

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل -

كلية العلوم الاقتصادية التسيير وعلوم تجارية

قسم علوم اقتصادية



عنوان المذكرة

مساهمة قطاع النقل البحري في ميزان المدفوعات

دراسة حالة الجزائر 2010-2017

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية

تخصص: اقتصاد دولي

إشراف الأستاذة:

من إعداد الطالبين:

معيزي نجاة

• مرابط عبد الكريم

• لشهب زكرياء

أعضاء لجنة المناقشة:

الصفة	الجامعة	الأستاذ

السنة الجامعية: 2020/2019

شكر وتقدير

في البداية، الحمد والشكر لله، جل في علاه، فإليه ينسب
الفضل كله في إكمال-والكمال يبقى لله وحده-هذا العمل.
وبعد الحمد لله، فإننا نتوجه إلى الأستاذة **معيزي نجاة**
بالشكر والتقدير التي لن تفيها أي كلمات حقها، فلولا
دعمها وتشجيعها المستمر ما تم هذا العمل كما لا
يفوتنا أن ننوه بالشكر الجزيل إلى كل من دعمنا من
قريب أو بعيد، خاصة الوالدين حفظهما الله.

عبد الكريم + زكرياء

الإهداء

إلى صاحب السيرة العطرة والفكر المستنير، فلقد كان له الفضل
الأول في بلوغي التعليم العالي

(والدي الحبيب)

إلى من وضعتني على طريق الحياة وجعلتني ربط الجأش،
وراعتني حتى صرت كبيراً

(أمي الغالية)

أطال الله في عمرهما وألبسهما الصحة والعافية والهناء

إلى جميع إخوتي وأخواتي من كان لهم

الأثر البالغ في كثير من

العقبات والصعاب

إلى جميع من دعمونا و لم يتوانوا في تقديم يد العون لنا

نهدي ببحثنا هذا المتواضع إليكم جميعاً.

فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
	شكر وتقدير
	فهرس المحتويات
	قائمة الجداول
	قائمة الأشكال
	الملخص
أ-ج	مقدمة
	الفصل الأول: الإطار النظري للنقل البحري
01	تمهيد
02	المبحث الأول: ماهية النقل
02	المطلب الأول: مفهوم النقل
04	المطلب الثاني: أنواع النقل
08	المطلب الثالث: العوامل المؤثرة في النقل
09	المطلب الرابع: تكاليف النقل
09	المبحث الثاني: أساسيات النقل البحري
13	المطلب الأول: مفهوم النقل البحري
15	المطلب الثاني: خصائص ومميزات النقل البحري
17	المطلب الثالث: مؤسسات وهيأت النقل البحري
20	المطلب الرابع: الطلب على خدمات النقل البحري
24	المطلب الخامس: العرض على خدمات النقل البحري
28	الفصل الثاني: الإطار النظري لميزان المدفوعات
29	تمهيد
30	المبحث الأول: ماهية ميزان المدفوعات
30	المطلب الأول: مفهوم ميزان المدفوعات

32	المطلب الثاني: خصائص ميزان المدفوعات
34	المطلب الثالث: عناصر ميزان المدفوعات
37	المطلب الرابع: المؤشرات الاقتصادية المؤثرة في ميزان المدفوعات
43	المبحث الثاني: اختلال ميزان المدفوعات
43	المطلب الأول: تعريف الاختلال في ميزان المدفوعات
45	المطلب الثاني: أنواع الاختلال في ميزان المدفوعات
50	المطلب الثالث: أسباب وعوامل الاختلال في ميزان المدفوعات
52	المطلب الرابع: طرق معالجة الاختلال في ميزان المدفوعات
61	الفصل الثالث: واقع قطاع النقل البحري الجزائري ومساهمته في ميزان المدفوعات (2010-2017)
62	تمهيد
63	المبحث الأول: دراسة تحليلية لقطاع النقل البحري وميزان المدفوعات في الجزائر (2010- 2017)
63	المطلب الأول: دراسة تحليلية لقطاع النقل البحري في الجزائر (2010-2017)
73	المطلب الثاني: دراسة تحليلية لميزان المدفوعات الجزائري (2010-2017)
79	المبحث الثاني: دراسة تأثير قطاع النقل البحري على ميزان المدفوعات الجزائري خلال الفترة (2010-2017)
79	المطلب الأول: دراسة حركة الموانئ الجزائرية
83	المطلب الثاني: تأثير قطاع النقل البحري على ميزان المدفوعات الجزائري
88	خاتمة
91	قائمة المراجع

قائمة الجداول

64	تطور حركة البضائع داخل الموانئ 2010-2017
65	حجم البضائع المنقولة في خطوط CNAN
66	حركة المسافرين عبر المؤسسة الوطنية للنقل البحري 2010-2017
68	السفن والحمولة الإجمالية داخل الموانئ الجزائرية 2010-2017
69	عدد الركاب وحجم البضائع داخل الموانئ الجزائرية 2010-2017
71	حركة المداخل والمخارج الرئيسية للموانئ الجزائرية 2010-2012
72	حركة المداخل والمخارج الرئيسية للموانئ الجزائرية 2015-2017
76	عرض كلي لميزان المدفوعات الجزائري 2010-2017
81	حركة الموانئ الرئيسية للمسافرين 2014-2017
82	حركة الموانئ الرئيسية للبضائع 2014-2017
84	كمية البضائع المنقولة عبر الموانئ الجزائرية مقارنة بقيمة الصادرات والواردات
85	أسعار البترول خلال الفترة 2010-2017

قائمة الأشكال

64	تطور حركة البضائع 2010-2017
67	حركة المسافرين والمركبات عبر المؤسسة الوطنية النقل البحري 2010-2017
68	حركة مجموع الحمولة للسفن الداخلة والخارجة عبر الموانئ الجزائرية 2010-2017
84	قيمة الصادرات والواردات الجزائرية خلال الفترة 2010-2017

المقدمة

المقدمة العامة:

عرف الإنسان التجارة مند القدم لما كانت حاجته لنقل السلع عبر مسافات طويلة، تطلب أمر استحداث وسائل النقل سواء برية، بحرية، جوية، ولأن من متطلبات التجارة الخارجية نقل السلع والخدمات خارج حدود الدولة الواحدة، ونظرا للفواصل البحرية بين الدول أو بين أقطار الدولة الواحدة، فقد أصبح النقل البحري الوسيلة المثلى لإيصال السلع أو البضائع بصورة سليمة وبحجم أكبر.

ولعل امتلاك الجزائر لشريط ساحلي كبير وفي موقع استراتيجي مميز يضم العديد من الموانئ التجارية، جعلها تعتمد بشكل كبير ورئيسي في أغلب معاملاتها على النقل البحري، وهذا نظير الخصائص والمميزات التي يتميز بها هذا النوع من أنواع النقل، بالإضافة إلى كونه من أقدم أنواع النقل في العالم، وأقلها تكلفة وأكثرها استيعابا، وانعكاسها المباشر على ميزان المدفوعات المتأثر بتكاليف النقل الباهظة التي تخسرها الدولة بالعملة الصعبة مقابل الاستفادة من أساطيل الدول الأجنبية، كما أنه بالإمكان إنفاق هذه الأموال في مجالات أخرى لتدعيم ميزان المدفوعات باعتباره حلقة الوصل والمدون لجميع العمليات التجارية بين الدولة والعالم الخارجي، والمرآة العاكسة لاقتصاد الدولة والذي يؤدي إلى معرفة الأسباب والبحث عن حلول سريعة وفعالة لتحقيق التوازن فيه.

إشكالية البحث: ومما سبق يمكننا طرح التساؤل الرئيسي التالي:

ما مدى تأثير قطاع النقل البحري على ميزان المدفوعات الجزائري؟

الأسئلة الفرعية:

- ما أهمية النقل ؟
- ماهي المشاكل التي يواجهها قطاع النقل البحري؟
- ماهي وضعية ميزان المدفوعات الجزائري من 2010 إلى 2017؟
- ماهي الأسباب التي أدت إلى الاختلال في ميزان المدفوعات الجزائري؟
- هل لخدمات الأسطول الجزائري دور في معالجة الاختلال في ميزان المدفوعات؟

الفرضيات:

- يعاني النقل البحري ككل القطاعات من مشاكل كثيرة أبرزها اعتمادها على موانئ قديمة ذات تسيير سيئ ورتديء، قل المعدات والتجهيزات. وكذلك قلة المعدات والتجهيزات و التي أثرت سلبا على وضعية ميزان المدفوعات الجزائري.
- شهد وضعية ميزان المدفوعات الجزائري تدهورا شديدا حيث عرف انخفاضا كبيرا في السنوات الأخيرة لعل أهم أسبابها انخفاض أسعار البترول والتي تهاوت بشكل خطير أثرت على حالته.
- يقوم الأسطول الجزائري بتحصيل الإيرادات بالعملة الصعبة والتي تساهم في تخفيض العجز في ميزان المدفوعات.

أهمية البحث:

يكتسي هذا البحث أهمية بالغة فهو يقوم بدراسة مؤشرين مهمين في الاقتصاد حيث يلعب النقل البحري دورا مهما في الربط بين الدول المصدرة والدول المستوردة من أجل تحقيق النمو الاقتصادي فالأولى تقوم بتصريف الفائض وتوفير العملة الصعبة والثانية تقوم بتسديد العجز وتوفير النقائص والمتطلبات التي تحتاجها. كما يتميز ميزان المدفوعات بأهميته البالغة في اقتصاديات الدول فهو يعكس قوة الاقتصاد الوطني وقابلية تكيفه مع التغيرات العالمية وهذا من خلال هيكل وحجم الصادرات والواردات كما يمكننا من معرفة الوضع الاقتصادي الخارجي للبلد من خلال معاملاتها واندماجها مع العالم الخارجي.

صعوبات الدراسة:

- قلة المراجع والتكتم الشديد في نشر الإحصائيات وبالخصوص في النقل البحري.
- ندرة الدراسات السابقة حول الموضوع .
- وباء كورونا وما انجر عنه من غلق للجامعات و المكتبات وهو ما استنفذ منا الكثير من الوقت، بالإضافة إلى صعوبة التواصل والالتقاء من أجل النقاش في تلك الفترة.

حدود الدراسة:

- الإطار الزمني: تم اختيار المدة من سنة 2010 إلى سنة 2017.
- الإطار المكاني: تم اختيار الجزائر لإجراء هذه الدراسة.

- الإطار الموضوعي: يقوم هذا البحث بدراسة وصفية عامة للنقل البحري وميزان المدفوعات ودراسة تحليلية لتأثير النقل البحري على ميزان المدفوعات الجزائري.

المنهج المتبع:

- تم في هذا البحث إتباع المنهج الوصفي في الدراسة النظرية لقطاع النقل عامة وقطاع النقل البحري خاصة بالإضافة إلى الإطار النظري لميزان المدفوعات والاعتماد على المنهج التحليلي عند دراسة العلاقة بين النقل البحري الجزائري وميزان المدفوعات.
- هيكل الدراسة:
- قمنا بتقسيم هذا البحث إلى ثلاث فصول فصلين منفصلين وفصل يربط بينهما وهي:
- الفصل الأول: يتناول هذا الفصل الإطار النظري للنقل حيث ينقسم إلى مبحثين المبحث الأول مفاهيم عامة حول النقل بصفة عامة وجميع أنواعه والمبحث الثاني مفاهيم حول النقل البحري بصفة خاصة.
- الفصل الثاني: يخص هذا الفصل الإطار النظري لميزان المدفوعات كما ينقسم أيضا إلى مبحثين المبحث الأول مفاهيم عامة حول ميزان المدفوعات وخصائصه وأنواعه، أما المبحث الثاني فيتطرق إلى مفاهيم عامة حول اختلال ميزان المدفوعات وأسبابه وأنواعه وطرق علاجه.
- الفصل الثالث: فهو عبارة عن دراسة تحليلية للنقل البحري في الجزائر ومدى تأثيره على ميزان مدفوعاته وهو ينقسم كذلك إلى مبحثين المبحث الأول نظرة عامة عن النقل البحري في الجزائر وميزان مدفوعاته.

الفصل الأول

الإطار النظري للنقل البحري

تمهيد

لقد كان للنقل الدولي أهميته وأبعاده الاقتصادية في الماضي لاسيما مع اكتشاف الطرق الرئيسية في العالم وتنامي حركة الكشوف الجغرافية التي قام بها الأوروبيون في عصر التجاربيين في تلك الحقبة ظهرت أهمية النقل الدولي بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة حيث ظهرت بريطانيا العظمى كصاحبة أكبر أسطول عالمي بحري ومع ظهور الثورة الصناعية وزيادة الإنتاج من جراء تطبيق مبادئ التخصص وتقسيم العمل الدولي، ومن ثم زادت أهمية النقل الدولي في القرن التاسع عشر، وبداية القرن العشرين أكثر مع ظهور النقل الجوي ومساهمته في عمليات نقل السلع والأفراد. ومع دخول الألفية وبداية القرن الحادي والعشرين ودخول عصر العولمة وزيادة حركة السياحة العالمية والتجارة الدولية ليس فقط في السلع ولكن في الخدمات، كل ذلك شكل طلبا متزايدا على عمليات النقل الدولي بأنواعه المختلفة.

وخلال هذا الفصل سيتم إدراج مبحثين كالآتي :

المبحث الأول: ماهية النقل ونتطرق خلال هذا المبحث إلى مفهوم النقل، وأنواعه، والعوامل المؤثرة فيه، ومختلف تكاليف خدماته.

المبحث الثاني: قطاع النقل البحري وهنا نتناول مفهوم النقل البحري، خصائصه، مؤسساته، العرض والطلب على خدماته.

المبحث الأول: ماهية النقل

يشكل النقل جزءا هاما من الحياة المعاصرة والواقع أن النقل كان دائما عنصرا مهما في حياة معظم المجتمعات في العصور الغابرة، وسيظل كذلك في المستقبل إذ أن وسائل النقل ونظمه تعد مؤشرا أو مقياسا عادلا لمدى نمو الدول والشعوب وتقدمها.

المطلب الأول: مفهوم النقل

أولاً: تعريف النقل

سنقوم في هذا المطلب بالتطرق إلى تعريف النقل لغة وفي القرآن الكريم واصطلاحاً:

1- لغة و في القرآن الكريم :

نقل الشيء بمعنى حوله من موضعه إلى موضع آخر و التحول من مكان إلى آخر ويعني النقل بالطريق المختصر. ويتم النقل عن طريق وسائل تسلك البر و البحر و الجو ،حيث ورد مفهوم النقل في القرآن الكريم بصفة مباشرة في 23 آية للنقل البري مقترنة في الكثير من الآيات بالدواب، واقترن النقل بالفلك ودلالات النقل البحري في 41 آية والأنهار 45 آية، وأوضحت 25 آية ارتحال الطير وتحليقه في السماء والفضاء.

2 - اصطلاحاً :

يعني النقل حمل الأشخاص والمتاع والحيوانات والسلع والثروات من موضع أو مكان لآخر بالوسائل المتباينة النوع والسرعة والسعة عبر المسافات والأبعاد المتباينة وفق أقصر الطرق الممكنة و أيسر السبل و أقلها تكلفة بسرعة و مرونة وأمان وفي أقل وقت ¹.

و كتعاريف أخرى نجد أن:

النقل من الوظائف التي يتم من خلالها تحريك السلع من مكان إلى آخر لخلق المنفعة المكانية place utility فعن طريق النقل يتم توزيع السلع في كل أرجاء القطر و عن طريق النقل يتم توزيع السلع التي ينتجها قطر معين لمواطني قطر آخر.²

¹ سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، القاهرة 2003، ص21-22

² عبد العزيز عبد الرحيم سليمان، التبادل التجاري، ص22

النقل هو حركة البضائع والأشخاص من مكان إلى آخر والوسائل المختلفة التي يتم من خلالها تحقيق هذه الحركة. و كان النمو في القدرة والحاجة لنقل كميات كبيرة من البضائع والأشخاص عبر مسافات طويلة وسرعة عالية في الراحة والأمان مؤشرا على الحضارة ولاسيما التقدم التكنولوجي.¹

وعرف أيضا على أنه الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي تستغل سابقا باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته ويساهم في انتقال السلع والأيدي العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً.²

ثانياً: أهمية النقل

❖ يقاس مدى تحضر وتقدم الأمم بمدى تطور النقل والمواصلات، وفعاليتها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والأمنية، فالتناسب طردي ووثيق ومباشر بين الأبعاد المعرفية الحضارية وحركة تنقل المجتمع تتعكس بصفة مباشرة على أمثلية استغلال ثروات الوقت والموارد المادية، ورشادة التخصص والتخصيص، والامتداد العمراني.

❖ وتزداد أهمية قطاع النقل والمواصلات إذا عرفنا أن إسهامه المباشر في توليد الناتج القومي تصل نسبته إلى 13-15 بالمائة، ويستوعب قرابة 11-13 بالمائة من إجمالي القوى العاملة، ويستقطب نسبة تتراوح ما بين 18-20 بالمائة من إجمالي الاستثمارات، ناهيك عن الآثار الايجابية المضاعفة باستحداث النمو ودعم العلاقات الاقتصادية الدولية.³

❖ النقل عملية متممة للإنتاج حيث يوجد المنفعة المكانية للمنتجات والوقت المناسب لنقلها من أقاليم إنتاجها إلى الأقاليم التي تحتاج إليها لذا فالإنتاج أيا كانت طبيعته يعد عديم أو محدود في قيمته إذا لم تتوفر له وسائل النقل، وعلى ذلك لا تتكامل عملية إنتاج السلع والمنتجات المختلفة إلا بنقلها إلى أسواق التصريف بوسائل النقل. لذا يعد النقل عملية أساسية لا غنى عنها لتوفير السلع والمنتجات عن طريق التبادل والتجارة يستنتى من ذلك بعض الأقاليم المتخلفة والنطاقات ذات الاكتفاء الذاتي لبساطة حاجة سكانها.⁴

❖ كما يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي، ويعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد القومي، حيث يمثل قطاع النقل بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، ولا يمكن تصور تحقق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي لأي بلد من البلدان دون تأمين احتياجات

¹The Editors of Encyclopaedia Britannica,Transportation,<https://www.britannica.com/technology/transportation-technology> 2020-03-09 موقع بریتانیکا 13:21

نوال بن عمارة وآخرون وأفاق تطوير النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، عدد 6 جوان 2017، ص 48²

³ سليمان المشوخي، مرجع سبق ذكره، ص 89-90

⁴ محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 17

تلك القطاعات من النقل، الأمر الذي لا يمكن تحقيقه إلا من خلال إعداد تخطيط جيد لقطاع النقل، يرتبط ارتباطاً وثيقاً بخطط القطاعات الاقتصادية الأخرى.¹

❖ التقريب بين الأمم: يسهل النقل حركة الأشخاص من دولة لأخرى، ويساعد على تبادل الثقافات والآراء والممارسات بين الناس من جميع أنحاء العالم، مما يؤدي ذلك إلى خلق لغة تفاهم ووعي بين الناس في مختلف البلدان، ويعزز شعور الأخوة الدولية.²

المطلب الثاني: أنواع النقل

أولاً: النقل البري

يعد النقل البري أقدم أنواع النقل التي عرفها الإنسان، وهو أمر طبيعي حيث يعد اليابس موطن الإنسان ومسرح الحياة البشرية والمجال الرئيسي للأنشطة الاقتصادية المختلفة، لذا كانت تحركات الإنسان وتنقلاته لا تتعدى اليابس لفترة طويلة تشكل المراحل الأولى للحضارة البشرية.

ويمكن التمييز بين نمطين من طرق النقل البري، النمط الأول عبارة عن طرق طبيعية ترابية لم يعدها الإنسان بل خطتها عوامل البيئة الطبيعية واستخدمها الإنسان بعد ذلك، والنمط الثاني عبارة عن الطرق المخططة التي خطها الإنسان ومهددها ليستخدمها في أغراض النقل، وفيما يلي دراسة تفصيلية للنمطين المشار إليهما:

1. الطرق الطبيعية الترابية

أقدم الطرق والتي لم يخطها الإنسان وأسبق في مجال خدمة أغراض النقل، وتتباين خصائص مثل هذه الطرق من إقليم لآخر تبعاً لسمات العناصر الطبيعية السائدة وخاصة فيما يتعلق بطبيعة التكوينات الأرضية ومعالم سطح الأرض والمناخ، لذلك كانت تتسم بالوعورة في بعض الأقاليم وبالسهولة في أقاليم أخرى، كما كانت متعرجة في بعض الأحيان ومستقيمة في أحيان أخرى، وكان يصعب السير على معظمها بعد سقوط الأمطار وخاصة في النطاقات ذات التكوينات الرخوة، ومع ذلك فقد لعبت هذه الطرق دوراً كبيراً في النقل بالعالم القديم بصفة خاصة خلال العصور القديمة والوسطى، ومن أمثلة هذه الطرق طرق القوافل التجارية في آسيا وإفريقيا، وطرق العنبر في أوروبا.

¹ نوال بن عمارة و آخرون، مرجع سبق ذكره، ص 49-50

² وسام طلال، أهمية النقل، <https://mawdoo3.com/>، 03-08-2020/21:45 أهمية النقل

2. الطرق المخططة

وهي الطرق التي خطها الإنسان وجهازها وفق قدراته ومستوى حاجته، كما أنه ليس من شك في أن الثورة الصناعية التي حدثت في أوروبا خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر تمثل نقطة تحول تاريخية في عملية النقل بالطرق إذ نتج عنها تطور في هندسة بناء الطريق وتطور مماثل في صناعة السيارات واستخدامها في النقل، فقبل هذه الثورة كانت أهم الطرق البرية في معظم جهات العالم هي نفسها الطرق القديمة التي تدهورت حالتها نتيجة لان معدلات النقل عليها كانت تفوق مستوى عمليات الصيانة والإصلاح مما أدى إلى تلف مسافات طويلة منها نتيجة لتحطم السطوح الخارجية لأجزاء منها، وبالتالي كثرة الحفر بها مما قلل من كفاءتها، كما أصبحت مواصفات مثل هذه الطرق لا تتناسب ومتطلبات العديد من وسائل النقل البري التي بدأ الإنسان يدخل عليها بعض التحسينات، لذا سعى الإنسان في بعض الأقاليم حيث الكثافة الكبيرة لحركة النقل على الطرق وخاصة في أوروبا وبالتحديد في بريطانيا وفرنسا إلى رفع كفاءة الطرق عن طريق تغطية سطوحها بألواح خشبية مما يقلل من الاحتكاك بين سطح الطرق وعجل العربات المستخدمة في النقل.¹

ثم ظهر النقل البري بالسيارات حيث صممت السيارات أساساً على فكرة العربات التي كانت تجرها الجياد منذ عهد الإمبراطوريات القديمة والتي صاحبها شق وتعبيد الطرق، وإقامة محطات استراحة واستبدال الجياد، ثم كانت أول مركبة تسير بالبخار على الطرق المعبدة سنة 1769 في فرنسا وبريطانيا، حتى حل البترول مكان الفحم والبخار سنة 1887 وتزايد عدد السيارات بمختلف أنواعها حتى يومنا هذا. وتعتبر وسائل النقل البري من أهم الفعاليات التي تتولى عمليات النقل والمواصلات سواء للأفراد أو السلع والبضائع. وتبرز أهمية ومزايا النقل البري بالسيارات لاتصافها بالمرونة والوصول لمختلف الأماكن والاتجاهات حتى الصحاري والمناطق النائية لعدم تقيدها بخطوط محددة أو مواعيد منتظمة باستثناء الحافلات العامة. ثم ظهر النقل البري بالقطارات حيث واكب الثورة الصناعية الأوروبية الأولى في النصف الثاني من القرن الثامن عشر واخترع الطاقة البخارية المستمدة من احتراق الفحم، والتي حلت مكان الجهد العضلي للإنسان. وتبرز فعاليات الخدمات المقدمة والمزايا من جوانب متعددة أبرزها الرخص النسبي لأسعار النقل والمواصلات للسكك الحديدية مقارنة بالوسائل الأخرى، بجانب الراحة والمتعة والأمان والرحابة والتمتع بالمناظر الجميلة خاصة للمسافات الطويلة، وقلة تلوث البيئة نسبياً. وازدياد أهمية النقل بالسكك الحديدية جاء اثر قوة المنافسة لجودة الخدمة والأمان والسرعة وسرعة استيعابها ومواكبتها للتطورات التكنولوجية، بجانب سعتها وطاقتها لنقل أحجام و أوزان ضخمة من السلع والمدخلات الإنتاجية، وأعداد كبيرة من الركاب، والانتظام في المواعيد وكونها لا تتأثر بزحام المرور ومشاكله.²

¹ محمد خميس الزوكة، مرجع سبق ذكره، ص 45

² سليمان المشوخي، مرجع سبق ذكره، ص 51 - 58

ثانيا: النقل البحري

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة، حيث تبرز أهميته في ضمان انسياب حركة التبادل التجاري الدولي، فهو من أرخص وسائل النقل العالمي للبضائع والركاب، كما انه يكتسب أهمية خاصة في انجاز عملية الإنماء الاقتصادي سواء في الدول النامية أو المتقدمة والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية لممارسة نشاط النقل البحري.¹

وبذلك فإن النقل البحري يضيف إلى البضائع المنقولة تلك المنفعة والتي يمكن قياسها نقدا بالفرق بين سعر البضائع أو السلع في مكان إنتاجها، وسعرها في المكان المنقولة إليه والمطلوبة فيه. ونجد كذلك أن للنقل البحري دور أساسي في نشأة الموانئ وتطويرها وجعلها مراكز لنشوء الصناعات، و يعمل النقل البحري على اتساع دائرة السوق، و تعدد أنواع السلع و المنتجات المعروضة و المنقولة وزيادة كميتها، و ذلك بإتاحة فرصة نقل البضائع بأحجام كبيرة و أسعار منخفضة نسبيا، الأمر الذي يؤدي إلى انخفاض تكاليف الإنتاج و من تم انخفاض أسعار السلع المنقولة.²

وعلى ذلك فقد أدى التقدم في وسائل النقل وخاصة النقل البحري إلى انتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج يعتمد على الأقاليم المختلفة. وأخيرا لا يمكن لأحد أن ينكر الأبعاد الاقتصادية الهامة لأهمية خدمة من خدمات التجارة الخارجية وهي النقل الدولي بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة باعتباره يقوم بنقل أكثر من ثلاثة أرباع التجارة العالمية. أي أكثر من 75% من التجارة العالمية تنقل عن طريق النقل البحري.

ثالثا: النقل الجوي

يعتبر النقل الجوي أحد المجالات الرئيسية لعملية النقل الدولي، بالرغم من الحداثة النسبية لذلك النوع من فروع النقل، إلا أنه استمد أهمية خاصة نظرا لما يتمتع به من بعض المزايا والخصائص التي قد لا تتوفر في أي فرع آخر من فروع النقل الدولي سواء النقل البحري أو النقل البري، فهو يتميز بالكفاءة والسرعة والمرونة وتوافقه مع نقل كثير من البضائع ذات الخصائص أو السمات المعينة مثل تلك البضائع التي قد تتعرض للتلف أثناء عملية النقل التي تستغرق وقت طويل، كما انه يناسب أنواع السلع خفيفة الوزن عالية القيمة مما يبرر نقلها بهذه الوسيلة من وسائل النقل غالية الثمن مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

¹ سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص37

² محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي البري البحري الجوي، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية 2013، ص82

ومما تقدم يمكن حصر مجموعة من العناصر والبنود التي تعكس الأهمية القصوى لهذا الفرع من فروع النقل وذلك من خلال:

- ❖ النمو السريع لحجم التجارة الدولية لاسيما في الفترة الأخيرة حيث تضاعف حجم التجارة الدولية عدة مرات، بما يتطلب مزيدا من التقدم في وسائل النقل الدولي ومنها النقل الجوي حتى يمكن إتمام عمليات نقل تلك السلع والبضائع عبر مناطق العالم المختلفة.
- ❖ النمو السريع والمتزايد لعنصر العمل باعتباره أحد عناصر الإنتاج، ومن ثم رغم هذا العنصر في إنشاء مزيد من الأنشطة التجارية والإنتاجية العالمية وهذا يتطلب توافر وسائل أكثر كفاءة للنقل الدولي تتوافق مع السرعة التي تتطلبها تلك الأنشطة الإنتاجية والخدمية المختلفة.
- ❖ زيادة الأنشطة الخدمية عبر العالم من أهمها أنشطة السياحة والسفر والتي تعتمد بصفة أساسية على النقل الجوي نظرا لخصائصه التي يتمتع بها مقارنة بالنقل البري والبحري، ومن ثم يتناسب مع صناعة السياحة و الترحال لنقل السياح وأمتعتهم عبر دول العالم المختلفة بل وربما داخل الدولة الواحدة لدعم أنشطة السياحة الداخلية بالإضافة إلى نقل السياح الأجانب بين أقاليم الدولة الواحدة.¹
- ❖ دخول مزيد من السلع والبضائع في إطار التجارة الدولية، ومن هذه السلع ما يتطلب معاملة خاصة تحتم استخدام وسيلة نقل مناسبة تتوافق وطبيعة هذه السلع، ومن هذه السلع تلك التي تتعرض للتلف بسرعة، أو تلك التي تكون خفيفة من الوزن، ومن ثم يكون النقل الجوي عبر الطائرات هو المناسب لها في هذه الحالة.
- ❖ تزايد أهمية الوقت في إتمام الأنشطة الاقتصادية، مما يتطلب أحيانا ضرورة وصول المنتج أو الأفراد في وقت قصير جدا وهذا يتطلب استخدام وسيلة نقل سريعة موفرة للوقت الأمر الذي يتوفر في النقل الجوي.
- ❖ تزايد الأنشطة الاستثمارية على المستوى الدولي "لاسيما الاستثمار الأجنبي المباشر FDI" وزيادة أنشطة الشركات المتعددة الجنسيات، مما يتطلب نقل تلك الأنشطة عبر دول العالم المختلفة والربط بين الشركات الأم وفروعها المختلفة، وهنا يكون للنقل الجوي دوره البارز في هذا المجال، ومن ثم دعم أنشطة الاستثمارات العالمية.

وفي مقابل ذلك نجد بعض مساوئ النقل الجوي نوجزها فيما يلي:²

- ❖ هناك استخدام كبير للطاقة لتحريك الطائرة ورفعها إلى طبقات الجو، سواء كانت فارغة أو محملة.
- ❖ وزن الطائرة كبير جدا بالقياس إلى حمولتها الصافية، وهذا يؤدي إلى ارتفاع أجور نقل السلع والركاب.

