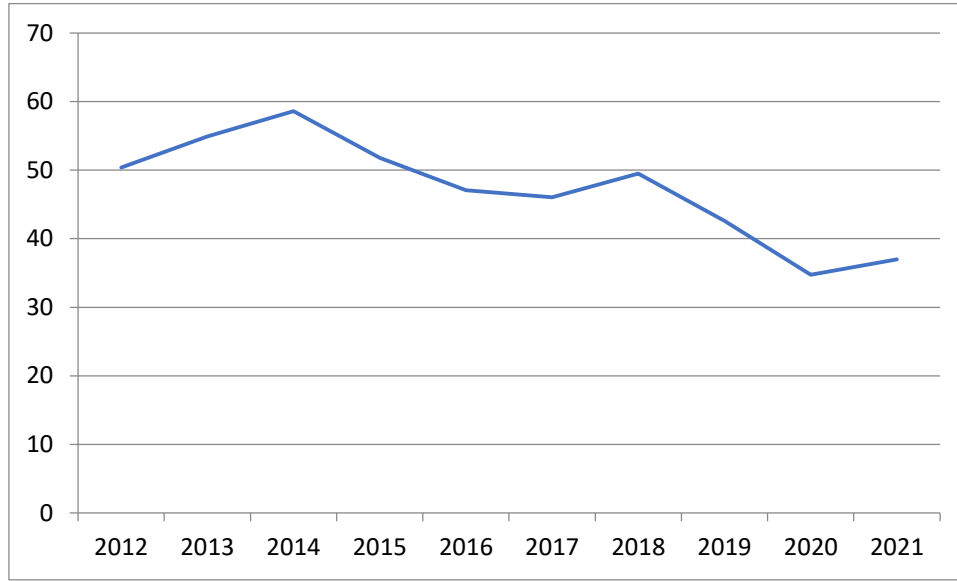
الوحدة: مليار دولار أمريكي

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016
الواردات	50,369	54,910	58,618	51,803	47,091
السنوات	2017	2018	2019	2020	2021
الواردات	46,053	49,511	42,591	34,750	37,004

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

الشكل رقم (2-15): تطور الواردات الجزائرية (كل المنتجات) للفترة (2012-2021)



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

نلاحظ من خلال معطيات الجدول والمنحني البياني ارتفاع الواردات في 2013، بسبب توجه الجزائر لدعم النمو الاقتصادي والاستهلاكي، مستفيدة من ارتفاع الإيرادات بسبب ارتفاع أسعار النفط، لكن مع تراجعها، بادرت الجزائر إلى ترشيد الواردات، وهو ما يبرزه تراجعها في السنوات المالية انخفاض في قيمة الواردات الجزائرية، إضافة لتوجه الجزائر إلى تشجيع الإنتاج المحلي في السنوات الأخيرة.

1. تطور الميزان التجاري في الإمارات العربية المتحدة والجزائر

إن مؤشري الصادرات والواردات منفصلان لا يعبران بشكل جيد عن وضعية التجارة الخارجية لأي بلد، بل يجب تحليل الميزان التجاري لها، والذي يمثل الفرق بين قيمة الصادرات والواردات، مما يجعله يوضح الفائض والعجز في المبادلات التجارية لأي بلد مع العالم الخارجي، والجدول التالي يوضح تطور الميزان التجاري للإمارات العربية المتحدة:

الجدول رقم (2-16): تطور الميزان التجاري للإمارات (كل المنتجات)

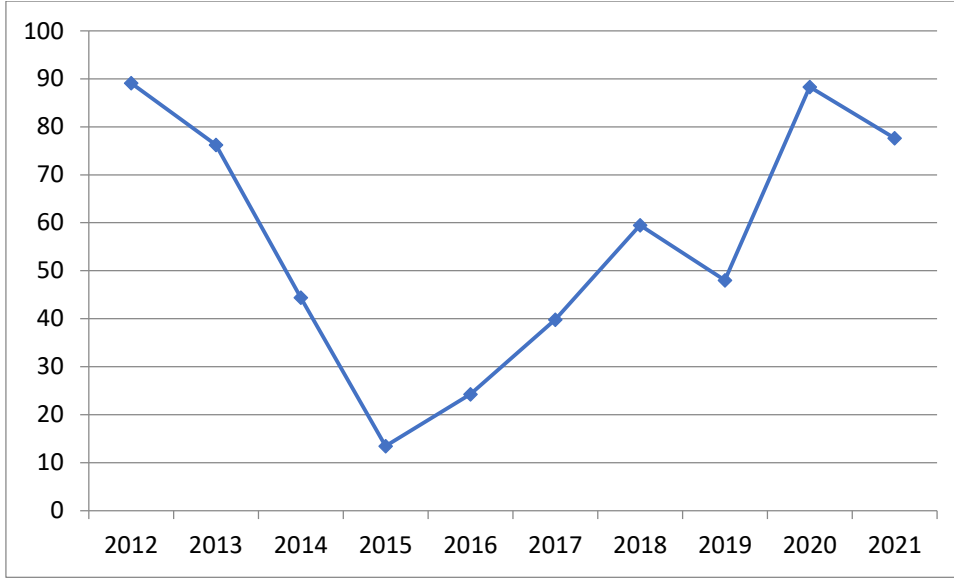
الوحدة: مليار دولار أمريكي

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016
الميزان التجاري	89,1	76,260	44,43	13,45	24,27
السنوات	2017	2018	2019	2020	2021
الميزان التجاري	39,84	59,5	48,01	88,340	77,63

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

الشكل رقم (16-2): تطور الميزان التجاري للإمارات (كل المنتجات) للفترة (2012-2021)



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

بناء على معطيات الجدول والمنحني البياني، نلاحظ أن أعلى قيمة للميزان التجاري سنة 2012، بقيمة 89.70 مليار دولار أمريكي، وتراجع بعدها في السنوات الموالية، بعدها تحسّس في ارتفاعها سنة 2020، بقيمة 88.34 مليار دولار، حيث نستنتج أن الميزان التجاري بدأ بالارتفاع تسبباً خلال 2020، وتراجع قليلاً 2021، نظراً لجائحة كورونا ابتداء من سنة 2021.

وبعد عرض وتحليل تطور الميزان التجاري للإمارات العربية المتحدة، نستعرض الميزان التجاري للجزائر خلال في الفترة، والهدف هو مقارنة الأداء التجاري للبلدين، وهو ما يوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم (2-17): تطور الميزان التجاري للجزائر (كل المنتجات)

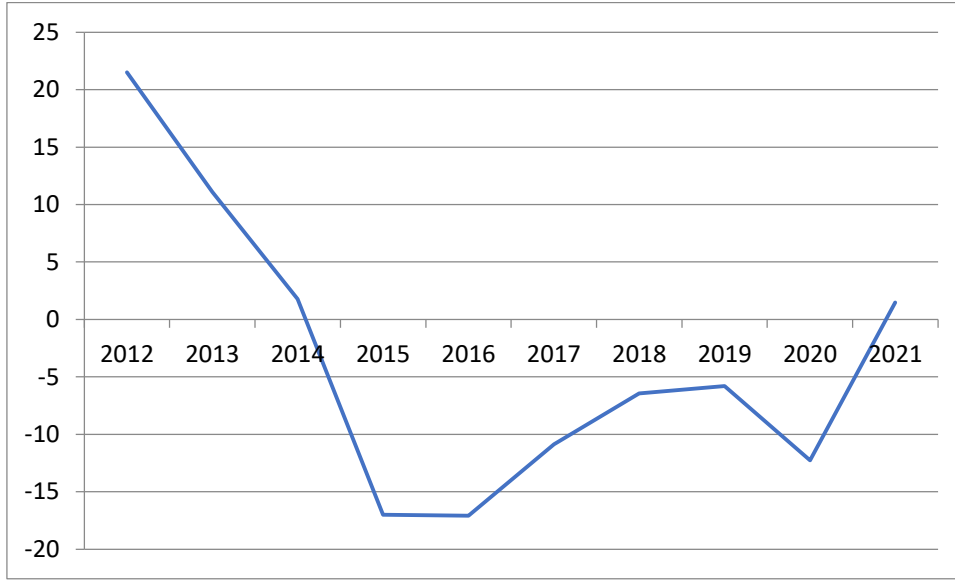
الوحدة: مليار دولار أمريكي

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016
الميزان التجاري	21,496	11,088	1,769	-17,007	-17,098
السنوات	2017	2018	2019	2020	2021
الميزان التجاري	-10,862	-6,437	-5,794	-12,264	1,461

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

الشكل رقم (2-17): تطور الميزان التجاري للجزائر (كل المنتجات) للفترة (2012-2021)



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

من خلال ملاحظة الجدول الدراسة تطور الميزان التجاري للجزائري، نلاحظ تراجع كبير جدا للميزان التجاري للجزائر، إلى أن يتحسن بشكل كبير خلال سنة 2021، بقيمة 903.800 مليار دولار، وهذا راجع للازمة الاقتصادية التي مرت بها الجزائر، إلى أن تحسنت الأوضاع تدريجيا وانتهاج طرق وأساليب جديدة لتحسين الميزان التجاري.

المطلب الثالث: تطور إعادة التصدير للجزائر والإمارات العربية المتحدة

تعتبر الإمارات العربية المتحدة، واحدة من أهم ثلاثة مراكز للتصدير وإعادة التصدير في العالم، وذلك بفضل نموها وتطورها المتميز وعلى مستوى عالمي، وكونها البوابة الإستراتيجية بين الشرق والغرب وبين الأسواق المتقدمة والناشئة، فإن فرص التجارة العالمية فيها كبيرة وواعدة، والجدول التالي يمثل تطور إعادة التصدير في الإمارات العربية للفترة (2012-2021):

الجدول رقم (2-18): تطور إعادة التصدير في الإمارات العربية المتحدة

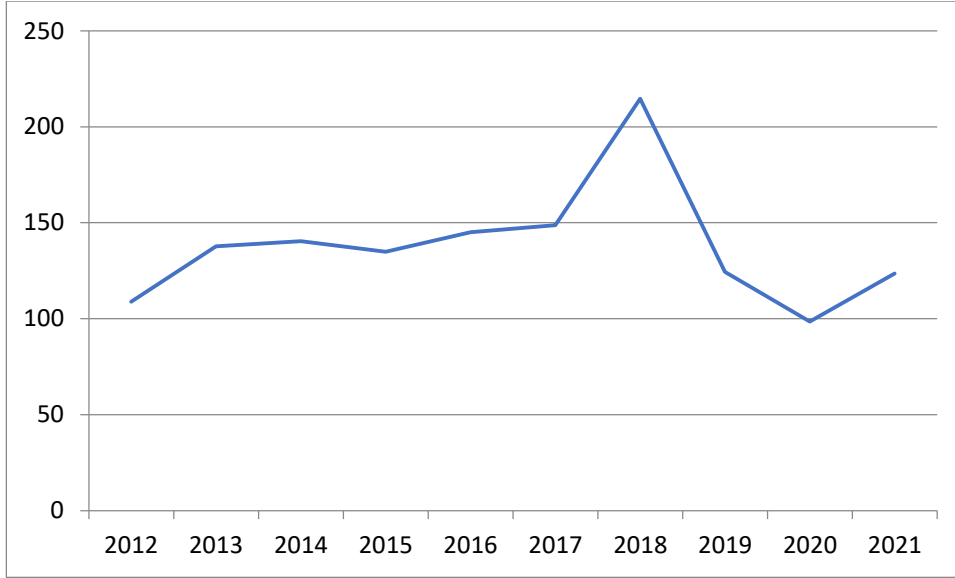
الوحدة: مليار دولار أمريكي

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016
إعادة التصدير	108,85	137,70	140,45	134,84	145,11
السنوات	2017	2018	2019	2020	2021
إعادة التصدير	148,83	214,58	124,45	98,57	123,63

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

الشكل رقم (2-18): تطور إعادة التصدير في الإمارات العربية المتحدة (كل المنتجات) للفترة (2012-2021)



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

من خلال الجدول و المنحنى البياني الواضح أعلاه تبين لنا أن إعادة التصدير في الإمارات العربية المتحدة، شهدت نمو خلال الفترة 2012 إلى 2017، بقيمة تتراوح بين 108 و 148 مليار دولار، كما سجلت أعلى قيمة نمو خلال هذه الفترة، سنة 2018 بقيمة 214.58 مليار دولار، حيث ارتفعت نسبة التبادل التجاري العالمي لدولة الإمارات العربية المتحدة خارج المحروقات بسبب نمو تجارة إعادة تصدير، حيث أهما احتلت المرتبة الثانية في هذا القطاع بعد الولايات المتحدة الأمريكية سنة 2019، وبعدها تتراجع قليلا نظرا للأوضاع خلال جائحة كورونا ونقص الإنتاج.