¹ محمود حامد عبد الرزاق، مرجع سبق ذكره، ص 275-278-279

² محمد رياض، جغرافيا النقل، مؤسسة هنداوي للنشر، 26-01-2017، ص290

❖ تؤدي احتياجات الأمان إلى إضافات كثيرة في تكلفة إنتاج وتشغيل الطائرات، ويضاف إلى ذلك الصيانة المستمرة للطائرات، ولهذا تحتاج شركات الطيران إلى تشغيل طائراتها تشغيلاً كفئاً لكي تستطيع مواجهة هذه النفقات.

المطلب الثالث: العوامل المؤثرة في النقل

أ- العوامل والضوابط الطبيعية

إن للعوامل الطبيعية أثر واضح في تحديد حركة النقل وفي إنشاء شبكة من الطرق على اختلاف أنماطها، وهي تؤثر في كافة أشكال التنقل برية، بحرية أو جوية كانت، وتتخذ الضوابط الطبيعية أشكالاً عديدة، ولكل شكل ظروفه وقوة هيمنته على اختيار وسائط النقل المناسبة لسطح الإقليم، ومن ثمة يكون هذا العامل مسئولاً إلى حد كبير على نجاح استثمار قطاعات النقل على اعتبار أنها مشاريع اقتصادية خدمية إنتاجية، وتتمثل هذه العوامل في:

- ❖ الموقع الجغرافي للإقليم المعني بشبكات و عمليات النقل؛
- ❖ التركيب الجيولوجي للأرض التي تقام عليها شبكات النقل؛
- ❖ مظاهر السطح من مرتفعات ومنحدرات وجبال ووديان...؛
- ❖ المناخ وخصائصه وتوزيع الجغرافي، وتتمثل عوامل المناخ المؤثرة على نشاط النقل في الرياح، الحرارة، الضباب، الأمطار، الضغط الجوي الذي يسبب المطبات الهوائية في النقل الجوي، والرطوبة التي تؤثر على العوارض الخشبية لخطوط السكة الحديدية؛
- ❖ الغطاء النباتي الذي ساعد على التبادل التجاري المعتمد أساساً على توافر شبكات النقل المتعددة بين مختلف الأقاليم التي توجد فيها، حيث يتخصص كل إقليم بإنتاج معين يتوافق مع نوع الغطاء النباتي؛
- ❖ الموارد المائية والتي أثرت في شبكات النقل منذ القديم، حيث أن مصادر المياه كانت سبباً في جذب السكان نحوها للاستقرار وتكوين القرى والمدن التي تزدهر تبعاً لعوامل أخرى، وبالتالي تكون حاجتها للنقل أمراً ضرورياً لتلبية احتياجاتها الحالية والمستقبلية؛
- وعليه فإن الصفات المتنوعة للمناخ وما يترتب عليه من صور نباتية كثيرة ما تؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على عملية التركيز العمراني والاستقرار، وبالتالي على عملية النقل في الإقليم، من هنا يجب الإلمام بالضوابط الطبيعية وأثرها على تنشيط النقل وتوزيع السكان وما ينجم عنهما من مؤثرات وتأثيرات تساهم بشكل جدي في بناء وتطوير الأقاليم.

ب- العوامل البشرية

❖ توزيع السكان وكثافتهم. فهناك ارتباط وثيق بين حجم السكان والنشاط الاقتصادي وبالتالي يؤثر هذا على حجم الطلب على النقل .

- ❖ النشاط الاقتصادي: إن التفاعل بين النشاط الاقتصادي والتنقل عميق وطردي، ففي أحيان كثيرة يكون النشاط الاقتصادي مؤثرة في النقل وسابقا له، وفي أحيان أخرى يكون مد شبكات النقل سابقا للنشاط الاقتصادي.
- ❖ التقدم التكنولوجي: في مجال النقل يسهل في التغلب على الكثير من مظاهر الصعوبات الطبيعية كشكل سطح الأرض ومناخها المتطرف، وبالتالي تحسين خصائص شبكات الطرق ورفع كفاءتها، كما أنه أثر على وسائل النقل الحديثة فهو أساس وجودها وتطورها فقد تحسن أداء القطارات والسيارات والسفن والطائرات وزادت سرعتها وسلامتها مع زيادة حجم ما تنقله.
- ❖ الحدود السياسية التي تعمل في الكثير من الأحيان على انتهاء خطوط النقل عندها حيث تشكل نقاط انقطاع لشبكات الطرق بالنسبة للدول المتجاورة لاعتبارات عدة.
- ❖ تغيير الأوضاع السياسية: الذي يؤدي إلى تغيير في أنماط ومحاور تجارة الدول فيما بينها ما ينعكس على اتجاهات خطوط وحجم الحركة عليها، وخاصة خطوط النقل البحري على اعتبار أنه أهم أنواع النقل في التجارة الخارجية¹.

المطلب الرابع: تكاليف خدمات النقل

أولا: مفهوم تكاليف النقل

تعني التكاليف مجموع النفقات التي تتحملها الوحدة الإنتاجية واللازمة ثمنا لعناصر الإنتاج لتوليد وعرض المنتج، سواء كانت هذه العناصر أصول رأسمالية ترتبط بما يسمى تكاليف ثابتة، أو لعناصر متغيرة مرتبطة بالعمليات التشغيلية، بحيث تتباين وفق حجم وطبيعة الإنتاج وأبعاده الزمانية والمكانية، ومعدل دوران التشغيل....إلخ، وتتصف التكاليف في النقل والمواصلات بصفات أو خصائص مميزة أبرزها مايلي:

1. ارتفاع التكاليف الرأسمالية الثابتة

يرجع ارتفاع التكاليف الرأسمالية بصفة عامة لما تتطلبه مشروعات النقل والمواصلات من إنشاءات ضخمة تمتد لعشرات السنين، مثل تشييد الموانئ والمطارات ومحطات السكك الحديدية والطرق.

2. استمرارية تطور وتحديث الوسائط

يعتبر قطاع النقل والمواصلات من أكثر وأسرع الفعاليات الخدمية لاستيعابه التقنية الحديثة، في إطار التخصص والتكامل الفني، وتسارع تطور اللوجستيات، وهذا يتطلب الكثير والمزيد من التكاليف لمواكبة أحدث التطورات التكنولوجية.

¹ حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصاد والإحصاء التطبيقي، رقم 22-12-2014، الجزائر، ص 64

3. طول فترة المردود

تمتد التكاليف الاستثمارية لعشرات السنين، وبالتالي يتصف العائد بضالته النسبية قياساً للأبعاد الزمنية الممتدة، وضخامة الاستثمارات الموظفة.

4. ارتفاع التكاليف الإضافية في البلاد النامية

تبرز العديد من المعوقات في البلاد النامية، مُشكِّلةً أعباء ترفع التكاليف المباشرة وغير المباشرة وتفرض نفقات إضافية. مثل الزحام وقدم الوسائل واهتراء الطرق واضطراب المسارات، وعدم وفرة الخدمات الأساسية والتكميلية، وعدم احترام القوانين والتشريعات.¹

5. عدم قابلية التكاليف للتجزئة

يبرز في فعاليات النقل والمواصلات صعوبة تجزئة وفصل التكاليف لعدم قابليتها لذلك، بالإضافة إلى وجود تكاليف مشتركة، وكذلك سرعة تغير قيم التكاليف لكل رحلة على حدة وإن كان لنفس الوسيلة والمسار، وذلك لتغير الأبعاد الزمانية والمكانية والمحددات والظروف والمتغيرات لكل رحلة عن الأخرى.

6. بروز تكاليف إضافية عارضة أو طارئة

تتعدد المتغيرات في إطار تفعيل وسائط النقل والمواصلات وفق تعدد وتباين المحددات، وهذا يملئ عوارض طارئة تعيق الرحلة وتؤخرها، وتفرض تكاليف إضافية لإهدار الوقت والموارد، أو دفع تعويضات أو تحمل بدائل نفقات وخسائر.

ثانياً : دالة التكاليف (العوامل المؤثرة في التكاليف)

تتوقف التكاليف على عدة متغيرات تحدد كمها ونوعيتها وبنودها، أهمها:

1. طبيعة الوسيلة

خصائصها وتخصصها، طاقتها التشغيلية، سرعتها ومحاورها، حجمها واتساعها وطاقتها التحميلية، كفاءة تشغيلها، مستلزمات التشغيل، وتكلفة التشغيل فالطائرة تصل تكلفة تشغيلها 20 ضعف تكلفة تشغيل شاحنة في رحلة واحدة، و 40 ضعف تشغيل السكك الحديدية، و100 ضعف تشغيل السفينة لرحلة بحرية.

2. طبيعة المسار ووحدة الرحلة

يؤثر في التكاليف مدى انسيابية المسارات واتصافها بالملائمة وفق المواصفات والمقاييس الدولية، وحجم الحركة والأزدحام والكثافة المرورية، ووفرة الخدمات والإشارات والعلامات الدولية وإجراءات السلامة وفق كل مسار.

3. طبيعة المنقول

يتباين المنقول من السلع من حيث الحجم والوزن ومدى حاجته لتغليف وتربيط وتحزيم وتحميل وتنزيل، ومدى حاجته إلى وسيلة عادية أو متخصصة (مبردة أو ثلاجة كمثال)، سائل أو جاف، كيميائيات أو مواد سامة

¹ سليمان المشوخي، مرجع سبق ذكره، ص 557-558

وخطرة، زجاج أو حيوانات، منقولات مرنة أو عديمة المرونة أو سريعة التلف وغيرها، مما ينعكس على التكاليف.

4. البدائل المنافسة

أسعار وتكاليف نقل المنافسين في ظل فعاليات السوق الحر تنعكس على التكاليف، خاصة عند تعدد وجود الوكلاء والوسطاء والسماصرة، وتقارب الخدمات البديلة محققة نفس الاشباعات وملبية الطلب المتصف بقلة أو ضالة المرونة.

5. وقت الرحلة ومكانها واتجاهها

تتباين التكاليف للرحلات وفق موعد القيام والتوقف وموعد الوصول للمحطة النهائية، بجانب البعد المكاني وطول مسافة الرحلة، حيث تتباين التكاليف وفق تباين الاتجاهات، وبالتالي معدلات الأشغال وفق المسارات، وهنا هل تكون الرحلة محلية قريبة أو بعيدة في الأطراف والمناطق الحدودية النائية؟ وهل الرحلة دولية تتطلب أوراق وتراخيص وإجراءات؟.....الخ.

ثالثاً: أنواع تكاليف خدمات النقل

تتنوع التكاليف وتتعدد في النقل والمواصلات طبقاً لتقسيمات متباينة على ضوء هدف المحلل وخلفيته العلمية وتخصصه والأبعاد التحكومية والمنهجية، كما يتضح في:

1. التكاليف المباشرة

ويطلق عليها التكاليف المنظورة، وهي النفقات التي تدفع نقداً وبصفة مباشرة لتسيير الرحلات، ولها صلة أساسية بالتشغيل، مثل نفقات الوقود والزيوت والشحوم، ومكافآت أطقم القيادة والإصلاح والصيانة، ونصيب الرحلة من الإهلاكات وقطع الغيار والممرات والتأمين، والرسوم ونفقات الإيواء،.....الخ.

2. التكاليف غير المباشرة

ويطلق عليها التكاليف غير المنظورة، وهي النفقات التي تدفع بصفة غير مباشرة للتشغيل، أو لا تدفع نقداً في إطار تسيير الرحلة، ولكن تدخل ضمن تكلفة المنقول من خلال عملية النقل، ويصعب تقدير نصيب الوحدة المنتجة منها، خاصة وأنها تتضمن نفقات إجمالية، مثل النفقات الإدارية ومصروفات المحطات سواء للانطلاق أو التوقف أو محطات الوصول النهائية، ومعدات المناولة والشحن والتفريغ، ومصروفات خدمات الركاب ونفقات بيع التذاكر والإعلان والترويج والعلاقات العامة، ونفقات التخطيط والتطوير والتدريب وغيرها من التكاليف غير المباشرة.

3. التكاليف الإضافية

وتعني التكاليف التي تتحملها الوحدة الإنتاجية كأعباء أو تكاليف أو خسائر إضافية ناتجة من عوامل ومتغيرات ومحددات معوقة ومن خارج الوحدة.

4. التأخير وإهدار الوقت

وينتج إهدار الوقت كمورد هام خاصة في النقل للعديد من الأسباب، سواء كانت من الوسائل وأطقم القيادة، أو لقدم الوسائل، أو لسوء المسارات، وقد يرجع للإجراءات الحدودية والمنافذ وفي المطارات والموانئ سواء للتفتيش والتدقيق في التأشيرات أو التخليص الجمركي، وتعدد مرات التحميل والتنزيل لدقة التفتيش....إلخ.

5. قدم الوسائل والمسارات والمحطات

تشكل هذه الأبعاد ببطء الرحلات، بل تعرضها للمخاطر أمام ضعف إمكانيات المطارات والموانئ والمحطات وعدم وجود خدمات بكفاءة عالية، خاصة متطلبات التحميل والتنزيل والشحن والتفريغ ومعدات المناولة وعدم كفاءة المسارات، مما يرهق الوسائل ويزيد من الاهتلاكات، بالإضافة إلى الافتقار للخدمات الأساسية من وقود وزيت ومنتجات ومتطلبات الرحلات.

المبحث الثاني: قطاع النقل البحري

أصبحت خدمة النقل من الوظائف الهامة على المستوى الخارجي والداخلي للدول لاسيما وظيفة النقل البحري، وترجع أهميتها إلى أنها تساهم في استيراد وتصدير مختلف أنواع البضائع باستعمال مختلف أنواع الوسائل مما يؤدي إلى زيادة الكفاية وتحقيق الأهداف المرجوة من عملية النقل وذلك للوصول إلى أقل تكاليف نقل ممكنة.

المطلب الأول: مفهوم النقل البحري

أولاً: تعريف النقل البحري

يعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، أنهار) وقد استخدمت السفن الشراعية ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية، أما حديثاً فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز وبعضها بقوة الطاقة النووية. وقد كان دور العرب المسلمين سابقاً في ركوب البحار، وبناء السفن من أجل نشر الديانة الإسلامية ولغايات التجارة. وقد ساعدتهم في ذلك معرفتهم بعلم الفلك واستخدام البوصلة، ورسم الخرائط وكانت سفنهم تجوب البحر المتوسط والأحمر، والمحيط الهندي والأطلسي.¹

النقل البحري هو أحد أنواع النقل المائي الذي تنقل فيه الأفراد والبضائع، ويعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي عرفها الإنسان خاصة في المناطق المفتوحة على المسطحات المائية مثل: المحيطات، البحار، البحيرات، ويشاع أن المصريين القدامى أو الفراعنة هم أول من استخدموا البحار والمحيطات لغاية التنقل والحركة، ثم تبعهم الفينيقيون والرومان. وقد ساعد النقل البحري الإنسان على تسيير العديد من أمور حياته لاسيما في الحياة المعاصرة، كما خفف استخدام هذا القطاع من النقل العبء عن قطاعات النقل الأخرى.² يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطاً إنتاجياً من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان إلى آخر. كما يعد نشاطاً توزيعياً نظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محلياً وإقليمياً وعالمياً.³

هو نشاط يتم من خلاله خلق المنفعة المكانية والزمانية المضافة للبضائع، فالمنفعة المكانية من خلاله للبضائع من المكان الذي تكون فيه قيمتها أو منفعتها منخفضة إلى المكان الذي تكون فيه قيمتها أو منفعتها أكبر، أما المنفعة الزمانية فتتمثل في توفر السلعة وقت الاحتياج كما يتم تخزين السلع في الثلاجات والتي تنتج موسمياً والسريعة التلف كالفواكه والأسماك والخضر... الخ لاستهلاكها في فترة أطول من فترات إنتاجها، وبذلك يخلق كل من النقل والتخزين المنفعة الزمانية بتمكين مختلف الصناعات بالاستمرار.⁴

¹ أحمد عيد، طارق حمدي مذكور، النقل البحري 13-03-2020/21:36 <https://www.slideshare.net/tarekmdakour/ss-4209668>

² فاطمة مشعلة، وسائل النقل البحري، 13-03-2020 / 18:34 <https://mawdoo3.com/> وسائل النقل البحري

³ سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 39

⁴ رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة وهران 2018، ص 5

هي عبارة عن نقل الأشياء على المياه إلى مناطق أخرى باستخدام المركبات المائية مثل السفن أو الزوارق أو أي وسيلة أخرى تبحر على سطح المياه.¹

ويمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال العناصر التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحرية وهي تضم: السفينة ، السماسرة ، الموانئ البحرية ، شركات الشحن والتوزيع وما يتبع ذلك من أنشطة نقل وتخزين وشركات التأمين ، وكافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة.²

ثانياً: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية الاقتصادية

تكمن أهمية النقل البحري على عملية التبادل التجاري الدولي ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم.

فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية وتهيأ لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق تجارية جديدة.³

تلعب خدمات قطاع النقل البحري دوراً مهماً في إنجاز معدلات الإنماء الاقتصادي المستهدفة خاصة في الدول النامية، وذلك من خلال ما يمارسه نشاط النقل البحري من تأثير مباشر وغير مباشر على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية التي تشكل الإطار العام اللازم لرفع معدلات الأداء الاقتصادي للدولة.

كما يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، ويرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض، تتمثل في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة، وينصرف ذلك إلى ناقلات البترول الضخمة التي تنقل مئات الآلاف من الأطنان في كل رحلة ولا شك أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحراً والتي بلغت 80 بالمائة من إجمالي تجارة البضائع دولياً تؤكد الأهمية النسبية الكبيرة لقطاع النقل البحري في التجارة الدولية.

كما أن توافر خدمات النقل البحري تعد أحد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة سواء في جانب الصادرات أو الواردات، وهذا ما يبرر اهتمام حكومات الدول النامية بصفة خاصة بتنمية وتدعيم صناعة النقل البحري، من خلال تخصيص قدر أكبر من الاستثمارات لتطوير نشاط هذا القطاع، حتى تتجنب أو على

¹<https://ar.wikipedia.org/wiki/نقل-مائي>

² حملاوي ربيعة "مردودية المؤسسات المينائية ، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر" ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم اقتصادية. جامعة الجزائر 2008/2007 ص10

محمد درويش جبار "مواكبة التطور في التجارة الخارجية والنقل البحري -1- " صحيفة الزمان، العراق، 25 أبريل 2014³

الأقل تخفض من درجة اعتمادها في نقل الصادرات والواردات على خدمات النقل البحري التي تنتجها الدول المتقدمة.

وتعد مشكلة تزايد عجز ميزان المدفوعات من أعقد المشاكل الاقتصادية التي تواجه دول العالم عامة والدول النامية بصفة خاصة حيث سجلت موازين مدفوعات الدول النامية خاصة المستوردة للنفط والدول عالية المديونية عجزا هيكليا حادا. وبالرغم من أن العجز المشار إليه هو عجز ناجم عن الاختلال القائم بين حجم وتباين الطلب الكلي من ناحية، وحجم الجهاز الإنتاجي ومرونته من ناحية أخرى. إلا أن أحد مقومات هذا العجز يتمثل في التغيرات التي تطرأ على هيكل واتجاه العلاقات الاقتصادية الدولية القائمة والتي تمثل حركة التبادل التجاري الدولي أحد مكوناتها. الأمر الذي يتأثر بدوره بتكاليف نقل الصادرات والواردات فيما بين الدول النامية من جهة وبقية دول العالم من جهة أخرى. ومن هنا فإن تأثير نشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات يكتسب أهمية خاصة في اقتصاديات تلك الدول.¹

المطلب الثاني: مميزات وخصائص النقل البحري

أولا: خصائص النقل البحري

ويتسم النقل البحري بعدة خصائص تميزه عن غيره من أنماط النقل الأخرى ، يأتي في مقدمتها ما يلي:²

- ❖ عدم وجود طرق محددة المسار تلتزم بها السفن البحرية يستثنى من ذلك الممرات الملاحية المؤدية الى الموانئ البحرية والتي يحدد مسارها عادة مورفولوجيا القاع وعمق المياه.
- ❖ عدم حاجة الطرق البحرية إلى إعداد وتجهيز، كما أنها لا تحتاج إلى إصلاح أو ترميم.
- ❖ مجانية المرور في المسطحات البحرية سواء كانت دولية أو إقليمية. يستثنى من ذلك المرور في الممرات البحرية ذات التجهيزات الخاصة كقناتي السويس وبنما.
- ❖ القدرة على حمل ونقل بضائع بكميات كبيرة في الرحلة الواحدة بحيث تفوق الكميات التي تنقلها أي وسيلة أخرى للنقل بما في ذلك السكك الحديدية.
- ❖ القدرة على النقل لمسافات طويلة تفوق المسافات التي تستطيع أن تقطعها أي وسيلة أخرى للنقل.
- ❖ انخفاض تكلفة النقل، حيث يعد النقل البحري اقل أنماط النقل من حيث التكلفة، وسبق أن أشرنا إلى أسباب ذلك سابقا. والتي تتلخص في انخفاض نفقات القوى المحركة في مجال النقل المائي ، بالإضافة الى القدرة الكبيرة لوحدات النقل المائي على الحمل، لذلك ينافس النقل البحري أنماط النقل الأخرى في

¹ سميرة ابراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 71-72-73-74-75

² محمد خميس الزوكة : جغرافيا النقل، مرجع سبق ذكره، ص 180-181

مجال نقل السلع منخفضة القيمة ، كبيرة الحجم كخامات المعادن الحديد الخام، الفحم، الفوسفات، البوكسيت، والأخشاب. إلى جانب الحيوانات الحية والمحاصيل الزراعية التي تأتي الحبوب في مقدمتها من حيث الاعتماد على النقل البحري في تبادلها بين دول العالم ، وأسهم في ذلك ضخامة أحجام السفن البحرية والتي لا يحددها سوى عاملي عمق المياه في الموانئ وسعة ممراتها الملاحية ، واتساع الممرات البحرية ومواصفاتها الملاحية وليس من شك في أن ضخامة أحجام السفن البحرية تلبى احتياجات التجارة الدولية السائرة في النمو والتزايد.

ثانياً: مميزات النقل البحري

- ❖ **التخصص:** حيث تقوم كل سفينة بنقل بضاعة معينة، وأهمها: ناقلات النفط، وناقلات الفواكه، ناهيك عن السفن الخاصة بنقل الركاب.
- ❖ **إمكانية نقل حمولة عالية:** حيث تصل الزيادة على حمولة السفينة الواحدة في بعض الأحيان إلى مئات الآلاف من الأطنان في الأماكن التي يزيد فيها (الغاطس المائي) عن عشرة أمتار، ونقصد بالغاتس المائي مقدار ما يغطس أو يختفي من أسفل السفينة في الماء.
- ❖ **السرعة:** فلم تعد السفن بطيئة الحركة، كما أصبحت قادرة على الوصول إلى مناطق بعيدة عن نقطة الانطلاق، وذلك بفضل استخدام التقنيات الحديثة في بناء السفن، والتي زادت من سرعتها نحو خمسين ميلاً بحرياً.
- ❖ **انخفاض تكلفة النقل البحري:** وذلك مقارنة بوسائل النقل الأخرى.
- ❖ **توفر خدمات إصلاح وسائل النقل البحري:** وأبرزها السفن، والناقلات الكبيرة، حيث تتوفر شركات دولية تختص في بناء السفن وإصلاحها، وتخصص مساحات جيدة لبناء أحواض البناء والصيانة، وتعرف أحواض البناء بأنها أماكن مخصصة لصناعة السفن، وغالبا ما تكون قريبة من البحر؛ لتسهيل إنزالها إلى البحر مباشرة.

ثالثاً: اعتبارات نقل البضائع بحريا

- ❖ وقت التسليم: يجب أن تسلم البضاعة في الوقت المناسب من المصدر إلى المستورد.
- ❖ التكلفة: يجب أن تكون منخفضة أو معقولة لقاء جودة الخدمة المقدمة.
- ❖ التكلفة الرأسمالية: تشمل فوائد رأس المال.
- ❖ تدفقات رأس المال: ارتباطاتها بزمان النقل، أو المدة الزمنية المحددة للنقل.

❖ تكلفة التأمين والتغليف: تكون متلائمة مع وسائل النقل المستخدمة جميعها.¹

المطلب الثالث: مؤسسات النقل البحري

هي مختلف المؤسسات والهيئات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة و غير مباشرة، وفيما يلي نبده مختصرة عن بعض من هذه المؤسسات والهيئات ودور كل منها في نشاط النقل البحري:²

أولاً: شركات الملاحة البحرية

وتختص بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية، ويتنوع نشاطها أو قد يقتصر على نقل كل مما يلي: البترول الخام ومشتقاته، المنتجات البترولية، نقل البضائع خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة.

ثانياً: الموانئ البحرية

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظراً لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، وتتعدد تلك التسهيلات وفقاً لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية وكذلك من حيث الوظائف المسندة لها.

1- أنواع الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية

تنقسم الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية إلى:

أ- موانئ (مرافئ) طبيعية

وتعرف بالموانئ التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون الحاجة إلى إجراء تعديلات صناعة كبيرة حيث تخضع في وجودها للعوامل الطبيعية التي تتعرض لها السواحل وتقام تلك الموانئ على شواطئ البحار مصبات الأنهار وقد تتوفر لها الحماية بواسطة الجزر والشعب المرجانية.

ب- موانئ (مرافئ) شبه طبيعية

ويتطلب قيامها في أحد المواقع الساحلية المختارة ضرورة إعداد بعض الإنشاءات والتجهيزات للقيام بأعمال الملاحة البحرية، وتعد الأنهار من أفضل المواقع التي يتم فيها تكوين هذه الموانئ.

ج- الموانئ الصناعية

ويتطلب إقامة مثل هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي وتجهيزته لتأدية خدمات الملاحة البحرية.

¹ فاطمة مشعل ، وسائل النقل البحري، 01-11-2020 / <https://mawdoo3.com/12:52/> وسائل النقل البحري

² سميرة ابراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره . ص 40 ص 46

(2) أنواع الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها

وفي هذا الصدد تتعدد الموانئ بين:

أ- الموانئ التجارية

وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين وتسد إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية ومن ثم تقوم بمهمة شحن وتفريغ تلك السفن، وتزويدها بحاجتها من الوقود والمواد الغذائية.

ب- موانئ النفط

وتحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب نقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره إلى الأرصفة كما قد تقوم بمهمة ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة مما يتطلب تزويدها بمحطات الضخ اللازمة.

ج- موانئ الخدمات

وتخدم عملية التحرك الملاحي البحري بشكل مباشر وتضمن تأمينه من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاقه وظيفتها أعمال الشحن والتفريغ.

د- موانئ التخزين أو المستودعات

وتقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية.

هـ- موانئ بضائع الصب الجاف

ويقصد ببضائع الصب الجاف خام الحديد، الفحم، البوكسيت، الحبوب، الفوسفات، وتتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بحرا مواصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازم توافرها في تلك الموانئ، مثل ضرورة مساحات كبيرة بالميناء لتكوين البضائع الجافة وكذلك إدخال نظام يمكنه تناول البضائع وتوضح أهمية توافر مثل هذه الموانئ إذا ما عرفنا أن حوالي 40% من إجمالي التجارة المنقولة بحرا يتمثل في تجارة بضائع الصب الجافة.

و- موانئ البترول

وتختص بعمليات نقل البترول من خلال محطات التداول أما في البحار المفتوحة أو الموانئ وتتطلب هذه الموانئ مساحات واسعة و عمق مناسب للقنوات الملاحية المؤدية إلى منشآت تداول البترول، مع مراعاة تواجدها بعيدا عن تسهيلات الميناء التجارية أو تخصيص حوض أمن وخاص للبترول في مكان منعزل عن بقية أرصفة الميناء.

ز- موانئ الصيد

وتخدم لنشاط الصيد وتختلف مساحتها وأهميتها وفقا لتباين الوزن النسبي لنشاط الصيد، فقد يتم تخصيص ميناء بأكمله لخدمة هذا النشاط وذلك في الدول الساحلية التي تمتلك قطاعا ضخما لعمليات الصيد البحري أو قد يتم

استغلال جزء من الميناء لخدمة نشاط الصيد في الدول التي تتخفف فيها أهمية هذا النشاط أو تلك التي لا تمتلك موانئ بحرية كثيرة العدد.

ثالثا: شركات الشحن والتفريغ

ويتنوع نشاطها ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين وذلك من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل في:

- ❖ القيام بشحن وتفريغ البضائع المختلفة من الصادرات و الواردات.
- ❖ نقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة تمهيدا لشحنها والعكس أي النقل من داخل المناطق الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية، وتشوينها حتى الانتهاء من الإجراءات الجمركية.
- ❖ استخدام اللنشات المملوكة للحكومة للقيام بعمليات قطر السفر وسحب الصنادل داخل الميناء أو خارجها.
- ❖ تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ مثل تأجير الوحدات البحرية للغير وكذلك تأجير معدات الشحن والتفريغ للسفن.

رابعا: ترسانة بناء وإصلاح السفن

ويسهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة، حيث يتنوع نشاطها بين بناء وإصلاح السفن بنوعيتها الخدمية والتجارية، وبذلك تضيف الترسانة البحرية سفنا جديدة للأسطول البحري. كما تمارس الترسانة البحرية دورا مهما في صناعة النقل البحري من خلال إصلاح السفن والمهام العائمة مثل اللنشات والقاطرات إلى جانب بناء السفن الحربية وسفن الصيد والأبحاث... الخ فضلا عن إعداد الدراسات الأولية والتصميمات التنفيذية وعمليات التصنيع وإجراء التجارب الأولية للتشغيل.

خامسا: مشروعات توريد المعدات البحرية

وتختص بتقديم الخدمات البحرية مثل تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها من الموارد التموينية، وكذلك توفير خدمات الصيانة والنظافة والتجهيزات اللازمة للسفن وإمدادها بقطع الغيار والأجهزة البحرية اللازمة.

سادسا: مشروعات التوكيلات الملاحية

و يتبلور نشاطها في المهام التالية:

- ❖ القيام بدور الوكيل عن أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول.
- ❖ تولي مهمة تنفيذ كافة الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية وذلك لدى السلطات المحلية باعتبار تلك الشركات ممثلة للسفن الأجنبية فتقوم بتنفيذ كافة التعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء.
- ❖ حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية وشحن البضائع التي يتم تصديرها، وذلك وفقا لحجم وسعة الفراغات القائمة للسفن وتسليم البضائع الواردة وتحصيل المستحقات الخاصة بالملاك.

سابعاً : خدمات النقل البري

إن خدمة النقل البري أساسية بالنسبة لوصول البضائع المطلوب شحنها إلى الميناء أو سحبها منه، ويجب أن تتمشى قدرات وطاقات النقل الداخلي من نقل بري ونهري وسكك حديدية مع طاقات الموانئ وحجم التجارة المتداول تقادياً لحدوث حالات تكدس للبضائع داخل الميناء، وما يستتبعه ذلك من تكدس للسفن وتأخيرها. كما أن الاهتمام بتنظيم وتقديم هذه الخدمات يسهم في إحداث التكامل المطلوب بين النقل الداخلي والنقل عبر البحار مما يؤدي إلى تخفيض نوالين النقل البحري، ويزاول هذا النشاط مختلف شركات القطاع الخاص وشركات قطاع الأعمال العام.¹

سابعاً: هيئات ومشروعات أخرى

وتجد الإشارة إلى أن نشاط النقل البحري يعتمد- إضافة لما سبق - على العديد من الهيئات والمشروعات الأخرى مثل:

- ❖ مشروعات استئجار فراغات السفن وشركات المقاولات البحرية والشركات الخاصة بعمليات القطر والانتقاد والتطهير.
- ❖ مشروعات التأمين البحري والبنوك المتخصصة في تمويل نشاط النقل البحري علاوة على شركات السمسرة البحرية.
- ❖ المستودعات الخاصة بتخزين البضائع وتسليمها لأصحابها في المواعيد المقررة.

المطلب الرابع : الطلب على خدمات النقل البحري

إن الطلب على خدمات النقل طلب مشتق من السلعة بشكل كبير والخاصة بسلوك المستهلك وتفضيلاته، ويقال أن الطلب على خدمة النقل طلباً مشتقاً لأن خدمة النقل لا تطلب لذاتها على الرغم من أن نشاط النقل هو نشاط مستقل وقائم بذاته حيث إن حركة الأفراد والسلع لا تقيم طلباً على وسيلة النقل نفسها وإنما الخدمة التي تقدمها تلك الوسائل.²

وبتحليل خصائص الطلب على خدمات النقل البحري يتضح أنه طلباً مشتقاً أو مستمداً من طلب أصلي آخر، يتمثل في:³

- ❖ **الطلب على نقل البضائع:** ويعد طلباً مشتقاً من الطلب الأصلي على البضائع المنقولة ذاتها، ويحكمه شروط الطلب على تلك البضائع من حيث مرونة الطلب والعرض الخاصة بها. كما يتأثر أيضاً بأحجام و أوزان هذه السلع و المسافات التي يتم عبرها نقل البضائع بحراً وتكلفة النقل.

¹ محمود حامد عبدالرزاق، اقتصاديات النقل الدولي، مرجع سبق ذكره ، ص 242

² علي أحمد الأمين، أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان في الفترة من 1990 إلى 2014 ، بحث مقدم لنيل درجة دكتوراه الفلسفة في

الاقتصاد ،جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا 2016 ، ص 37

³ سميرة ابراهيم ، مرجع سبق ذكره ، ص 84 إلى ص 93

❖ **الطلب على نقل الركاب بحرا:** ويعد طلبا أساسيا في كثير من الأحيان ويحكمه شروط الطلب المباشر على السفر بصفة عامة. كما يعتمد أيضا على عدد الركاب والمسافة التي تستغرقها عملية الانتقال عبر وسائل النقل البحري وكذلك تكلفة هذا الانتقال.

ومما شك أن الإلمام بمجددات الطلب على خدمات النقل البحري سوف تتطلب دراسة وتحليل مرونة الطلب الخاص بنقل البضائع بحرا وتلك التي تتصرف إلى نقل الركاب.

أولا: مرونة الطلب على خدمات النقل بغرض نقل البضائع المصدرة والمستوردة

تعتمد مرونة الطلب على خدمات النقل البحري لنقل البضائع المصدرة والمستوردة على كل من:

1- مرونة الطلب السعرية:

وتتوقف على تكلفة النقل أو النولون البحري، حيث تعرف مرونة الطلب السعرية على خدمات النقل البحري بأنها: التغير النسبي في الكمية المنقولة من سلعة معينة، نتيجة للتغير النسبي في تكلفة تقديم خدمات النقل البحري وذلك على النحو الموضح في المعادلة رقم 1 :

$$E.D = \frac{\Delta A}{A} \div \frac{\Delta C}{C} \dots\dots (1)$$

حيث :

$E.D$ مرونة الطلب السعرية

$\frac{\Delta A}{A}$ التغير النسبي في الكمية المنقولة
 $\frac{\Delta C}{C}$ التغير النسبي في تكلفة النقل

أ- مرونة الطلب على السلعة محل التبادل التجاري :

وتعرف بأنها التغير النسبي في الكمية المطلوبة من هذه السلعة نتيجة للتغير النسبي في سعر السلعة. مع ملاحظة أن تكاليف النقل تكون جانبا من هذا السعر. وذلك كما يتضح من المعادلة رقم 2 :

$$E.D_N = \frac{\Delta A_{NS}}{AN} \div \frac{\Delta P_N}{P} \dots\dots (2)$$

حيث:

$E.D_N$ مرونة الطلب السعرية بالنسبة لسلعة معينة

$\frac{\Delta A_{NS}}{AN}$ التغير النسبي في الكمية المطلوبة من السلعة
 $\frac{\Delta P_N}{P}$ التغير النسبي في سعر السلعة

ب- مرونة عرض السلعة المطلوب نقلها بحرا :

وتعرف بأنها التغير النسبي في الكمية المعروضة من السلعة (صادرات أو واردات) نتيجة للتغير في سعر عرض هذه السلعة كما هو موضح في المعادلة رقم 3 :

$$E.S = \frac{\Delta A_S}{A_S} \div \frac{\Delta P_S}{P_S} \dots\dots (3)$$

حيث :

مرونة عرض السلعة : $E.S$

التغير النسبي في الكمية المعروضة من السلعة : $\frac{\Delta A_S}{A_S}$

التغير النسبي في سعر العرض : $\frac{\Delta P_S}{P_S}$

ج- تكلفة النولون البحري: ويرمز لها بالرمز T

وتقاس بالفارق بين سعر السلعة المنقولة والذي يتم دفعه بواسطة المستورد (DP) والسعر الذي يحصل عليه البائع لتلك السلعة (SP). واستنادا إلى ذلك يمكن التعبير عن T كما يلي :

$$T = DP - SP$$

$$..... (4) SP = DP - T$$

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

$$T = F \cdot DP$$

وبالتعويض عن قيمة T في المعادلة رقم 4 نجد أن :

$$SP = DP - (F \cdot DP)$$

$$..... (5) SP = DP(1 - F)$$

ومن المعادلات من 1... إلى 5 يمكن اشتقاق أو حساب معادلة مرونة الطلب على خدمات النقل البحري بغرض نقل البضائع وفقا للصيغة التالية :

$$..... (6) E.D = \frac{(F)(EP)(ES)}{ES + (1-F)ES}$$

مرونة الطلب على خدمات النقل بغرض نقل البضائع بحرا : $E.D$

النولون البحري كنسبة من قيمة السلعة : F

مرونة الطلب السعرية للسلعة : EP

مرونة العرض السعرية : ES

واعتمادا على المعادلة رقم 6 يتضح أن مرونة الطلب على خدمات نقل البضائع بحرا هي محصلة تأثير كل من مرونة الطلب السعرية على الصادرات ومرونة عرض الصادرات وكذلك مرونة الطلب السعرية على الواردات ومرونة عرضها إلى جانب قيمة النولون البحري محسوبا كنسبة من قيمة السلعة المصدرة أو المستوردة .

د- قيمة مرونة الإحلال بين السفينة وغيرها من وسائل النقل الأخرى :

حيث يمارس مدى توافر المرونة الإحلالية الكافية بين السفينة وغيرها من وسائل النقل البديلة، دورا مهما في التأثير على حجم الطلب المرتبط بخدمات النقل البحري ومعدلات تغييره، كما يؤثر حجم ووزن السلع محل التبادل التجاري بدوره على مرونة الإحلال، فعلى سبيل، المثال إذا كانت السلع المتبادلة (صادرات، واردات) صغيرة الحجم أو ذات أوزان خفيفة فمن المتوقع أن ترتفع أو تزداد مرونة الإحلال بين السفينة وغيرها من وسائل

النقل الجوي مثلا الأمر الذي يؤدي إلى انخفاض حجم معدلات الطلب على خدمات النقل البحري مما يترتب عليه خسائر في تشغيل السفن.

واستنادا إلى ما سبق تسجل معدلات الطلب على خدمات النقل البحري لنقل البضائع تزايدا ملموسا في الحالات الآتية:

- ❖ انخفاض مرونة الطلب السعرية على الصادرات في الأسواق العالمية.
- ❖ ارتفاع مرونة عرض الصادرات في الدول المصدرة.
- ❖ انخفاض مرونة الطلب على الواردات في الدولة المستوردة.
- ❖ ارتفاع مرونة عرض الواردات في الدول التي تقوم بإنتاج وتوريد السلع المستوردة.
- ❖ انخفاض قيمة النولون البحري مع الأخذ في الاعتبار للأساليب الفنية التي تحدد قيمته.
- ❖ انخفاض قيمة مرونة الإحلال بين النقل البحري عبر السفن وغيرها من وسائل النقل البديلة، مع مراعاة تأثير نوعية وأحجام وكذلك أوزان البضائع المنقولة.

ثانيا: محددات الطلب على وسائل النقل البحري بغرض نقل الركاب

يعد طلب الركاب (المسافرين) على خدمات النقل البحري أكثر مرونة من الطب على الخدمات البحرية بغرض نقل البضائع. الطلب على خدمات النقل البحري لنقل الركاب هو في معظم الأحيان طلب أساسي يستهدف السفر والتنقل من ميناء إلى آخر بغرض عقد الصفقات التجارية أو التمتع بالرحلات السياحية البحرية، ومن ثم فهو يخضع لعدة عوامل يتأثر جانب كبير منها بتفضيلات الأفراد وميولهم الشخصية. فضلا عن التأثير الملموس لمستوى دخل الفرد ومعدل تغيره وذلك على حجم الطلب الخاص بخدمات النقل البحري ومعدلات تغيره.

أضف إلى ما سبق أن الطلب على خدمات نقل الركاب بحرا يتحدد أيضا بعنصر التكاليف، ونعني بذلك تكلفة السفر على السفن وفي هذا الصدد نشير إلى أن مرونة الطلب على السفر بحرا تتوقف فقط على عناصر النوالين البحرية بمفردها ، بل تعتمد بدرجة كبيرة على مقارنة تلك التكاليف بالنفقات التي يتحملها المسافر بغرض القيام برحلات سياحية والمتمثلة في تكاليف الإقامة بالفنادق والتمتع بالأجازات والعطلات. فإذا ارتفعت تكاليف السفر على سفينة سياحية فمن المحتمل أن يغير الراغبون في السياحة البحرية خططهم في اتجاه تفضيل الإقامة بالفنادق، والأمر الذي يؤكد مواجهة خدمات النقل البحري لنقل الركاب لمنافسة قوية من وسائل قضاء الإجازات والعطلات فضلا عن المنافسة التي تظهر من جانب وسائل النقل البديلة.

أ - مرونة الطلب الدخيلة: ويقصد بذلك التغير النسبي في حجم الطلب على نقل الركاب عبر السفن نتيجة

للتغير في حجم الدخل الشخصي:

$$\left\{ \frac{\Delta A}{\Delta Y} \right\} \left\{ \frac{A}{Y} \right\}$$

ويشهد الطلب على نقل الركاب بحرا مرونة كبيرة بالنسبة لأي زيادة تطراً على مستويات الدخول، حيث تؤكد العديد من الإحصاءات تزايد الإنفاق على السفر والرحلات السياحية البحرية بمعدلات تفوق معدلات الزيادة في مستويات دخول الأفراد مما يشير إلى أن هذا النمط من الإنفاق يمثل نسبة عالية من إجمالي إنفاق الأفراد لدخولهم يصدق تلك بصفة خاصة على نمط المعيشة في الدول المتقدمة مقارنة بالدول النامية.

ب - مرونة الإحلال بين وسائل النقل البحري لتقديم خدمات نقل المسافرين وغيرها من وسائل النقل البديلة: وفي هذا المجال نلاحظ ارتفاع قيمة هذه المرونة بالمقارنة بقيمتها المتوقعة بالنسبة للطلب على نقل البضائع بحرا نظرا لأن عملية الإحلال بين السفن كوسيلة لنقل الركاب و غيرها من وسائل النقل الأخرى تخضع تفصيلات الأفراد الشخصية ورغبتهم في التمتع بوسائل الترفيه و التسلية المتاحة خلال الرحلات البحرية على ظهر السفينة. فضلا عن رؤية المشاهد الطبيعية الخلابة و التي يتاح لهم الاستمتاع بها لفترة زمنية طويلة نسبيا بالمقارنة بزمّن الرحلة مثلا بوسائل النقل الجوي. أما اذا كان السفر بغرض عقد الصفقات التجارية أو إنجاز المهام والأعمال الخاصة. فمن المتوقع أن ترتفع قيمة المرونة الإحلالية في غير صالح خدمات النقل البحري نظرا لأهمية اختصار عنصر الزمن وتأثيره على كفاءة انجاز الأعمال والصفقات التجارية.

ج - تكاليف النوالين البحرية: يتصف الطلب على خدمات نقل الركاب بحرا بدرجة عالية من المرونة بالنسبة لقيمة النولون البحري ويرتبط هذا الطلب بتكلفة النقل البحري بعلاقة عكسية. فتزداد معدلاته كلما انخفضت تكاليف النولون البحري، ومن هنا فإن التوسع في نشاط السياحة البحرية وفتح أسواق جديدة أمام السفن السياحية يعتمد بدرجة كبيرة على تخفيض أو على الأقل الحفاظ على تكاليف النقل البحري أثناء استمرار زيادة الدخول.

المطلب الخامس : عرض خدمات النقل البحري

يعرف عرض خدمات النقل البحري بأنه عبارة عن حجم رغبة المنتجين لخدمات النقل البحري ومقدرتهم على إنتاجها وعرضها في السوق تحت تأثير عدد من المتغيرات ذات العلاقة الطردية التي يمكن الإشارة لها على النحو التالي:

$$Q_s = F (P_x , T , P_f , P_s , E)$$

حيث :

الكمية المعروضة من الخدمات وهي دالة في المتغيرات الأخرى: Q_s

سعر الخدمة بالأسواق: P_x

المستوى التقني للخدمة المقدمة: T

أسعار مدخلات الخدمة المعروضة: P_f

أسعار الخدمات البديلة: P_s

توقعات المنتجين لخدمات النقل: E

ومن خلال هذه العلاقة يفهم أن المنتجين دائماً يستجيبون للسعر الأعلى مما يشجعهم العرض المزيد من خدماتهم.¹

أ - مرونة عرض خدمات النقل البحري وعنصر الزمن:

يقصد بمرونة عرض خدمات النقل البحري معدل التغير في عرض خدمات النقل البحري عبر السفينة، نتيجة للتغير في قيمة النولون البحري. وتختلف مرونة العرض في الأجل القصير عنها في الأجل الطويل:²

❖ حيث تنخفض نسبياً مرونة عرض السفن لتقديم خدمات النقل البحري في الأجل القصير بالمقارنة بالأجل الطويل وتفسير ذلك أنه في الأجل القصير يعتمد عرض فراغات السفن المتاحة على عدد السفن التي تمارس نشاطها الفعلي في تقديم الخدمات البحرية. ومن ثم فإذا ما حدثت زيادة مفاجئة في الطلب على نقل البضائع أو الركاب بحراً في الوقت الذي تستغل فيه السفن العاملة طاقتها القصوى على النقل فسوف تبرز صعوبة توفير إمكانيات الوفاء بهذه الزيادة في الطلب.

❖ أما في الأجل الطويل فمن المتوقع أن تزداد مرونة عرض خدمات النقل عبر السفن حيث يتاح الوقت الكافي لتشغيل السفن العاطلة وبناء سفن جديدة قادرة على الوفاء بحجم الطلب الكلي على خدمات النقل وبذلك يتضح مرونة عرض خدمات النقل البحري وطاقة السفن على مواجهة الطلب على الخدمات البحرية، سوف تتوقف على حجم الأسطول التجاري البحري ونسبة الطاقات المستغلة به، وكذلك مدى إمكانية زيادة عدد السفن اللازمة للوفاء بالطلب الزائد في الأجل القصير.

ب - العلاقة بين الوزن والحجم وأثرها على طاقة عرض خدمات النقل البحري:

ويقصد بذلك أن العلاقة بين وزن البضائع المنقولة وأحجامها تمارس دوراً مهماً في التأثير على طاقة السفينة لعرض خدمات النقل البحري فمن المعروف أن السفينة تتميز عن غيرها من وسائل النقل الأخرى بضخامة الحجم، مما يتيح القدرة على حمل ونقل كميات أكبر من البضائع وبالرغم من ذلك فقد تعجز السفن التجارية عن نقل المزيد من البضائع الضخمة برغم وجود جانب من عنابر السفينة فارغاً. ويحدث ذلك إذا كانت حمولة السفينة قد وصلت إلى علامات خط الحمولة القصوى وعلى العكس من ذلك فقد تمتلئ عنابر السفينة بالبضائع ولا يصل غاطسها إلى علامات خط الحمولة القصوى، ويحدث ذلك في حالة نقل البضائع ضخمة الحجم خفيفة الوزن مثل الصوف والمنسوجات القطنية.. إلخ.

واستناداً إلى ذلك فإن العلاقة بين حجم البضاعة ووزنها وهو ما يعرف بمعامل التستيف و يعد من أهم القيم المستعملة في تحديد طاقة السفينة على أداء الخدمة.

ج - المقاييس المستخدمة لحساب سعة السفينة وأثرها على طاقة عرض خدمات النقل البحري:

¹ علي أحمد الأمين، أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان، مرجع سبق ذكره، ص 40

² سميرة إبراهيم، مرجع سبق ذكره، من ص 94 إلى ص 102

تعد الحمولة الصافية المسجلة للسفينة مقياساً غير دقيق لقياس الطاقة الفعلية للسفينة على حمل البضائع، نظراً لأن الحمولة المسجلة لا تأخذ في اعتبارها ضرورة استبعاد الفراغات الخاصة بخزانات الوقود وكبائن الركاب. كما أن هذه الحمولة المسجلة يتم حسابها على أساس الطن الحجمي للبضائع المنقولة مقدراً بـ 40 قدم مكعب في حين أن طاقة السفينة يجب أن تقاس على أساس الطن الحجمي مقدراً بـ 100 قدم مكعب. أضف إلى ذلك ضرورة مراعاة نوعية البضائع ومواصفاتها عند تحديد سعة السفينة، ومن ثم فإنه من الضروري تحديد سعة السفينة بمراعاة العوامل السابقة من خلال الاعتماد على بعض المقاييس التي تأخذ في اعتبارها نوعية البضاعة ومواصفاتها وذلك على النحو التالي:

معامل تستيف الحبوب و البضائع الصب: وتستخدم لتحديد سعة العنابر في حالة نقل مثل هذا النوع من البضائع واستناداً لهذا المقياس لا يتم استئزال الحيز الذي تشغله الفواصل والنتوءات التي توجد داخل العنابر.

معامل تستيف البالات: وتستخدم في تحديد سعة العنابر بالنسبة لنقل البضائع المعبأة في عبوات نمطية متماثلة

معامل تستيف البضائع المنقولة في عبوات غير نمطية: ويعتمد في حسابه على استئزال نسبة معينة من فراغات السفينة تصل إلى 10% ويطلق عليها الفراغات الضائعة وتشير الإحصائيات إلى أن كافة السفن التجارية في أنحاء العالم تستغل جزء فقط من الفراغات المتاحة لديها بحوالي 30% في المتوسط من سعة العنابر التي تتكون منها السفينة وربما يعزى الاستخدام الجزئي للفراغات المتاحة في كافة السفن إلى عدة مبررات لعل من أهمها:

❖ تشغيل السفن في نقل البضائع ذات الطريق الواحد : ويقصد بذلك أن تكون السفينة كاملة الحمولة في الرحلة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ثم تعود فارغة إلى ميناء الشحن لنقل كميات أخرى من هذه البضائع.

❖ ظهور مشكلة الذروة: ويقصد بذلك أن تحديد طاقة السفينة على نقل البضائع لا يتم على أساس معدل الطلب العادي أو المتوقع على خدمة النقل في رحلتي الذهاب و العودة، وإنما تتحدد وفقاً لمعدل الطلب عند حده الأقصى في الرحلة البحرية.

د - عنصرى السرعة والمسافة وعلاقتها بطاقة عرض خدمات النقل البحري:

عنصر المسافة: يؤثر عنصر المسافة التي تقطعها السفينة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول أو التفريغ في قدرة السفينة على تكرار خدمة النقل البحري ومن ثم يؤثر ذلك على حجم العرض الكلي لخدمات النقل البحري عبر السفن . ويتم تقدير هذه المسافة على أساس طن نولوني / اليوم - أو راكب / الميل، وما من شك أن المسافة البحرية اللازمة لنقل نفس الحمولة من لندن إلى بيرو أكبر من تلك المسافة اللازمة لنقل نفس الحمولة من لندن إلى برجن، ومن ثم تستطيع السفينة في الحالة الثانية أن تقوم بتكرار رحلة النقل البحري عدة مرات نظراً لقصر المسافة البحرية التي تستغرقها الرحلة مقارنة بالحالة الأولى. وهو ما يؤدي إلى قدرة السفينة على بيع

(عرض) الفراغات المتاحة لديها عدة مرات في الرحلات البحرية ذات المسافات القصيرة في حين أنها لا تستطيع بيع هذه الفراغات إلا مرة واحدة في الرحلات ذات المسافات البحرية الطويلة نسبيا.

عنصر السرعة: ويقصد بذلك أن قدرة السفينة على نقل الحمولات من مختلف البضائع أو الركاب تعتمد أيضا على سرعة السفينة في الوصول إلى ميناء التفريغ، والتي تتأثر بدورها بزمان الرحلة البحرية، وظروف الطقس والمناخ مما يعكس أهمية عنصري الزمن والسرعة في تحديد معدلات تكرار الرحلات البحرية، ومن ثم تقدير طاقة السفينة على استغلال الفراغات والعنابر المتاحة لديها في تقديم خدمات النقل خلال فترة زمنية محددة.

الفصل الثاني

الإطار النظري لميزان المدفوعات

تمهيد:

إن الاقتصاد العالمي قائم على عدة علاقات اقتصادية دولية، وبالتالي تقوم الدول التي تدخل ضمن هذه العلاقات بتدوينها في سجل يعرف بميزان المدفوعات والذي يشمل على جانبين، جانب دائن وجانب مدين، وتقيد فيه بصورة متواصلة خلال فترة عادة ما تكون سنة كل التدفقات الداخلة والخارجة من البلد، هذه العلاقات تولد حالة فائض بالنسبة لبعض الدول في حين تولد عجزاً لدى الدول الأخرى، وبالتالي تسعى هذه الأخيرة من أجل بذل جهود كبيرة لإعادته إلى وضعية التوازن وعلاج الاختلال بشتى الطرق والأساليب، وهذا من أجل المحافظة على مسارها الاقتصادي أو محاولة تحقيق التنمية الاقتصادية.

كما أن العلاقات الاقتصادية الدولية تتسم بأهمية بالغة من قبل الدول، لأنها تدرس علاقات التشابك والترابط مع العالم الخارجي، والتي يمكن التعرف عليها من خلال تبادل السلع والخدمات ورؤوس الأموال من خلال ميزان المدفوعات باعتباره أحسن مقياس ووسيلة فعالة يمكن التعويل عليها لمعرفة الحالة الاقتصادية لكل بلد.

المبحث الأول: ماهية ميزان المدفوعات

ترتبط الدول فيما بينها بعلاقات اقتصادية متعددة الجوانب، مما يتطلب انتقال الموارد المادية والمالية والبشرية، ويترتب على هذه التحركات التزامات وحقوق لكل دولة تجاه الدول الأخرى، ويجري التعبير عن هذه الالتزامات والحقوق بالقيم النقدية، وخلال مدة محددة في حسابات ميزان المدفوعات، الذي يوضح المركز المالي لدولة ما تجاه الدول الأخرى.

ويعد هذا الميزان من أبرز الأدوات التحليلية التي تركز عليها العلاقات النقدية الدولية، ومن هذا المنطلق سيتناول هذا المبحث ميزان المدفوعات في نقاط محددة.

المطلب الأول: مفهوم ميزان المدفوعات

1) تعريف ميزان المدفوعات

يختلف المعنى المصطلحي لميزان المدفوعات عن المعنى المصطلحي للكلمتين المكون منهنما الاصطلاح: فالميزان أداة محاسبية لتصوير المركز المالي لهيئة معينة (سواء كانت مشروع فردي أو هيئة عامة أو حتى دولة) في لحظة زمنية معينة (أي في تاريخ محدد) عن طريق التعرف على جانبي الذمة المالية من أصول وخصوم، أي من حقوق وديون. أما المدفوعات فتتضمن دفع نقود، أي دفع النقود في مقابل شيء معين. ولا توجد المدفوعات النقدية بالنسبة لكل المعاملات الاقتصادية.¹

ويعرف ميزان المدفوعات بأنه بيان أساسي ومنسق لجميع التعاملات الاقتصادية التي تتم بين مواطنين وحكومات ومؤسسات محلية لبلد من البلدان مع مواطني وحكومات ومؤسسات أجنبية، وهو ذو جانبيين لتلك المعاملات، كما أنه أسلوب لتنظيم الاستلامات والمدفوعات النقدية في تلك المعاملات الدولية خلال مدة زمنية معينة، عادة ما تكون سنة.²

ويعتبر ميزان المدفوعات مستند إحصائي تم تطويره في شكل محاسبة، وهو جزء من الحسابات القومية التي تسرد تدفقات السلع والخدمات والدخل وتحويلات رأس المال والتدفقات المالية التي يقوم بها سكان البلد ككل (الأفراد أو الشركات أو الدولة) يتفاعلون مع أولئك الموجودين في بقية العالم.

¹ محمد دويدار، مبادئ الاقتصاد السياسي، الجزء الثالث، بيروت، لبنان 2003، ص 83

² سمير فخري نعمة، العلاقة التبادلية بين سعر الصرف وسعر الفائدة وانعكاسها على ميزان المدفوعات، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة العربية 2011، ص 70

بمعنى آخر، ميزان المدفوعات هو وسيلة رائدة في التحليل الاقتصادي. ويجعل من الممكن فهم جميع تبادلات الدولة مع العالم الخارجي. وهو المصدر الإحصائي المميز لإنشاء حساب بقية العالم للحسابات القومية. كما أنه مؤشر لإدارة السياسة الاقتصادية، يسجل استجابات السوق لطلبات القرارات النقدية والمتعلقة بالميزانية. في الواقع تؤثر سياسة الاقتصاد الكلي على سعر الصرف في المدى القصير من خلال توقعات المشغلين في المدى الطويل من خلال لعبة إعادة التوازن للاقتصاد الكلي اللازمة للامتثال للقيود الخارجية، لذلك تتأثر المعاملات في رأس المال والسلع والخدمات.¹

(2) الأهمية الاقتصادية لميزان المدفوعات

إن لموازين المدفوعات الدولية أهمية كبيرة وهذا بغض النظر عن الفترة الزمنية التي يغطيها، وتعتبر معطياته وبياناته أداة للتقييم والتفسير العلمي لمجموعة الظواهر الاقتصادية المرتبطة بالاقتصادات العالمية. وتكمن أهمية ميزان المدفوعات بالنسبة للدولة في النقاط التالية:²

- ❖ يعكس قوة الاقتصاد الوطني للدولة فهيكل هذه المعاملات الاقتصادية يعكس قوة الاقتصاد، وقابليته ودرجة تكيفه مع المتغيرات المؤثرة في الاقتصاد الدولي، لأنه يعكس حجم وهيكل كل من الصادرات والواردات، بما فيه العوامل المؤثرة عليه كحجم الاستثمارات ودرجة التوظيف والتكاليف.....إلخ.
- ❖ يظهر القوى المحددة لسعر الصرف لأن ميزان المدفوعات يعكس العرض والطلب على العملات الأجنبية، ويبين اثر السياسات الاقتصادية على هيكل التجارة الخارجية، من حيث حجم المبادلات ونوع السلعة المتبادلة، الشيء الذي يؤدي لمتابعة ومعرفة مدى تطور البنين الاقتصادي للدولة، ونتائج سياساتها الاقتصادية.
- ❖ يساعد على تخطيط وتوجيه العلاقات الاقتصادية الخارجية للدولة فميزان المدفوعات يشكل أداة هامة تساعد السلطات العامة على تخطيط وتوجيه العلاقات الاقتصادية الخارجية للبلد، بسبب هيكله الجامع، كتخطيط التجارة الخارجية من الجانب السلعي والجغرافي، أو عند وضع السياسات المالية والنقدية، ولذلك تعد المعلومات المدونة فيه ضرورية للبنوك والمؤسسات، والأشخاص ضمن مجالات التمويل والتجارة.

NSGNEYMAR, la balance des paiements, www.ladissertation.com/sciences-economiques-et-sociales/sciences-1-economiques/la-balance-des-paiements-54168.html, 04-11-2020 , 11 :56

² حاشي نوري وآخرون، ميزان المدفوعات وعلاقته بتقلبات سعر الصرف في دول المغرب العربي، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد01 (2020) 2020، ص 809.

- ❖ يقيس الوضع الخارجي للدولة فالمعاملات الاقتصادية التي تربط الدولة مع العالم الخارجي هي نتيجة اندماجه في الاقتصاد الخارجي، وهي بذلك تعكس الوضع الخارجي للدولة.
- ❖ يعتبر ميزان المدفوعات مصدرا للمعلومات التي تتعلق بالمبادلات التي يترتب عليها التزامات اتجاه الغير، أو تلك التي تتبع وسائل لتغطية هذه الالتزامات.¹
- ❖ يعتبر بيان لعرض العملة الأجنبية والطلب عليها تجاه العملات الأجنبية، وذلك بما يسهم في تحديد القيمة الفعلية لعملة الدولة في سوق الصرف الأجنبي.
- ❖ أداة تساعد على تقييم وتفسير كل الظواهر الاقتصادية والنقدية والمالية المرتبطة بالاقتصاد الدولي. بالرغم من كل ما ذكر من أهمية ومزايا لهذا الميزان، إلا أنه لا يبرز الصعوبات الكامنة وراء عمليات التوازن بين الصادرات والواردات، أو بين التدفقات الداخلة والخارجة، وكذلك فإنه لا يعطي إلا خلاصة إجمالية للمبادلات الاقتصادية، دون أن يعرض التفاصيل التي يمكن الاستفادة منها خصوصا فيما يتعلق بأنواع الصادرات كمؤشر لمتابعة التغيرات الهيكلية في الاقتصاد المعني. كما أنه لا يكشف عن الصورة الآنية لمركز الاقتصاد الدولي لبلد ما، بل إنه يحدد هذا المركز في نهاية فترة معينة (سنة عادة). أي أنه لا يبين مثلا الفرق الآني بين الاستثمارات الوطنية في السندات والأموال التي تتم في البلدان الأخرى، ونفس الاستثمارات التي من قبل الأجانب في البلد المعني وذلك لتحديد الأرباح أو الخسائر الآنية.