أما الجزائر فلا يتوافر لديها أي نشاط في مجال إعادة التصدير، حتى إلى دول الساحل في الجنوب (موريتانيا- مالي- النيجر)، وهذا بسبب تخلف بنيتها اللوجستية التحتية (الموانئ وشبكات الطرق)، إضافة إلى عدم قدرتها على نسج علاقات تجارية مع دول الجوار.

المطلب الرابع: تطور الميزان التجاري للنقل للجزائر والإمارات العربية المتحدة

يعتبر الميزان التجاري للنقل الدولي بشكل عام، والنقل البحري بشكل خاص، من أهم مؤشرات تطور النقل البحري في أي دولية، كما يوضح درجة مساهمته في علاج الاختلال في ميزان المدفوعات ودعم التجارة الخارجية، والجدول التالي يوضح تطور الميزان التجاري لقطاع النقل الدولي (النقل البحري بشكل خاص) لدولة الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2012-2021):

الجدول رقم (2-19): تطور الميزان التجاري للنقل الدولي في الإمارات

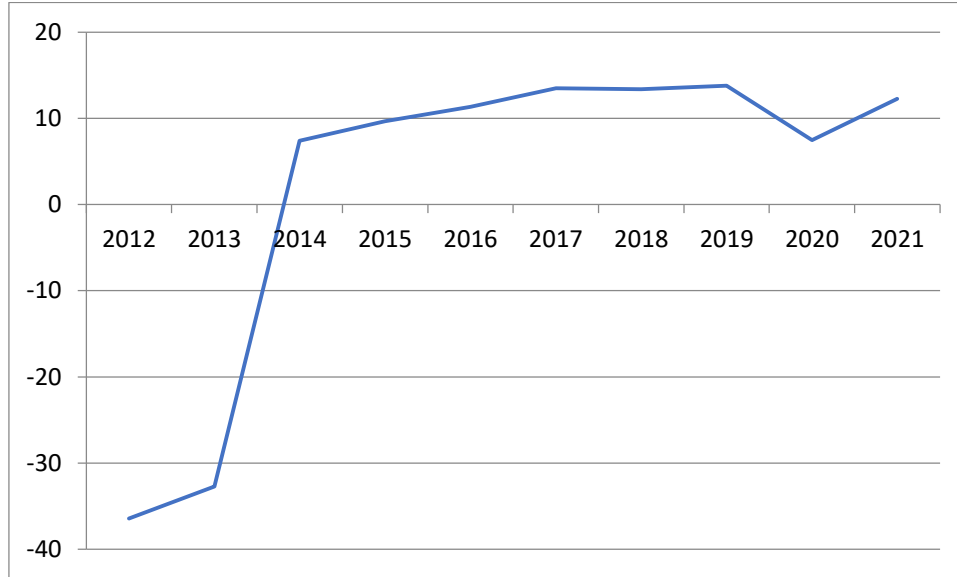
الوحدة: مليار دولار أمريكي

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016
الميزان التجاري للنقل	-36,446	-32,734	7,406	9,666	11,355
السنوات	2017	2018	2019	2020	2021
الميزان التجاري للنقل	13,506	13,370	13,806	7,488	12,281

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

الشكل رقم (2-19): تطور الميزان التجاري للإمارات (النقل) للفترة (2012 - 2021)



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

نلاحظ من خلال تحليلنا للجدول الميزان التجاري للنقل الدولي بمختلف أنواعه (البحري والجوي والطرفي)، أن الإيرادات ضعيفة جدا في السنوات الأولى، إلى أن تعود إلى الارتفاع تدريجيا ابتداء من 2014 إلى 2019، وتراجع 2020، إلى أن تزايد قليلا وهذا بفعل اهتمام الإمارات بقطاع النقل، حيث صارت الموانئ والمطارات الإماراتية تحتل مراتب عالمية متقدمة، ونفس الوضع بالنسبة لشركات الملاحة البحرية والجوي، مما جعل قطاع يحقق فوائض متزايدة.

وبعد تحليل الميزان التجاري للنقل الدولي بمختلف أنماطه في دولة الإمارات، نستعرض تطور الميزان التجاري للنقل الدولي في الجزائر، بما يجعلنا نستنتج درجة تطور قطاع النقل الدولي في البلدين من تطور إيرادات النقل الخارجي فيهما، وهما يوضحه الجدول والشكل التاليين:

الجدول رقم (2-20): تطور الميزان التجاري لقطاع النقل الدولي في الجزائر

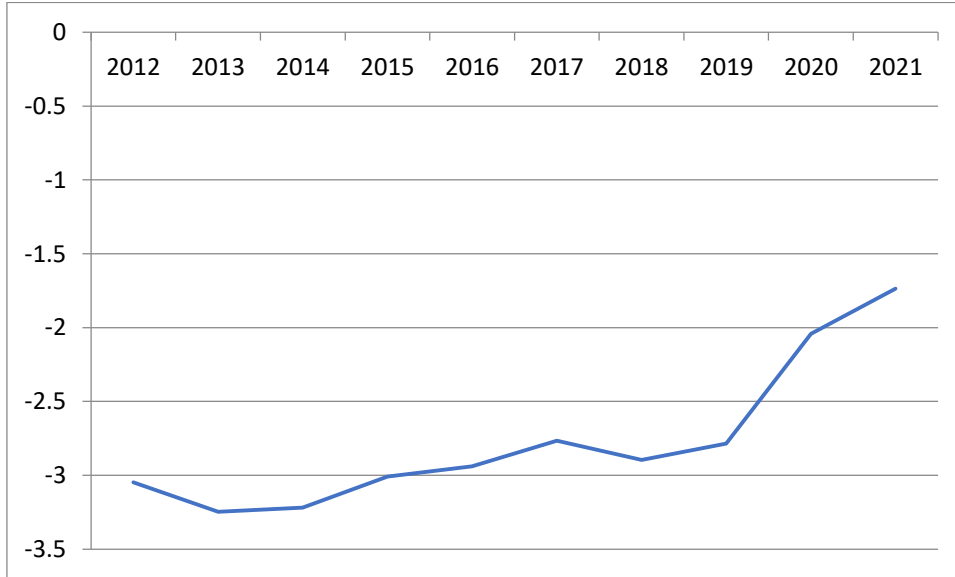
الوحدة: مليار دولار أمريكي

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016
الميزان التجاري للنقل الدولي	-3,048	-3,247	-3,218	-3,009	-2,94
السنوات	2017	2018	2019	2020	2021
الميزان التجاري للنقل الدولي	-2,765	-2,896	-2,784	-2,041	-1,737

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

الجدول رقم (2-20): تطور الميزان التجاري للجزائر (النقل) للفترة (2012 - 2021)



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على معطيات من الموقع الإلكتروني لإحصائيات التجارة الدولية:

(<https://www.trademap.org>)

من خلال معطيات الجدول والتحليل البياني، نلاحظ أن قيم الميزان التجاري للجزائر في قطاع النقل الدولي، أنه يعاني عجزا كبيرا ودائما، بلغ أقصاه سنة 2013 بـ 3.3 مليار دولار، وهو مبلغ ضخم، يدل على عدم تحكم الجزائر في تكاليف خدمات التجارة الخارجية (صادرات أو واردات)، ولو أن هذا العجز يتراجع من سنة لأخرى، بفعل عدم امتلاك الجزائر لأسطول بحري واعتمادها على السفن الأجنبية، ولتخلف الموانئ الجزائرية وارتفاع تكاليف المناولة فيها.

المبحث الثالث: واقع وآفاق قطاع النقل البحري في الجزائر مقارنة بتجربة الإمارات

تعتبر دولة الإمارات العربية المتحدة من الدول التي حققت تقدما كبيرا في مجال الشحن والنقل البحري، كما تشهد مبادلاتها التجارية تطورا متسارعا، سواء في مجال التصدير، الاستيراد، وحتى إعادة التصدير الذي تحقق فيه فوائض معتبرة، وعلى النقيض من ذلك، نجد قطاع النقل البحري في الجزائر يعاني من تخلف كبير على كافة الأصعدة (الموانئ، السفن، الخدمات...)، يرافقه ضعف التجارة الخارجية واعتمادها على صادرات المحروقات بشكل كلي تقريبا، وهو ما يجعلنا ندرس علاقة النقل البحري والتجارة الخارجية في البلدين، كي نستنتج كيف يساهم تطور أو يعيق تخلف النقل البحري في تطوير أو ضعف التجارة الخارجية.

المطلب الأول: مساهمة النقل البحري في التجارة الخارجية في الجزائر والإمارات

إن النقل البحري يدعم التجارة الخارجية، وينمي الاقتصاد العالمي، ولا يمكن أن تتم المبادلات التجارية من دون نقل، حيث أن الصلة من عملية التجارة وعملية النقل مترابطة، وقد أسقط النقل البحري كل الفواصل والحواجز الطبيعية بين الدول العالم، إن النقل البحري يساهم في أكثر من 80% من نقل التجارة العالمية، مما يجعل العلاقة بينهما علاقة وثيقة، ولذا سنتناول بالتحليل والمقارنة مساهمة النقل البحري في تطوير التجارة الخارجية في كل من الجزائر والإمارات العربية المتحدة.

الفرع الأول: النقل البحري والتجارة الخارجية في الجزائر

في الثمانينات من القرن الفارط، امتلكت الجزائر أسطولا بحريا تحصد عليه من باقي دول العالم، وكانت مصنفة ضمن المراتب الخمسون الأولى عالميا، ففي 1981، كان الأسطول الوطني الجزائري تكون من 80 سفينة تتنوع إلى: ناقلات البضائع السائبة، ناقلات النفط، ناقلات المواد الكيماوية، ناقلات الغاز، سفن دحرجة (Ro-Ro)، العبارات لنقل المسافرين، وقد استغلت الشركة الوطنية للملاحة هذا الأسطول، بحيث صارت تشكل قوة على المستوى العالمي.