المطلب الثاني: خصائص ميزان المدفوعات

إن أهم ما يميز ميزان المدفوعات الدولية الخصائص التالية:²

- أ- يهتم ميزان المدفوعات بالمعاملات الاقتصادية الخارجية فقط التي نتج عنها حقوقا للمقيمين لدى غير المقيمين أو حقوقا لغير المقيمين لدى المقيمين، ونشير هنا أن المقيمين هم كل الأشخاص الطبيعيين والمعنويين (شركات، مؤسسات، البنوك...) الذين يعملون داخل إقليم الدولة بما في ذلك البحري والجوي، أما الأفراد المتواجدين بصفة مؤقتة كالسياح مثلا فلا يعتبرون مقيمين، ولا علاقة لميزان المدفوعات الدولية بالمعاملات الاقتصادية الداخلية.

¹ حاجي سمية، السياسة النقدية ومعالجة خلل ميزان المدفوعات الجزائري 1990-2014، مجلة الدراسات الاقتصادية والمالية، العدد التاسع، الجزائر، ص 64-63.

² حاشي نوري وآخرون، مرجع سبق ذكره، ص 809-810.

أ- إن الفترة الزمنية بالنسبة لميزان المدفوعات ليست بالضرورة سنة وبدايتها غير متعلقة فقط بالأول من شهر جانفي فهناك دولا كاليابان مثلا تبدأ الفترة في الأول من أفريل وتنتهي في نهاية الشهر مارس ودولا أخرى وهي الدول المتقدمة كالولايات المتحدة الأمريكية تكون فترة إعداد ميزان المدفوعات الدولية. ب- فيها كل ثلاثة أشهر فهي تقيم وضعها الاقتصادي وتتخذ الإجراءات اللازمة والمناسبة ولا تنتظر حتى نهاية السنة.

ج- إن أهم ما يميز ميزان المدفوعات هو توازنه الدائم محاسبيا لأنه يأخذ مبدأ القيد المزدوج أي تساوي الدائنية والمديونية في جميع الحالات بالرغم من بعض الصعوبات مثل مشكلة التفريق بين المقيمين وغير المقيمين وأسس حساب القيم الدولية ومشكلة التوقيت.

د- يسجل ميزان المدفوعات التدفقات و التغيرات التي تمت بالفعل، كما يسجل تدفقات السلع والخدمات ورؤوس الأموال التي أضيفت بالفعل أو خرجت بالفعل ولكنه لا يظهر إجمالي استثمار الدولة في الخارج أو ديونها مع الخارج.

هـ- من خلال ميزان المدفوعات يمكن تتبع التغيرات في مركز الدولة بالنسبة للتجارة العالمية، حيث نستطيع مقارنة سلسلة موازين مدفوعاتها عبر سنوات متتالية وتلعب المعلومات دورا مهما في تحديد السياسات الخارجية التجارية بالنسبة للاقتصاد الوطني، كما يمكن من خلال المعطيات المتعلقة بالتغيرات النسبية للمصادر والواردات وهي مكونات الاقتصاد الوطني والمعطيات المتعلقة بالتغيرات في المدفوعات والمتحصلات من العملات الأجنبية يمكن وضع السياسات المالية والنقدية الملائمة للدخل والتوظيف والواجب إتباعها، كما أن عدم توازن ميزان المدفوعات واختلاله المستمر يعتبر مؤشرا لاتخاذ أدوات ووسائل تصحيحية لإعادة توازنه.

و- ميزان المدفوعات يأخذ شكل سجل محاسبي وبالتالي يأخذ مبدأ القيد المزدوج، وكل تعامل بين المقيمين وغير المقيمين يؤدي إلى قيد المبلغ مرتين قيد العملية المستقلة ويتم التسجيل في الجانب الدائن، وقيد العملية المشتقة ويتم التسجيل في الجانب المدين.¹

¹ طارق فاروق الحصري، الاقتصاد الدولي، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، مصر، 2010، ص49

المطلب الثالث: عناصر ميزان المدفوعات

يمكن تقسيم ميزان المدفوعات إلى حسابات أو موازين فرعية، بحيث تضم كل منها مجموعة من المعاملات الاقتصادية والمالية المتماثلة من حيث الطبيعة، وقد تكون هذه الحسابات في حالة عجز أو فائض، وتأتي في ميزان المدفوعات على النحو التالي:¹

أولاً: ميزان المعاملات الجارية: وهو ذلك الحساب الذي تسجل به كافة العمليات الخاصة بانتقال السلع والخدمات المنظورة وغير المنظورة من ملكية المقيمين إلى ملكية غير المقيمين، وتقيد قيمتها في عمود الدائن، وكذلك العمليات الخاصة بانتقال هذه السلع والخدمات المنظورة وغير المنظورة من ملكية غير المقيمين وتقيد قيمتها في عمود المدين، سواء كان ذلك بمقابل أم بغير مقابل.¹

ويتكون من ميزان المعاملات المنظورة أو الميزان التجاري وميزان المعاملات غير المنظورة أو الخدمات بالإضافة لحساب التحويلات، ويمكن عرضها فيما يلي:

1- ميزان المعاملات المنظورة أو الميزان التجاري:

ميزان المعاملات المنظورة يتضمن تسجيل لحركة تبادل السلع بين الدولة والعالم الخارجي، وتعد الصادرات والواردات السلعية أهم بنود ميزان المدفوعات، وتقيد الصادرات في الجانب الدائن من ميزان المدفوعات بينما تقيد الواردات في الجانب المدين، وتحدد قيمة الصادرات على أساس ثمنها في ميناء التصدير وهو ما يرمز إليه بالمصطلح FOB (حر عند الحدود Free on bord) أما الواردات فتحدد قيمتها على أساس ثمنها في ميناء التصدير مضافاً إليه تكاليف النقل والتأمين عليها حتى وصولها ميناء الاستيراد وهو ما يرمز إليه بالمصطلح CIF (النفقة والتأمين والنقل، Freight, Cost, Insurance). وبالتالي فإن القيمة التي تقيد بها الصادرات في ميزان الدولة المصدرة سوف تقل عن القيمة التي تقيد بها الواردات في ميزان الدولة المستوردة بما يعادل تكاليف النقل والتأمين، ويلاحظ أن صندوق النقد الدولي يدعو الدول لتسجيل قيمة الصادرات والواردات على أساس ثمن البضائع في ميناء التصدير على أن يتم قيد نفقات النقل والتأمين ضمن البند الخاص بها في ميزان المعاملات غير المنظورة.

¹ حنان لعروق، سياسة سعر الصرف والتوازن الخارجي، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص بنوك وتأمينات، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منثوري-قسنطينة-الدفعة 2004-2005، ص 5.

2- ميزان المعاملات غير المنظورة أو ميزان الخدمات:

تسجل فيه جميع الصادرات والواردات من الخدمات، أي أنه يضم عمليات التجارة غير المنظورة مثل خدمات النقل، التأمين، السياحة، إلخ، التي تقوم بها الدولة مع دول أخرى.¹

والتي يؤديها غير المقيمين للمقيمين في الجانب المدين، وغنى عن الذكر أن الخدمات تتميز عن السلع بأنها لا تتجسد في شكل مادي، ومن هنا يطلق عليها التجارة غير المنظورة، والتي سوف نفضلها في:

- **النقل:** خدمات النقل ومن أهمها الخدمات التي تتم بواسطة وسائل النقل البحرية والجوية التي يملكها المقيمون من سفن وأتوبيسات وطائرات وغيرها، وعلى العكس فإن خدمات النقل التي يتلقاها المقيمون من غير المقيمين يتم قيدها في جانب المدفوعات أي الجانب المدين.
- **التأمين:** أقساط اشتراكات التأمين على البضائع أو على الحياة التي يدفعها غير المقيمين للشركات الوطنية تقيد في الجانب الدائن في حين أن أقساط التأمين على البضائع أو على الحياة التي يدفعها المقيمون لشركات تأمين أجنبية تقيد في الجانب المدين.
- **حقوق الملكية التجارية والصناعية والفنية:** وتتمثل في المبالغ التي يدفعها الأفراد المقيمون والمؤسسات الخاصة والعامة في داخل الدولة للأفراد والمؤسسات في خارج الدولة مقابل الحصول على الحق في استخدام الاختراع الجديد أو الاسم التجاري الأجنبي، وتعد مدفوعات تقيد في الجانب المدين من ميزان المدفوعات، وتستفيد الدول المتقدمة تقنيا من تطور المعارف والاختراعات العلمية فيها للحصول على مقابل للترخيص باستخدام هذه المعارف في الدول الأقل تقدما في ذات المجال وينطبق نفس الأمر على حق استخدام برامج الحاسب الآلي.
- **السياحة:** هي إنفاق غير المقيمين في الدول الأخرى مقابل الخدمات السياحية التي يحصلون عليها كالإقامة في الفنادق والانتقال الداخلي ودخول المتاحف والمعارض وشراء الهدايا وغيرها يقيد في الجانب الدائن، أما نفقات سياحة المقيمين في الدول الأجنبية فتقيد في الجانب المدين.
- **عوائد الاستثمار:** الدخول التي يحصل عليها المقيمون من وراء استثمار أموالهم في الدول الأجنبية كمن يمتلك أصولا في الخارج أو يحوز أسهما في شركات في الخارج، أو يودع أمواله في بنوك أجنبية يقيد في الجانب الدائن، وتعتبر الدخول التي يحصل عليها المقيمون في هذه الأحوال سواء أخذت شكل الربح (نتاج الأرض) أو الربح (نتاج التنظيم) أو الفائدة (نتاج لرأس المال) إضافة إيجابية تسجل

¹ سمير فخري نعمة، مرجع سبق ذكره، ص 72.

في الجانب الدائن من ميزان المدفوعات الوطني وعلى العكس تسجل في الجانب المدين الدخول التي يتحصل عليها غير المقيمين من وراء استثمار رؤوس أموالهم في الدولة.

● **النفقات والمتحصلات الحكومية:** يقيد في الجانب المدين من ميزان المدفوعات النفقات الحكومية في الخارج مثل نفقات البعثات الدبلوماسية والثقافية والتجارية، أما نفقات البعثات الأجنبية التي توجد في الدول فتعتبر متحصلات تقيد في الجانب الدائن من ميزان المدفوعات، ويأخذ حكمها المعاشات التي حصل عليها المقيمون من دول أجنبية والعائد من الرسوم التي تفرضها القنصليات الوطنية في الخارج.¹

3- ميزان التحويلات: ويضم كل المبادلات التي تتم بين الدولة والخارج دون مقابل فهي عمليات غير تبادلية، أي تكون من جانب واحد ولا يترتب عنها حق أو دين، ويشمل هذا الحساب بندين، الأول يتعلق بالهبات والتعويضات الخاصة والثاني بالهبات والتعويضات العامة. فالخاصة نجد فيها تحويلات الأفراد (بما فيها تحويلات المهاجرين إلى بلادهم الأصلية) والمنظمات النقدية منها والعينية. والعامة تندرج فيها كل التعويضات التي يعتبرها صندوق النقد الدولي إجبارية.²

تتصف المعاملات الاقتصادية المدرجة في ميزان المعاملات الجارية بمجموعة من الخصائص تتمثل في:

- ترتبط جميع هذه المعاملات بالإنتاج والدخل خلال الفترة الزمنية محل الدراسة.
- تتصف بالدورية أو التكرار من عام إلى آخر وبالتالي فإنه يعول عليها بشكل كبير في عملية التحليل.
- أنها تتم بغض النظر عن حالة ميزان المدفوعات، فهي إما تهدف إلى تحقيق ربح كما هو الحال في كافة المعاملات المدرجة في ميزان التجارة المنظورة وغير المنظورة، أو تتم نتيجة لوجود تفاوت في مستويات الدخول بين الدول الغنية والدول الفقيرة كما هو الحال في ميزان التحويلات من جانب واحد. لذلك فإن بنود ميزان العمليات الجارية تدرج ضمن طائفة المعاملات الاقتصادية المستقلة.³

¹ طارق فاروق الحصري، الاقتصاد الدولي، مرجع سبق ذكره، ص 53

² يوسف عبد الباقي، دور سعر الصرف في تعديل ميزان المدفوعات للدول النامية، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التسيير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، دفعة جوان 2001، ص 23.

³ بربري محمد أمين، سياسة التحرير التدريجي للدينار وانعكاساتها على تطور وضعية عناصر ميزان المدفوعات الجزائري خلال الفترة 1990-2003، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، نقود ومالية، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة حسيبة بن بوعلي- الشلف- دفعة 2004-2005، ص 8.

ثانياً: ميزان المعاملات الرأسمالية

وهو ذلك الميزان الذي يضم كافة المعاملات الاقتصادية الدائنة والمدينة التي تتم بين المقيمين وغير المقيمين خلال فترة زمنية معينة، ولكنها لا ترتبط بالإنتاج والدخل خلال الفترة محل الدراسة، وإنما ترتبط بالإنتاج والدخل في فترة سابقة أو فترة لاحقة.

وينقسم هذا الميزان بدوره إلى مجموعة أخرى من الموازين الأكثر تفصيلاً على الوجه الآتي:

1- ميزان أو حساب رأس المال قصير الأجل: ويضم هذا الميزان كلا من واردات رؤوس الأموال

(معاملات دائنة) وصادات رؤوس الأموال (معاملات مدينة) التي تتم بين المقيمين وغير المقيمين خلال فترة زمنية أقل من سنة، ولا ترتبط بالإنتاج والدخل خلال هذه السنة، وإنما ترتبط بهما في سنوات سابقة أو سنوات لاحقة.

2- ميزان أو حساب رأس المال طويل الأجل: ويضم هذا الميزان كلا من واردات رؤوس الأموال (معاملات

مدينة) التي تتم بين المقيمين وغير المقيمين لفترة زمنية أكثر من سنة، ولا ترتبط بالإنتاج والدخل خلال الفترة الزمنية التي تدون فيها في ميزان المدفوعات، وإنما في سنوات سابقة أو سنوات لاحقة.

3- ميزان أو حساب الذهب والصرف الأجنبي: ويضم هذا الميزان كلا من تحركات الذهب للأغراض النقدية

والتغيرات في الاحتياطي من العملات الأجنبية وحقوق السحب الخاصة لدى صندوق النقد الدولي الدائنة والمدينة، والتي تتم بين المقيمين وغير المقيمين خلال الفترة الزمنية التي تقيد فيها تحركات رؤوس الأموال في ميزان المدفوعات. وغنى عن البيان أن معاملات هذا الميزان لا ترتبط بالإنتاج والدخل خلال الفترة محل الدراسة، وإنما ترتبط بهما في سنوات سابقة أو سنوات لاحقة.¹

المطلب الرابع : المؤشرات الاقتصادية لميزان المدفوعات

تحاول الدول التوفيق بين إيراداتها و مدفوعاتها الخارجية خلال فترة الميزان، الذي تظهر أهميته سواء خلال الفترة الواحدة له، أو خلال تطوره في فترات زمنية متتالية، وهذا من خلال دلالات تعبر عن:

- أهمية المبادلات الاقتصادية إما بمعرفة أهم السلع والمنتجات التي يتم تصديرها. وبالتالي معرفة وزن الطاقات الإنتاجية المختلفة في الاقتصاد الوطني، وقدرة الجهاز الإنتاجي المحلي على المنافسة الخارجية والاستجابة لحاجيات الاقتصاد العالمي.

¹ سامي عفيفي حاتم، السياسة الخارجية بين التنظير والتنظيم، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثانية، القاهرة، 1993، ص 341-342

- توقع تطورات سعر الصرف والعوامل المحددة له في فترة زمنية محددة. والحكم على مدى ملائمة القيمة الخارجية للعملة المحلية، وتطوراتها مع مقتضيات المركز المالي والاقتصادي.
- وإذا تمت الدراسة على فترات، فإن الميزان يعكس الدلالات التالية:
- إمكانية رسم منحى لتغيرات الصادرات والواردات، وتغيرات أثمان السلع وأسعار الصرف من أجل معرفة العلاقة السببية الموجودة بين هذه المتغيرات، واستنتاج تغيرات الطلب المحلي والأجنبي على السلع والخدمات المستوردة والمصدرة في البلد.
- متابعة تطور البنيان الاقتصادي للدولة خاصة بعد انتهاج سياسات اقتصادية تنموية صناعية بالدرجة الأولى من أجل تغليب الإنتاج الصناعي في الصادرات، وإحلال الإنتاج المحلي مكان الواردات، وذلك بدراسة تأثير دخول رؤوس الأموال الأجنبية في زيادة القدرة الإنتاجية للاقتصاد.
- معرفة أثر السياسة الاقتصادية على هيكل التجارة الخارجية، أي حجم المبادلات ونوع السلع المتبادلة. ومنه يمكن القول أن ميزان المدفوعات هو المرآة العاكسة للموقع الاقتصادي للدولة من خلال تطوره، أو هو البارومتر الاقتصادي الذي يحكم من خلاله الاقتصاديون على الوضعية المالية والاقتصادية للبلد، وتحليل اتجاهها في المدى القصير، لكن هذا الحكم لا يمكن إجراؤه إلا إذا حددنا الوضعية الحقيقية للميزان نفسه بين التوازن والاختلال، والأسباب المؤدية للاختلال وما ينجم عنه.¹
- كما يمكن معرفة الوضعية الاقتصادية لبلد ما عن طريق ميزان مدفوعاته، وهذا بفضل مؤشرات اقتصادية تستخرج أو تستنتج من أرصدة الموازين الفرعية وهي:

1) علاقة الميزان التجاري بميزان الاقتصاد الكلي:

لدينا العلاقة التالية والتي تحقق المساواة بين الموارد والاستخدامات في اقتصاد ما:

$$Y = C + I + (X - M) \dots\dots\dots(1)$$

حيث Y : تمثل الانتاج من السلع مقيما بالنواتج الداخلي الخام (PIB) بسعر السوق وفي فترة معينة.

C: الاستهلاك الداخلي الخاص و العمومي.

I : الاستثمار الداخلي الخاص والعمومي.

X : الصادرات من السلع.

¹ حنان لعروق، مرجع سبق ذكره، ص 27-28

M : الواردات من السلع.

من العلاقة (1) يمكن استنتاج ما يلي:

$$Y - (C + I) = X - M \dots\dots\dots(2)$$

حيث C + I : تمثل الاستخدامات الداخلية و نرسم لها ب EL

$$Y - EL = X - M \dots\dots\dots (3)$$

حيث Y - EL : يمثل الفائض أو العجز في الناتج الداخلي.

X - M : يمثل رصيد الميزان التجاري.

فإذا حقق البلد فائضا في الناتج الداخلي ($Y - EL > 0$) فهذا يعني أن الاستخدامات الداخلية مغطاة كلها بجزء من الناتج الداخلي الخام ويوجه الباقي منه (الفائض) إلى التصدير، وهو ما يفسر الرصيد الموجب للميزان التجاري في هذه الحالة ($X - M > 0$)¹.

أما إذا كان هنالك عجز في تغطية الاستخدامات الداخلية ($Y - EL < 0$) ، فإن البلد يلجأ إلى الاستيراد مما يفسر الرصيد السلبي للميزان التجاري في هذه الحالة ($X - M < 0$) .

(1) معدل التغطية (TC):

وهو عبارة عن نسبة الصادرات إلى الواردات من السلع.

$$TC = (X / M) 100 \dots\dots\dots(4)$$

هذا المعدل يبين مدى قدرة الإيرادات المتأتية من الصادرات، على تغطية المدفوعات الناتجة عن الواردات. فإذا كان هذا المعدل أقر من المائة فهذا يعني أن قيمة الصادرات لا تغطي قيمة الواردات، ولذا يجب على البلد البحث عن موارد أخرى لتمويل وارداته.

(2) معدل التبعية (TD):

وهو عبارة عن نسبة الواردات من السلع (M) إلى الناتج الداخلي الخام (PIB) .

$$TD = (M / PIB) 100 \dots\dots\dots (5)$$

وكلما كان هذا المعدل أصغر بكثير فإن ذلك يعني أن البلد ليست له تبعية وطيدة للخارج.

¹بربري محمد أمين، مرجع سبق ذكره، ص 11.

(3) معدل القدرة على التصدير (TE):

وهو عبارة عن نسبة الصادرات إلى الناتج الداخلي

$$TE = (X / PIB) 100 \dots\dots\dots (6)$$

وكلما كان هذا المعدل كبيرا فإن ذلك يدل على أن للبلد قدرات كبيرة للاعتماد على قطاع التصدير.

(4) معدل القدرة على سداد الواردات (CPM):¹

هذا المعدل يقيم بعدد الأيام، حيث كلما كان عددها أصغر فإن ذلك يعني أن البلد قادر على تسديد فاتورة وارداته في أقرب الأجل. ومن المستحسن أن لا يتجاوز عدد الأيام التسعين يوما. وهو عبارة عن نسبة المخزون من احتياطي الصرف إلى الواردات.

$$CPM = (RC / M) 360 \dots\dots\dots (7)$$

(2) العلاقة بين العجز في ميزان العمليات الجارية و الناتج الداخلي الخام:

يمكن قياس العلاقة بين رصيد ميزان العمليات الجارية والناتج الداخلي الخام بالعلاقة التالية:

$$BOC / PIB \dots\dots\dots(8)$$

حيث BOC : يمثل رصيد ميزان العمليات الجارية.

وعموما إذا كان هذا المعدل يعادل 5% فهو يعتبر عاديا حسب آراء الخبراء، أما إذ تجاوزه فإن الوضعية الاقتصادية للبلد المعني تصبح حرجة نوعا ما حيث أن احتياجات التمويل في هذا البلد تستدعي الاستدانة.

(3) ميزان المدفوعات والنمو الاقتصادي:

حسب KINDLEBERGER فإن هناك علاقة بين مستوى النمو الاقتصادي وتطور ميزان العمليات الجارية أو ميزان المدفوعات، حيث يبين أن هناك ست مراحل لهذا التطور. المراحل الثلاث الأولى تكون عند مستوى ضعيف للنمو ويكون البلد فيها مدينا أو مقترضا، والثلاث التي تليها تكون عند مستوى نمو مرض ويكون البلد دائما أو مقترضا.

¹ بربري محمد أمين، المرجع السابق، ص 12

• المرحلة الأولى:

في بداية الأمر يحاول البلد رفع معدل نموه الاقتصادي، وهو ما يضطره لاستيراد سلع تجهيزية، هذه الأخيرة لا يمكن تغطية قيمتها عن طريق الصادرات وبالتالي يظهر العجز في الميزان التجاري. وغالبا ما يكون مرفوقا بعجز في حساب الخدمات والمداويل، مما يجعل المقيمين يلجئون إلى رؤوس الأموال الأجنبية لتمويل استثماراتهم التي عجز عن تغطيتها الادخار المحلي بسبب نقص الإنفاق على الصادرات، وهو ما يجعل رصيد ميزان رؤوس الأموال موجبا. وهذه الحالة نجدها في البلدان النامية.

• المرحلة الثانية:¹

مع ارتفاع معدل النمو الاقتصادي ترتفع صادرات البلد ويصبح رصيد الميزان التجاري موجبا وبالتالي يغطي العجز في حساب الخدمات والمداويل، وهو ما يجعل ميزان العمليات الجارية يميل إلى التوازن أو يكون به عجز خفيف. كما أن ميزان رؤوس الأموال يميل هو الآخر إلى التوازن، حيث تقل حركة دخول رؤوس الأموال الأجنبية إلى داخل البلد.

• المرحلة الثالثة:

إن معدل النمو الاقتصادي في هذه المرحلة يجعل الصادرات تفوق الواردات وبالتالي يظهر الفائض في الميزان التجاري ويصبح رصيد ميزان العمليات الجارية موجبا. مما يجعل البلد يتوقف عن الاقتراض وهو ما يفسر كذلك الرصيد السلبي لميزان رؤوس الأموال.

• المرحلة الرابعة:

في هذه المرحلة يتحول البلد من مقترض إلى مقرض. فبعد النمو الاقتصادي الذي حققه في الفترات السابقة يبدأ هذا المعدل في التراجع نوعا ما، حيث أن فرص الاستثمار تنقص ويزداد حجم الادخار المحلي مولدا فائضا في الرأس المال المحلي للبلد. فيبدأ البلد في تصدير أو إقراض هذا الفائض إلى الخارج مما يجعل العجز المحقق سابقا في ميزان رؤوس الأموال يتناقص تدريجيا، أما الفائض المحقق في المرحلة الثالثة في ميزان العمليات الجارية فيبدأ هو الآخر في التناقص تدريجيا.

¹ يوسف عبد الباقي، مرجع سبق ذكره، ص 31.

• المرحلة الخامسة:

إنخفاض وتيرة النمو يؤدي إلى انخفاض الصادرات، فيظهر العجز في الميزان التجاري. لكنه يغطي بالفائض المحقق في حساب الخدمات والمداخيل (كون أن البلد قدم في الفترات السابقة قروضا للخارج)، وبالتالي يميل رصيد ميزان العمليات الجارية في هذه المرحلة إلى التوازن. نفس الشيء بالنسبة لميزان رؤوس الأموال الذي يميل هو الآخر للتوازن.

• المرحلة السادسة:

في هذه المرحلة يظهر عجز حاد في الميزان التجاري، يتسبب في ظهور عجز كذلك في ميزان العمليات الجارية. بينما يصبح رصيد ميزان حركات رؤوس الأموال موجبا، وهكذا يجد البلد نفسه مدعو لإعادة دورة جديدة لنموه الاقتصادي.

المبحث الثاني : اختلال ميزان المدفوعات

المطلب الأول: مفهوم الاختلال في ميزان المدفوعات

تتكون العمليات الاقتصادية التي يشملها ميزان المدفوعات من عمليات مستقلة تنشأ بصرف النظر عن حالة الميزان، وعمليات موازنة وفائية تنشأ بغرض إعادة التوازن للميزان. ويكون ميزان المدفوعات في حالة توازن اقتصادي إذا توازنت العمليات المستقلة دون حاجة إلى عمليات موازنة وفائية. ويكون ميزان المدفوعات عادة في حالة اختلال والذي نعرفه فيما يلي:¹

1) تعريف الاختلال في ميزان المدفوعات

يعتبر ميزان المدفوعات المرآة العاكسة للوضع الاقتصادية للدولة في دائرة العلاقات الدولية، مع ضرورة توازن جانبيه في آخر فتراته لكن هذا التوازن لا يبين الأهمية الحقيقية لميزان المدفوعات وبالتالي سوف نتطرق إلى مفهوم الاختلال الاقتصادي على مستوى الميزان.

كما يعتبر الاختلال الحالة الأكثر ملازمة لميزان المدفوعات خصوصاً في الدول النامية، وعند قولنا هناك اختلال في ميزان المدفوعات معناه حالة اللاتوازن بين حقوق الدولة التي تترتب عن الدول الأخرى و مطلوباتها لتلك الدولة، ويقصد باختلال التوازن حالتي الفائض والعجز في ميزان المدفوعات، والمقصود بذلك هو رصيد موجب أو سالب لعدد معين من بنود ميزان المدفوعات، فيجب دراسة كل عناصره بدقة من أجل معرفة مكن الخلل ومحاولة معالجته مهما كانت صورته والتخفيف من حدة الأثر الذي قد يخلفه.²

وكقاعدة عامة يمكن القول إن الأقسام الفرعية لميزان المدفوعات لا تشهد على الإطلاق توازناً بين الجانب الدائن والجانب المدين لهذه الموازين الفرعية. ويمكن إرجاع صياغة هذه القاعدة على هذا النحو إلى ما يسفر عنه الواقع العملي من أنه من النادر أن يتحقق التوازن لكل من ميزان المعاملات الجارية وميزان التحويلات من جانب واحد وميزان رأس المال وميزان الذهب والصراف الأجنبي على حدة. فالقرارات المتعلقة بالصادرات والواردات السلعية، وتلك المتعلقة بصادرات وواردات رؤوس الأموال إنما تصدر عن العديد من الأفراد والهيئات والمؤسسات المتفاوتة من حيث الرغبات والميول مما يجعل من العسير أن تتلاقى الأهداف التي ترمي إليها

¹ طارق فاروق الحصري، مرجع سبق ذكره، ص 58.

² عبد الوحيد صرارمة، مرجع سبق ذكره، ص 400

خطط المصدرين مع الأهداف التي ترمي إليها خطط المستوردين والأهداف التي تسعى إليها خطط مصدري رؤوس الأموال مع الأهداف التي تنشدها خطط مستوردي رؤوس الأموال.

وعلى أنه بالرغم من صحة القاعدة السابقة والخاصة بعدم توازن كل من ميزان العمليات الجارية وميزان رأس المال على حدة، إلا أن القيمة الكلية للجانب الدائن لا بد وأن تتعادل حسابيا مع القيمة الكلية للجانب المدين لميزان المدفوعات. أو بتعبير متكافئ لا بد أن تتساوى جملة الإيرادات الخارجية للدولة مع جملة مدفوعاتها الخارجية.¹

ويعتبر ميزان المدفوعات من الناحية المحاسبية دائما متوازنا، نتيجة لمبدأ القيد المزدوج المتبع عند تسجيل كل عملية من العمليات الاقتصادية التي تمت بين المقيمين وغير المقيمين. إن هذا التعادل ليس من شأنه إظهار أي شيء خاص بمركز الدولة في الاقتصاد العالمي، هذا ما يحتم علينا البحث عن الحسابات التي تفسر لنا الوضعية التوازنية للميزان من الناحية الاقتصادية، من دون الاهتمام بشكل كبير بالتوازن المحاسبي. إذا لم يكن للتوازن المحاسبي لميزان المدفوعات أي مغزى على هذا النحو، فلا بد أن يتركز تحليل هذا الميزان على مختلف المكونات الفردية التي يشتمل عليها.

وعلى ذلك فإن التوازن أو الاختلال يقصد به التوازن أو الاختلال الاقتصادي، والذي يركز على العمليات المستقلة (التلقائية) وحدها دون غيرها. أي إذا كان جانبا الدائن والمدين متساويين يعتبر في هذه الحالة متوازنا، أما إذا زاد الجانب الدائن أو المدين على الآخر اعتبر ميزان المدفوعات مختلا.²

1) صور الاختلال في ميزان المدفوعات

- **الاختلال في صورة العجز:** معناه الحقوق التي تملكها الدولة تكون غير كافية للوفاء بالتزاماتها، فقد

تتخفض الصادرات من السلع والخدمات عن وارداتها منهما وبالتالي يكون هناك عجزا في الميزان التجاري بقيمة الفرق بين الصادرات والواردات ويتم تغطية هذا الفرق بتحويلات نقدية من الخارج بنفس قيمة العجز في الميزان التجاري. كما يدل على عدم مقدرة الدولة على تسديد قيمة صادراتها مما يؤدي إلى زيادة مديونية الدولة تجاه العالم الخارجي وما يترتب عنها من سلبيات ومخاطر.