ورغم أن الطلب على النقل البحري تزايد بشكل كبير خلال الثلاثين سنة الأخيرة، بسبب نمو التجارة الخارجية للجزائر (صادرات وواردات)، لكن من جهة أخرى فإن العرض المحلي للنقل البحري للبضائع عرف انخفاضاً، إذ أن تطوره كان يتناسب عكسياً مع تطور حجم التجارة الخارجية للجزائر، ففي 2015 مثلاً، صار الأسطول الوطني الجزائري يتكون فقط من 16 وحدة مقسمة إلى: 8 ناقلات بضائع سائبة (الجافة)، 4 سفن بضائع عامة، و 2 سفينة دحرجة رو رو، تابعة للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية، وسفينة دحرجة رو- رو وناقلة للبضائع السائبة تابعة لشركة NOLIS، فرع لمجموعة سيفيتال، وهي سفن الخاصة موجّهة فقط لتغطية متطلبات مجمع سيفيتال في الجزائر. (أمال و يوسف، 2015، الصفحات 192-193)

كما أن متوسط عمر الأسطول التابع للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة يتجاوز 30 سنة (بين 30 و 35 سنة)، حيث أن 5 سفن فقط موجّهة للعمل بين أوروبا (برشلونة، مارسيليا، لاسبيسيا، أنتويرب، هامبورغ) والجزائر، وتحتل جزءاً ضئيلاً جداً من حركة نقل البضائع، رغم أن حجم البضائع المستوردة والمصدرة ارتفع بشكل كبير بداية من 2001، مع تحسن أسعار النفط، حيث تحسنت معه الواردات، مما جعل شركات النقل البحري الأجنبية والأساطيل الأجنبية تهيمن بشكل كامل تقريباً على نقل البحري للتجارة الخارجية، وهو ما تبينه المصطلحات التجارية الدولية (الإنكوترمز المستخدمة من طرف المصدرين والمستوردين الجزائريين وهي كما يلي:

أولاً: "حالة التصدير:

في حالة نقل البضائع في سفينة ناقل وطني من الجزائر إلى ميناء العبور الأجنبي، يدفع عندئذ الناقل الوطني أجرة النقل لمجهز السفينة الأجنبي أو الناقل الأجنبي، الذي يكمل نقل البضاعة إلى المستورد النهائي، ويسجل في هذه الحالة قيمة أجرة النقل البحري في جانب المدفوعات.

وفي حالة تجارة العبور عندما ينقل المصدر الجزائري البضاعة بحراً إلى منطقة عبور ليتم ناقل أجنبي إلى المستورد الأجنبي النهائي، يتم تطبيق وقتها مصطلح (CIF): التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة، أي المصدر الجزائري يدفع للناقل الأجنبي أجرة الشحن وتكاليف النقل وتأمين النقل لإكمال عملية إيصال البضائع إلى الدولة المستوردة للبضائع الجزائرية.

وفي حالة عملية تصدير المحروقات، يتم في غالب الأحيان كراء سفن أجنبية لإتمام التصدير، مع العلم أن تكاليف النقل يتحملها المستورد الأجنبي، وعليه لتنظيم حركة البضاعة يتم الاستعانة بمصطلحات التجارة الدولية التي تكون تكلفة النقل الأساسي على حساب المشتري للنفط الجزائري، ونظام التصدير في الجزائر غالباً ما يعتمد على مصطلح (FOB): التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير، والاستفادة في هذه الحالة من إيرادات النقل البحري للبضاعة من المستورد الأجنبي.

ثانياً: "حالة الاستيراد:

غالباً يتكفل المصدر الأجنبي بإبرام عقد نقل وتأمين البضائع مع شركات نقل وتأمين تابعة لدولته، ويكون ذلك وفق مصطلح (CIF): التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة، أي المصدر الأجنبي يدفع أجرة الشحن وتكاليف النقل والتأمين لإكمال عملية إيصال البضائع المستوردة إلى الموانئ الجزائرية، وطبعاً يدمج تلك التكاليف في سعر البضاعة، مما يؤدي إلى ارتفاع تكاليف الواردات من جهة، وحدوث خلل في ميزان المدفوعات (الميزان التجاري للخدمات بشكل خاص)

من التحليل السابق، يتبين أن المؤسسات الاقتصادية الجزائرية تعتمد عند الاستيراد على استلام المنتج في أقرب مكان (الموانئ الجزائرية، وعندما تصدر فإنها تطلب من المشتري أن يأتي لاستلام البضاعة عند الباب، أي التسليم من أقرب نقطة) الموانئ الجزائرية)، وفي ظل غياب الرقابة على المؤسسات، والسيطرة على سلسلة التوريد، وحصّة ضئيلة فقط من شحن البضائع تتم من قبل المؤسسات الوطنية من خلال التصدير وفق مصطلح (FOB): التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير.

و تبقى هذه المؤسسات تعاني إملاءات من المؤسسات الأجنبية التي ترفض تحميل البضائع في الجزائر، وذلك في ظل ضعف قدرات الأسطول الوطني، والمصرح له فقط باستئجار السفن الأجنبية، لذلك تخضع الجزائر تماماً لتأثيرات السوق، وليس لديها تأثير على أسعار الشحن، حيث تدفع مقابل المنتجات المستوردة أكثر من تلك المصدرة، الأمر الذي يوفر قدراً أقل من الدخل القومي بسبب ارتفاع مستوى أسعار الشحن البحري.

وتعتبر تكلفة الشحن من وإلى الجزائر مرتفعة جداً، وهذا الارتفاع في الثمن ليس فقط نتيجة عدم التوازن بين الواردات والصادرات، وإنما يسند أساساً إلى قلة كفاءة الجوانب المتصلة بالبنية التحتية وتشغيل الموانئ، وهذا ما يؤدي إلى فرض شركات

النقل البحري الأجنبية رسوم إضافية على البضائع المستوردة مما يزيد من تكلفة الشحن. (خلخال، 2018، الصفحات 560-562)

الفرع الثاني: مساهمة النقل البحري في التجارة الخارجية في الإمارات

ارتفع عدد الأسواق التي وصلت إليها الصادرات الإماراتية "صادرات وإعادة تصدير" إلى نحو 230 سوقا حول العالم مع نهاية سبتمبر من عام 2020، وبحسب الإحصائيات الصادرة عن المركز الاتحادي للتنافسية والإحصاء، فقد ارتفع عدد الأسواق بنحو 30 سوقا، مقارنة مع 200 سوق تقريبا خلال عام 2019. (طبعلي، بن عايشة، و لكحل، 2021/2020، صفحة 54)

ويعزز التوسع الكبير والمطرد في عدد الأسواق التي وصلت إليها الصادرات الإماراتية الدور المهم للدولة على خريطة التجارة الدولية، وهو ما يرسخ أيضا مكانتها كبوابة عبور للتجارة بين الشرق والغرب، يدعمها في ذلك موقعها الجغرافي المتميز وبنيتها التحتية التي تضم مجموعة من أفضل الموانئ العالمية.

وتظهر قائمة الأسواق الـ 10 الأكثر تلقيا للصادرات الإماراتية السوق السعودية التي تصدرت المركز الأول من حيث قيمة إجمالي صادرات إليها "صادرات وإعادة تصدير" والتي بلغت قيمتها نمو 73.85 مليار درهم خلال الأشهر التسعة الأولى من عام 2020، وجاء السوق العراقي بالمركز الثاني، حيث بلغت قيمة إجمالي صادرات الإمارات إلى هذا السوق 36.5 مليار درهم، تلاه السوق السويسري بقيمة 33.47 مليار درهم، ثم السوق الهندي بـ 24.78 مليار درهم، وسوق سلطنة عمان بنحو 24 مليار درهم، والسوق الصيني بـ 22 مليار درهم، وهونج كونج بـ 20.4 مليار درهم، والكويت بـ 16.1 مليار درهم، والولايات المتحدة الأمريكية بـ 13.1 مليار درهم، وإيطاليا 12.75 مليار درهم.

ورغم جائحة كورونا فصادرات الإمارات تقفز 6% بفضل السلع غير النفطية، أي ما يقارب بـ 32 مليار درهم حجم تجارة الإمارات في السلع الغذائية المصدرة خلال 3 أشهر، وكانت دولة الإمارات حققت إنجازات متميزة في قطاع التجارة خلال عام 2019 ضمن مؤشرات التنافسية العالمية، حيث بلغت المركز الرابع عالميا في مؤشر نمو استيراد السلع والخدمات التجارية والمركز الخامس في مؤشر الصادرات من السلع، وكذلك مؤشر سياسة الحماية. وتظهر الإحصائيات الصادرة عن المركز الاتحادي للتنافسية والإحصاء أن تجارة الإمارات واصلت نشاطها خلال عام 2020، وذلك رغم حالة التباطؤ التي شهدتها اقتصاديات العالم، نتيجة الإغلاق الذي فرضته جائحة كورونا، والتي حولتها دولة الإمارات إلى فرصة لتعزيز دورها المحوري في رسم خريطة التجارة العالمية. (طبعلي، بن عايشة، و لكحل، 2021/2020، الصفحات 55-56)

المطلب الثاني: تحديات تطوير النقل البحري في الجزائر

تعاني الموانئ الجزائرية من العديد من المشاكل، بعضها مرتبط بتركيبة الأسطول البحري الجزائري، وبعضها مرتبط بالبنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ الجزائرية، وبعضها الآخر مرتبط بالأساليب الإدارية والتنظيمية المتخلفة لقطاع النقل البحري والموانئ وفيما يلي أبرز نقاط ضعف النقل البحري في الجزائر: (فاطمة و فوزية، الصفحات 171-172)

1. تقادم وصغر هيكل الأسطول البحري:

يتكون الأسطول البحري التجاري الجزائري من عدد قليل جدا من السفن القديمة في غالبيتها، حيث نجد 16 سفينة، 10 منها متخصصة لنقل المحروقات، و3 في نقل الركاب، والباقي سفن لأغراض عامة، ويقدر متوسط عمر هذه السفن حوالي 22 سنة، حيث أن السفن أقدم من الموانئ في حد ذاتها، والاستثمارات المحققة في صيانتها تتميز بارتفاع تكلفتها، كما أنه عند الحديث من الموانئ التجارية، فالجزائر توجه استثماراتها إلى الموانئ النفطية، التي لا تخدم إلا قطاعا واحدا، مما كان أثره بالتبعية على ضعف حجم ونوعية الأسطول البحري الجزائري، الذي يغلب عليه سفن المحروقات، لكن إستراتيجية تجديد وتنمية الأسطول البحري الجزائري في طور التأسيس والعودة إلى السنوات السابقة، أين كان الأسطول الجزائري يتكون من 78 سفينة في الثمانينات.

2. موانئ الجزائر من الجيل الأول:

وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط "القطاع الحمولة"، تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفرغ، ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر، أو على بنيتها التي تتكون بشكل من أحواض صغيرة وضيقة، وأرصفتها تفصل بينها حواجز ضيقة، وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات، فعندما كانت السفن أصغر، وطريقة شحن البضائع أبسط، ومواصفات عالمية محددة، وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة، وهي بالتالي سفن غير اقتصادية أما بالنسبة للعمق النظري في الموانئ الجزائرية، فإنه يتقلص باستمرار بسبب تكديس الطمي والرمال، مما يؤثر على عملية الرسو بسبب صغر الغاطس، مما يجعل السفن التجارية تحول وجهتها نحو الموانئ أخرى، مع ما يترتب على ذلك من مشاكل (وقت وعمل إضافيين).

. انخفاض معدلات أداء الموانئ:

يساهم فيه بشكل كبير توقف أنشطتها ليلا وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع والبضائع، إضافة إلى طول وبطء الإجراءات الإدارية المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، وما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي، والحجر البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية... إلخ

4. سوء توزيع المهام بين الموانئ:

يوجد توزيع سيء للمهام المنوطة بكل ميناء، فميناء جزائر العاصمة مثلا وهو أهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر جل المبادلات (أكثر من 60% من المبادلات التجارية الخارجية)، وهذا على حساب باقي الموانئ الثانوية التي يبقى دورها محصورا في أقاليمها، فالوزن الكبير الذي يحظى به ميناء الجزائر العاصمة ليس إلا انعكاسا لسياسة المركزية التي تنتهجها الدولة، فهو يهيمن على الإقليم وعلى باقي الموانئ الثانوية، وهذا يعني عدم أخذ المفهوم التهيئة القطرية بعين الاعتبار من طرف المخططين، ثم إن احتكاره الكبير للمبادلات التجارية يجعله يعاني من الاختناق والتكدس. (فاطمة و فوزية، صفحة 173)

5. تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري:

يجعل عملية الحركة منه وإليه من الصعوبة بما كان، وهو فوق ذلك لا يشتمل إلا على منفذ واحد فقط مخصص بسحب البضائع بالشاحنات وعلى خط السكة الحديدية، يعود إلى الفترة الاستعمارية إلا أنه غير مستغل، فإن مساهمته في عملية سحب البضائع من الميناء بقيت متواضعة، إلى أن توقف العمل به تماما سنة 2004، واقتصرت عملية سحب البضائع من الميناء على الشاحنات فقط. (فاطمة و فوزية، صفحة 173)

6. معوقات الاستثمار في نشاط النقل البحري للمسافرين الخاضع لقاعدة 49/51:

يصادف الاستثمار في نشاط النقل البحري الخاضع لقاعدة 49/51 عدة معوقات، حيث تشترط و تلزم الشريك الأجنبي الذي يرغب في الاستثمار في قطاع النقل البحري من خلال إنشاء شركة نقل بحري أو خدمات لوجستية في الجزائر، أن يدخل في شراكة مع طرف جزائري بنسبة لا تزيد عن 49 %، والبقية 51% للطرف الجزائري، و الهدف من ذلك هو الحفاظ على سيادة الجزائر على قطاع النقل البحري، من خلال سيطرت طرف الجزائري على القرارات المتعلقة بالشركة، و هو ما يثير مخاوف الأجنبي من فقدانه للتحكم في استثماراته.

كما ترتبط هذه القاعدة أساسا بخصوصيات النقل البحري، وبما تفترضه متطلبات توحيد دولي لقواعد الأمن والسلامة البحرية، إضافة إلى الأثر السلبي لمحدودية الاستثمار في قطاع النقل البحري، بسبب عدم مواكبة التشريع الداخلي لتطورات واجتهادات التشريع المقارن. (غريبي، 2021، صفحة 73)

7. ضعف استغلال عملية المساحلة:

لا يتم استغلال عملية المساحلة (أو الملاحة الساحلية) بشكل جيد ومكثف، مع أنه بإمكان هذه الوسيلة والتي تؤمن النقل بين الموانئ الوطنية أن تساهم في تخفيف الضغط عن شبكة النقل البري، التي تعاني هي الأخرى من نقائص كثيرة، وذلك بإدماجها في السلسلة اللوجستية للنقل، مع ملاحظة عدم وجود هيئات أو مكاتب محلية على مستوى مختلف الأقاليم بالوطن لتحسين المعاملين، وإعلامهم بالفوائد التي تعود عليهم من وراء التعامل بالمساحلة. (فاطمة و فوزية، صفحة 173)

المطلب الثالث: الدروس المستفادة من تجربة الإمارات في النقل البحري

لقد اهتمت دولة الإمارات العربية بالاستثمار في قطاع النقل البحري من مدخل الشركات، فقامت بإنشاء عدة شركات لإشراف على المناولة البحرية، وعرفت هذه الشركات تجارة بمختلفة لفرض نفسها في السوق الملاحي، كما ساهمت عدة عوامل، مثل جودة البنية التحتية للموانئ والموقع الإستراتيجي للإمارات، في تمكينها من العمل كحلقة وصل بين الشرق والغرب، لتصدر مكانة رائدة في الصناعة البحرية (ولد لغواطي، 2020/2019، صفحة 191)

الفرع الأول: أسباب النهضة الإماراتية في مجال صناعة النقل البحري

شهد تاريخ مجال صناعة النقل البحري لإمارات العربية المتحدة تطورا كبيرا، بحيث وصل اليوم إلى مكانة مرموقة على الصعيد العالمي والإقليمي، وهذا نتيجة لجهود كبيرة بذلت من طرف الحكومة الإماراتية، بحيث رسمت معالم التآلق جملة من العوامل، يمكن اختصارها في النقاط التالية: (ولد لغواطي، 2020/2019، الصفحات 207-208)

✓ امتلاك الإمارات العربية المتحدة لبني التحتية متكاملة وبمستوى عالمي تحفي وراءها رؤى مستقبلية ماضية ومستقبلية مهندسة من طرف كفاءات خاصة على مستوى إمارة كل من دبي والشارقة وأبو ظبي حيث تتوفر مؤهلات ضخمة لتجسيد منظومة النقل متعدد الوسائط؛

✓ توفر دولة الإمارات على موانئ عالمية متطورة على غرار موانئ جبل علي، خورفكان، وخليفة، إضافة إلى مناطق للتجارة الحرة كمنطقتي جافزا وكيزاد، ومراكز الدعم اللوجستي التي حققت لدولة الإمارات وفرات من العملة الصعبة خارج قطاع المحروقات، قابلة لإعادة استثمارها في مجال تحديث الأسطول البحري؛

✓ اهتمام دولة الإمارات بسياسة الاستثمار خارج أقاليمها الترابية واستهدافها خطوط الشحن الرئيسية عبر الملاحة من خلال شركاتها العالمية كشركة موانئ دبي العالمية وشركة خط الإمارات العربية للملاحة البحرية وشركة الملاحة العربية المتحدة (UASC)؛

✓ تركيز دولة الإمارات على الاستثمار في نظم المعلومات والمنصات الرقمية لتسيير منظومة النقل البحري الإماراتية وتطويرها، كبوابة المقطع الإلكتروني بإمارة أبو ظبي، وبوابة دبي التجارية بإمارة دبي، لتسريع وتسهيل وتيرة الإجراءات والتعاملات التجارية بين مختلف الفاعلين في شبكة النقل البحري من هيئات حكومية وشركات تجارية ووسطاء الشحن وسماسرة وناقلين تخصص مناطق التجارة الحرة واللوجستيات، ومن ثم العمل على تصدير هذه النماذج خارج أقاليمها الترابية عبر سفرائها الاقتصاديين (الشركات الإماراتية)؛

✓ الاهتمام بالبنية التحتية للموانئ وتكييفها لمتطلبات النقل البحري الحديث، خاصة باستحداث الرافعات الجسرية العملاقة على مستوى الموانئ، والقادرة على رفع معدلات المناولة البحرية إلى مستويات قياسية؛

✓ توفر الإمارات على موانئ محورية، وبموقعها بالقرب من خطوط الشحن المنتظمة بين الشرق والغرب، أهلها إلى تحقيق معدلات متنامية للعمليات الخاصة بتجارة الترانزيت؛

وبالإضافة إلى هذا، فإن الإمارات العربية المتحدة ركزت على توجهاتها على العامل البشري الذي وضعته فوق كل اعتبار، وخصته ببرامج متنوعة لتدريبه وزيادة فاعليته في مجال الخدمات البحرية، كما أنها لم تفرق بين الأجناس والشرائح، التي تكون المجتمع الإماراتي، وفتحت الباب لأكثر من 103 جنسية من مختلف ربوع المعمورة للاستثمار داخل المناطق الحرة والأقاليم الإماراتية. (ولد لغواطي. سعيدة ص 207)

الفرع الثاني: مجالات نجاح تجربة الإمارات في النقل البحري

تتميز تجربة الإمارات العربية في النقل البحري في تحقيق نجاحات كثيرة على عدة أصعدة، سواء في الخدمات اللوجستية المتقدمة، الإدارة الكفؤة والفعالة، البنية التحتية للموانئ وغيرها، وهو ما ناقشه في العناصر الموالية:

أ. مجال اللوجستيات البحرية:

تعد شركة "موانئ دبي العالمية" محفزا رائدا للتجارة العالمية وجزء لا يتجزأ من سلسلة التوريد حول العالم. يتسع نطاق عملياتنا التشغيلية ليشمل عدة قطاعات متنوعة لكن مترابطة، من الموانئ والمحطات البحرية والبرية والخدمات البحرية واللوجستية والخدمات المساندة، إلى الحلول التجارية القائمة على التكنولوجيا، تضم محفظة الأعمال 78 محطة برية وبحرية عاملة مدعومة بأكثر من 50 نشاط ذي صلة في 40 بلدا عبر قارات العالم الست، يقوم فريق العمل الذي يضم ما يزيد على 37 ألف موظف من 110 بلدان بتأسيس علاقات متميزة طويلة الأمد مع الحكومات، خطوط الشحن البحري، المستوردين، المصدرين، المجتمعات والعديد من الأطراف الهامة في سلسلة التوريد العالمية.

وتعد مناولة الحاويات النشاط الأساسي للشركة، حيث تساهم بأكثر من ثلاث أرباع عائداتها. وقامت "موانئ دبي العالمية" في عام 2015 بمناولة 61.7 مليون حاوية نمطية (قياس 20 قدما)، ومن المتوقع مع العمل الجاري حاليا في 8 مشاريع جديدة أن تنمو الطاقة الاستيعابية الإجمالية البالغة حاليا 79.6 مليون حاوية نمطية إلى أكثر من 100 مليون حاوية نمطية بحلول عام 2022 تماشيا مع حاجة السوق.

ويعتبر ميناء جبل علي أكبر ميناء بحري في منطقة الشرق الأوسط، والمنشأة الرائدة في محطة موانئ دبي العالمية، التي تضم أكثر من ميناء ومحطة بحرية تتوزع على القارات العالم الست، وبفضل موقعه الإستراتيجي في دبي على مفترق الطرق التجارة العالمية، يؤمن جبل علي نفاذاً إلى أسواق أكثر من ملياري شخص، ويلعب الميناء الذي يعتبر مركزاً متكاملًا متعدد وسائل النقل البحري والبري والجوي، مدعماً بمنشآت لوجستية واسعة، دوراً محورياً في اقتصاد دولة الإمارات العربية المتحدة.

كما يعتبر ميناءاً محورياً لأكثر من 90 خدمة ملاحية أسبوعية تربط أكثر من 140 ميناء في أنحاء العالم، ومن المتوقع أن ترتفع الطاقة الاستيعابية في الميناء إلى 22.1 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدم، مع إنجاز مشاريع التوسع بحلول عام 2018. (بوشول، جرمون، و رياض، 2019، صفحة 469)

ب. مجال تطبيق ابتكارات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات:

تهدف إستراتيجية تكنولوجيا المعلومات المتبعة في موانئ دبي العالمية إلى تقديم خدمات آمنة وموثوقة وسريعة، تتمتع بالكفاءة العالية، وذلك في مجالات إنجاز الصفقات مع العملاء والمزودين وشركات المنطقة الحرة لجبل علي والدوائر الحكومية، وبهدف تقديم أفضل مستوى ممكن من الخدمات إلى العملاء، يدير ميناء جبل علي البوابة الإلكترونية "دبي التجارية" (DUBAI TRADE)، الرامية إلى تحسن الكفاءة في مستوى الخدمات المقدمة والمصنفة للعديد من فئات العملاء، من مخلصي البضائع ووكلاء الشحن والناقلين، ومرورا بالمصدرين والمستوردين ووكلاء التخليص، وصولاً إلى شركات المنطقة الحرة وشركات تجارة البضائع.

ومن الخدمات المقدمة على موقع بوابة "دبي التجارية" نذكر: الحجوزات الخاصة بمراسي السفن، ومراقبة الحركة على البوابات، وساحات التخزين، وتخليص الحاويات وإعطاء الموافقات، وجدول مواعيد السفن، ومتابعة الحاويات، والمدفوعات في الميناء، والحجز الإلكتروني للمواعيد، والبيانات والمدفوعات الجمركية، وتسجيل الشاحنات، وتخطيط نقل الحاويات، وغيرها من الخدمات الأخرى ذات صلة.