¹ سامي عفيفي حاتم، مرجع سبق ذكره، ص 365

² خليفة عزي، سعر صرف الدينار الجزائري بين نظام التثبيت ونظام التعويم المدار وتأثيره على ميزان المدفوعات (1985-2008)، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، تخصص علوم اقتصادية، فرع مالية وبنوك وتأمينات، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، دفعة 2011-2012، ص 11.

كما يعتبر أخطر حالات ميزان المدفوعات، حيث يكون التدفق النقدي إلى الخارج أكبر منه إلى الداخل، ويكون الرصيد سالبا أي أن المدفوعات للخارج أكبر من المتحصلات، وهذا يعني أن الدولة تعيش في مستوى معيشي أعلى مما تنتج، مما يزيد مديونيتها تجاه الخارج، وكذلك يؤدي إلى تدهور قيمة العملة الوطنية وزيادة البطالة وانخفاض الإنتاج الوطني.

• **الاختلال في صورة الفائض:** ويكون الرصيد بين التزامات الدولة وحقوقها موجبا، أي أن المتحصلات من العالم الخارجي أكبر من المدفوعات للعالم الخارجي، والفائض المطرد يؤدي بمرور الوقت إلى زيادة الكتلة النقدية وبالتالي يؤدي إلى التضخم.¹

غير أن حالة الفائض في الميزان دليل على عدم فعالية السياسات الاقتصادية المتبعة من طرف السلطات العامة في تحقيق التوازن الخارجي، وتكمن المشكلة بالميزان في هذه الحالة في ضرورة تخلي الدولة عن استخدام جزء من مواردها الحقيقية المستخدمة في الإنتاج بالإضافة إلى وجود أموال معطلة بلا استثمار وفي المقابل تتراكم الأرصدة النقدية ما يسبب بدوره تضخم وارتفاع الأسعار المحلية نتيجة لتزايد الطلب على صادرات الدولة، إلا أن حالة الفائض تعد أقل خطورة من حالة العجز في الميزان. كما يمكن للدولة التخلص من حالة الفائض من خلال منح القروض للدول الأخرى مقابل سعر فائدة كعائد على الاستثمار.

المطلب الثاني: أنواع الاختلال في ميزان المدفوعات

إن كلا من التوازن الحسابي والتوازن الاقتصادي لميزان المدفوعات ليس شيئا واحدا. فبينما ينصرف التوازن الحسابي لميزان المدفوعات إلى أن متحصلات الدولة من الصرف الأجنبي تتعادل بحكم طبيعة الأشياء أي وفقا لقاعدة القيد المزدوج مع مدفوعاتها من الصرف الأجنبي خلال أي فترة من الزمن، نجد على العكس من ذلك أن التوازن الاقتصادي لهذا الميزان يركز النظر على بنود معينة دون غيرها، ويجعل من تلك البنود المحور الإرتكازي للقطع في ماهية التوازن الاقتصادي الخارجي، وهو الإصلاح الذي يشير إلى توازن ميزان المدفوعات من الناحية الاقتصادية، ويميزه بالتالي عن التوازن الاقتصادي الداخلي.²

¹ صالح أوبابة، عبد الرزاق خليل، أثر التغيرات في سعر الصرف والتضخم المحلي على ميزان المدفوعات، مجلة دراسات العدد الاقتصادي، المجلد 15، العدد 02، الجزائر، جوان 2018، ص 169-170.

² سامي عفيفي حاتم، مرجع سبق ذكره، ص 77.

كما يعتبر التوازن الاقتصادي في ميزان المدفوعات الحالة الطبيعية، لكنها نادرا ما تتحقق في الاقتصاديات الحديثة، رغم سعي الدول إليه لما تتميز به من حركة كبيرة في معاملاتها تؤدي إلى ظهور اختلالات باختلاف أنواعها لتعدد الأسباب المؤدية لها، سواء داخل الدولة الواحدة أو بين الدول حسب الهيكل الاقتصادي لكل دولة. والتفرقة الكبيرة بين هذه الأنواع هي المدى الذي تستغرقه، ومنه يمكننا التفريق بين الاختلال المؤقت والاختلال الدائم فيما يلي:¹

(1) الاختلال المؤقت:

هو الاختلال الناتج عن مظاهر اقتصادية قصيرة الأجل، ولن تستمر إلا لمدة محدودة تكون سنة فقط دون تكرارها، ويزول بزوال الأسباب المؤدية إلى حدوثه. وهو لا يمثل مشكلة كبيرة في المستقبل، ولا يستدعي اتخاذ إجراءات صارمة لتصحيحه، لأنه لا يمس البنية الاقتصادية، ومن أهم الأنواع المدرجة تحته نجد:

- **الاختلال الموسمي:** نجد هذا النوع في الدول التي أغلب صادراتها منتجات موسمية زراعية عادة، فيكون في موسم إنتاجها تحقيق فائض يدعم أو يفوق العجز الناتج في بقية المواسم، مثلا: الدولة التي تتركز في صادراتها على القمح سوف تعرف فائضا في شهور الحصاد وعجزا في بقية أشهر السنة، والنتيجة قد تكون فائض أو عجز لميزان المدفوعات في آخر السنة. كما أنه يمكن أن نتصور أن هذا النوع من الاختلال يتم إزالته على مدار السنة محل الدراسة على أن زيادة الصادرات في فترة معينة يمكن أن تعوض نقصانها في فترة أخرى من السنة.

- **الاختلال العارض:** وهو الذي ينجم عن حدث عارض لا يتفق وطبيعة الأمور ولا يعبر عن القوى الاقتصادية الحقيقية للدولة. ومثال ذلك العجز الذي يحصل في الدولة الزراعية، نتيجة إصابة محمول التصدير الرئيسي بأفة زراعية على سبيل المثال، مما يؤدي إلى اختلال سالب في الميزان التجاري بسبب انخفاض التحصيلات من العملات الأجنبية، ومثلما يؤدي الحدث العارض إلى اختلال سلبي في الميزان التجاري، فقد يؤدي إلى اختلال إيجابي ومثال ذلك ما قد تجد له الحروب

¹ حنان لعروق، مرجع سبق ذكره، ص 45.

من زيادة في الطلب على المواد الأولية مما يزيد صادرات الدول المنتجة لها وبالتالي تحقيق فائض في الميزان التجاري قد يؤدي إلى اختلال إيجابي في ميزان المدفوعات في مجموعه.¹

كما أنه اختلال ناتج عن أسباب غير متوقعة في فترة ما، كحدوث كوارث طبيعية تؤدي إلى إتلاف محاصيل زراعية موجهة للتصدير، مما يؤدي إلى العجز في الميزان التجاري، أو تحسن في الأحوال الجوية تساعد على تنامي المحاصيل، وبالتالي تحقيق فائض بزيادة الصادرات، أو حدوث عجز نتيجة زيادة الواردات من مواد التسليح والمواد الغذائية وانتشار موجة التخزين عند نشوب حروب غير متوقعة مع إضافة التعويضات التي تنشأ عنها. أو ما تعانيه الدول خاصة المتقدمة من عجز نتيجة الإضرابات العمالية التي تشل الإنتاج في النشاطات أو الصناعات التصديرية، مما يشجع على استيراد السلع البديلة للإنتاج المحلي الذي تعطل في فترة الإضرابات. والاختلال العارض يتميز بزواله بمجرد اختفاء العارض لحدوثه.

وما يمكن ملاحظته إجمالاً عن الاختلال المؤقت، أنه يمس خاصة المعاملات الجارية، من خلال التغيرات التي تطرأ على الصادرات والواردات، أما العجز المؤقت الذي قد يصيب حساب رأس المال، فيكون نتيجة تدفق رؤوس الأموال قصيرة الأجل نتيجة ارتفاع أسعار الفائدة الدولية، أو التخوف من انخفاض قيمة العملة المحلية، أو ما يطلق عليها بالأموال الساخنة دون أن يقابل بتدفق داخل إلى الدولة.

وبالتالي إذا حدث عجز أو فائض في المعاملات الجارية أو الرأسمالية، فإنه ينعكس على ميزان المدفوعات، إذا لم يتم تدعيم الحسابين لبعضهما.

(2) الاختلال الدائم:

هو اختلال ناتج عن أسباب تدوم لفترة زمنية طويلة، أي سنوات، لأنه يمس الهيكل الاقتصادي، وتتطلب مكافحته إجراءات صعبة التحقيق، وتظهر نتائجها في المدى الطويل. ويظهر هذا الاختلال نتيجة عامل واحد أو أكثر من العوامل التالية:

- التغيرات الدائمة في ظروف العرض والطلب الدوليين على منتجات دولة ما، وتأثيرها في توزيع الموارد بين الفروع الإنتاجية للدولة والتأثير على الهيكل الاقتصادي.

¹ مفهوم بلقاسم، أثر تخفيض القيمة الخارجية للعملة الوطنية على ميزان المدفوعات، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير، تخصص مالية دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير وعلوم تجارية، جامعة وهران، دفعة 2012-2013، ص 31.

- التغييرات في هيكل العلاقات الاقتصادية الدولية نتيجة تدهور الوضعية الاقتصادية للدولة بارتفاع تكاليف الإنتاج الراجع إلى التأخر التكنولوجي والفني، وعدم مواكبة الأساليب الإنتاجية الحديثة التي تؤدي إلى خفض أسعار السلع البديلة عن السلع التي تصدرها هذه الدول . هذه الظروف تؤدي إلى تراجع الطلب على صادراتها.
 - قد يعود السبب إلى التغيير المستمر في أذواق المستهلكين الأجانب.
 - انخفاض مستويات الإنتاج والقدرة التنافسية في دائرة الأسواق الدولية مع إضافة تأثير مركز الدائنية والمديونية لهذه الدول.¹
- وينقسم هذا النوع من الاختلال إلى:

• **الاختلال الاتجاهي:** هو الاختلال الذي يظهر في الميزان التجاري بصفة خاصة خلال انتقال

الاقتصاد القومي من مرحلة التخلف إلى مرحلة النمو، ذلك أنه في الفترات الأولى للتنمية تزداد الواردات زيادة كبيرة، في حين تنعدم القدرة على زيادة الصادرات بنفس الدرجة، وذلك بسبب الطلب المستمر على السلع الرأسمالية الوسيطة التي تحتاجها للنمو الاقتصادي، وهذا الاختلال يعالج عن طريق رؤوس الأموال الدولية طويلة الأجل، على أنه لما كانت هذه الحركة مرتبطة بدرجة النمو الاقتصادي فقد ميز الاقتصاديون بين مجموعة مختلفة من المراحل يتم بها الدول المقترضة لرؤوس الأموال منذ أن تشرع في تمويل عمليات التنمية، وهذه المراحل هي:

- مرحلة الدول الحديثة والعهد بالاقتراض، مرحلة الدول المقترضة المتقدمة.
- مرحلة الدول الحديثة العهد بالاقتراض، مرحلة الدول المقترضة المتقدمة.²

• **الاختلال الهيكلي:** الاختلال الهيكلي أو الأساسي هو ذلك الاختلال القائم بين حجم وبنيان الطلب

الكلي من ناحية، وبين حجم ونوعية جهاز الانتاج المحلي من جهة أخرى. ويرجع هذا النوع من الاختلالات إلى أحد أو بعض العوامل التالية:

- تحول الطلب الخارجي إلى بعض السلع على حساب البعض الآخر، مثل التحول من الفحم إلى البترول.
- تغيير عرض عناصر الانتاج، فقد يتغير عرض العمل بسبب النمو في السكان، أو عرض الموارد الطبيعية بسبب الابحاث والاكتشافات الجديدة.

¹حنان لعروق، مرجع سبق ذكره، ص 47.

²Mele_gre، مفهوما اختلال ميزان المدفوعات وأنواعه، www.kadaking.yoo7.com/t21-topic 20:30 05-10-2020

- تغير فنون الإنتاج، كإحلال عنصر إنتاجي متوفر نسبيا على عنصر آخر نادر نسبيا مما يؤدي إلى انخفاض تكلفة الإنتاج ومن ثم إلى زيادة إمكانيات التصدير.
- التغير في الأصول المملوكة للدولة بالخارج، وذلك بسبب استثماراتها الخارجية، وهو ما يؤدي إلى تغير العائد الذي تحصل عليه من هذه الاستثمارات.
- تحسن مستوى المعيشة الداخلية لسكان الدولة دون أن ترتفع قوتها الإنتاجية بنفس الدرجة، وهذا قد يؤدي إلى زيادة الطلب على الواردات بدرجة تفوق قدرة الدولة على التصدير.
- مثل هذا النوع من الاختلال لا يصلح لعلاجه تغيير سعر الصرف ولا تغيير سياسة الإنفاق أو سياسة الأسعار، وإنما يلزمه الارتقاء بالفن الإنتاجي والتنظيمي حتى تتخفض تكاليف الإنتاج في الداخل، وكذا الاتجاه نحو فروع إنتاج جديدة، وتجديد شامل للطاقت الإنتاجية تدعيما لقدرة الدولة التنافسية. وبمعنى آخر، فإن أساليب علاج هذا الاختلال يجب أن تتصرف إلى الأسباب الحقيقية التي أوجدته، وذلك بطبيعة الحال يتطلب الكثير من الجهود التي قد تمتد لفترة طويلة.¹
- **الاختلال الدوري:** يصيب هذا النوع من الاختلال الدول الرأسمالية، إذ يرتبط ارتباطا مباشرا بالدورات الاقتصادية، سواء فترة الرواج أو الكساد في الاقتصاد الوطني، فحدوث العجز والفائض يعكس اختلالا دوريا، وقد ينتقل هذا العجز من دولة لأخرى بسبب التبادل التجاري، كما حدث خلال الأزمة الاقتصادية العالمية (1929-1933).
- فالرواج الذي يحدث في إحدى الدول من شأنه زيادة وارداتها من الدول الأخرى ومن شأن هذه الزيادات في الواردات زيادة الإنتاج والتوظيف في الدول المنتجة لهذه السلع مما ينعكس أثره على موازين مدفوعاتها، وبالعكس يحدث في حالة الكساد.²
- **الاختلال النقدي:** ويحدث في حالة ما إذا أصرت الدولة على الاحتفاظ بمستوى سعر الصرف على الرغم من انخفاض القوة الشرائية للوحدة النقدية في السوق، فإن هذا السعر آجلا أو عاجلا سيسفر عن الاختلال.¹

¹خليفة عزي، سعر صرف الدينار الجزائري بين نظام التثبيت ونظام التعويم المدار وتأثيره على ميزان المدفوعات، مرجع سبق ذكره، ص 16.
²خضير سفيان، صالح حميدان، تغيرات أسعار الصرف الدولية وأثرها على ميزان المدفوعات الجزائري، مجلة الامتياز لبحوث الاقتصاد والادارة، العدد 02، الجزائر، ديسمبر 2017، ص 207.

المطلب الثالث: الأسباب و العوامل الاقتصادية المؤثرة في ميزان المدفوعات

إن الظروف التي تمر بها الدول يكون لها الأثر الأكبر على الحياة الاقتصادية الشيء الذي يؤثر وبصفة مباشرة على موازين المدفوعات وتكون النتيجة إما فائض أو عجز حيث يتخذ هذا الاختلال صوراً مختلفة بحسب مصدره وأسبابه وعوامله ومن أهم هذه العوامل نذكر:

1- عوامل لا يمكن التنبؤ بها أو توقعها:

تتمثل في مجموعة العوامل التي تكون سبب في هذا الاختلال وليس بالإمكان التنبؤ بها أو التحكم فيها كالعوامل الطبيعية، التغيرات المفاجئة في الأذواق (سلوك المستهلك)، التطور التكنولوجي والذي يؤدي إلى تغير في التكاليف، الكمية المتبادلة من السلع والخدمات، التدهور المفاجئ في نسبة التبادل الدولي الناتج عن ارتفاع أسعار الواردات أو انخفاض أسعار الصادرات وكذلك تغير العوامل السياسية كالحروب وظهور بعض المنتجات البديلة ومن هذه الأسباب ما هو ذات طبيعة هيكلية تؤثر على قدرة البلد في تحقيق التوازن نذكر منها:

- تغير هيكل الطلب الخارجي وتحوله إلى بعض السلع على حساب البعض الآخر مثل تحول الطلب العالمي من الفحم إلى البترول.
- تدهور الميزة النسبية للصادرات نتيجة لحدوث تغيرات غير متكافئة في عرض عناصر الإنتاج أو في المعرفة التكنولوجية في البلدان المشتركة في التجارة مما يؤدي بالتأثير على الميزة النسبية التي يتمتع بها البعض في سلع تصدير معينة.
- محاكاة مستويات المعيشة المرتفعة في الدول الأخرى نتيجة لإصرار بعض الدول الأقل تقدماً على تقليد أنماط الإستهلاك السائدة في الدول المتقدمة على الرغم من عدم قدرتها الإنتاجية لتحقيق دخل وطني مرتفع يمكنها من الرفع من المستوى المعيشي ويرى نيركس (Nurks) أن أثر المحاكاة يؤدي إلى زيادة الإستهلاك من دون الزيادة في الاستثمار.
- حدوث تغير في الأصول التي تملكها الدولة في الخارج الأمر الذي يصحبه تغير العائد الذي تحصل عليه من الخارج وبالتالي حدوث اختلال في ميزان المدفوعات.²

¹حنان لعروق، مرجع سبق ذكره، ص 49.

²عقبي لخضر، أثر متغيرات الاقتصاد الكلي على ميزان المدفوعات، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة وهران2، دفعة 2016-2017، ص 38.

2- عوامل يمكن التنبؤ بها وتجنبها

تتمثل في مجموعة العوامل التي من شأن الدولة أن تتحكم فيها وبإمكانها التنبؤ بها ويمكن حصرها فيما يلي:

• تغير مستويات الأسعار المحلية والعالمية

جرت العادة على التفرقة بين تغيرات الأسعار المحلية والأسعار العالمية عند الحديث عن تغيرات الأسعار كأحد العوامل المسببة للاختلال في ميزان المدفوعات.

وفيما يتعلق بأثر تغيرات الأسعار المحلية على ميزان المدفوعات فإنه يمكن القول إن حالات التضخم والانكماش التي يتعرض لها الاقتصاد القومي لإحدى الدول من شأنه أن يحدث آثارا مناظرة على كل من الطلب العالمي على الصادرات الوطنية والطلب المحلي على الواردات الأجنبية. ولانعكاسات تغير الأسعار العالمية على اختلال موازين مدفوعات الدول المشتركة فإنه يمكن القول أن ذلك يرتبط بظاهرة "تدويل التضخم" فلقد كان في نهاية الستينات ظاهرة محلية تصيب في المقام الأول الدولة التي نشأت فيها.¹

• إقبال بعض الدول على بعض البرامج:

كبرامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية والتي يزداد فيها استيرادها من الآلات والتجهيزات والمستلزمات، وعموما هذا التأثير يظهر بصفة خاصة في ميزان العمليات الجارية وميزان رأس المال طويل الأجل وتتناسب مع كل مرحلة من مراحل النمو الاقتصادي بصورة خاصة لميزان المدفوعات لكل دولة بحيث نجد هنا موازين المدفوعات تختلف حسب المرحلة التي تمر بها الدولة سواء كانت مرحلة المقترض الحديث أو مرحلة المقترض البالغ.

• التغير في ظروف العرض والطلب:

تعكس هيكل الاقتصاد الوطني، كوجود تكاليف إنتاج مرتفعة مما يضعف القوة التنافسية للدولة لارتفاع نفقات الإنتاج، أما زيادة قوتها على المنافسة يكون نتيجة لزيادة حجم الإنتاج وانكماش في التكاليف الكلية وارتفاع الطلب.

¹سامي عفيفي حاتم، مرجع سبق ذكره، ص 81-82.

- **سعر الصرف :** هو الذي يربط بين مستويات الأسعار في الدول المختلفة فإذا كان سعر الصرف للبلد محل الدراسة أعلى من المستوى الملائم مع الأسعار السائدة في الداخل يؤدي هذا إلى ظهور عجز في ميزان المدفوعات مما يؤدي إلى ارتفاع في الأسعار في الداخل، وانخفاض سعر صرف العملة، والعكس يؤدي إلى ظهور فائض¹.
- كما يؤدي ارتفاع القيمة الخارجية للعملة إلى خفض القدرة التنافسية للسلع والخدمات المنتجة محليا، وتجعل أسعار الواردات أكثر جاذبية بالنسبة للمقيمين، وعلى العكس من ذلك يؤدي تراجع سعر الصرف على زيادة التنافسية للصادرات وتجعل أسعار الواردات أقل جاذبية بالنسبة للمقيمين.
- **سعر الفائدة الحقيقي:**

إن التغير في أسعار الفائدة يبدي أثرا على حركة رؤوس الأموال، فيؤدي ارتفاع سعر الفائدة المحلية إلى تدفق رؤوس الأموال إلى الداخل، وعلى العكس من ذلك فعن انخفاض سعر الفائدة المحلي يؤدي إلى خروج رؤوس الأموال، وذلك لأن المراكز المالية العالمية الأخرى تصبح أكثر جاذبية بالنسبة للمستثمرين².

المطلب الرابع: طرق تسوية الاختلال في ميزان المدفوعات

إن الضغوط التي يتعرض لها سعر الصرف للعملة النقدية في دولة ما والتي قد تؤدي في النهاية إلى تخفيض قيمة هذه العملة، يمكن ملاحظتها من واقع بنود ميزان المدفوعات في هذه الدولة. فإذا كانت الظروف الأخرى باقية على ما هي عليه دون تغيير، ولوحظ أن واردات الدولة تزداد بمعدل أسرع من صادراتها. وأن الإيرادات في الحسابات غير المنظورة لا تزداد بنسبة ازدياد المدفوعات في هذه الحسابات، وأن المستثمرين الأجانب قد انصرفوا عن استثمار رؤوس أموالهم في هذه الدولة، فإن معنى ذلك حدوث خلل في توازن ميزان المدفوعات في هذه الدولة³.

نظرا للاختلال الذي يعيشه ميزان المدفوعات لكثير من اقتصاديات الدول، استدعى هذا التفكير في حلول لعلها تساهم في تسكين والحد من الخلل، كل حسب الأسباب والأوضاع الاقتصادية السائدة في البلد محل الدراسة، وتلخصت هذه الحلول في إيجاد آليات التسوية التلقائية لعلاج الخلل في ميزان المدفوعات، والتي تستوجب عدم

¹عقبي لخضر، مرجع سبق ذكره، ص 39.

²صراومة عبد الوحيد، بعلول نوفل، قياس العلاقة بين سعر الصرف وميزان المدفوعات، مجلة المالية وحوكمة الشركات، المجلد2، العدد2، 2018، ص

50.

³كارلينا أولولين، مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، ص

التدخل المباشر وغير المباشر من جانب الدولة. وبحكم تعرض الاقتصاد الوطني والعالمي لتقلبات عنيفة في ظل هذه الصيغ بدأ التفكير في إعداد وصياغة سياسات للتسوية الموجهة من جانب السلطات الاقتصادية لتصحيح الاختلال في ميزان المدفوعات.¹

أولاً: الطرق التلقائية

يقصد بآليات التكيف التلقائية مجموعة القوى المنبثقة عن تأثيرات العجز أو الفائض في ميزان المدفوعات، والتي تستطيع أن تعيد التوازن إلى هذا الميزان مرة أخرى، كل هذا بشرط عدم تدخل الدولة بأي صورة من الصور في طريق عملها لتبقى حرة طليقة من أي قيود تعرقل انسيابها. من هنا يمكن القول إن ميزان المدفوعات يأخذ طريقه إلى التوازن عن طريق قوى الجذب التي تولدها مجموعة التقلبات الاقتصادية الناتجة عن ظاهرة الخلل في ميزان المدفوعات. ويمكن تقسيم الآليات الذاتية للعوامل التالية:

تغيرات سعر الصرف، وهي الآلية المتبعة في حالة التخلي عن قاعدة الذهب الدولية، واتخاذ نظام سعر الصرف الحر، أو نظام التعويم المدار بديلاً لها.

- تغيرات الدخل، وهي الآلية الذاتية المصاحبة للتحليل الكينزي والتركيز على المتغيرات الكلية في التحليل الاقتصادي.

- التغيرات في الرصيد النقدي للدولة، وما يرتبط به من متغيرات في مستويات الأسعار، ومستويات سعر الفائدة.

غير أن هناك من الكتاب من يقترح تقسيماً آخر لهذه الآليات التصحيحية الذاتية طبقاً للتقسيمات المألوفة للنظريات الاقتصادية في هذا الشأن هذه التقسيمات هي²:

1) إعادة التوازن في ظل النظرية الكلاسيكية (تغيرات الأسعار)

تتلخص النظرية الكلاسيكية في أن توازن ميزان المدفوعات لدولة ما يتم نتيجة لتغيرات أسعار في الداخل والخارج الأمر الذي يؤثر بشكل مباشر على حجم التصدير والاستيراد حيث سنتناول آليات التوازن الكلاسيكية والتي تختص بفترة قاعدة الذهب، ويتطلب تطبيقها ثلاث شروط:

¹بربري محمد أمين، سياسة التحرير التدريجي للدينار وانعكاساتها على تطور وضعية عناصر ميزان المدفوعات الجزائري، مرجع سبق ذكره، ص 22
²سامي عفيفي حاتم، مرجع سبق ذكره، ص 101-102.

- ثبات أسعار الصرف.

- الاستخدام الكامل لعناصر الانتاج في اقتصاد الدولة.

- مرونة الأسعار والأجور.

• إعادة التوازن الآلي إلى ميزان المدفوعات في ظل نظام قاعدة الذهب

وفقا لهذا الأسلوب فإن آلية تصحيح الاختلال في ميزان المدفوعات تتم عن طريق التغيرات في الأسعار النسبية للصادرات والواردات التي تحدثها حركات الذهب، رغم أنها مؤقتة إلا أنها تساهم في إعادة توزيع الذهب بين مختلف دول العالم، بحيث يحتاج كل منها قدرا معيناً من المخزون يكفي لأن يكون مستوى الأسعار فيها متماشياً مع المستوى الموجود في الدول الأخرى، غير أن التغيرات الحاصلة في الأسعار يمكن أن تؤدي إلى تغيرات في أسعار الفائدة طبقاً لهذه الآلية، ومن ثم ستؤثر على وضع ميزان المدفوعات. حيث في حالة حدوث فائض فإن ذلك يؤدي إلى ارتفاع سيولة الجهاز المصرفي لأن رصيد البنك المركزي من الذهب يزداد وعليه يزداد الاحتياطي السائل لدى البنوك التجارية، ومن ثم تعمل هذه الأخيرة على تشجيع الائتمان عن طريق تخفيض سعر الفائدة على القروض التي تمنحها مما يؤدي إلى هجرة رؤوس الأموال إلى الخارج بحثاً عن عوائد مرتفعة، وبالتالي امتصاص الفائض في ميزان المدفوعات الجاري في الميزان التجاري.

أما في حالة العجز فإن سياسة رفع سعر إعادة الخصم ستؤدي إلى تعويض العجز في ميزان المدفوعات ووقف خروج الذهب لأمرين هامين هما: عدم لجوء البنوك التجارية للبنك المركزي فيحدث انكماش في الائتمان، غير أن هذا الإجراء يتسبب برفع سعر الفائدة، مما يجعل جمهور المتعاملين يحجمون عن تقديم الأوراق التجارية للخصم بهدف التخلص من سلعهم والحصول مقابلها على سيولة نقدية، مما يضطرهم لتخفيض الأسعار وتخفيض الأجور.

• إعادة التوازن الآلي في ظل نظام النقد القابل للتحويل، وسعر الصرف المرن:

وهي الآلية المتبعة في حالة التخلي عن قاعدة الذهب الدولية (سيادة العملات الورقية الممتدة ما بين الحربين العالميتين)، واتخاذ نظام سعر صرف حر وعدم تقييده من قبل السلطات النقدية. وتتلخص هذه الآلية في أن القطر الذي يعاني من عجز الميزان يكون الطلب على العملات الصعبة أعلى من العرض، وبذلك ترتفع أسعار العملات الأجنبية مقارنة مع العملة الوطنية، فتصبح المنتجات الأجنبية مرتفعة الأسعار مما يرفع من الصادرات المنخفضة الأسعار، وتتنخفض الواردات المرتفعة الأسعار مما

يقلل من الطلب عليها. أما في حالة الفائض في الميزان فيرتفع سعر صرف العملة الوطنية بالنسبة للعملات الأجنبية مما يؤدي إلى ارتفاع أسعار الصادرات وانخفاض أسعار الواردات، مما يزيد من الطلب عليها. وفي الحالتين يعاد التوازن آليا لميزان المدفوعات.¹

(2) إعادة التوازن في ظل النظرية الكينزية

ظهرت هذه النظرية عندما عجزت النظرية الكلاسيكية على معالجة أزمة الكساد الكبير 1929-1932 والتي قدمت حولا مقترحة من طرف صاحبها "كينز" الذي وجه اهتمامه إلى دراسة الطلب على النقود ذاتها.

و درس علاقته بمستوى الإنفاق الوطني ونادى بأن حياد الدولة في هذه الظروف ليس مقبولا ولا بد من تدخلها لإنعاش الطلب الكلي والقضاء على مخلفات الأزمة، حيث ربطت هذه النظرية بين الدخل والإنفاق من خلال تعادل كمية النقود وبين الطلب عليها بالإضافة إلى أن التوازن في السوق النقدي يحقق التوازن الاقتصادي العام ولهذا اقترح كينز زيادة كمية النقود التي تسمى سياسة النقود الرخيصة مما يؤدي إلى تنشيط الطلب والذي بدوره يؤدي إلى تحسين المستوى العام للأسعار والتمويل عن طريق التضخم . و من هنا يتضح أن السياسة النقدية عند كينز ليست محايدة بل هي إيجابية.²

ثانيا: سياسات تسوية الاختلال في ميزان المدفوعات

إن ميزان المدفوعات غالبا ما يكون في حالة اختلال، لذا لا بد من اللجوء إلى حلول تتمثل في إجراءات تتخذها وترسمها السلطات النقدية ولهذه السياسات عدة مناهج، والتي حاولت تحليل الآثار الاقتصادية المحتملة للتغيرات في سعر الصرف لتصحيح الاختلال في ميزان المدفوعات، ومن أجل تحقيق ذلك نحاول باختصار التطرق إلى أهم هذه المناهج في النقاط التالية:

(1) منهج المرونات: يرتكز هذا المنهج على رصيد الميزان التجاري، على اعتبار أن رصيد ميزان المدفوعات ما هو إلا ناتج الفرق بين الصادرات والواردات، ومن ثم فإن أية تغيرات تحدث في سعر الصرف سوف تمارس تأثيرا على الأسعار النسبية لكل من الصادرات والواردات بما يؤدي إلى تحسين وضع الميزان التجاري.

¹ أطوال هبة وآخرون، سبل وآليات علاج الخلل في ميزان المدفوعات الجزائري، مجلة البناء الاقتصادي، المجلد 02، العدد 02، ديسمبر 2019، ص 9-10.
² منهوم بلقاسم، مرجع سبق ذكره، ص 40.

ويعتمد منهج المرونات على كل من مرونتي الطلب المحلي على الواردات والطلب الأجنبي على الصادرات في تحليل أثر التغيرات على سعر الصرف لعلاج العجز في الميزان التجاري. وقد عرف الفكر الاقتصادي أبحاثاً في هذا الموضوع ترجع إلى Marshall ليظهر بعد ذلك شرط Marshall-Lerner وهو الشرط الذي يحدد الكيفية التي يتحسن بها الميزان التجاري على أثر انتهاج سياسة معينة لسعر الصرف حسب حالات العجز أو الفائض به.

تقييم منهج المرونات: يمكن استخلاص بعض النقاط التقييمية لمنهج المرونات ومعرفة مدى إمكانية تطبيقه كالتالي:

- يشترط مدخل المرونات لنجاح سياسة التخفيض أو رفع سعر الصرف في علاج العجز في الميزان التجاري أن يتميز كل من الطلب على الواردات والطلب الأجنبي على الصادرات بالمرونة، وهذا لا ينسجم في أغلب الأحيان مع ظروف البلدان النامية التي تعتمد في صادراتها على المواد الأولية، ويعد إجراء التخفيض بهدف تصحيح العجز في الميزان التجاري أمراً غير مجد لعدم قدرة صادراتها السلعية على المنافسة في الأسواق العالمية، حتى ولو انخفضت أسعارها.
- يقوم منهج المرونات على افتراض حالة المنافسة الكاملة في الأسواق، هذا الافتراض لا يمكن حدوثه في الوقت الحاضر الذي ازدادت فيه حركات التجارة وصور الرقابة على الصرف بشكل هائل.
- من خلال ما سبق، يمكن القول أن منهج المرونات لا يمكن الاعتماد عليه لتحليل سياسة تخفيض قيمة العملة للبلدان النامية، والتي تعاني أساساً ليس فقط من الاختلالات في الموازين التجارية بل من اختلالات اقتصادية هيكلية، انعكست في أزمة حقيقية لسعر الصرف، تمثلت في بروز ظاهرة التقييم المرتفع للعملة.

(2) منهج الاستيعاب الاقتصادي: يرى كل من Alexander و Black أن منهج الاستيعاب النقص في منهج

المرونات ضمن إطار كينزي بسيط، حيث تشير كلمة استيعاب إلى مستوى الانفاق الكلي في الاقتصاد

ونرمز له بـ A وهي تساوي مجموع الاستهلاك C والانفاق الحكومي G والانفاق الاستثماري I، أما Y

$$Y = C + I + G + (X - M)$$

فتمثل الدخل حسب المعادلة التالية:

تقييم منهج الاستيعاب الاقتصادي: يمكن استخلاص بعض النقاط التقييمية لمنهج الاستيعاب

ومعرفة مدى إمكانية تطبيقه كالتالي:

- أن هذا التحليل ينطبق فقط على الميزان التجاري، ويهمل المعاملات التي تتم في حساب رأس المال، ويفترض بأن التحسن في الميزان التجاري ينجم عنه تحسن في ميزان المدفوعات، ويمكن تفسير ذلك من خلال القول بأن معظم هذا التحليل قد تم في فترة زمنية كانت تخضع فيها حركات رأس المال دولياً لقيود صارمة، فنجد من الصعوبة إهمال حركة رأس المال ومشاكل العجز في هذا البند المهم من بنود ميزان المدفوعات، مما يجعل المنهج الاستيعاب غير مناسب في أحيان كثيرة.
 - يركز المنهج على العوامل المؤثرة في الميزان التجاري نتيجة التغيرات المباشرة والمؤثرة في الدخل والانفاق الكلي، وهذا يعني أن المنهج غير قادر على تحديد التغييرات النقدية ذات التأثير المباشر في معدلات الأسعار والصراف، كما يهمل دور النقود في التحليل، مما يجعل عملية إهمالها تكتنفها الكثير من عدم الدقة.
 - إهمال ردة فعل العالم الخارجي لتخفيض قيمة العملة وحالة ميزان المدفوعات في البلد المنخفض، حيث افترض أن باقي دول العالم سوف تتكيف للتخفيض و لظروف الميزان التجاري في دولة واحدة سوف ينعكس في شكل تغييرات متناسبة في الموازين التجارية لباقي دول العالم ولكن في الاتجاه العكسي وذلك نظراً للعلاقات المتشابكة لموازين مدفوعات الدول.
 - من ذلك يمكن القول ان النماذج الكلية للتخفيض المستوحاة من منهج الاستيعاب غير قادرة على التكيف مع ظروف البلدان النامية على وجه الخصوص ذات الهياكل الانتاجية المحددة.
- (3) المنهج النقدي:** تطور هذا المنهج لتصحيح الاختلال في ميزان المدفوعات وانسجم مع طروحات النقديين من أنصار مدرسة شيكاغو أمثال (R.Mandel, H.Jonson)، حيث يعالج المنهج مشكلة العجز والفائض في الميزان من خلال إبراز الدور الهام والفعال لعرض النقود والطلب عليها. كما يعالج المنهج النقدي لميزان المدفوعات مشكلة التكيف فيه من خلال إبراز الدور الهام والفعال للسياسة النقدية، مع تسليط الضوء على النظام النقدي في التحليل الاقتصادي المرتبط بتصحيح الخلل في ميزان المدفوعات بعد أن فقد مكانته في ظل التحليل الكينزي ومناهج تغييرات الدخل والاستيعاب المتصدية لتحليل الجوانب المختلفة لمشكلة التكيف.

تقييم المنهج النقدي وامكانية تطبيقه: يمكن استخلاص بعض النقاط التقييمية للمنهج النقدي

ومعرفة مدى امكانية تطبيقه كالتالي:

- يقوم هذا المنهج على افتراض اقتصاد صغير منفتح على العالم الخارجي، ولا يستطيع التأثير على الأسعار الدولية لصادراته و وارداته ويتميز أيضا بانخفاض مرونة العرض

الكلي، وهو ما يتلاءم إلى حد كبير مع ظروف البلدان النامية، التي تعد بمثابة قابلة للأسعار الدولية في أسواق صادراتها ووارداتها، وبالتالي ليس من المنتظر أن يحدث التخفيض تأثيرا يذكر في مقدرتها التنافسية.

- قدم هذا المنهج تحليلا لتصحيح الاختلالات في ميزان المدفوعات في ظل سعر صرف ثابت، على أساس أن معظم الدول كانت قد ثبتت عملاتها في ظل سعر صرف ثابت مع أحد العملات القيادية.
- أهمل هذا المنهج دور الموازنة الحكومية ومدى تأثيرها على ميزان المدفوعات، على الرغم من الارتباط القوي والمباشر بين ميزان المدفوعات والموازنة الحكومية، لأن الاختلال المحلي المتمثل بعجز الموازنة يعكس اختلالا خارجيا يظهره ميزان المدفوعات.
- يفترض هذا المنهج أن السلطات النقدية تستطيع السيطرة على العرض النقدي، وهو أمر يصعب تصوره في البلدان النامية وخاصة التي تدفعها الظروف مثل ضيق سوق المال المحلي وانفصاله عن أسواق رأس المال الدولية إلى الاعتماد على الجهاز المصرفي من خلال اتباع سياسة نقدية توسعية لتمويل العجز المستمر في الموازنة العامة.

خاتمة الفصل

إن من خلال ما تطرقنا إليه في فصلنا فإن ميزان المدفوعات هو الأداة الرئيسية المنظمة لكل التعاملات الاقتصادية التي حدثت داخل دولة ما في فترة زمنية تقدر غالباً بسنة واحدة وهذا بين المقيمين وغير المقيمين، كما أنه يبرز مركز الدولة مالياً ومكانتها في العالم الخارجي، كما رأينا أن حالته من الناحية المحاسبية تكون متوازنة أما من الناحية الاقتصادية في غالب الأحيان تكون مختلفة وهذا لعدة أسباب والتي أشرنا إليها سابقاً والتي تستوجب بدورها طرق وآليات لمعرفة الأسباب التي وراءها وهذا من أجل تصحيح الاختلال ومعالجته.

الفصل الثالث

واقع قطاع النقل البحري الجزائري ومساهمته في ميزان المدفوعات

(2010-2017)

تمهيد

يمثل الموقع الاستراتيجي للجزائر وامتيانها بشريط ساحلي يطل على البحر الأبيض المتوسط يمتد على مسافة 1200 كم, عنصر بالغ الأهمية بالنسبة لحركة التجارة الخارجية, ونظرا لأهمية النقل البحري الذي يعتبر المحور الرئيسي في المبادلات التجارية الخارجية لما له من علاقة مباشرة بالميزان التجاري حيث يؤثر فيه بالإيجاب أو السلب. فحوالي 95% من المبادلات التجارية للجزائر تتم بحرا, خصوصا وأن الاقتصاد الجزائري يقوم على الصادرات من المحروقات والواردات من الآلات والمواد الغذائية الواسعة للاستهلاك, لهذا وجب على السلطات الاهتمام بهذا القطاع الحساس.

و رغم أن الموانئ الجزائرية تزخر بإمكانيات هامة من حيث موقعها الجغرافي وبنيتها التحتية, بما يمكنها من أداء دورها, إلا أنها تميزت بسوء التسيير وتدهور هياكلها وعدم تطورها بما يساير ارتفاع حجم التجارة الخارجية. ويتضمن هذا الفصل مبحثين :

المبحث الأول: دراسة تحليلية لقطاع النقل البحري وميزان المدفوعات في الجزائر خلال الفترة (2010-2017)

المبحث الثاني: دراسة تأثير قطاع النقل البحري على ميزان المدفوعات الجزائري خلال الفترة (2010-2017)

المبحث الأول : دراسة تحليلية لقطاع النقل البحري وميزان المدفوعات في الجزائر (2010-2017)

تعتبر الجزائر من الدول التي تلعب فيها التجارة الخارجية دورا استراتيجيا في هيكل اقتصادها الوطني، إذ يشكل الميزان التجاري أهمية كبيرة داخل ميزان المدفوعات، وخاصة الصادرات والتي يعتمد جزء كبير منها على النقل البحري، والذي يحتاج إلى جهود و دعم كبير من طرف الدولة الجزائرية. وسنحاول من خلال هذا المبحث بالقيام بدراسة تحليلية لقطاع النقل البحري في الجزائر وتحليل ميزان مدفوعاتها.

المطلب الأول : دراسة تحليلية لقطاع النقل البحري في الجزائر (2010-2017)

يستمد النقل البحري أهميته في الاقتصاد الوطني من كفاءة عناصره، وتجانس خدمات نشاطه، وتربطها بالشكل الذي يخدم الغرض النهائي الذي استخدمت من أجله وسيلة النقل البحري.¹

فخلال الثمانينيات، كان لدى الجزائر أسطول يُحسد عليه، من بين أكبر الأسطول في العالم الثالث، تم تصنيفه من بين 50 عرضًا عالميًا لأول مرة، الأسطول تحت العلم الجزائري. و كان يتألف من أكثر من 80 سفينة من جميع الأنواع (ناقلات البضائع السائبة ، ناقلات المواد الكيميائية ، ناقلات الغاز ، ناقلات متعددة الأغراض ، RORO ، عباّرات سيارات). تم تشغيل هذا الأسطول بالكامل من قبل شركة الملاحة الوطنية الجزائرية CNAN. تم استكمال عمل CNAN من خلال شركة Caltram الجزائرية الليبية ، والتي تمكنت من تشغيل 4 سفن مملوكة خلال الثمانينيات والتسعينيات. وهكذا زود تسليح CNAN بقدراته الخاصة والمستأجرة حصة تبلغ حوالي 35 ٪ من التجارة الخارجية للجزائر مع هدف 50 ٪ .

أما اليوم يتكون الأسطول الوطني من 16 وحدة مقسمة بين 8 ناقلات سوائب ، و 4 سفن متعددة الأغراض وسفينتين من طراز RORO تابعة لشركة CNAN وواحدة RO-RO وناقلة سائبة تابعة لشركة Nolis شركة تابعة لمجموعة سيفي تال .حيث يوفر العلم الوطني أقل من 3 ٪ من حجم التجارة الدولية للبضائع (1.4 ٪ مقارنة بالحمولة الإجمالية للسلع الصلبة و 1.75 ٪ مقارنة بحركة الحاويات).

أ- حركة البضائع عبر الموانئ الجزائرية (شحن وتفريغ)

مع تطور التجارة الخارجية في الجزائر والفائض في الميزان التجاري في الفترة 2010-2017، شهد النقل البحري للبضائع تطورا ملحوظا في كميات و أطنان البضائع المشحونة والمفرغة في الموانئ الجزائرية، والجدير

¹ هشام بوريش، دور قطاع النقل البحري الجزائري في اطار متطلبات النظام الاقتصادي الجديد، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد 5/2011، جامعة عنابة، ص

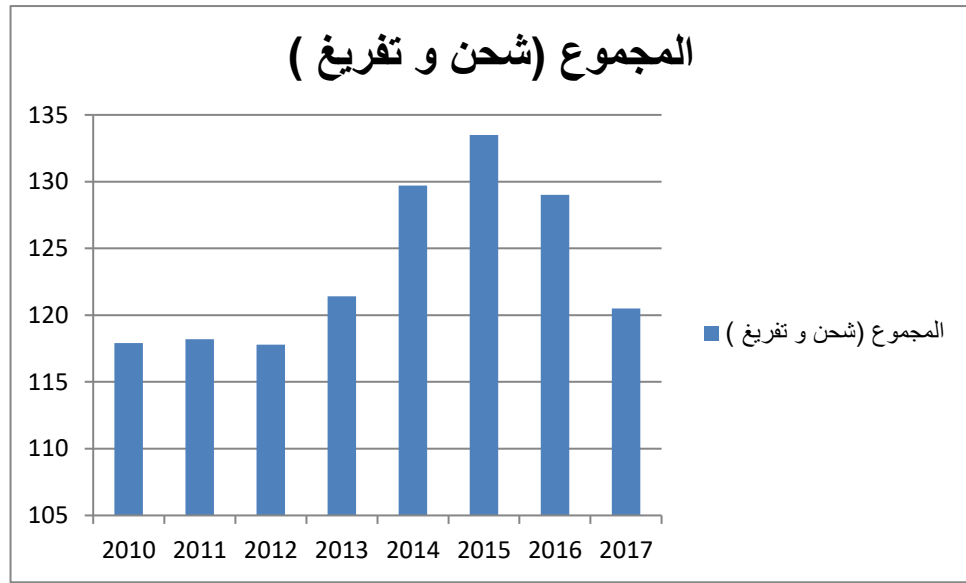
بالذكر أن الشحن لتصدير البضائع والتفريغ لاستيراد للبضائع , والجدول الموالي يبرز تطور حركة شحن وتفريغ البضائع في الجزائر من 2010 إلى 2017

الجدول رقم (01) : تطور حركة البضائع داخل الموانئ 2010-2017

البضائع	الوحدة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
بضائع مفرغة	طن ⁶	34.2	37.7	42.3	49.0	52.6	56.1	52.0	46.0
بضائع مشحونة	طن ⁶	83.7	80.5	75.5	72.4	77.1	77.4	77.0	74.5
منها المحروقات	طن ⁶	-	77.4	72.3	68.7	72.4	71.9	70.9	69,1
المجموع (شحن و تفريغ)	طن ⁶	117.9	118.2	117.8	121.4	129.7	133.5	129.0	120.5

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على الديوان الوطني للإحصائيات, الجزائر بالأرقام, العدد 48/47/45

الشكل (أ) : تطور حركة البضائع 2010-2017



المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على إحصائيات الجدول رقم 01

من خلال الجدول رقم(01) والشكل (أ) يتبين أن حركة النقل البحري في الجزائر في الفترة بين 2010-2017 عرفت تطورا ملحوظا وهذا نتيجة زيادة الاهتمام به من طرف السلطات الجزائرية ,وكذا متطلبات السوق تفرض التجارة الدولية عبر البحار, فخلال السنوات 2010-2015 ارتفعت كمية مجموع البضائع المشحونة والمفرغة في الموانئ الجزائرية سواء للاستيراد أو التصدير من 117.9 مليون طن إلى 133.5 مليون طن أي بزيادة قدرها 15.6 مليون طن, أما في الفترة 2016 و2017 فقد كان العكس فقد انخفضت كمية البضائع المشحونة والمفرغة من 133.5 مليون طن إلى 120.5 مليون طن في 2017 أي نقصان بقيمة 13 مليون طن, وهذا

نتيجة تدهور وانخفاض أسعار البترول الذي يعتبر المادة الأساسية في الصادرات الجزائرية بنسبة 96% من البضاعة المشحونة أي كلما انخفضت كمية المحروقات المصدرة انخفضت معها كمية البضائع المشحونة. ونلاحظ من الجدول أن المحروقات تنخفض كنسبة من البضائع المشحونة حيث في 2011 كانت نسبة المحروقات 96% من كمية البضائع المشحونة وقد انخفضت مع مرور السنوات إلى غاية 92% في 2017. و يرجع عدم وجود سفن حاويات في الموانئ الوطنية إلى انخفاض معدلات التحميل والتفريغ مما قد يؤدي إلى إطالة أمد بقاء هذه السفن في الموانئ، في حين أن من مزايا هذه السفن تقليل الإقامة في الموانئ.

ب - توزيع البضائع المنقولة في خطوط منتظمة

CNAN الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة وهي تابعة لشركة GATMA وهي مكرسة للمواد الأولية لوسائل النقل البحري للبضائع، وقد تم خصخصة كل شركة تابعة مخصصة لنقل البضائع عنوان شراكة مع شركات فرنسية وإيطالية

CNAN Nord. CNAN Mediterranean. CNAN Maghreb

و يبلغ متوسط عمر أسطول CNAN أكثر من 30 عامًا (بين 30 و 35 عامًا) وهو ما يقابل عمر الهدم. مع تجميد ناقلات البضائع السائبة ومتعددة الأغراض.

الجدول رقم (02): حجم البضائع المنقولة في خطوط CNAN (الوحدة : طن)

القسم	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
C.N.A.N. Med	236 068	240 220	298 880	-	240 237	253 763	280 706	319 167
C.N.A.N. Nord	241 876	131 140	118 718	-	96 721	118 336	213 622	265 020
المجموع	477 944	371 360	417 598	-	336 958	372 099	494328	584 187

المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي للجزائر، عدد 30، الفصل 14، النقل، ص 274/سنوات 2010-2012

عدد 35، ص 378/سنوات 2014-2017

من الجدول رقم 02 نلاحظ أن البضائع المنقولة في خطوط منتظمة حققت انخفاض في سنة 2011 (371 ألف طن) بقيمة 106 ألف طن مقارنة بسنة 2010 (371 ألف طن)، لتعاود الارتفاع في سنة 2012 إلى 417 ألف ثم انخفاض بقيمة 80 ألف في الفترة 2013-2014، ثم ارتفعت تدريجيا إلى 584 ألف طن خلال الفترة 2014-2017 بارتفاع بقيمة 247 ألف طن (73%).

والجدير بالذكر أن الشركة الجزائرية للنقل البحري و المعروفة باسم "كنان" لا توفر اليوم سوى 16 باخرة لنقل البضائع ما يضطر المتعاملين الاقتصاديين إلى الاستعانة بخدمات الشركات الأجنبية مقابل مبالغ باهظة و أي

تأخير في عمليات الشحن و التفريغ يرفع التكاليف .و من المؤسف أن لا تستحوذ الشركة الجزائرية على هذا القطاع ببلادنا علما أنها كانت تتوفر على 80 باخرة في سنة 1980.

فيما يتعلق بالنقل البحري والمينائي ، وفي إطار الاستثمارات ذات الصلة بالمجالين البحري و المينائي المنجزة في سنة 2014 ، تمت مباشرة تفعيل برنامج اقتناء 27 باخرة منها 25 باخرة لنقل البضائع وبإحتران لنقل المسافرين في إطار تطوير وتحسين قدرات الشركات البحرية الوطنية "المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ومجمع "كنان" بفرعيه كنان "ماد" وكنان "شمال"، وإلى غاية نهاية سنة 2014 تم استلام 5 بواخر لنقل البضائع دخلت حيز الاستغلال.

ج - النقل البحري للمسافرين (خطوط فرنسا+اسبانيا+ايطاليا)

Algérie Ferries (عبارات الجزائر) المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين هي شركة ملاحية بحرية جزائرية ، وهي شركة تجارية تابعة لشركة ENTMV توفر روابط منتظمة بين الجزائر وموانئ مرسيليا وأليكانتي وبرشلونة (الركاب والبضائع) وكذلك جنوه. وقد تم إنشاؤها في 14 يوليو 1987. ويتكون أسطول العبارات الجزائرية من أربع عبارات حديثة:

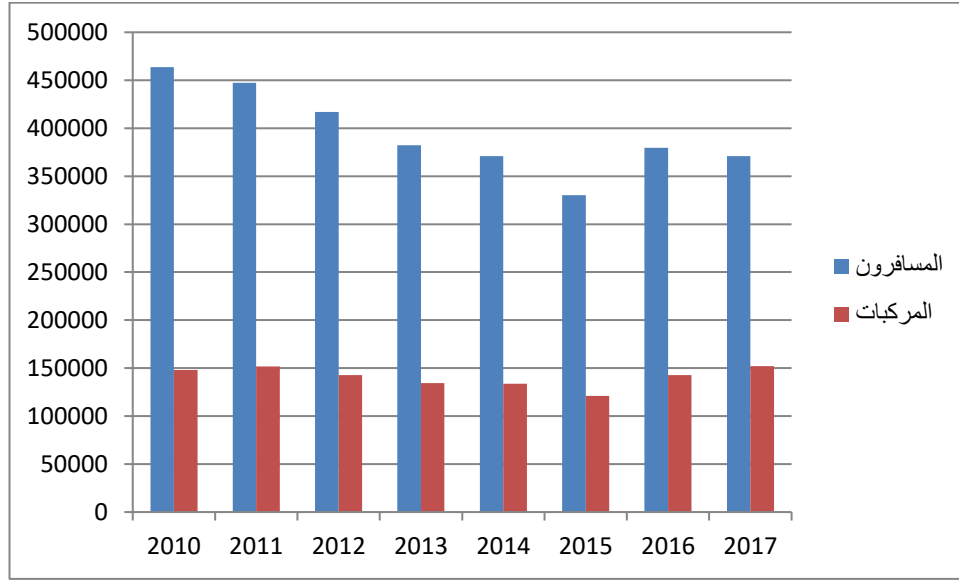
- ❖ طارق بن زياد : وتحمل العلم الجزائري وفي 1995 تم دخولها الى الأسطول الجزائري وتحمل حوالي 1276 راكب و 500 مركبة وتقدر سرعتها ب 21 عقدة .
- ❖ الطاسيلي 2 : وتحمل العلم الجزائري وفي 2004 تم دخولها الى الأسطول الجزائري وتحمل حوالي 1320 راكب و 300 مركبة وتقدر سرعتها ب 23.5 عقدة .
- ❖ الجزائر 2 : وتحمل العلم الجزائري وفي 2005 تم دخولها الى الأسطول الجزائري وتحمل حوالي 1320 راكب و 300 مركبة وتقدر سرعتها ب 23.5 عقدة.
- ❖ اليروس: وهي سفينة مستأجرة وتحمل العلم اليوناني وفي 2016 تم دخولها الى الأسطول الجزائري وتحمل حوالي 1410 راكب و 600 مركبة وتقدر سرعتها ب 23 عقدة.

الجدول رقم (03): حركة المسافرين عبر المؤسسة الوطنية للنقل البحري 2010-2017

2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	الوحدة	
370892	379513	330075	370974	382152	416972	447323	463561	عدد	المسافرون
152216	142697	121158	133802	134251	142741	151864	147989	عدد	المركبات
637	590	596	609	638	622	695	687	عدد	المعابر

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على الديوان الوطني للإحصائيات، الجزائر بالأرقام، العدد 48/47/45

❖ الشكل (ب): حركة المسافرين والمركبات عبر المؤسسة الوطنية للنقل البحري 2010-2017



المصدر: من اعداد الطالبين بالاعتماد على الجدول رقم 03

نلاحظ انخفاض تدريجي في عدد المسافرين العابرين للتراب الوطني عبر خطوط المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين خلال الفترة 2010-2017 من 463 ألف مسافر سنة 2010 الى 370 ألف مسافر سنة 2017 اي نقص ب92 ألف مسافر, أما عدد المركبات والمعابر فهو في تدبب ما بين ارتفاع وانخفاض في كل سنة مقارنة بالسنة السابقة لها. وخلال الخمس سنوات الأخيرة قامت المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين بنقل حوالي 2 مليون من الأشخاص و 700 ألف مركبة عبر 3160 رحلة.

هناك أيضا سوق بحري للركاب يخص 700000 جزائري. ولا يزال هذا التدفق يتغذى بشكل رئيسي من قبل المهاجرين الذين يختارون الطريق البحري للعودة إلى البلاد وكذلك من قبل السياح الجزائريين الذين يغادرون إلى الخارج.

ويستأثر ميناء الجزائر لوحده بنسبة 70% من نشاط نقل المسافرين, بسبب عدد الرحلات التي يؤمنها (2 رحلات في اليوم).

د- تطور حركة الموانئ

تعتبر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN والمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين Algeria Ferries ممثلي قطاع النقل البحري في الجزائر، ومعظم العبارات (السفينة العابرة) تعمل على إيصال الركاب

إلى الشواطئ الأوروبية، و نقل البضائع إلى جميع أنحاء العالم. و معظم الأنشطة التجارية الدولية تتم عن طريق النقل البحري، عبر مختلف الموانئ السابقة الذكر.¹

1 : عدد السفن والحمولة الإجمالية

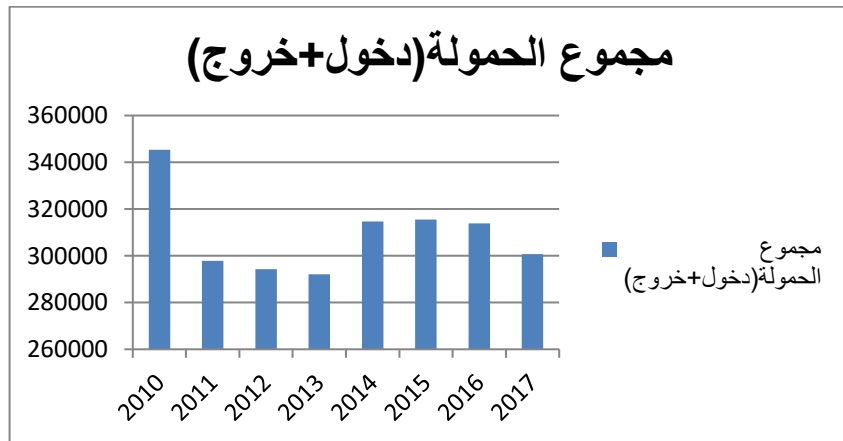
الجدول رقم (04): عدد السفن والحمولة الإجمالية داخل الموانئ الجزائرية 2010-2017

2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	الوحدة		
9 021	10 292	11 109	11 149	10 560	10 300	10 229	10 490	عدد	السفن	دخول
								ألف	الحمولة	
150 246	156 820	157 768	157 303	146 247	147 329	149229	150 407	طن	الإجمالية	
9 021	10 314	11 111	11 153	10 514	10 251	10 216	10 384	عدد	السفن	خروج
								ألف	الحمولة	
150 463	156 989	157 680	157 376	145868	146 908	148 625	149 938	طن	الإجمالية	
18 042	20 606	22 220	22 302	21 074	20 551	20 445	20 874	عدد	السفن	مجموع
300 709	313 809	315 449	314 679	292 115	294 237	297 855	345 300	ألف	الحمولة	
								طن		

المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي للجزائر، عدد 30، الفصل 14، النقل، ص 274/سنوات 2010-2012

عدد 35، ص 378/سنوات 2013-2017

الشكل (ج): حركة مجموع الحمولة للسفن الداخلة والخارجة عبر الموانئ الجزائرية 2010-2017



المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على الجدول رقم 04

¹نوال بن عمارة، مرجع سبق ذكره، ص 53

نلاحظ من الجدول رقم (04) والشكل (ج) أن مجموع عدد السفن كل سنة في تغير طفيف سواء بالزيادة أو بالنقصان، أما مجموع الحمولة فقد عرف انخفاضا خلال الفترة 2010-2013 من 345 مليون طن إلى 292 مليون طن، ثم ارتفع في السنتين الموالتين إلى 315 مليون طن ليعود الانخفاض إلى 300 مليون طن سنة 2017.

و يذكر بأن الشركة الوطنية للنقل البحري قد شرعت في تدارك النقص الفادح في السفن عن طريق اقتناء عدد منها ، وقد أشرف وزير النقل و الأشغال العمومية بميناء العاصمة على استلام الشركة لباخرة جديدة لنقل البضائع و سميت "تينيزيران" طاقتها 12 ألف طن و مجهزة بأحدث التكنولوجيات و محركات من آخر جيل بتكلفة إجمالية قدرت ب 25 مليون دولار. و حسب بيان الشركة تعتبر هذه الباخرة الثامنة التي تم شراؤها لتدعيم الأسطول البحري الجزائري وهذا ضمن برنامج إجمالي يضم 25 باخرة مختلفة الأحجام والأنواع ستقتنيها "كنا"1. وتعاين الموانئ الجزائرية من ضغط كبير بالنظر إلى نشاط التجارة الخارجية لنقل البضائع نتيجة تكديس البضائع والحاويات وتعطيل إجراءات تسليمها لمدة طويلة خاصة بالنسبة للواردات التي تبقى حبيسة الميناء لعدة أيام بسبب الإجراءات المعقدة المطلوبة لتفريغ البضاعة وتسليمها، الأمر الذي يكلف الجزائر خسائر كبيرة ومصاريف إضافية بسبب التسيير غير الفعال.