وقد أصبح بوسع تقنيات المسح اليوم، أن تراقب البضائع لرصد المواد الضارة أو الممنوعة، وأصبح بوسع العملاء اعتماد المواقع الإلكترونية كاملة الخدمات للترتيب طلباتهم مباشرة عبر هواتفهم الذكية، ومع ذلك يوضح الشكل التالي الابتكارات الخمسة الرئيسية في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لقطاع الموانئ وشركات الخدمات اللوجستية: (بوشول، جرمون، و رياض، 2019، صفحة 470)

ج. مجال السياسات والإجراءات :

احتلت دولة الإمارات العربية المتحدة مكانة عالمية مرموقة في النقل البحري، من حيث خدماتها اللوجستية وموانئها المتطورة، وذلك بانتهاجها عدة سياسات وإجراءات، يذكر منها كما يلي: (بوشول، جرمون، و رياض، 2019، صفحة 471)

◀ الاستثمار في تطوير البنية التحتية عالمية المستوى، بما في ذلك شبكة الطرق التي تغطي جميع أنحاء البلاد، وتشبيد أحدث المطارات وإقامة مراكز الشحن في دبي وأبو ظبي والشارقة، إلى جانب تعمير مرافق مثالية للموانئ البحرية المتمثلة في ميناء جبل علي؛

- ◀ تم بناء وتشبيد ميناء جبل علي في نهاية السبعينات، وفي عام 2011، تم تصنيف ميناء جبل علي في المركز التاسع من بين أكثر موانئ الحاويات ازدحاما في العالم، ويمتاز ميناء جبل علي بتوفير الخدمات المتطورة التكنولوجية، بما في ذلك أكبر رافعة جسرية متحركة في العالم، وهي قادرة على رفع أربع حاويات ذات سعة 20 قدم، بطاقة إجمالية قدرها 80 طن أي ضعف قدرة الرافعة التقليدية، مما ساعد على خفض الفترة الزمنية اللازمة لتحميل السفن؛
- ◀ زيادة كفاءة الإجراءات الإدارية وتخليصها إلكترونيا، من خلال بوابة دبي التجارية والتي تم إطلاقها في عام 2003، والتي تعتبر شبكة إلكترونية متكاملة تربط بين التجار والعديد من الهيئات الحكومية المانحة للتراخيص التجارية، مثل جمارك دبي وموانئ دبي العالمية وشركات الوساطة التجارية الخاصة، مثل وكلاء خطوط التحميل والتخليص والشحن وسماسرة الجمارك وغيرها من شركات النقل وشركات الشحن الجوي والمناطق الحرة. وبما يسمح للتجار بتقديم الوثائق والمتطلبات لعمليات الاستيراد والتصدير عبر نافذة واحدة لوكالات متعددة باستخدام إجراء واحد للدخول على الإنترنت؛
- ◀ دمج الهيئات والمؤسسات ذات صلة بالتجارة، والتي تمتلك إجراءات وقواعد بيانات خاصة بها، ووضع منصة لتكنولوجيا المعلومات تهدف إلى دعم التعاون وتحديد البيانات وتعزيز الخدمات الحكومية الإلكترونية.

د. مجال تطوير البنية التحتية والنقل والشحن والتخزين وإدارة الجمارك:

استمر تطوير البنية التحتية في قطاعات الإنشاءات والتجمعات السكنية والسياحية والصناعية والتجارية على نطاق واسع، حيث أصبحت الإمارات تمتلك طرق المواصلات ووسائل النقل البري والبحري والجوي والموانئ والمطارات الدولية، التي تضاهي الدول المتقدمة، مما أسهم في تعزيز بيئة الأعمال وتسهيل التجارة، واستقطاب الاستثمارات الأجنبية بكل أنواعها، حيث يتولى القطاع الحكومي تمويل مشاريع البنية التحتية.

ويعتبر قطاع النقل والتخزين في دولة الإمارات أحد المجالات الحيوية التي تسعى السلطات الرسمية إلى استغلال إمكاناتها لتعزيزه وتطويره مستقبلا، ومن المتوقع أن ترتفع مساهمة قطاع النقل والتخزين في الناتج المحلي لدولة الإمارات بحلول عام 2021 إلى ما نسبته 8% مقارنة مع 6% لعام 2016.

وفي قطاع النقل، وضعت حكومة دولة الإمارات خططا طموحة لبنيتها التحتية وأنظمة النقل، بوجود أهداف جريئة مدعومة بالإنفاق الحكومي السخي، مع خطط النقل البري الشاملة لأبو ظبي وإستراتيجية إمارة دبي للنقل البري 2030، وإستراتيجية للنقل الذاتي 2030، فضلا على إستراتيجيات رؤى إمارة الشارقة، عجمان، الفجيرة، وأم القيوين ورأس الخيمة، وهدف دولة الإمارات كمركز للتجارة والمراكز الصناعية واللوجستية، فإن جميع هذه الإستراتيجيات تساهم في إعادة تحديد الوضع العام وتوجيه الفرص الاستثمارية لهذه القطاعات.

وتمحورت جهود الدولة في تطوير هذه القطاعات في: (طعربي، بن عايشة، و لكحل، 2021/2020، صفحة 50)

- ✓ تقليل الأسعار وإدارة الأجهزة اللوجستية بأكثر كفاءة، وتحسين السعة المكعبة للحاويات، ودمج الطلبات وتسهيل التدفق الموقع والتقويمات، وتقليل تكاليف النقل من خلال تحسين تنفيذ وتفاوض بشأن مورفي الخدمات.

✓ تغطية جميع جوانب أسعار النقل، بما في ذلك المصاريف الإضافية والخصومات، وتخطيط وتنظيم عمليات الشحن المحلية والدولية في نظام واحد، وإدارة وتتبع أداء قوة العمل وفقاً للأهداف التي يمكن قياسها باستخدام مؤشرات الأداء الرئيسية

✓ إدارة التسجيلات الجمركية العالمية والتواصل الدقيق مع السلطات والشركاء التجاريين بشأن جميع المعاملات عبر الحدود، وتقليل الغرامات المالية والجزاءات، وتقليل المخاطر المالية المرتبطة بغرامات وجزاءات الجمارك ورسوم التخزين، مع إجراء الأعمال في أي بلد، وإدارة قوة عمل المستودعات.

المطلب الرابع: آفاق تطوير قطاع النقل البحري في الجزائر بناء على تجربة الإمارات

للجزائر إمكانيات عديدة غير مستغلة في مجال صناعة النقل البحري، وهذا نتيجة عدم وجود سياسة واضحة المعالم، عكس نظيرتها الإمارات العربية المتحدة التي شهدت تطورات عديدة في هذا المجال، ومن هذا المنطلق سيتم التطرق لاقتباس بعض الأفكار لاقتراحها كفرضيات قد تساهم في النهوض وتطوير هذه الصناعة وإزالة قيودها.

الفرع الأول: محاولة استنساخ النموذج الإماراتي في مشروع ميناء الحمداية

اتضح من خلال الدراسات التي أعدت بشأن ميناء الجزائر وإمكانيات تطويره، بأن هناك عدة صعوبات وتحديات في منشآته، التي يعود تاريخها إلى زمن بعيد، وتأكيداً أيضاً على أن الإمكانية الوحيدة لتكليفه، تقتضي على تحطيم هذا الأخير وإعادة تشييده من جديد، برؤى تتناسب المتطلبات الحالية والمستقبلية للنقل البحري، إلا أن هذه العملية تعتبر مكلفة جداً، كونها تحمل في مضمونها عمليتين فرعيتين، تتمثل الأولى في أشغال التحطيم أما الثانية فتتعلق بالإنشاء من جديد، وفي كل الأحوال انتهت فالمنافذ إلى الميناء تبقى عائقاً في ظل الاختناق المروري الذي تشهده العاصمة. (ولد لغواطي، 2020/2019، صفحة 209)

وفي ظل هذه الظروف توجهت الأنظار إلى مدينة شرشال، وتحديدًا إلى ميناء الحمداية اعتباراً من سنة 2012، لدراسة فكرة إقامة ميناء جديد بهذه المدينة، التي تتميز بمجموعة من الخصائص تؤهلها لتكون أرضية لهذا الميناء أهمها: موقع المدينة بمنطقة عذراء تتوفر بها إمكانيات الإنشاء والتوسعة، وخلق المناطق التجارية والصناعية الحرة، وعلى بعد 90 كلم فقط غرب أكبر مدينة للنشاط الاقتصادي "العاصمة"، وتموقع المدينة الجيد بقرب من الطريق السيار "شرق-غرب" على بعد 37 كلم فقط عن مدينة العفرون بوابة الطريق السيار، و48 كلم عن محطة السكة الحديدية، وتوفر أعماق طبيعية للمياه تصل إلى 20 م، وهي أحد أكبر متطلبات النقل البحري الحديث؛ وبتاريخ 17 جانفي 2016، أبرم عقد بين المجتمع الوطني للخدمات المينائية "Serport" والشركيتين الصينيتين "CHCEC" و "CSCEC"، لإنجاز ميناء الحمداية بمبلغ 3.3 مليار دولار، لإنجاز هذا المشروع في غضون 7 أشهر بمواصفات كما يلي: (ولد لغواطي، 2020/2019، صفحة 210)

- مساحة إجمالية 864 هكتار مقسمة بين مساحة المياه المينائية بـ 400 هكتار ومنطقة الإمداد للميناء بـ 464 هكتار؛
- عدد المراكز الرصيف 24 مركز للرسو؛ وطول الأرصفة 6320 متر طولياً؛ وعمق المياه 20 متر؛
- قدرة على تداول الحاويات عند انتهاء الأشغال 6.5 مليون حاوية مكافئة لـ 20 قدم و25.7 مليون طن من البضائع.

وقد كان انطلاق الأشغال بهذا الميناء كانت سنة 2016، ولمدة تمتد إلى غاية نهاية سنة 2023، مع إمكانية دخول جزء من الميناء الخدمة في سنة 2020، إلا أن الأشغال بهذا الميناء عرف توقفا بعد ذلك، واتخاذ الحكومة الجزائرية قرار تمويل المشاريع التي تحظى بالأولوية، ويكتسبه نوع من الغموض إلى غاية 28 جوان 2020.

الفرع الثاني: التحديات التي تواجه مشروع ميناء الحمداينة

لقد تعرض مشروع ميناء الحمداينة المحوري جملة من العراقيل الداخلية والخارجية حالت دون إتمامه في الموعد المحدد له، ومن أبرز هذه العراقيل:

◀ بناء ميناء الحمداينة المحوري يعني بالنسبة لموانئ المنطقة فقدان الرقابة على التجارة الخارجية الجزائرية، وفقدان العائدات التي كانت تجنيها هذه الموانئ من تعاملاتها مع الجزائر، وإشغال فتيل المنافسة بخصوص تجارة الترانزيت والخوف على مستقبل حصصها بالمنطقة ومن ثم فإن هيئات هذه الموانئ التي كانت شريكا تقليديا للجزائر بالأمس، صارت عدوا اقتصاديا اليوم، حيث يعمل بكل الطرق على إفشال هذا المشروع، وستكون موانئ مرسيليا، برشلونة وطنجة أكبر متضررين..

◀ إشكالية تمويل مشروع، خاصة في ظل انحصار المواد الذي صار يميز ميزانية الدولة في السنوات الأخيرة، بسبب تراجع أسعار المحروقات من جهة، وعزوف القطاع الخاص عن استثمار في هذه المشاريع من جهة أخرى، كون نتائجها مرتقبة على المدى البعيد.

◀ إشكالية الإطار الكفؤة التي تتولى عمليات التفاوض بشأن العقود واتخاذ القرارات، والتمثيل أمام أعلى المستويات العالمية و لدى الهيئات الدولية والشركات العملاقة. (ولد لغواطي، 2020/2019، الصفحات 211-212)

الفرع الثالث: الإدارة والاستثمار الإماراتي في الموانئ الجزائرية

لقد ساهمت شركة موانئ دبي في حركة الحاويات في ميناء الجزائر وذلك خلال الفترة 2012-2018، حيث دخل عقد الشراكة حيز التنفيذ بتاريخ 19 مارس 2009 بين مؤسسة ميناء الجزائر وشركة موانئ دبي العالمية ويمتد هذا الامتياز لمدة 30 سنة ويهدف إلى الرفع من كفاءة ميناء الجزائر في مجال تداول الحاويات، أن تقييم هذا العقد يستدعي تتبع حركة الحاويات عبر هذا الميناء إلى غاية نهاية فترة دراستنا. (ولد لغواطي، 2020/2019، صفحة 202)

الجدول (2-21): مساهمة موانئ دبي العالمية في حركة الحاويات في ميناء الجزائر

الوحدة: حاوية مكافئة

السنوات	ميناء الجزائر	موانئ دبي العالمية	المجموع	الأهمية النسبية
2012	312639	390297	702936	55.52%
2013	346866	390393	737259	52.95%
2014	418702	437893	856595	51.12%
2015	381197	470546	851743	55.25%
2016	375524	522131	897655	58.17%
2017	379819	633544	843173	55%
2018	387648	434213	821861	52.83%

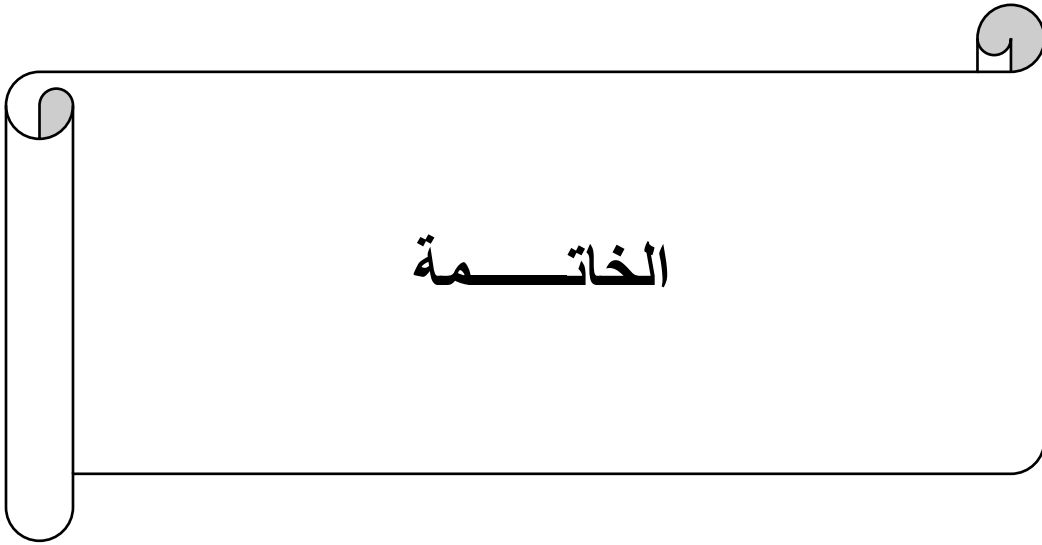
المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات (ولد لغواطي، 2020/2019، صفحة 202)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن موانئ دبي العالمية تأخذ حصة كبيرة من الموانئ في الجزائر و تمتلك نصف الحاويات . نلاحظ أن العدد لم يتزايد كثيرا و عرفت تداول الحاويات زيادة معتبرة منذ اتفاق الشراكة حيث وصلت إلى 900 ألف حاوية قياسية سنة 2016، كان لموانئ دبي 58%، منها مما تبنت هيمنة موانئ دبي على احتواء الحاويات لكن نشاط ميناء الجزائر لاحظ تراجع في تداول الحاويات بسبب المشاكل مع موانئ دبي العالمية و عدم التزامها بشروط الشراكة .

الخلاصة:

تناول الفصل الثاني التطبيقي واقع النقل البحري بعناصره الأساسية (الموانئ التجارية، أساطيل السفن، الخدمات اللوجستية، الشركات الملاحية...)، والتجارة الخارجية بمجالاتها (الصادرات، الواردات، إعادة التصدير) في الجزائر والإمارات العربية، ومن خلال المقارنة بين البلدين، تبين تطور النقل البحري في الإمارات، حيث تبوأ موانئ الإمارات (جبل علي وراشد) مكانة متقدمة ضمن ترتيب الموانئ العالمية، من حيث حجم تداول البضائع بمختلف أنواعها، وبشكل خاص الحاويات، إضافة لكفاءة الخدمات اللوجستية واستخدام واسع للرقمنة فيها، إضافة إلى شركات ملاحية وطنية وأجنبية حققت أرقام عالية في النشاط المينائي والنقل البحري، وهو ما جعل النقل البحري في الإمارات يدفع عجلة التجارة الخارجية إلى الأمام، وخاصة في قطاع التصدير وإعادة التصدير، مستفيدة من الاستثمار الواسع في الأسطول البحري الحديث والإدارة الكفؤة للموانئ من قبل شركة موانئ دبي العالمية، وهو ما جعل ميناء جبل علي ضمن الموانئ العشرة الأولى في العالم من حيث تداول البضائع والأول في الشرق الأوسط.

في المقابل أظهر واقع النقل البحري في الجزائر نقائص كثيرة، والتي يرجع سببها بدرجة كبيرة إلى عدم مواكبة منظومة النقل البحري في الجزائر لمتطلبات النقل البحري الحديث، وقلة الاستثمارات بهذا القطاع في مجال الأسطول البحري (السفن) والتجهيزات المينائية المتطورة (الروافع والمخازن)، وهذا بالإضافة إلى ضعف البنية التحتية في الموانئ الجزائرية، مما انعكس على تخلف الخدمات الملاحية للموانئ الجزائرية، وهو ما كان له أثر سلبي على التجارة الخارجية في الجزائر، التي ارتفعت تكاليفها المتعلقة بالتصدير والاستيراد، وهذا رغم تجسيد محاولة الجزائر الاستفادة من التجربة الإماراتية الناجحة في النقل إدارة الموانئ، عبر الشراكة الجزائرية مع شركة دبي العالمية على مستوى ميناء الجزائر، التي فشلت في الأخير، نتيجة عدم تنفيذ الطرف الإماراتي لبعض الشروط المتعلقة بالبنية التحتية للموانئ التي تقع في عاتق التزاماتها.



يؤدي النقل البحري دورا رياديا في مجال التجارة الخارجية، وذلك لما يتوفر عليه من خصائص تميزه عن باقي أنواع النقل، هذه الخصائص اعتبرت بمثابة المقومات الاقتصادية التي أهلتها للإشراف على حركة التجارة الخارجية بشكل عام، في ظل عوامة الاقتصاد والحد من القيود على حركة التجارة الخارجية زادت من حدة المنافسة بين الدول للتطور في هذا المجال.

وقد تناولت دراستنا دور النقل البحري في تنشيط التجارة الخارجية للجزائر والإمارات العربية المتحدة للفترة 2012/2021، ومن خلال دراستنا نستنتج أن اغلب المبادلات و التعاملات التجارية الخارجية تتم عن طريق البحري، وهذا نظرا للمميزات التي يتسم بها النقل البحري بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى، والنقل البحري يعتبر جزءا لا يتجزأ من التجارة الخارجية الحديثة، يتوقف عليها ازدهار التجارة الخارجية.

أ. اختبار صحة الفرضيات:

بعد دراسة الموضوع من مختلف جوانبه النظرية والميدانية، يمكننا اختبار مجموعة الفرضيات التي انطلقنا منها كما يلي:

➤ **الفرضية الأولى:** يهيمن النقل البحري على أكثر من 85% من حركة المبادلات التجارية في العالمية، في تحسين تقسيم وسائل النقل الأخرى (النقل النهري، الطرقي، الجوي، السكة الحديد، الأنابيب) بقية النسبة، مما يدل على أهمية النقل البحري الاقتصادية، حيث يعد أحد العناصر الضرورية لتدفق وانسياب البضائع بمختلف أنواعها بين الدول، وتطوره من حيث السرعة وانخفاض التكلفة وجودة الخدمات، يعتبر داعم أساسي للتجارة الخارجية لأي دولة، وهو ما جعل الدول تهتم بتطوير النقل البحري بعناصره المختلفة كالموانئ التجارية، الأساطيل البحرية، الخدمات اللوجستية والشركات الملاحية، وهذا ما يؤكد صحة الفرضية الأولى: (إن توافر خدمات النقل البحري ذات كفاءة عالية، يعد أحد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية لأي دولة في العالم).

➤ **الفرضية الثانية:** تعاني الموانئ الجزائرية من العديد من المشاكل، بعضها مرتبط بتركيبية الأسطول البحري الجزائري، وبعضها مرتبط بالبنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ الجزائرية، وبعضها الآخر مرتبط بالأساليب الإدارية والتنظيمية المتخلفة لقطاع النقل البحري والموانئ من الجيل الأول أقدم من الموانئ في حد ذاتها، كما أن الجزائر لا تستخدم الأدوات اللوجستية لتطور من هذا القطع، على عكس دولة الإمارات العربية المتحدة فإنها متطورة في هذا المجال، من حيث استخدامها الخدمات اللوجستية والرقمنة، ويمكن الأخذ بها كمثال في نجاحها، وهذا ما يؤكد صحة الفرضية الثانية: (إن ضعف قطاع النقل البحري في الجزائر عكس الإمارات العربية المتحدة، يعود إلى تخلف كل عناصره (الموانئ التجارية، الأسطول البحري، الخدمات اللوجستية، والشركات الملاحية).

➤ **الفرضية الثالثة:** توصلت الدراسة إلى أن هذا القطاع في الجزائر يشهد ضعفا في التسيير والاستغلال، وفي الخدمات به رغم الجهود الخاصة بالبنية التحتية، حيث ما زال هذا القطاع المحوري يواجه عدة تحديات كقدم الموانئ، فهي موانئ من الجيل الأول والثاني، ومع ذلك ما زالت قيد الاستعمال بمعطياتها القديمة في عصر التكنولوجيا الحديثة، ومحدودية مكونات الأسطول التجاري، وتعمل الجزائر على مواجهتها من خلال الاستغلال الأمثل والانتفاع بخدمات هذا القطاع في ترقية وتنويع تجارتها الخارجية، لتخفيض من اعتمادها على النفط وتحقيق تنمية اقتصادية مستدامة، على عكس

الإمارات التي يدعمها في ذلك موقعها الجغرافي المتميز وبنيتها التحتية التي تضم مجموعة من أفضل الموانئ العالمية ميناء جبل علي، وهذا ما يؤكد صحة الفرضية الثالثة: (إن مساهمة النقل البحري في التجارة الخارجية للجزائر ما زالت ضعيفة، ولا مجال لمقارنتها بالإمارات العربية المتحدة).

❖ الفرضية الرابعة: تتميز تجربة الإمارات في النقل البحري و الموانئ بالنجاح الكبير في عدة جوانب متكاملة (شركات، موانئ، مناطق حرة)، كلها حققت موقعا رياديا في العالم، على عكس الجزائر لم تستطع تحقيق أي نجاح لها في هذا الميدان، مع أنها تمتلك جميع المؤهلات التي تجعل منها بلد متطورا في النقل البحري، من حيث حصولها على أكبر ميناء الحمداية، والذي يتوفر على جميع الإمكانيات لجعله ميناء محوي، فإن ميناء علي كان عبارة عن مساحة أرضية مستوية حفرتها أيادي البشر، وجعلتها ميناء محوري مزدهر إلا أن ميناء الحمداية أحسن بكثير من جبل علي، وهذا ما يؤكد صحة الفرضية الرابعة: (لم تحقق محاولة الجزائر الاستفادة من تجربة الإمارات في تطوير النقل البحري النجاح المستهدف).