2 : عدد الركاب وحجم البضائع

الجدول رقم (05): عدد الركاب وحجم البضائع داخل الموانئ الجزائرية 2010-2017

الركاب	البضائع	الوحدة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
الركاب	عدد	عدد	324886	306 938	280 030	260 536	252 154	255 449	319 692	378 398
البضائع	ألف طن	ألف طن	34 196,3	37 695,4	42 304,4	48 959,6	52 575,6	56 078,2	51 992,1	45 8971,6
الركاب	عدد	عدد	310 503	290 279	274 452	256 331	246319	250 432	304 961	344 214
البضائع	ألف طن	ألف طن	83 695,2	80 544,1	75 497,7	72 415,8	77 132,0	77 363,5	76 995,7	74 483,6
المجموع	الركاب	عدد	635 389	597 217	554 482	516 867	498 473	505 881	624 653	722 612
البضائع	ألف طن	ألف طن	117 891,5	118 239,5	117 802	121 375,5	129 707,6	133 441,8	128 987,8	120 355

المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي للجزائر، عدد 30، الفصل 14، النقل، ص 274/سنوات 2010-2012

عدد 35، ص 378/سنوات 2013-201

¹ حياة ، 90 % من النقل البحري للبضائع بيد الشركات الأجنبية، صحيفة الجمهورية في 20/09/2016 الجزائر

نلاحظ من الجدول رقم (05) الذي يوضح حركة الركاب والبضائع خلال الفترة 2010-2017 التي تعبر الموانئ سواء بالصعود أو النزول أن مجموع عدد الركاب في الموانئ (صعود+نزول) انخفض بنسبة 25% من 2010 إلى 2014 ليعاود الارتفاع بنسبة 45% من 2014 إلى 2017، ليصل إلى حوالي 722612 راكب خلال سنة 2017. أما مجموع البضائع فحقق ارتفاع خلال الفترة 2010-2015 من 117 مليون طن سنة 2010 ليلعب ذروته سنة 2015 ب 133 مليون طن إي ارتفاع بقيمة 15 مليون طن (13%)، ليعاود الانخفاض ب 13 مليون طن في السنتين الأخيرتين.

وتعتبر عملية النقل البحري للركاب والتي تعرف نشاطا مكثفا في فصل الصيف منافسا قويا للنقل الجوي، ويعود ذلك بالدرجة الأولى إلى تكاليف النقل المنخفضة، وقدرة الاستيعاب الكبيرة بالنسبة للسفينة، ولهذا يفضل المسافرون (وتحديدا المغتربون العائدون إلى الوطن) الدخول بالسيارات والأمتعة. وهذا ما يجعلهم يفضلون النقل البحري على الجوي.

ثم إن عددا كبيرا من المسافرين باتجاه أوروبا يستعملون الطائرة ذهابا، والباخرة إيابا وهذا ما يفسر ارتفاع عدد القادمين قياسيا على عدد المغادرين بحرا، لأنهم في أغلب الأحيان يشترون السيارات من أوروبا.

و :حجم الصادرات والواردات الجزائرية المنقولة بحرا(السلع الرئيسية)

الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN) هي ذراع النقل البحري الوطني الوحيد للسلع غير الهيدروكربونية ، ولأن تكاليف النقل البحري ارتفعت بشكل ملفت للانتباه فالخزينة العمومية تصرف ما لا يقل عن 650 مليون دولار سنويا مقابل خدمات نقل البضائع ،لأن 90 بالمائة من التجارة الخارجية تمرّ عبر شركات أجنبية و شركة "كنان" غير قادرة على تغطية الطلب و ارتفاع تكاليف الشحن عبر السفن الأجنبية أصبح ينعكس مباشرة على المستهلك فهو الذي يدفع ثمن غلاء السلع المستوردة.

وقد احتل وضع النقل هذا مكانا مهما في التنمية الاقتصادية للبلد الذي يظهر في هيكل التجارة الدولية عنصر تصدير الهيدروكربونات ، ومصدر أساسي للنقد الأجنبي واستيراد مختلف المنتجات.

والجدول الموالي يوضح مختلف السلع (البضائع) الرئيسية التي تعبر عبر الموانئ الجزائرية :

الجدول رقم (06): حركة المداخل والمخارج الرئيسية للموانئ الجزائرية 2010-2012 (الوحدة : طن)

خروج			دخول			
2012	2011	2010	2012	2011	2010	
351 951	380 329	428 685	15 576 194	16 365 096	13 270 240	منتجات زراعية/ مواد غذائية (القمح والبدور والسكر)
-	-	-	446 615	419 893	443 476	وقود/ معادن صلبة (الفحم)
72 536 046	77 367 303	79 607 998	10 199 614	8 513 208	7 103 628	المنتجات البترولية (النفط الخام والهيدروكربونات الغازية)
71 943	111 221	474 118	5 077 844	4 181 859	4 038 033	خامات ومنتجات معدنية (معادن الحديد)
62 929	209 499	167 430	3 353 275	1 571 076	2 788 206	مواد البناء
1 231 121	1 233 859	1 610 049	274 391	218 351	224 211	الأسمدة
24 315	23 908	268 184	985 367	858 562	791 634	مواد كيميائية
1 219 409	1 218 017	1 138 707	6 389 139	5 567 327	5 536 888	آلات، مركبات، أشياء مصنعة، النقل الخاص
75 497 714	80 544 136	83 695 171	42 302 444	37 695 372	34 196 316	المجموع

المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي للجزائر، عدد 35، الفصل 14، النقل، ص 276

تتميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري بعدم التوازن بين الواردات (حوالي 42 مليون طن في 2012) والصادرات (حوالي 75 مليون طن من نفس السنة) والتي تهيمن عليها المحروقات بنسبة 96% من الحجم الإجمالي للصادرات الجزائرية تستأثر بها الموانئ البترولية المتخصصة (ارزيو، سكيكدة ، بجاية) أما باقي الموانئ فهي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى .

نلاحظ من الجدول رقم (06) الذي يوضح حجم المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية خلال الفترة 2010-2012 ارتفاع كمية المدخلات (الواردات) من حوالي 34 مليون طن إلى 42 مليون أي بزيادة قدرها حوالي 8 ملايين طن (23%) وهذا يرجع للتحسنات المالية التي مرت بها البلاد خلال هذه الفترة،

وبالمقابل تراجع كمية المخرجات (الصادرات) من حوالي 83 مليون طن إلى 75 مليون طن أي بانخفاض قدره 8 ملايين طن (9%). ونلاحظ صدارة المنتجات الزراعية والمواد الغذائية بكمية تفوق 16 مليون طن في 2011 أي بنسبة 43% من حجم الواردات، أما الصادرات فأغلبها من المنتجات البترولية بنسبة 96% بكمية تقدر بحوالي 77 مليون طن ، استثمرت الجزائر فقط في الموانئ النفطية التي تتماشى مع طبيعة الحركة . ، واحتل ميناء ارزيو و سكيكدة و بجاية الصدارة بنسبة 37% و 22% و 17% على التوالي من حجم البضائع وذلك باعتبارهما من الموانئ الرئيسية لتصدير المحروقات.

الجدول رقم (07): حركة المداخل والمخارج الرئيسية للموانئ الجزائرية 2015-2017 (الوحدة : طن)

خروج			دخول			
2017	2016	2015	2017	2016	2015	
577 484	512 251	421 157	18 340 403	19 750 837	20 390 216	منتجات زراعية/ مواد غذائية (القمح والبدور والسكر)
-	-	-	316 706	62 760	197 759	وقود/ معادن صلبة (الفحم)
69 128 013	70 935 688	71 917 026	8 926 808	9 357 778	10 540 327	المنتجات البترولية (النفط الخام والهيدروكربونات الغازية)
28 235	1 510	24 301	4 679 486	5 430 213	6 434 894	خامات ومنتجات معدنية (معادن الحديد)
38 926	20 558	30 092	1 752 865	4 846 606	6 063 208	مواد البناء
2 328 787	3 215 428	2 708 366	268 823	183 957	286 828	الأسمدة
18 987	20 109	193 185	686 392	867 072	1 135 853	مواد كيميائية
2 363 204	2 290 163	2 069 407	10 900 090	11 492 868	11 029 143	آلات, مركبات, أشياء مصنعة, النقل الخاص
74 483 636	76 995 707	77 363 534	45 871 573	51 992 096	56 078 227	المجموع

المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي للجزائر, عدد 35, الفصل 14, النقل, ص 380

من الجدول نلاحظ انخفاض كمية كل من الواردات والصادرات خلال الفترة 2015-2017 فالواردات انخفضت من 56 مليون طن إلى 45 مليون طن أي بحوالي 10 مليون طن مقدر بنسبة 18% على عكس الفترة السابقة 2010-2012 التي عرفت ارتفاعا ب 23%, وبصفة عامة حققت ارتفاع خلال الفترة الكلية 2010-2017 ب 11 مليون طن (34%), كما هو الحال بالنسبة للصادرات التي انخفضت من 77 مليون طن في 2015 إلى 74 مليون طن في 2017, وبصفة عامة فقد حققت

انخفاضا تدريجيا بمرور السنوات من 83 مليون طن 2010 إلى 74 مليون طن 2017 أي انخفاض بقيمة 9 مليون طن (11%).

وبما أنه كلما انخفضت كمية الصادرات البترولية تنخفض كمية الصادرات الكلية بنفس القيمة تقريبا هذا ما جعل الجزائر دولة مصدرة شبه أحادية (الهيدروكربونات). يشير هذا إلى قصور القاعدة الإنتاجية من جهة, ومن جهة أخرى إلى الاختلال في هيكل الاقتصاد الوطني الذي يعتمد على قطاع إنتاجي تصديري واحد وهو المحروقات. مع كل ما يترتب على ذلك من نتائج تنعكس على تكلفة النقل البحري, واعتبارا من أن الوجهة التصديرية تتمثل في دول أوروبا يشكل خاص, فإن انعدام التكافؤ الذي يميز المبادلات شمال جنوب, يحول

دون تحسين مردودية الأسطول البحري الوطني، هذا الموقف له تأثير سلبي على تكاليف النقل البحري على الخطوط إلى الجزائر فيما يتعلق بالنقل البحري للبضائع.

كما يؤكد الكتاب الإحصائي السنوي لوزارة النقل لعام 2016، تفوق دول الاتحاد الأوروبي في التجارة الدولية مع الجزائر، أي حوالي 24 مليون طن في المدخلات (واردات البضائع العامة) و38 مليون طن في المخرجات (الصادرات الهيدروكربونية بشكل رئيسي).

تعتبر الموانئ وخاصة سلسلة الخدمات اللوجستية التجارية ذات أهمية كبيرة في تحقيق القدرة التنافسية. لذلك من الضروري أن تقوم الجزائر بتحسين قطاع الخدمات اللوجستية لتعزيز قدرتها التنافسية ودمج النظام التجاري الدولي بسهولة. كما أنها إحدى وسائل تقليل اعتمادها على عائدات النفط والغاز.

المطلب الثاني : دراسة تحليلية لميزان المدفوعات الجزائري (2010-2017)

أولاً: خصائص ميزان المدفوعات الجزائري:

نظرا للأهمية البالغة التي يحظى بها ميزان المدفوعات عامة والجزائري خاصة فإنه لا بد من التطرق إلى بعض خصائصه حيث يتميز الاقتصاد الجزائري وبالتالي ميزان مدفوعاته بخصائص سلبية متكاملة ومتفاعلة فيما بينها، منها ما هو نتاج عملية تطور تاريخي طويل ومعقد، أدى الاستعمار دورا أساسيا في تكوينها. وتبرز الخصائص الموروثة عن الوضع الاستعماري في:

- التخلف الاقتصادي وتشويه البنية الاقتصادية.

- التبعية الاقتصادية للدول المتقدمة.

ومنها ما هو نتاج العلاقات الاقتصادية العالمية الحالية غير المتكافئة بين الدول الصناعية الكبرى والدول النامية ومنها الجزائر، والتي يمكن ابرازها فيما يأتي:

أ- **عدم استقرار أسعار الصادرات:** تعتبر الجزائر من الدول أحادية التصدير، حيث تمثل المحروقات نسبة

تفوق 90% من صادراتها. وبالتالي تخلق خصائص العرض والطلب على هذه المنتجات مشكلات

خاصة فيما يتعلق بعدم استقرار أسعارها، حيث كلما كانت أسعار المحروقات أكثر تعرضا لتقلبات

الأسعار كلما زاد احتمال تعرض ميزان المدفوعات للعجز. مما يستوجب على الدولة تكوين احتياطات

دولية أكبر مما لو تمتعت الصادرات بدرجة عالية من الاستقرار، وذلك لمواجهة العجز المحتمل في ميزان المدفوعات.

ب- **انخفاض معدل التبادل الدولي:** يعرف معدل التبادل الدولي على أنه النسبة بين أسعار الصادرات وأسعار الواردات (أي P_x/P_m). ويمكن تلخيص أسباب تدهور معدل التبادل الدولي للدول النامية عموماً فيما يلي:

- مرونة الطلب على السلع الأولية (صادرات الدول النامية).

- المنافسة الشديدة بين صادرات الدول النامية نتيجة تماثلها، مما يؤدي بالضرورة إلى انخفاض أسعارها.

- اختلاف هيكل السوق الدولي للسلع الأولية والسلع الصناعية، حيث أن سوق السلع الأولية عالي المنافسة، مما يؤدي في الحال إلى انخفاض الأسعار، بخلاف سوق السلع الصناعية أقل تنافسية، ومن ثم بمقدور المنتجين مقرري الأسعار مقاومة ذلك الضغط التنافسي للأسعار.

ت- **ضعف القاعدة الإنتاجية:** تتسم القاعدة الإنتاجية في الدول النامية عامة بعدم التنوع وبالاحادية في

العديد من هذه الدول مثل الجزائر، مما يجعل هذه الاقتصاديات عرضة لتقلبات أسعار صادراتها

وبالتالي ضعف قدرتها التنافسية سواء في السوق الداخلي أو الدولي.

ويترجم ضعف أداء القطاع الصناعي عدة أمور، منها هيمنة الصناعات الاستخراجية عليه، وهي صناعات تركز على المواد الأولية، مما يجعل أداء هذا القطاع مرتبط بالتطورات في الأسعار والطلب العالميين على هذه المواد. كما أن الصناعات التحويلية غير البتروكيمياوية تركز على صناعة خفيفة. وهكذا فإن إنتاجية الجزائر تعتبر ضعيفة.

أما بالنسبة للقطاع الزراعي فهو يشبه القطاع الصناعي في تذبذبه الملحوظ في أدائه والانخفاض الكبير في معدلات الإنتاجية فيه مقارنة بالمعدلات العالمية، ففي مجال إنتاج الزراعة المطرية على سبيل المثال، تبلغ الإنتاجية في الجزائر نصف الإنتاجية على المستوى العالمي في بعض الحبوب وتقل عن ذلك في البعض الآخر. وهذا يعود إلى قلة رقعة الأراضي المزروعة، حيث لا تتعدى ثلث الأراضي القابلة للزراعة، كما أن الاعتماد الكبير على الزراعة المطرية يركز على الأساليب التقليدية في الإنتاج والتي تتسم بضعف مرافقها، بالإضافة إلى افتقارها لوسائل الإنتاج الحديثة.¹

¹حاشي نوري، مرجع سبق ذكره، ص 229-230

ثانيا: تحليل وضعية ميزان المدفوعات الجزائري

نظرا للأهمية الكبيرة التي يحظى بها ميزان المدفوعات لأي دولة فإنه لابد من إجراء دراسة تحليلية له لمعرفة
مكامن القوة والضعف المؤثرة فيه وهذا ما سنحاول الوصول إليه من خلال تحليلنا لميزان المدفوعات الجزائري
خلال الفترة من 2010 إلى 2017.

الجدول رقم(08) : عرض كلي لميزان المدفوعات الجزائري 2010-2017 (الوحدة: مليار دولار)

2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	
-22.09	-26.21	-27.28	-9.27	0.99	12.41	17.76	12.14	الرصيد الخارجي التجاري
-14.41	-20.12	-18.08	0.45	9.72	20.16	25.96	18.2	الميزان التجاري
34.56	29.3	34.56	60.12	64.71	71.73	72.88	57.09	الصادرات (f.o.b)
33.2	27.91	33.08	58.46	63.66	70.58	71.66	56.12	الهيدروكربونات (المحروقات)
1.36	1.39	1.48	1.66	1.05	1.15	1.22	0.96	أخرى (خارج المحروقات)
-48.98	-49.43	-52.64	-59.67	-54.98	51.56-	-46.92	-38.88	الواردات (f.o.b)
-8.17	-7.34	-7.52	-8.14	-6.99	-7.00	-8.80	-8.34	خدمات باستثناء عامل الدخل
3	3.43	3.47	3.55	3.77	3.82	3.74	3.56	الدائن
-11.18	-10.77	-10.99	-11.69	-10.77	-10.82	-12.55	-11.90	المدين
-2.59	-1.57	-4.45	-4.81	-4.52	-3.90	-2.03	-0.36	صافي دخل العامل
2.26	2.42	2.19	-3.23	3.54	3.73	4.45	4.59	الدائن
-4.85	-3.99	-6.64	-8.04	-8.06	-7.63	-6.49	-4.96	المدين
-0.03	-0.02	-0.12	-0.04	-0.06	-0.13	-0.24	0.11-	مدفوعات الفائدة
-4.81	-3.96	-6.52	-8.00	-8.00	7.5-	-6.25	-4.85	أخرى
-3.22	-2.91	-3.72	-5.25	-5.91	-6.34	-4.97	-3.93	نصيب شركاء الهيدروكربون
3.08	2.82	2.77	3.21	2.79	3.16	2.64	2.65	التحويلات الصافية
0.33	0.18	-0.24	3.39	-0.86	-0.36	2.37	3.17	رصيد حساب رأس المال
0.001	0.001	0	-0.003	0	-0.01	0	0	حساب رأس المال
1.2	1.58	-0.68	1.52	1.96	1.54	2.04	3.47	صافي الاستثمار المباشر
-0.06	0.47	-0.45	0.51	-0.38	-0.58	-1.08	0.13	صافي رأس المال الرسمي
-0.16	0.27	0.001	0.74	0.16	0.26	0.06	0.57	الرسوم
0.1	0.2	-0.46	-0.23	-0.54	-0.85	-1.14	-0.43	الاستهلاك
-0.80	-1.87	0.89	1.35	-2.44	-1.3	1.41	-0.43	صافي السهو والخطأ
-21.76	-26.03	-27.53	-5.88	0.13	12.06	20.14	15.32	التوازن العام
21.76	26.03	27.53	5.88	0.13	-12.06	-20.14	-15.32	التمويل
21.8	25.55	27.24	5.55	-0.23	-12.21	-20.03	-14.99	زيادة إجمالي الاحتياطات (-)
-0.03	0.18	0.19	0.34	0.16	0.19	0.1	-0.07	الديون
-0.01	0.28	0.1	-0.02	-0.06	-0.03	-0.2	-0.25	مركز احتياط FMI

المصدر: بنك الجزائر

1- تحليل الرصيد الخارجي الجاري: ويضم هذا الرصيد كل المعاملات المتعلقة بالسلع والخدمات

والدخل والتحويلات الجارية، ويتكون هذا الرصيد من:

- الميزان التجاري: حيث عرف هذا الميزان انخفاضا كبيرا خلال معظم سنوات الدراسة ماعدا ارتفاعه إلى

25.96 مليار دولار سنة 2011 مقابل 18.20 مليار دولار سنة 2010 أما باقي السنوات فقد شهد

انخفاضا مستمرا حتى أصبح في حالة عجز كبير سنة 2016.

ويعد الأداء المعتبر للميزان التجاري خلال بداية سنوات دراستنا والناجم أساسا من الزيادة القوية لصادرات

المحروقات (57.09 مليار دولار) في 2010، مقابل 45.18 مليار دولار سنة 2009. كما ارتفعت

الصادرات خارج المحروقات خلال سنة 2010 الذي تجرهما صادرات المنتجات النصف مصنعة. كما واصلت

الصادرات ارتفاعها المتواصل خلال السنوات اللاحقة لتبلغ 72.88 مليار دولار سنة 2011 و 71.73 م.د

سنة 2012 ثم بدأ في الانخفاض خلال السنوات اللاحقة إلى 64.86 و 60.129 و 34,56 و 29.30 ثم

34.56 مليار دولار خلال السنوات من 2013 إلى 2017 على التوالي.

أما فيما يتعلق بالواردات، فقد انخفضت سنة 2017 للسنة الثالثة على التوالي، وذلك بعد أكثر من 18 سنة من

اتجاه تصاعدي دون انقطاع، باستثناء سنة 2009. حيث عرفت زيادة من 38.89 سنة 2010 إلى 46.92 و

51.56 و 54.98 و 59.67 مليار دولار من سنة 2011 إلى سنة 2014 على التوالي ثم بدأت بالانخفاض

حيث تراجعت إلى 52.65 سنة 2015 ثم إلى 49.44 سنة 2016 لتصل إلى 48.73 سنة 2017.

كما عرف بند الخدمات تذبذبا طيلة فترات الدراسة حيث زاد العجز من 8.34 سنة 2010 إلى 8.80 سنة

2011 لكنه تقلص إلى 7.00 سنة 2012 ثم إلى 6.99 سنة 2013 لكنه سرعان ما زاد عجزه ليصل إلى

8.15 سنة 2014 ثم تقلص إلى 7.52 سنة 2015 و 7.34 سنة 2016 ليرتفع سنة 2017 إلى 8.17

مليار دولار.

وشهد دخل العوامل زيادة في العجز في معظم الفترات حيث زاد من 0.36 إلى 2.03 ثم إلى 3.90 ومنه إلى

4.52 ثم 4.88 مليار دولار خلال السنوات من 2010 إلى 2014 ثم تقلص هذا العجز إلى 4.45 ثم إلى

1.57 من 2015 إلى 2016 ليرتفع مجددا سنة 2017 إلى 2.59 مليار دولار.

في حين شهد بند التحويلات الصافية تذبذبا ملحوظا خلال هذه السنوات مع تسجيل فوائض حيث شهد ثباتا بين

عامي 2010 و 2011 عند 2.65 مليار دولار ثم ارتفع إلى 3.16 سنة 2012 ومنه انخفض إلى 2.79 سنة

2013 إلى 3.21 سنة 2014 وانخفض إلى 2.77 سنة 2015 ليرتفع إلى 2.82 ثم إلى 3.08 سنتي 2016

و 2017.

أخيراً، سجل رصيد الميزان الجاري عجزه الرابع على التوالي بعد أكثر من 15 عاما من الفائض. فبعد ارتفاع الفائض من 12.14 في 2010 إلى 17.76 في 2011 عاد إلى الانخفاض سنة 2012 ليصل إلى 12.41 ثم إلى 0.99 سنة 2013 ليدخل في عجز منذ سنة 2014 وصل إلى 9.43 مليار دولار ثم إلى 27.28 سنة 2015 ثم تقلص إلى 26.21 ومنه إلى 22.09 مليار دولار سنتي 2016 و2017 على التوالي.

2- تحليل رصيد حساب رأس المال:

ويضم هذا الرصيد بندين هما صافي الاستثمار المباشر الذي كان متذبذبا خلال فترات الدراسة حيث شهد انخفاضا من 3.47 إلى 2.04 ثم إلى 1.54 مليار دولار خلال السنوات من 2010 إلى 2012 ليرتفع إلى 1.96 سنة 2013 لينخفض إلى 1.53 ومنه إلى -0.68 سنتي 2014 و2015 على التوالي وارتفع إلى 1.58 ثم إلى 1.20 سنتي 2016 و2017 على التوالي.

كما يضم رؤوس الأموال الصافية والذي عرف عدم استقرار من خلال عجز في فترات وفائض في فترات أخرى حيث كان في حالة فائض سنة 2010 بقيمة 0.13 لينتقل إلى حالة عجز سنة 2011 بقيمة 1.08 وتقلص إلى 0.58 سنة 2012 ثم إلى 0.38 سنة 2013 ثم حقق فائضا خلال سنة 2014 قدر ب 0.51 مليار دولار لينتقل إلى حالة العجز مرة أخرى بقيمة 0.45 سنة 2015 ثم إلى فائض بقيمة 0.47 سنة 2016 لينتقل إلى حالة العجز سنة 2017 قدر ب 0.06 مليار دولار.

3- تحليل رصيد ميزان المدفوعات الجزائري:

عرف ميزان المدفوعات الجزائري انخفاضا كبيرا ومستمرًا خلال 8 سنوات الأخيرة حتى وصل إلى حالة العجز في 4 سنوات الأخيرة والمتتالية حيث وبعد أن كان في حالة فائض سنة 2010 بقيمة 15.32 مليار دولار واصل ارتفاعه ليصل إلى 20.14 سنة 2011 لكنه عاد إلى الانخفاض في العامين المواليين 2012 و2013 بقيمة 12.05 ثم إلى 0.13 على التوالي ثم دخل إلى حالة العجز بقيمة 5.88 سنة 2014 ثم زادت إلى 27.53 سنة 2015 ليتقلص في السنتين اللاحقتين 2016 و2017 إلى 26.03 ثم 21.76 على التوالي .

المبحث الثاني: دراسة تأثير قطاع النقل البحري على ميزان المدفوعات الجزائري خلال الفترة (2010-2017)

المطلب الأول: دراسة حركة الموانئ الجزائرية

لقد كانت نشأة الموانئ ترتبط بحتمية الموقع والموضع الذي يفترض أن يكون مؤهلا طبيعيا لاستقبالها، فإن الموانئ الجزائرية تجمع بينها خاصية جغرافية واحدة، وهي وقوعها في مواضع متشابهة، مكونة أساسا من خليج محمي من الرياح والعواصف الشمالية الغربية السائدة، بواسطة رأس بحري مرتفع وموجه نحو الشمال أو الشمال الشرقي، وسمحت هذه المواضع المحمية طبيعيا للموانئ بالقيام بنشاطاتها.

و يبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناءا من الحجم الصغير والمتوسط، ويصل حجم مبادلاتها الإجمالي إلى 130 مليون طن (سنة 2014)، وتضم حوالي 95% من المبادلات التجارية الخارجية، مما يدل على أهمية الموانئ كعامل حيوي في الاقتصاد الجزائري.¹

ومن خلال هذا نقوم بتقديم تعريف مختصر لأهم هذه الموانئ:²

❖ ميناء الجزائر

يقع في مدينة الجزائر العاصمة على شاطئ البحر الأبيض المتوسط تأسس منذ العهد الفينيقي وأعيد بناؤه عام 1953، تتم إدارته من قبل المؤسسة الوطنية للنقل البحري والشركة الجزائرية للملاحة، يمتد لمسافة عشرة أميال على طول خليج الجزائر، يحمي ميناء الجزائر خمسة سدود اصطناعية يبلغ طولها 6 كيلومترات ومكسر للأمواج بطول 2.6 كيلومتر موازي للساحل.

يحتوي ميناء الجزائر على أكثر من ألف متر من أرصفة الحاويات، و 682 متراً من الأرصفة المخصصة للإصلاحات البحرية، و 610 متراً من أرصفة المنتجات النفطية، و 577 متراً لأسطول الصيد، وكذلك أرصفة أخرى متخصصة في الحبوب والحاويات والبيتومين والوقود ونقل الركاب. يعد ميناء الجزائر أهم ميناء بحري شمال إفريقيا، وهو مركز اقتصادي و مالي وتجاري مهم للجزائر،

¹ فاطمة الزهراء محمد الشريف، الموانئ الجزائرية، تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، المعهد العالي البحري، الجزائر، ص165-166

² ر هف يوسف سليمان، ماهي الموانئ التجارية في الجزائر 03-11-2020/ 18:41 <https://tजारatuna.Com/>

يستورد في الغالب المواد الخام والمنتجات الصناعية ويقوم بتصدير النييذ والبرتقال والخضروات . والفوسفات والحديد الخام .

❖ ميناء بجاية

ثاني أهم ميناء تجاري في الجزائر يعود تاريخها للعصور القديمة وقد بني الميناء الحديث منه عام 1870 وفي عام 1987 تم إعادة تجديده وبناء البنية التحتية له. يقع الميناء في مدينة بجاية على ساحل البحر الأبيض المتوسط في شمال شرق الجزائر عند مصب نادي صومام. يتبع إداريا لمؤسسة ميناء بجاية (the Entreprise Portuaire de Bejaia) ويخدمه شبكة من الطرق والسكك الحديدية التي تصل إلى المطار الدولي.

يصدر ميناء بجاية المعادن والتين والخوخ والفلين وبعد عام 1959 أصبح ميناء هاماً لتصدير النفط من منطقة الصحراء. تبلغ حمولة سفن الشحن فيه سنوياً 86 مليون طن من صادرات وواردات موزعة بين بضائع سائلة (كالنفط الخام والهيدروكربونات المكررة) بضائع سائبة صلبة (كالكمح وفول الصويا وحبوب أخرى) بالإضافة إلى المعادن والمنتجات الكيماوية ومواد البناء. يحتوي ميناء بجاية على 8 أرصفة بحرية تضم 18 مكاناً ليرسو السفن كما يحتوي على ساحات تخزين مغطاة مساحتها 17.5 ألف م² وساحات تخزين مكشوفة مساحتها 400 ألف م².

❖ ميناء عنابة

ميناء تجاري وصناعي هام يقع في مدينة عنابة، عند مصب نهر سيبوس في شمال شرق الجزائر بالقرب من الحدود مع تونس، تم إعادة تأهيل الميناء بعد استقلال الجزائر عام 1962م، يتميز بقربه من الأراضي الزراعية والمناجم، حيث يعتبر ميناء عنابة المصدر الرئيسي للمعادن في الجزائر. يربطه مع باقي مدن الجزائر شبكة من الطرق والسكك الحديدية. تشمل الصناعات الرئيسية في ميناء عنابة أعمال الألمنيوم ومجمع الحديد والصلب ومحلات للسيارات ومصنع للأسمدة.

❖ ميناء سكيكدة

يقع بالقرب من مصب وادي الصفصاف في خليج ستورا على ساحل البحر الأبيض المتوسط شمال شرق الجزائر، تأسس عام 1838 على يد الفرنسيين ثم تمت إعادة تجديده وتوسيعه عام 1972م.

يعتبر ميناء سكيكدة ثالث ميناء تجاري في الجزائر من حيث الأهمية والازدحام فهو يحتوي على ميناء للبتروكيماويات تصل إليه خطوط أنابيب الغاز الطبيعي ويعد منفذاً للنفط من حقول حاسي مسعود. تزدهر فيه مصانع الغاز المسال ومعامل تكرير النفط كما يحتوي على ميناء لصيد السردين وشركات التعليب. يعالج ميناء سكيكدة سنوياً أكثر من 2.2 مليون طن من البضائع موزعة بين محروقات ومنتجات معدنية ومواد غذائية ومواد بناء ومواد كيماوية.

❖ ميناء وهران

يقع في ولاية وهران في شمال غرب الجزائر على ساحل البحر الأبيض المتوسط، يتبع ادارياً لشركة ميناء وهران (EPO) تأسس في العصر الحديث عام 1960 ومنذ ذلك الوقت أصبح يعتبر ميناء هام جداً في مجال التجارة والصناعة والنقل البحري حيث يتعامل سنوياً مع ما يقارب 5.48 مليون طن من مختلف أنواع البضائع. يمتد على مساحة 12 هكتار ويضم محطة للعبارات الخاصة بنقل الركاب ، و 19 رصيف للتحميل ومرسى صغير لقوارب النزهة.

وبعد تطرقنا لأهم الموانئ الجزائرية نقوم باستعراض جدولين يقدمان أهم الإحصائيات التجارية للموانئ الجزائرية من سنة 2014 إلى سنة 2017.

الجدول رقم (09): حركة الموانئ الرئيسية للمسافرين 2014-2017 (الوحدة: مسافر)

الميناء	2014			2015			2016			2017		
	المجموع	الإياب	الذهاب	المجموع	الإياب	الذهاب	المجموع	الإياب	الذهاب	المجموع	الإياب	الذهاب
الجزائر	149216	73480	75636	184322	91141	93181	235365	120211	115154	262155	139122	123033
وهران	240963	123590	117373	219515	112934	106581	213966	109724	104242	196443	101989	944542
عنابة	16286	8575	7711	16242	8516	7726	16292	8002	8290	546	226	320
بجاية	17546	7978	9568	13670	6207	7463	12448	5840	6608	12682	6771	5911
سكيكدة	24466	13713	10753	11839	6251	5588	16985	9255	7730	34090	17447	16643
الغزوات	49996	24818	25178	60293	30400	29893	46384	23970	22414	38497	20321	18176
مستغانم	-	-	-	-	-	-	83213	42690	40523	178199	92522	85677
المجموع	498473	252154	246319	505881	255449	250432	624653	319692	304961	722612	378398	344214

المصدر: وزارة النقل

من خلال الجدول نلاحظ أن حركة الركاب خلال السنتين 2014 و 2015 تمت بشكل كبير في ميناء وهران بمجموع 240963 و 219515 على التوالي ثم يليه ميناء الجزائر بمجموع 149216 و 184322 على التوالي ثم يليه ميناء الغزوات بمجموع 49996 و 60293 على التوالي أما خلال السنتين 2016 و 2017 فنلاحظ تفوق ميناء الجزائر على ميناء وهران واحتلال صدارة الموانئ في حركة الركاب بمجموع 235365 و 262155 على التوالي ثم ميناء وهران بمجموع 213966 و 196443 على التوالي يليه ميناء مستغانم بمجموع 83213 و 178199 على التوالي. أما بقية الموانئ فكانت متقاربة الحركة. ومن خلال المجاميع النهائية نلاحظ أنه توجد زيادة سنوية في حركة الركاب حيث بلغت في سنة 2014 حوالي 498473، وفي سنة 2015 بلغت حوالي 505881، وفي سنة 2016 بلغت حوالي 624653، وفي سنة 2017 بلغت 722612.

الجدول رقم (10): حركة الموانئ الرئيسية للبضائع 2014-2017 (الوحدة: طن)

الموانئ	2014			2015			2016			2017		
	المجموع	إياب	ذهاب	المجموع	إياب	ذهاب	المجموع	إياب	ذهاب	المجموع	إياب	ذهاب
الجزائر	14864534	12407483	2457051	15874874	13450057	2424817	15941683	13554591	2387092	15186887	12668276	2518610
وهران	7323389	6892483	431332	8485424	8025787	459637	8646579	8226861	419718	8522943	8094952	427991
عنابة	6180122	4666288	1513834	6357913	4864132	1493781	5212597	3675941	1536664	4438212	3043240	1394972
سكيكدة	30245736	5369620	24876116	28810746	5595363	23215383	27093945	4879717	22214228	25586876	4506555	21080321
بجاية	21156805	11773839	9382966	20158443	12286764	7871679	19516824	11627009	7889815	18788052	9640106	9147946
أرزيو	40977304	2618396	38358908	44897790	3094539	41803251	45478648	3017158	42461490	42381743	2580302	39801441
مستغانم	1525151	1508627	16524	1454939	1443620	11319	1005894	985702	20192	1085757	1041050	44707
الغزوات	1435069	1363118	71951	1289578	1216486	73092	1006318	952476	53842	736841	700817	36024
تنس	1264916	1264916	0	1375747	1375747	0	1192166	1192166	0	630726	630715	11
جن جن	4734581	4711216	23365	4736307	4725732	10575	3893141	3880475	12666	2997172	2965560	31612
مجموع	129707607	52575560	77132047	133441761	56078227	77363534	128987794	51922096	76995703	120355208	45871573	74483636

المصدر: وزارة النقل

من خلال الجدول رقم (02) أن حركة البضائع تمت بشكل كبير من خلال 4 موانئ رئيسية هي ميناء أرزيو الذي احتل الصدارة خلال الأربع سنوات من 2014 إلى 2017 بمجموع 40977304 و 44897790 و 45478648 و 42381743 على التوالي، يليه ميناء سكيكدة خلال نفس السنوات بمجموع 30245736 و 28810746 و 27093945 و 25586876 على التوالي، يليه ميناء بجاية خلال نفس السنوات بمجموع 21156805 و 20158443 و 19516824 و 18788052 على التوالي، ثم يليه ميناء الجزائر خلال

نفس السنوات بمجموع 14864534 و 15874874 و 15941683 و 15186887. أما بقية الموانئ فعرفت تقاربا في حركة البضائع داخلها . كما أنه من خلال المجاميع النهائية نلاحظ تقارب في الحركة السنوية للموانئ الجزائرية وهذا بمجموع 129707607 طن سنة 2014 و 133441761 طن سنة 2015 و 128987794 طن سنة 2016 و 120355208 طن سنة 2017 .

المطلب الثاني: تأثير قطاع النقل البحري على ميزان المدفوعات الجزائري

يعتبر ميزان المدفوعات من أهم الوسائل الإحصائية اللازمة لتحليل المعاملات المالية الدولية لأية دولة من الدول، وتعتبر المعاملات التي تجريها السفن وحسابات النقل البحري من المعالم الواضحة في ميزان المدفوعات لأية دولة، وقد يكون لها قدر كبير من الأهمية بالنسبة للدول التي تمتلك أساطيل تجارية ضخمة.

و من وجهة نظر ميزان المدفوعات، تعتبر السفينة الموجودة في ميناء أجنبي جزءا من الدولة التي تحمل السفينة علمها أو الدولة التي يتبعها المالك للسفينة، ولا تعتبر السفينة بطبيعة الحال من الدولة التي توجد في مينائها، وعلى هذا تعتبر جميع متحصلات السفينة التي تجنيها في الموانئ الأجنبية عملة أجنبية تضاف لحسابات الدولة التي تتبعها السفينة.

وفي بعض الدول لا تهدف سياسة بناء الأسطول البحري وتدعيمه إلى رغبة هذه الدول في نقل وارداتها وصادراتها على سفنها الوطنية فحسب، بل وتهدف هذه السياسة أيضا إلى تمكين تلك السفن من القيام بعمليات النقل بين موانئ الدول الأجنبية والدول الأجنبية الأخرى وهذا ما يحقق عوائد للدولة المالكة للأسطول.¹

وقد ثبت بصفة غالبية أنه كلما توسعت الدولة في بحريتها التجارية كلما كان ذلك في صالح ميزان مدفوعاتها، ففي هذه الحالة ستقوم السفن الوطنية بتوفير العملات الأجنبية التي كانت ستدفعها الدولة للسفن الأجنبية إذا قامت بنقل وارداتها، كذلك ستحصل الدولة على ما يتوفر من العملات الأجنبية إذا ما قامت هذه السفن بنقل بضائع الدول الأجنبية الأخرى.

وبمعنى آخر فقد ثبت أن حلول السفن الوطنية محل السفن الأجنبية في نقل صادرات دولة ما سيكون في صالح ميزان المدفوعات لهاته الدولة، وهذه المكاسب من العملات الأجنبية ستضاف إلى جانب الإيرادات من ميزان المدفوعات.

¹كارلينا أولولين، مختار السويفي، اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص 73-90

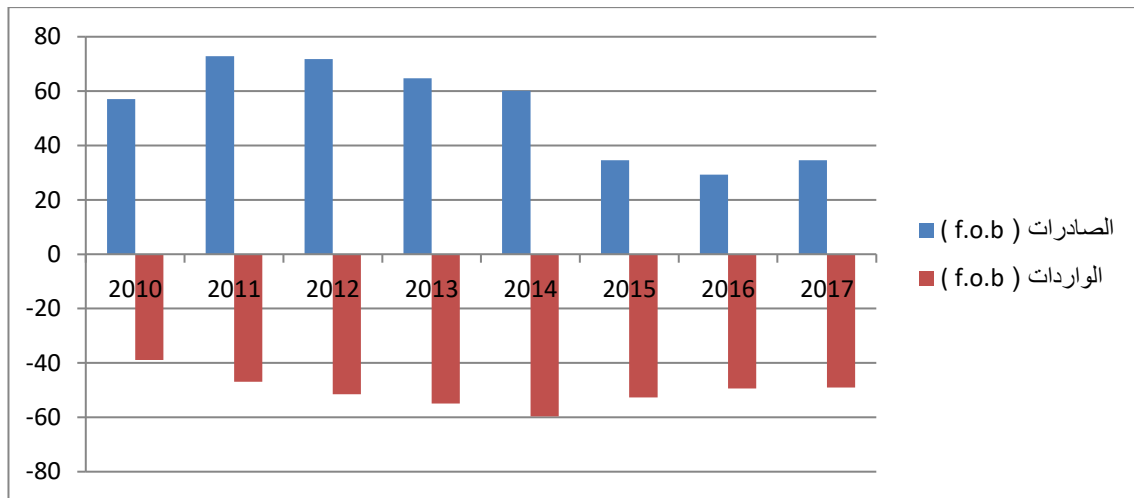
و الجدول الموالي يوضح العلاقة بين كمية البضائع المنقولة عبر الموانئ الجزائرية وقيمة الواردات الإجمالية داخل ميزان المدفوعات:

الجدول رقم (11): كمية البضائع المنقولة عبر الموانئ الجزائرية مقارنة بقيمة الصادرات والواردات

2017	2016	2015	2012	2011	2010	الوحدة	
45871573	51992096	56078227	42302444	37695372	34196316	طن	كمية البضائع الداخلة المنقولة عبر الموانئ الجزائرية
48.98	49.43	52.64	51.56	46.92	38.88	مليار دولار	قيمة الواردات الإجمالية الجزائرية (f.o.b)
74483636	76995707	77363534	75497714	80544136	83695171	طن	كمية البضائع الخارجة المنقولة عبر الموانئ الجزائرية
34.56	29.3	34.56	71.73	72.88	57.09	مليار دولار	قيمة الصادرات الإجمالية الجزائرية (f.o.b)

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على الجدول رقم (06, 07, 08)

الشكل (د): يوضح قيمة الصادرات والواردات الجزائرية خلال الفترة 2010-2017



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على الجدول رقم 11

يبين لنا الجدول رقم (11) دور الموانئ الجزائرية في التأثير على قيمة الصادرات والواردات الإجمالية داخل ميزان المدفوعات، ونلاحظ جليا مكانة الموانئ التجارية ودورها في نقل التجارة الخارجية الجزائرية، حيث أن 95% منها تتم بحرا، وهي نسبة تعكسها طبيعة الدول المتعامل معها في التجارة الخارجية وضعف التبادل التجاري البري والجوي وخاصة مع الدول الجوار.

حيث نلاحظ ارتفاع كمية البضائع الداخلة عبر الموانئ الجزائرية من حوالي 34 مليون طن إلى 42 مليون طن خلال الفترة 2010-2012 مسجلة زيادة قدرها 8 ملايين طن، وهذا ما يقابله علاقة طردية مع قيمة الواردات الإجمالية الجزائرية حيث ارتفعت من 38.8 مليار دولار إلى 51.5 مليار دولار خلال نفس الفترة بقيمة زيادة تقدر بـ12.6 مليار دولار، أما خلال الفترة 2015-2017 فقد انخفضت كمية البضائع الداخلة عبر الموانئ من 56 مليون طن إلى حوالي 45 مليون طن أي انخفاض بـ10 ملايين طن ويقابله نفس التغير في الواردات الإجمالية حيث انخفضت هي كذلك خلال نفس الفترة من 52.6 مليار دولار إلى 48.9 مليار دولار، وهذا ما يوضح العلاقة الطردية بين الكمية المنقولة عبر الموانئ الجزائرية وقيمة الواردات داخل ميزان المدفوعات.

أما بالنسبة للبضائع الخارجة من الموانئ الجزائرية فأغلبها عبارة عن منتجات بترولية، حيث انخفضت كمية هذه البضائع من 83 مليون طن إلى 75 مليون طن خلال الفترة 2010-2017 وفي مقابل ذلك ارتفعت قيمة الصادرات الإجمالية الجزائرية من 57 مليار دولار سنة 2010 إلى 72.8 مليار دولار سنة 2011، وهذا راجع إلى ارتفاع سعر البترول خلال هذه الفترة من 80 دولار للبرميل إلى 113 دولار للبرميل، أما سنة 2012 فحققت قيمة الصادرات الجزائرية تراجع طفيف بقيمة 1.1 مليار دولار مقارنة بسنة 2011 وهذا لان سعر البترول تراجع إلى 111 دولار للبرميل أي انخفاض بـ2 دولار مقارنة بالسنة السابقة.

والجدول رقم (12) يوضح أسعار البترول خلال الفترة 2010-2017

السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
سعر البرميل بالدولار	80	113	111	109	100	53	45	54

المصدر: من إعداد الطالبين بالاعتماد على الديوان الوطني للإحصائيات

أما خلال الفترة 2015-2017 فقد انخفضت كمية البضائع الداخلة من الموانئ الجزائرية تدريجيا من 77 مليون طن إلى 74 مليون طن، وقد قابله انخفاض في قيمة الصادرات الجزائرية من 34.5 مليار دولار سنة 2015 إلى 29.3 مليار دولار سنة 2016، ثم ارتفاع في السنة الموالية إلى 34.5 مليار دولار وهذا بفضل تأثير سعر البترول إذ انخفض من 53 دولار سنة إلى 45 دولار للبرميل مسجلا أدنى قيمة له ثم ارتفع سنة 2016 إلى 54 دولار للبرميل وهو ما يفسر ارتفاع قيمة الصادرات الجزائرية خلال تلك السنة، ومن المعروف أن الميزان التجاري الجزائري له علاقة طردية مع الصادرات البترولية لأنها الحساب الوحيد الذي يسد الفجوة الموجودة بين الصادرات والواردات الجزائرية وهذا ما سبب لها عجز في ميزانها التجاري خلال السنوات الأخيرة

حيث أصبحت الواردات اكبر من الصادرات ويرجع السبب الرئيسي إلى انخفاض أسعار البترول, حيث نلاحظ أن قيمة الصادرات الجزائرية تتأثر بسعر البترول أكثر من تأثرها بالنقل لبحري.

وتعاني الجزائر من ضعف أسطولها البحري الذي يتكون غالبا من حوالي 8 سفن بحرية, حيث في بعض الأحيان تتطلع الدول التي تعاني من حالة عدم التوازن في ميزان المدفوعات إلى بحريتها التجارية لمعالجة هذا الخلل, فإذا كانت هناك دولة ما تعتمد في نقل وارداتها و صادراتها على السفن الأجنبية أكثر مما تعتمد على سفنها الوطنية في هذه النقلات, فان على حكومة هذه الدولة أن تدعم أسطولها وتشجع سفنها الوطنية بشتى الطرق, حتى يكون لها أسطول بحري تجاري قوي وعلى درجة من الفعالية, وإذا كانت هذه الدولة التي تنتهج سياسة تدعيم الأسطول لعلاج عدم التوازن في ميزان مدفوعاتها غير قادرة على بناء ما تحتاجه من السفن في ترساناتها الخاصة, وتضطر إلى شراء هذه السفن من دول أخرى, فانه من المنتظر ألا تؤدي هذه السياسة بكل ثمارها المرجوة في مساعدة ميزان المدفوعات في الخروج من المأزق, فمن المعروف أن شراء السفن من الخارج يحتاج إلى مبالغ كبيرة من العملات الأجنبية لدفع أثمان تلك السفن, ولا يتم ذلك عادة في سنة واحدة, بل قد يستمر تدفق مدفوعات الدولة من العملات الأجنبية لعدة سنوات, سواء أكان ذلك التدفق لدفع أثمان السفن المشتراة أو لسداد الفوائد إذا كانت الدولة تقوم ببناء السفن لحساب دولة أخرى تقوم بذلك على شكل قروض تقدمها للدولة الطالبة.

ولا يخفى أيضا أن الدولة الجزائرية لا تستطيع أن تمد سفن أسطولها البحري بما تحتاجه من الوقود و المؤن والمهمات, كما أنها لا تقوم أيضا بإجراء الإصلاحات اللازمة لهذه السفن في موانئها المحلية, وهذا ما سينعكس بالتأكيد في بنود ميزان المدفوعات, حيث سيتم دفع مبالغ طائلة بالعملات الأجنبية للدول الأخرى التي تقدم هذه الخدمات.

والغريب في الأمر انه خلال السنوات الأخيرة تم بيع أسطول كامل لباخرات هي اليوم تنشط في المياه الإقليمية بمختلق بقاع العالم, والأمر من ذلك أن الجزائر تستأجر هذه البواخر تحت أسماء أخرى وتدر الملايين بالعملة الصعبة على المتعاملين الذين اقتنوها وأصبحت ملكهم, عوض أن تستغلها الجزائر في تطوير أسطولها

ويمكن اختصار المشاكل التي تعاني منها الموانئ الجزائرية في:¹

- ❖ **موانئ من الجيل الأول:** الموانئ الجزائرية قديمة (من الجيل الأول)، وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط " انقطاع الحمولة " تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ.
- ❖ **نقص في التجهيزات والآليات:** وتعاني الموانئ من جهة أخرى من نقص كبير في الآليات الثقيلة، وميناء الجزائر هو الميناء الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة.
- ❖ **ارتفاع في عدد العمال:** وتعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال، مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منهم إلى وظائف أخرى، أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم.
- ❖ **انخفاض معدلات أداء الموانئ:** والذي يساهم فيه بشكل كبير توقف أنشطتها ليلا، وخاصة فيما يتعلق بمناورة السلع والبضائع.
- ❖ **طول الإجراءات الإدارية:** وتتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، وما يتبعها من إجراءات الرسوم الجمركية ...
- ❖ **سوء توزيع المهام بين الموانئ:** ومن جهة أخرى يوجد توزيع سيء للمهام المنوطة بكل ميناء، فميناء الجزائر العاصمة مثلا هو أهم ميناء على المستوى الوطني حيث يحتكر جل المبادلات (أكثر من 60% من المبادلات التجارية الخارجية).
- ❖ **اختناق الموانئ:** لعل من بين الأسباب الرئيسية التي تزيد من حدة اختناق الموانئ، وتكدس البضائع هو عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع والمعدات المستوردة، من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد.
- ❖ **توجد الموانئ داخل النسيج الحضري:** مشكلة أخرى تواجه الموانئ الجزائرية هي تواجدها داخل النسيج الحضري، مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل.

¹فاطمة الزهراء محمد الشريف، مرجع سبق ذكره، ص 173، 172

الخاتمة العامة:

إن من خلال بحثنا هذا رأينا أن أغلب المعاملات الدولية للجزائر (صادرات وواردات) مع العالم الخارجي تتم وبنسبة تصل إلى 95% عن طريق البحر (النقل البحري) وهذا ما يبرز الأهمية البالغة لهذا النوع من أنواع النقل، وذلك نظير الخدمات التي يقدمها من خلال خصائصه المميزة فالطاقة الاستيعابية للسفن تقدر بأضعاف مضاعفة لطاقة الوسائل الأخرى، كما أن تكلفتها المنخفضة تزيد من حالات الطلب على هذه الوسيلة، وهذا ما يجعلها تسيطر على نقل الصادرات والواردات.

كما تطرقنا أيضا إلى ميزان المدفوعات الذي يعتبر أهم سجل محاسبي لأي دولة من خلال وقوفه على إحصاء جميع المعاملات التي تجريها الدولة مع العالم الخارجي وهو ما يجعلها تواكب أهم تطورات اقتصادها في حالات الفائض وفي حالات العجز ومعرفة الأسباب الرئيسية المؤدية إلى ذلك والمقارنة مع الفترات السابقة ومحاولة تصحيح الخلل بإيجاد حلول فورية وعاجلة قبل فوات الأوان والسير بخطى ثابتة من أجل استقراره وتجنب الدخول في دوامات يصعب الخروج منها.

هذا بالإضافة إلى وصولنا للدور الكبير الذي يلعبه الأسطول البحري باعتبار الاعتماد الشبه كلي على النقل البحري في معظم المعاملات الخارجية حيث يساهم في تخفيض التكاليف الباهظة للنقل وأنه لو كان بإمكان الدولة تعزيز و تقوية أسطولها من أجل القيام بتجارتها و لما لا بتأجيره للدول الأجنبية من أجل القيام بعمليات النقل وتوفير إيرادات ضخمة خارج قطاع المحروقات وبالتالي تنويع المداخيل، فلقد رأينا ما تخسره الجزائر من أموال في عمليات النقل نظير اعتمادها على الأساطيل الأجنبية بشكل كبير فيؤثر هذا سلبا على حالة ميزان مدفوعاتها خاصة وأنه يعيش في حالة من العجز الأمر الذي أصبح يشكل خطورة كبيرة على اقتصادها ونموها.

النتائج:

ومن خلال بحثنا هذا فقد توصلنا إلى بعض النتائج التي ندرجها في:

- يمكن النقل من إضافة قيمة للبضاعة أو المنتجات من خلال تحقيق المنفعة الزمانية والمكانية.
- أن الجزائر تعتمد في أغلب معاملاتها التجارية على النقل البحري بنسبة قد تصل إلى 95% من مجموع المبادلات.

- انخفاض الطاقة الاستيعابية للموانئ التجارية الجزائرية و قدم المنشآت والمرافق وعدم مواكبتها للتطورات الحاصلة في المعاملات التجارية.
- يعتبر ميزان المدفوعات المرآة الحقيقية لأي دولة.
- يساهم قطاع النقل البحري في توفير العملات الصعبة التي كانت تتسرب إلى الخارج في شكل أجور تدفع لشركات الملاحة الأجنبية.
- تعتمد المبادلات التجارية الجزائرية بصفة كلية على الصادرات من النفط والتي تستغل أساسا في تغطية الواردات, ونظرا إلى عجز السياسة الجزائرية المتبعة في إطار ترقية الصادرات من غير المحروقات, فإن الموانئ التجارية الجزائرية وما تلعبه من دور بالنظر إلى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لا تزال عاجزة عن تنشيط التجارة الجزائرية وترقيتها إلى مستوى الطاقات والموارد المتاحة وخاصة فيما يتعلق بتنويع البنية السلعية والمناطق الجغرافية التي تعمل بها. وهذا ما يثبت صحة

الفرضية رقم 01

- انهيار ميزان المدفوعات الجزائري ووصوله إلى حالة العجز نتيجة انهيار أسعار البترول, وهذا يوضح التأثير الكبير لسعر البترول على اقتصاد الدولة الجزائرية. وهذا ما يثبت صحة الفرضية رقم

02

- تدني كفاءة الأسطول البحري الجزائري وصغر حجم السفن, يؤدي إلى القيام بعملية استئجار سفن أجنبية بمبالغ ضخمة بالعملة الصعبة وهذا ما يزيد من نفقات الدولة والتي تؤدي إلى حدوث اختلال في ميزان المدفوعات. وهذا ما ينفي الفرضية رقم 03

المقترحات:

ولعل أبرز الاقتراحات التي يمكن طرحها هي:

- الاهتمام الجيد والمتواصل بقطاع النقل البحري بصفة خاصة لما له من أهمية بالغة.
- إجراء تعديلات و إصلاحات على الهياكل الحالية للموانئ, تواكب التطورات لحاصلة في مجال النقل البحري. خاصة منها التجهيزات والآليات الثقيلة.
- رفع الطاقة التشغيلية للموانئ باستمرار نشاطها, وعدم توقف العمل بها ليلا.

- الحد من الإجراءات البيروقراطية التي تميز المعاملات الإدارية, مع التأكيد على إدخال قاعدة معلوماتية في تسيير المبادلات التجارية تحديدا, مع ما يتطلب ذلك من توظيف إطارات مؤهلة في الميدان.
- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة.
- تخفيض تكلفة النقل هدف لا بد عن الجزائر من بلوغه, وذلك لتحسين وضعية ميزان المدفوعات للحد من خروج العملة الصعبة والعمل على تطوير المؤسسات الوطنية في مجال النقل البحري الدولي للقيام بعمليات التصدير والاستيراد من و إلى الجزائر, هذا دون اللجوء إلى مؤسسات أجنبية التي تكلف الكثير.
- تنويع صادرات البلاد والتي تحتوي على خيارات متعددة تحتاج إلى الاهتمام والدعم وعدم الاعتماد الكلي على المحروقات التي تعتبر ثروات غير متجددة.
- ضرورة انتقال الاقتصاد الجزائري من البنية الأحادية الاقتصادية وتنويع الهيكل الاقتصادي, فالجزائر دولة تمتلك موقعا جغرافيا بإمكانيات هائلة تستطيع من خلالها تحقيق نمو خارج قطاع المحروقات.
- توجيه الفوائض التي يعرفها الاقتصاد الجزائري من ارتفاع أسعار البترول للمشاريع الاستثمارية التي تخدم الاقتصاد الجزائري على المدى البعيد وليس لزيادة اعتماده على الأسواق الخارجية من خلال اقتناء السلع الاستهلاكية.

قائمة المراجع

الكتب

- سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، القاهرة 2003
- سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2002
- سامي عفيفي حاتم، السياسة الخارجية بين التنظير والتنظيم، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثانية، القاهرة، 1993
- سمير فخري نعمة، العلاقة التبادلية بين سعر الصرف وسعر الفائدة وانعكاسها على ميزان المدفوعات، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة العربية 2011
- طارق فاروق الحصري، الاقتصاد الدولي، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، مصر، 2010
- عبد العزيز عبد الرحيم سليمان، التبادل التجاري
- كارلينا أولولين، مختار السويدي، اقتصاديات النقل البحري، الطبعة الثالثة، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة
- محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، 2000
- محمد رياض، جغرافيا النقل، مؤسسة هنداوي للنشر، 2017-01-26
- محمد دويدار، مبادئ الاقتصاد السياسي، الجزء الثالث، بيروت، لبنان، 2003
- محمود حامد عبدالرزاق، اقتصاديات النقل الدولي "البري البحري الجوي"، الدار الجامعية للنشر، الاسكندرية 2013

رسائل و أطروحات

- بربري محمد أمين، سياسة التحرير التدريجي للدينار وانعكاساتها على تطور وضعية عناصر ميزان المدفوعات الجزائري خلال الفترة 1990-2003، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، نقود ومالية، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة حسيبة بن بوعلي-الشلف- دفعة 2004-2005
- حملاوي ربيعة "مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم اقتصادية. جامعة الجزائر 2007/2008
- حنان لعروق، سياسة سعر الصرف والتوازن الخارجي، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص بنوك وتأمينات، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري-قسنطينة- الدفعة 2004-2005

- خليفة عزي، سعر صرف الدينار الجزائري بين نظام التثبيت ونظام التعويم المدار وتأثيره على ميزان المدفوعات(1985-2008)، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، تخصص علوم اقتصادية، فرع مالية وبنوك وتأمينات، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، دفعة 2011-2012
- رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه فب العلوم الاقتصادية، جامعة وهران 2018
- عقبي لخضر، أثر متغيرات الاقتصاد الكلي على ميزان المدفوعات، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة وهران 2، دفعة 2016-2017
- علي أحمد الأمين، أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان في الفترة من 1990 الى 2014، بحث مقدم لنيل درجة دكتوراه الفلسفة في الاقتصاد، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا 2016
- منهوم بلقاسم، أثر تخفيض القيمة الخارجية للعملة الوطنية على ميزان المدفوعات، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير، تخصص مالية دولية، كلية العلوم الاقتصادية التسيير وعلوم تجارية، جامعة وهران، دفعة 2012-2013
- يوسف عبد الباقي، دور سعر الصرف في تعديل ميزان المدفوعات للدول النامية، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التسيير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، دفعة جوان 2001

الصحف والمجلات

- حاشي نوري وآخرون، ميزان المدفوعات وعلاقته بتقلبات سعر الصرف في دول المغرب العربي، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد:01(2020)، 2020
- حاجي سمية، السياسة النقدية ومعالجة خلل ميزان المدفوعات الجزائري 1990-2014، مجلة الدراسات الاقتصادية والمالية، العدد التاسع، الجزائر
- حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصاد والاحصاء التطبيقي، رقم 22-12-2014، الجزائر
- محمد درويش جبار "مواكبة التطور في التجارة الخارجية والنقل البحري -1" صحيفة الزمان، العراق، 25 أبريل 2014
- نوال بن عمارة وآخرون، أفاق تطوير النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، عدد 6 جوان 2017
- هشام بوريش، دور قطاع النقل البحري الجزائري في إطار متطلبات النظام الاقتصادي الجديد، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد 5/2011، جامعة عنابة

- حياة , 90% من النقل البحري للبضائع بيد الشركات الأجنبية, صحيفة الجمهورية في 20/09/2016 الجزائر
- فاطمة الزهراء محمد الشريف, الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييرها, مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا, العدد السابع, المعهد العالي البحري: الجزائر
- طوال هبة وآخرون, سبل وآليات علاج الخلل في ميزان المدفوعات الجزائري, مجلة البناء الاقتصادي, المجلد 02, العدد 02, ديسمبر 2019
- صرامة عبد الوحيد, بعلول نوفل, قياس العلاقة بين سعر الصرف وميزان المدفوعات, مجلة المالية وحوكمة الشركات, المجلد 2, العدد 2, 2018
- خيضر سفيان, صالح حميدتو, تغيرات أسعار الصرف الدولية وأثرها على ميزان المدفوعات الجزائري, مجلة الامتياز لبحوث الاقتصاد والادارة, العدد 02, الجزائر, ديسمبر 2017
- صالح أويابة, عبد الرزاق خليل, أثر التغيرات في سعر الصرف والتضخم المحلي على ميزان المدفوعات, مجلة دراسات العدد الاقتصادي, المجلد 15, العدد 02, الجزائر, جوان 2018
- سدات كريمة, دراسة قياسية لأسباب اختلال ميزان المدفوعات في الجزائر, مجلة المالية والأسواق, الجزائر
- محمد درويش جبار "مواكبة التطور في التجارة الخارجية والنقل البحري -1" صحيفة الزمان, العراق, 25 أبريل 2014

المواقع الإلكترونية

<https://ar.wikipedia.org/wiki/>

<https://www.britannica.com/technology/transportation-technology>

www.kadaking.yoo7.com/

www.ladissertation.com/sciences-economiques-et-sociales/

<https://mawdoo3.com/>

<https://www.slideshare.net/tarekmadkour/>

<https://tjjaratuna.Com/>