ب. نتائج الدراسة المتوصل إليها:

- ❖ قطاع النقل البحري له أهمية بالغة في اقتصاديات الدول وتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، على الرغم من الرغم من ارتفاع رأس المال المستخدم في النقل البحري، حيث يتطلب استثمارات كبيرة في البنية التحتية للموانئ، وحياسة السفن الكبيرة ذات التكلفة المرتفعة.
- ❖ النقل البحري في الجزائر يعرف تأخرا كبيرا، بسبب قلة الاستثمارات في هذا القطاع، سواء في تطوير الموانئ أو شراء السفن، أو الاستثمار في تكنولوجيا المعلومات والرقمنة، لكن أهم أسباب التأخر تعود للفشل الإداري في استغلال الإمكانيات المتاحة والاستثمارات المحققة حديثا، ورغم تغيير أساليب الإدارة والاستثمار، عبر الشراكة مع موانئ دبي العالمية الإماراتية، لأنها لم تضيف الكثير للنقل البحري الجزائري.
- ❖ وجود اختناق كبير في الموانئ الجزائرية، بسبب رداءة منشآتها وضعف الاستثمارات العمومية بها، والفوضى والعشوائية التي تميزها نشاطها، سواء من حيث إدارة الوسائل أو استغلالها، لكن يعتبر الفشل في تسيير الموانئ الجزائرية من أهم التحديات التي تواجهها، أكثر من قضية الأسطول البحري أو الموانئ.
- ❖ تميزت حركة المبادلات التجارية للجزائر بعدم التوازن، حيث يسيطر عليها تصدير المحروقات، عكس الإمارات التي تتميز بتنوع صادراتها، رغم المكانة الهامة التي يحتلها تصدير النفط، كما أن جزء كبير من الواردات لا يتجه للاستهلاك المحلي، بل لإعادة التصدير إلى دول منطقة الخليج، عبر ميناء جبل علي المحوري، وهذا يؤكد هشاشة التجارة الخارجية في الجزائر ومثانتها في الإمارات العربية.
- ❖ احتكار ميناء الجزائر العاصمة لأكثر من 60% من المبادلات التجارية الخارجية في الجزائر، وباقي النسبة تتوزعها باقي الموانئ، مما يبين سوء توزيع النشاط المينائي، مما يجعل ميناء العاصمة يعاني من الزحام الدائم، وما يرافقه من تأخر في خدمات التداول، وارتفاع في تكاليف الشحن، وفيما المقابل تبقى أغلبية الموانئ شبه عاطلة عن العمل رغم توافر الهياكل القاعدية والتجهيزات المادية والموارد البشرية.

- ❖ احتكار الدولة لإدارة الموانئ في الجزائر، مما ترتب عليه مشاكل عديدة، مثل البيروقراطية والإهمال، عدم الاهتمام بالمرودية والاستغلال الأمثل للوسائل والموارد المتاحة، ناهيك عن الفساد المالي والإداري، الذي أضر بالاقتصاد الوطني أكثر من منافسة الموانئ والنقل البحري الأجنبيين.
- ❖ تعتبر الإمارات العربية المتحدة أفضل الأماكن لمزاولة الأعمال التجارية، نظرا لاستخدامها خدمات إلكترونية مثل اللوجستيات والرقمنة، التي ساعدتها من تطوير ونجاح تجارتها الخارجية، في حين يبقى استخدام التكنولوجيات الحديثة في مزاولة البضائع، تتبع حركة السفن والبضائع وتبادل المستندات ضعيف جدا في الجزائر.
- ❖ يمثل أداء الخدمات اللوجستية العنصر الأساسي في النمو الاقتصادي والقدرة التنافسية بين الدول العالم النامية، فهي تربط بين أكبر رجال الأعمال والشركات بالأسواق في تساعد على الوصول إلى أعلى مستويات النجاح، وهنا نجد أن الجزائر لا زالت بعيدة عن تحقيق أداء اللوجستي يساهم في تسهيل تجارتها الخارجية، في حيث تحتل الإمارات مركزا مرموقا في جود كفاءة الخدمات اللوجستية، مما كان لها دور أساسي في تطور مبادلاتها التجارية، خاصة في مجال إعادة التصدي.

ت. التوصيات:

استنادا إلى الدراسة النظرية، وبناء على نتائج الجانب التطبيقي، يمكن تقديم مجموعة من الاقتراحات لتطوير النقل البحري في الجزائر بأبعاده المختلفة، وتفعيل دوره في ترقية التجارة الخارجية في الجزائر، من خلال الاستفادة من تجربة الإمارات، والتي تتمثل في: تجهيز الموانئ الجزائري بالتجهيزات الحديثة للمناولة والمراقبة، مثل الرافعات الجسرية الضخمة لشحن وتفريغ الحاويات، أجهزة الشفط السريعة لتفريغ الحبوب، معدات الفحص الإلكتروني (جهاز سكانار) للمراقبة الجمركية وغيرها مع المعدات الحديثة التي صار النشاط المينائي لا يستطيع الاستغناء عنها.

1. استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في متابعة تدفق عمليات النقل والشحن، بما يسمح بتتبع السفن والبضائع في الوقت الحي، والتبادل الإلكتروني للبيانات بين كل الفاعلين في النقل البحري والتجارة الخارجية، وتفعيل نظام النافذة الواحدة على مستوى الموانئ، مما يخفف من الإجراءات ويسهل المعاملات التجارية.
2. إجراء تعديلات وإصلاحات على الهياكل الحالية للموانئ، تواكب التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري، بما يسمح بتحويلها من مجرد موانئ لبط البحر باليابسة لتبادل البضائع (موانئ الجيل الأول)، إلى موانئ تقدم خدمات لوجستية وصناعية ذات قيم مضافة، إضافة إلى تحويلها من تسييرها باعتبارها مجرد هيئات عمومية إلى مؤسسات اقتصادية تسعى لتحقيق الربح والمرودية على الاستثمارات.
3. إعادة توزيع المهام بين الموانئ، مما يساهم في التخفيف من اختناقها، خاصة منها الموانئ الكبرى كميناء الجزائر، ويتم ذلك بتحويل بعض أنشطة التجارة الخارجية إلى الموانئ الأخرى في عنابة، سكيكدة، تنس، دلس، مستغانم والغزوات وغيرها، إضافة لتوسيع خارطة الموانئ الجافة التي لا تزال قليلة رغم اعتمادها، لتساهم في تخفيف الضغط عن الموانئ والمدن الكبرى.

4. ربط الموانئ البحرية والجافة في الجزائر بالطريق السيار شرق- غرب عبر ممرات خارج المدن الكبرى، مع استكمال إنشاء المقطع الشرقي للطريق، مما يخفف الزحام داخل المدى من جهة، ويسمح باستغلال أفضل للطريق السيار من جهة أخرى، دون أن ننسى ما يوفره من وقت وتكاليف في النقل الداخلي للبضائع.
5. مواصلة العمل على تطوير وتنويع الصادرات خارج المحروقات، باعتبار أن البضائع هي أحد أهم عناصر النقل البحري، مع الزيادة المستمرة في حجم الأسطول البحري الجزائري، من خلال وضع خطط طويلة المدى لاقتناء مزيد من السفن الكبيرة والمتوسطة الحجم، ومن مختلف أنواع السفن.
6. فتح المجال للقطاع الخاص الجزائري للاستثمار في مجال النقل البحري، من خلال تكوين شركات ملاحية بالشراكة مع مستثمرين أجنبين، وإعادة النظر في قاعدة 49 /51 التي تعيق الاستثمار في القطاع، أو فتح الباب لإنشاء شركات خدمات المينائية الخاصة، مع ادخال المنافسة بينها، بما يسمح بتحسين جودة الخدمات اللوجستية ترشيد تكاليفها.

ث. آفاق الدراسة

لا شك أنه رغم الجهود المبذولة في إتمام هذه الدراسة، فإنها لا يخلو من النقائص بسبب عدم القدرة على تناول كل شيء بالتفصيل، إلا أنها كانت جسرا يربط بين بحوث سبقت فأضاف إليها بعض المستجدات لإثرائها من جديد، وبحوث مقبلة كتمهيد لمواضيع جديدة يمكنها أن تكون إشكالية أبحاث أخرى نذكر منها:

- ◀ دور اللوجستيات المينائية في تطوير محطات تداول الحاويات- دراسة حالة ميناء جبل علي بالإمارات العربية المتحدة.
- ◀ دور لوجستيات الموانئ الجافة في تفعيل النقل متعدد الوسائط.
- ◀ الموانئ الذكية ودورها في تطوير النقل البحري والتجارة الخارجية.
- ◀ دور الخدمات اللوجستية المينائية في ترقية النقل البحري.




قائمة المحتويات

قائمة المحتويات

الصفحة	العنوان
I	شكر وعرهان
II	إهداء
III	ملخص
V	قائمة الجداول
VII	قائمة الأشكال
أ	مقدمة
الفصل الأول: الإطار النظري للنقل البحري والتجارة الخارجية	
3	المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري للبضائع
3	المطلب الأول: تطور النقل البحري للبضائع
4	المطلب الثاني: مفهوم النقل البحري
6	المطلب الثالث: الإطار المادي والمؤسسي للنقل البحري للبضائع
17	المطلب الرابع: الإطار القانوني للنقل البحري
22	المبحث الثاني: مساهمة النقل البحري في التجارة الخارجية
22	المطلب الأول: نشأة وتطور التجارة الخارجية
23	المطلب الثاني: مفهوم التجارة الخارجية
25	المطلب الثالث: عناصر وطرق التسليم في التجارة الخارجية
28	المطلب الرابع: دور النقل البحري في التجارة الخارجية
31	المطلب الخامس: مساهمة الأنشطة اللوجستية للموانئ البحرية في التجارة الخارجية
34	المبحث الثالث: الأنشطة الداعمة للنقل البحري
34	المطلب الأول: الشحن البحري للبضائع
37	المطلب الثاني: التأمين البحري للبضائع
40	المطلب الثالث: الجمركة

قائمة المحتويات

الصفحة	العنوان
الفصل الثاني: النقل البحري ودوره في التجارة الخارجية في الجزائر والإمارات العربية المتحدة	
47	المبحث الأول: تقييم ومقارنة عناصر النقل البحري في الجزائر والإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2012-2021)
47	المطلب الأول: مكانة الموانئ البحرية في النقل البحري في الجزائر والإمارات العربية المتحدة
50	المطلب الثاني: مكانة الأسطول البحري التجاري في النقل البحري في الجزائر والإمارات العربية المتحدة
56	المطلب الثالث: مكانة الخدمات اللوجستية في الجزائر والإمارات
61	المطلب الرابع: مكانة الشركات الملاحية في النقل البحري في الجزائر والإمارات العربية المتحدة
66	المبحث الثاني: تطور المبادلات التجارية البحرية للجزائر والإمارات للفترة (2012 - 2021)
66	المطلب الأول: تطور الصادرات في الجزائر والإمارات للفترة (2012 - 2021)
72	المطلب الثاني: تطور واردات الجزائر والإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2012 - 2021)
76	المطلب الثالث: تطور إعادة التصدير للجزائر والإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2012 - 2021)
77	المطلب الرابع: تطور الميزان التجاري للنقل للجزائر والإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2012 - 2021)
80	المبحث الثالث: واقع وآفاق قطاع النقل البحري في الجزائر مقارنة بتجربة الإمارات
80	المطلب الأول: مساهمة النقل البحري في التجارة الخارجية في الجزائر والإمارات
82	المطلب الثاني: تحديات تطوير النقل البحري في الجزائر
84	المطلب الثالث: الدروس المستفادة من تجربة الإمارات في النقل البحري
88	المطلب الرابع: آفاق تطوير قطاع النقل البحري في الجزائر بناء على تجربة الإمارات
93	الخاتمة
98	قائمة المحتويات
101	قائمة المراجع
107	الملاحق



قائمة المراجع

أولا. الكتب العربية:

1. إبراهيم على إبراهيم عبد ربه. (2006). مبادئ التأمين. الإسكندرية: الدار الجامعية.
2. أيمن النحراوي. (2009). الموانئ البحرية العربية. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي.
3. أيمن النحراوي. (2009). لوجيستيات التجارة الدولية. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.
4. أيمن النحراوي. (2009). منظومة النقل الدولي. الاسكندرية-مصر: دار الفكر الجامعي.
5. أيمن النحراوي. (2014). تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.
6. أيمن النحراوي. (2015). إقتصاديات وسياسات النقل البحري. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي.
7. حسام علي داود وآخرون. (2002). اقتصاديات التجارة الخارجية. عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة.
8. حسن جابر عبدو. (2002). الأثر الاقتصادي للنقل البحري. عمان: دار وجيدة للنشر.
9. خالد أحمد علي محمود. (2019). التجارة الدولية (بين الحماية والتحرر والنظرية وآثارها في الفكر الاقتصادي العالمي. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.
10. سعيد مطر موسى، و وآخرون. (2001). التجارة الخارجية. عمان: دار صفاء للنشر والتوزيع.
11. السيد محمد أحمد السريتي. (2009). التجارة الخارجية. الإسكندرية: الدار الجامعية.
12. شريف علي الصوص. (2012). التجارة الدولية (الأسس والتطبيقات). عمان: دار أسامة للنشر والتوزيع.
13. شريف محمد ماهر. (2006). إدارة النقل البحري (التجارة الخطية): فعاليات التطبيق-متطلبات الريادة. الاسكندرية: الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
14. صديق حمد عفيفي. (2002). التسويق الدولي (نظم التصدير والإستيراد). الإسكندرية: المكتب العربي الحديث.
15. عادل أحمد حشيش، مجدي محمود شهاب. (2003). أساسيات الإقتصاد الدولي. بيروت- لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية.
16. عبد القادر فتحي لاشين. (2012). دراسة تطوير محاور النقل البري والبحري في المنطقة العربية (الجزء الثاني النقل البحري بين الدول العربية). القاهرة - مصر: المنظمة العربية للتنمية الإدارية، جامعة الدول العربية.
17. عثمان ابراهيم السيد. (2004). قضايا النقل في السودان. السودان: مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا.
18. علي عبد اللا، مصطفى الحافظ. (2000). إدارة وتشغيل الموانئ. مصر: الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
19. عمر سعد الله. (2007). قانون التجارة الدولية-النظرية المعاصرة. الجزائر: دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع.
20. مال يوسف عبد النبي. (2001). الإعتمادات المستندية. عمان- الأردن: مكتب روعة للطباعة.
21. محمد محمد البنا وسهير محمد السيد حسن. (2005). الإتجاهات الحديثة في السياسات التجارية. الإسكندرية: شباب الجامعة.
22. محمود الشيخ. (2008). التسويق الدولي. عمان: دار أسامة للنشر والتوزيع.

قائمة المراجع

23. محمود حامد محمود عبد الرزاق. (2013). اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي). الإسكندرية-مصر: الدار الجامعية.
24. المرغني، الهادي مفتاح. دور الوعي البيئي في الأمان المهني لدى العاملين بالموانئ. الإسكندرية.
25. مصطفى أحمد حمد. (2008). اقتصاديات النقل في السودان. السودان: جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.
26. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق. (2005). التأمين البحري. الإسكندرية: الدار الجامعية.
27. هاني محمد دويدار. (2000). القانون البحري. الاسكندرية: الدار الجامعية .
28. وجدي حاطوم. (2011). النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية . لبنان: المؤسسة الحديثة للكتاب .
29. يوسف حجيم الطائي. (2011). إدارة التأمين والمخاطر. الأردن: دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع.

ثانيا. الرسائل ومذكرات التخرج:

1. بسعيد مراد. (2011/2012). عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية. رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص . تلمسان: جامعة أبي بكر بلقايد.
2. بن شني عبد القادر. (2022/2021). تسيير عمليات التجارة الدولية. مذكرة لنيل متطلبات شهادة الماستر تخصص تجارة دولية. كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير: جامعة عبد الحميد ابن باديس - مستغانم.
3. رشيد غلاب. (2007). تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج مصفوفة الانتظار (دراسة حالة المؤسسة الميدانية لسكيكدة). مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير . العلوم الاقتصادية: جامعة 20 أوت سكيكدة.
4. رصاع حياة. (2012/2013). أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها. مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد تخصص اقتصاد دولي. كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية: المدرسة الدكتورالية للاقتصاد والتسيير.
5. زيرمي نعيمة. (2011/2010). التجارة الخارجية الجزائرية من الاقتصاد المخطط إلى اقتصاد السوق. مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الدولي للمؤسسات تخصص المالية الدولية . كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير: جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان.
6. سعيد أحسن. (2020/2019). تقنيات التجارة الخارجية. مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في تخصص اقتصاد الدولي . كلية العلوم الاقتصادية والتجاريو وعلوم التسيير: جامعة عبد الحميد مهري قسنطينة -02.
7. السعيد بوشول، سعاد جرمون، و ريمي رياض. (2019). أهمية المراكز اللوجستية في دعم وترقية النقل البحري. ملتقى الدولي: الإتجاهات الحديثة للتجارة الدولية وتحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعدة للدول النامي، يومي 02/03 ديسمبر، جامعة الوادي حمه لخضر (الوادي)،
8. سعيده ولد لغواطي. (2020/2019). صناعة النقل البحري العربي في ظل التحولات الاقتصادية العالمية (التجربة الإماراتية نموذجاً وكيفية الاستفادة منها الفترة 2007-2018). دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 3.

قائمة المراجع

9. الشيخ عيشة حاج، مريم لكروت، و فتيحة سكر. (2020/2019). مصطلحات التجارة الخارجية. مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر تخصص اقتصاد وتسيير مؤسسة، الجزائر: جامعة محمد خيضر - بسكرة.
10. عبد الله طعيلي، أسامة بن عايشة، ومحمد الأمين لكحل. (2021/2020). دور الخدمات اللوجستية في ترقية الصادرات (دراسة حالة الإمارات العربية المتحدة). مذكرة ماستر في التجارة الدولية تخصص مالية وتجارة دولية . كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، الجزائر: جامعة الشهيد حمه لخضر (الوادي).
11. قورين بروجي. (2011-2012). دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية(دراسة حالة ميناء وهران التجاري). مذكرة مقدمة ضمن متطلبات الحصول على شهادة الماجستير في العلوم التجارية تخصص تسويق وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، الجزائر: جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف.
12. لغواطي سعيدة ولد (2015/2014). دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية (دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري). مذكرة لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص اقتصاد الخدمات . جامعة الجزائر.
13. هلال العيد. (2011). نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري . مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص فرع العقود ومسؤولية . كلية الحقوق: جامعة الجزائر.
14. الواحد رشيد. (2012/2013). مسؤولية الناقل البحري للبضائع(دراسة مقارنة). مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون . فرع قانون المسؤولية المهنية: جامعة مولود معمري تيزي وزو.
15. ولد لغواطي سعيد. (بلا تاريخ). صناعة النقل البحري العربي في ظل التحولات الاقتصادية العالمية خلال الفترة 2007-2018. أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية تخصص اقتصاد الخدمات . جامعة الجزائر 3.

ثالثا. المجالات:

1. أحمد الراشد. (ماي، 2011). مجلة العلوم الاقتصادية. تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في انجاز وتطوير عملية أعمال موانئ العراق باستخدام عملية التحليل الهرمي (AHP) دراسة ميدانية في الشركة العامة للموانئ العراقية (28).
2. جوهر خلخال. (سبتمبر، 2018). مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية. قواعد الأنكوترمز وتطبيقاتها على النقل البحري للبضائع في الجزائر (العدد 11).
3. خشنى سهام. (ديسمبر، 2021). مجلة التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة. دور الأنشطة اللوجستية للموانئ البحرية في التجارة الخارجية (دراسة تحليلية لميناء بجاية خلال الفترة (2019-2021) (العدد 06).
4. قلبازة أمال، و رشيد يوسفى. (سبتمبر، 2015). مجلة دفاتر بواذكس. لوجستيك النقل البحري للبضائع (العدد 04).

رابعا. الملتقيات والمداخلات:

1. السعيد بوشول، سعاد جرمون، و رمي رياض. (02-03 ديسمبر 2019). أهمية المراكز اللوجستية في دعم وترقية النقل البحري (دراسة حالة الإمارات العربية)، ملتقى دولي الإتجاهات الحديثة للتجارة الخارجية وتحديات التنمية المستدامة الجزائر: جامعة الشهيد حمه لخضر (الوادي).

خامسا. الكتب الأجنبية:

1. Karim, H. (2005). *Incoterms, Liner Terms & Cousts de Transport Maritime*. Tunisie: L'Univers du Liver.
2. Piquet, M. (2010). *Incoterms comprendre et bien utiliser les regles*. Merseille-France: groupe SMECI L'ANTENNE.

سادسا. المواقع الإلكترونية:

1. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا. (22 09 ,2001). أثر الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات *GATS* على النقل. تاريخ الإطلاع: 17 فيفري 2023، من الموقع الإلكتروني:
<https://www.google.fr/search?newwindow=1>
2. النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية. (10 ,2009). تاريخ الإطلاع: 27 أبريل 2023، من الموقع الإلكتروني:
<https://www.chamber.org.sa>
3. بيانات البنك الدولي. (بلا تاريخ). تاريخ الإطلاع: 26 أبريل 2023، من موقع البنك الدولي الإلكتروني:
<https://lpi.worldbank.org/international>
4. مركز التجارة العالمي، احصائيات تجارية لتنمية الأعمال الدولية، تاريخ الإطلاع 26 أبريل 2023، من الموقع الإلكتروني:
<https://www.trademap.org/>
5. احصائيات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، تاريخ الإطلاع 26 أبريل 2023، من الموقع الإلكتروني:
<https://unctadstat.unctad.or>
6. احصائيات الجمارك الجزائرية، من الموقع الإلكتروني:
<https://www.douane.gov.dz>



الملاحق

ملحق بالقرار رقم 1082/2016 المؤرخ في 27/04/2016
الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافحتها

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

مؤسسة التعليم العالي والبحث العلمي:

نموذج التصريح الشرفي
الخاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز بحث

أنا المصنف أسفله،
السيدة (ة) مهدية بن بوعبد من الأمانة العامة، أستاذة باحثة طالبة
الحاصل (ة) لبطاقة التعرف الوطنية رقم 000188665 والصادرة بتاريخ 18/04/2016
المسجلة (ة) بكلية / معهد العلوم الاقتصادية والتجارية المالية ونجارة دولية
والمكتسبة (ة) بانجاز أعمال بحث (مذكورة التحق - مذكرة ماجستير - مذكرة ماجستير - أطروحة دكتوراه).
عنوانها دور المدخل المبرهن في ترقية التجارة الخارجية دراسة حالة
الجزائر والإمارات العربية المتحدة للفترة (2011-2014)
أصح بشرفي أي التزم بمراعاة المعايير العلمية والمهنية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية
المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه .

التاريخ 2016/04/27

توقيع المعنى (ة)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

بسكره في: 04 / 06 / 2023

جامعة محمد خيضر-بسكره
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

إذن بالطبع

أنا الممضي أسفله الأستاذ: جيلح الصالح

الرتبة: أستاذ مساعد أ

قسم الارتباط: العلوم المحاسبية والمالية

أستاذ مشرف على مذكرة ماستر للطالبة: عديلة بئينة قمر الزمان

الشعبة: علوم تجارية

التخصص: مالية وتجارة دولية

بعنوان:

دور النقل البحري في ترقية التجارة الخارجية

دراسة حالة: الجزائر والإمارات العربية المتحدة للفترة (2012- 2021)

ارخص بطبع المذكرة المذكورة.

رئيس القسم:

الأستاذ المشرف:



