

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الدكتور الطاهر مولاي سعيدة

كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير



مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في

الشعبة: العلوم الاقتصادية

التخصص : اقتصاد ومالية دولية

بعنوان :

أثر نهج ألف-النقل البحري على التجارة الخارجية في الجزائر فترة (1990-2014)

الأستاذة المشرفة:

- مصطفى نادية

من إعداد الطالبتين:

- سويح زواوية

- جلولي حادة صبرينة

أعضاء لجنة المناقشة :

- الأستاذ :..... رئيسا

- الأستاذ :..... مشرفا ومقررا

- الأستاذ :..... مناقشا

الموسم الجامعي: 2016-2017م

شَيْءٌ تَقَلُّبٌ

إلهي

لا يطيبج الليل إلا بشكرك ولا يطيبج النهار إلا بطاعتك،
ولا تطيبج اللحظه إلا بذكرك، ولا تطيبج الآخرة إلا بعفوك
ولا تطيبج الجنة إلا بدفوتك.

اللهم لك الحمد حتى ترضى ولك الحمد إذا رضيت ولك الحمد بعد
الرضا.

وعرفنا منا بجميل كل من ساهموا من قريب أو بعيد في إنجاز هذه
المذكرة يطيبج لنا أن نتقدم بجزيل الشكر وعظيم الثناء إلى أساتذتنا
المشرفة «مسلمة نادية» التي لم تبخل علينا بدعمها ونصائحها
وتوجيهاتها القيمة، فجزاها الله عنا كل خير فلما منا كل التقدير والاحترام
ونسأل الله أن يوفقها في حياتها الدينية والدنيوية.

وكما لا يفوتنا أن نتقدم بفائق الاحترام والتقدير إلى جميع أساتذة كلية
العلوم الاقتصادية، وزملائنا كل باسمه، والشكر الخاص لوعده الجوارك
لولاية سعيدة ودعمهم لنا بالمعلومات الخاصة.

« كن عالما.. فإن لم تستطع فكن
متعلما، فإن لم تستطع فأعجب
العلماء، فإن لم تستطع فلا

تبغضهم.

زواوية كبريتة



الأهـمـاء:

الحمد لله والصلوة والسلام على رسول الله

أقبل بصفاء ذهابة، ها هي صفات نالقة
أفكارنا تنضج لتفكر بنبوعا من العلم كان
مكتونا في باطن المعرفة.

بفضل الله أهـمـاء هذا العمل المتواضع إلى:
من لا يمكن الكلمات أن توفي حقهما، إلى من لا
يمكن الأرقام أن تحصى فضائلهما، إلى من لا

إلى أغلة وألمن هـمـاء من الله سبحانه وتعالى:
العزيرين أجمعهما الله إلى والصبي
إختوت: عبد الرحمن، عبد الله، تركية، وبالأخص

إلى أختي: زواوي رحة الله عليه.
إلى جميع الأهل والأقارب من بعيد ومن قريب.

إلى زميلتي وزميلتي في المدرسة:
صبرية

إلى من علمونا حروفا من مذهب وطلقات
من حرو وعبارات من أسماء وأجالة عبارات
في العلم، إلى من صاغوا لنا علمهم حروفا
ومن فكرهم منارة نبر لنا سيرة العلم والتجاع
إلى أسانختي الأكرام.

—زواوي—

امداد

اللهم أسألك خير المسألة و خير الدعاء

و خير العلم و خير الثواب و خير الحياة و خير المماتة "

نحمد الله على منته و نكرمه علينا

إلى التي تحت أقدامها الجنة، نبع الحنان و الدفء و المحبة و التي وهبتني أحسن
الخلق و التي لا أقوى على رد جميلها

" أمي الغالية "

إلى من هو مصدر قوتي و ثقتي بنفسي " أبي "

* إلى كل إخوتي: مبارك، محمد، ، جيهان، والى جدي أتمنى له الصحة والعافية
والى أبناء خالتي أسامة ، هشام ، ياسر وإلى كل أقاربي من بعيد أو قريب.

* إلى كل أصدقائي وأحبابي إلى من تقاسم معي الذكريات والمسار الدراسي
وزميلتي في المذاكرة:

- سويح زواوية.

صبرينة

قائمة المحتويات

المحتوى

الإهداء

الشكر والتقدير

قائمة الجداول و الأشكال

قائمة المختصرات

الملخص

مقدمة عامة.....أ-د

1..... الفصل الأول : الإطار النظري للتجارة الخارجية

2..... تمهيد

3..... المبحث الأول: أساسيات حول التجارة الخارجية

3..... المطلب الأول: الأول تطور التجارة الخارجية

3..... أولا: تعريف التجارة الخارجية و أهميتها

3..... ثانيا: أهمية التجارة الخارجية

4..... ثالثا : الفرق بين التجارة الداخلية والخارجية

4..... رابعا: أسباب قيام التجارة الخارجية

5..... المطلب الثاني : النظريات المفسرة للتجارة الدولية

5..... أولا: نظرية الكلاسيكية للتجارة الدولية

6..... ثانيا: نظريات النيوكلاسيكية للتجارة الخارجية

7..... ثالثا : النظريات الحديثة في التجارة الدولية

9..... المطلب الثالث : الأطراف المتداخلة في التجارة والوثائق المستعملة

9..... أولا: الأطراف المباشرة في التجارة الخارجية

11..... ثانيا: الأطراف غير المباشرة في التجارة الخارجية

12..... ثالثا: الوثائق المستعملة في التجارة الخارجية

16..... المبحث الثاني : الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية

16..... المطلب الأول: علاقة مصطلحات التجارة الدولية بالتجارة الدولية

17..... أولا: ماهية مصطلحات التجارة الدولية

18..... ثانيا: مصطلحات التجارة الدولية و هيكل السعر التصديري

21..... ثالثا : مصطلحات التجارة الدولية و الاعتماد المستندي

22..... رابعا : مصطلحات التجارة الدولية و المنازعات التجارية الدولية

22..... المطلب الثاني: التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية

أولاً: مصطلح الانطلاق من البلد المصدر	23
ثانياً: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة غير مدفوع من البائع	23
ثالثاً : مصطلحات النقل مدفوع من طرف البائع	26
رابعاً: مصطلحات الوصول الى البلد المستورد	30
المطلب الثالث : واجبات البائع والمشتري وفقاً لمصطلحات التجارة الدولية البحرية	33
أولاً: واجبات البائع و المشتري وفقاً لمصطلح النقل البحري FAS	33
ثانياً: واجبات البائع و المشتري وفقاً لمصطلح النقل البحري FOB	35
ثالثاً: واجبات البائع و المشتري وفقاً لمصطلح النقل البحري CFR	37
رابعاً : واجبات البائع و المشتري وفقاً لمصطلح النقل البحري CIF	38
المبحث الثالث : أساليب تنظيم التجارة الخارجية	41
المطلب الأول: الأساليب السعرية لتنظيم التجارة الخارجية	41
أولاً: نظام الرسوم الجمركية	41
ثانياً: الرقابة على الصرف الأجنبي	42
ثالثاً : سياسة الإغراق	42
رابعاً : الإعانات	44
المطلب الثاني : الأساليب الكمية والتنظيمية لتنظيم التجارة الخارجية	45
أولاً: الأساليب الكمية	45
ثانياً: الأساليب التنظيمية	46
المطلب الثالث : الاتحادات الجمركية والحماية الإدارية والمناطق الحرة	47
أولاً: الاتحادات الجمركية	47
ثانياً: الحماية الإداري	49
ثالثاً: المناطق الحرة	49
خلاصة الفصل	50
الفصل الثاني : اليات عمل قطاع النقل لبحري	51
تمهيد	52
المبحث الأول: أساسيات حول النقل البحري	53
المطلب الأول: ماهية النقل البحري	53
أولاً: مفهوم النقل البحري	53
ثانياً: عناصر النقل البحري الرئيسية	53
ثالثاً : الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية الاقتصادية	54
المطلب الثاني : مفاهيم أساسية حول النقل البحري للبضائع	56

56.....	أولاً: الإطار النظري
57.....	ثانياً: الإطار المادي والمؤسسي
60.....	ثالثاً: الإطار القانوني
62.....	المطلب الثالث : مسؤوليات نقل البضائع
62.....	أولاً: الشحن البحري
64.....	ثانياً: التأمين البحري
65.....	ثالثاً: الجمركة
67.....	المبحث الثاني : اقتصاديات النقل والنقل البحري
67.....	المطلب الأول: اقتصاديات النقل
67.....	أولاً: الإثار الاقتصادية للنقل
69.....	ثانياً: المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل
71.....	المطلب الثاني : اقسام السوق الملاحي
71.....	أولاً: سوق مشارطات نقل البضائع الصب بالسفن الجواله
74.....	ثانياً: سوق السفن الخطية
75.....	المطلب الثالث : النقل البحري بين الحرية والحماية
75.....	أولاً: سياسة حرية النقل البحري
76.....	ثانياً: سياسة حماية النقل البحري
77.....	المبحث الثالث : تكاليف النقل
77.....	المطلب الأول: تقسيم التكاليف ثابتة ومتغيرة
77.....	أولاً: تكاليف الثابتة
81.....	ثانياً: تكاليف المتغيرة
84.....	المطلب الثاني : تقسيم التكاليف الى مباشرة وغير مباشرة وتكاليف أخرى
84.....	أولاً: تقسيم تكاليف إلى مباشرة وغير مباشرة
84.....	ثانياً: التقسيم الأخر للتكاليف
85.....	ثالثاً: تقسيم التكاليف الى دولية ووطنية
86.....	المطلب الثالث : التكاليف الكلية والمتوسطة والحدية والعوامل المؤثرة في تكاليف تشغيل السفن
86.....	أولاً: التكاليف الحدية والمتوسط
87.....	ثانياً: العوامل المؤثرة في التكاليف تشغيل
90.....	ثالثاً: ربحية السفينة والرحلة
93.....	خلاصة الفصل

94.....	الفصل الثالث : تكاليف النقل البحري واثارها على التجارة الخارجية في الجزائر.
95.....	تمهيد
96.....	المبحث الأول: استخدام مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر.....
96.....	المطلب الأول: أهم المصطلحات التجارة الدولية المطبقة في التجارة الجزائر الخارجية
96.....	أولا: مصطلحات التجارة الدولية والصادرات.....
97.....	ثانيا: مصطلحات التجارة الدولية والواردات.....
99.....	ثالثا : تحدي السفن الأجنبية.....
100.....	المطلب الثاني : ميزان المدفوعات الجزائري ومصطلحات التجارة الدولية.....
100.....	أولا: الصادرات(FOB)
101.....	ثانيا: الواردات (CIF أو CFR).....
103.....	المبحث الثاني : حركة التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية.....
103.....	المطلب الأول: التعريف بالموانئ التجارية الجزائرية.....
104.....	أولا: الموانئ الرئيسية
104.....	ثانيا: الموانئ النفطية.....
105.....	ثالثا: الموانئ التجارية الأخرى
106.....	المطلب الثاني: تطور التجارة الخارجية الجزائرية عبر الموانئ الجزائرية 1990-2010.....
106.....	أولا: تطور التجارة الخارجية خلال (1990 - 2010)
109.....	ثانيا: بنية التجارة الخارجية الجزائرية.....
112.....	ثالثا : التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية الجزائرية.....
117.....	المبحث الثالث : حركة الصادرات و الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية 1990-2010.....
117.....	المطلب الأول: تطور حركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية.....
118.....	أولا : حركة الملاحة و البضائع عبر الموانئ التجارية الجزائرية
119.....	ثانيا :نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين 1990-2010.....
121.....	المطلب الثاني : تطور حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية.....
121.....	أولا: حركة الملاحة و البضائع الواردت عبر الموانئ التجارية الجزائرية.....
122.....	ثانيا : نسبة الواردات عبر الموانئ التجارة الجزائرية بين (1990-2010).....
123.....	ثالثا : أسباب تنامي الواردات.....
127.....	خلاصة الفصل
128.....	الخاتمة العامة
133.....	قائمة المراجع.....

قائمة المخرجات

المصطلح	اللغة الفرنسية	اللغة العربية
L'UMA	l'union du Maghreb arabe	إتحاد المغرب العربي
CEE	communautés économiques européen	المجموعة الاقتصادية الأوروبية
LTA	Lettre de transport aérien	وثيقة النقل الجوي
ATA	Admission Temporaire	القبول المؤقت
ICC	Chambre Commercial Internationale	الغرفة التجارة الدولية
EDI	Echange de Données Informatisées	نظم تبادل المعلومات إلكترونيا
ISO	International Organisation for Standardisation	المنظمة الدولية للتوحيد القياسي
ODS	Operating-Différentiel Subsidy	الدعم التفاضلي للتشغيل
OAIC	Office Algérien Interprofessionnel de Cereales	الديوان الوطني المهني الحبوب
PROME X	Office Algérien de Promotion du Commerce Extérieur	الديوان الوطني لترقية التجارة الخارجية
SOGEP ORTS	La Société de gestion des participations des ports	شركة تسير مساهمات الدولة للموانئ
CAGEX	Chambre nationale de Commerce et d'Industrie	الغرفة الوطنية للتجارة و الصناعة
CNIS	Centre national d'information et de statistiques	المركز الوطني للإعلام و لإحصائيات
APSI	Agence de promotion et de soutien de l'investissement	وكالة دعم و ترقية الاستثمار
CIF	Cost Insurance and Freight	نفقات النقد و التأمين
C.N.A.N	Compagnie Nationale Algérienne de Navigation	الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة
E.P.O	Entreprise Portuaire d'Oran	مؤسسة ميناء وهران
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée	الرسم على القيمة المضافة
EXW	A l'usine	تسليم البضاعة من المصنع
FCA	Franco transporteur	تسليم البضاعة للنقل
FAS	Franco le long du navire	حتى التكاليف مدفوعة التصدير ميناء رصيف
FOB	Franco à bord	وصول السلعة المصدرة إلى حدود البلد المصدر
CFR	Cout et Fret	التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة
CIF/CIF	Cost assurance et fret	التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة
CPT	Port payé jusqu'à	مدفوعة حتى النقل أجرة مكان الوصول المعين
CIP	Port payé assurance comprise jusqu'a	النقل و التأمين أجرة مدفوعة حتى مكان الوصول المعين
DAT	Rendu au Terminal	محطة في البضاعة تسليم الوصول
DAP	Rendu au lieu de destination	المكان في البضاعة تسليم عليه المتفق
DDP	Rendu droits acquitté	خالصة البضاعة تسليم الجمركة الرسوم

قائمة الجداول والأشكال

1/ قائمة الجداول:

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
I.	مثال عددي حول هيكل السعر التصديري	20
II.	إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح EXW "تسليم البضاعة في المصنع"	23
III.	إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح FCA تسليم البضاعة للنقل	24
IV.	إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح FAS التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير	25
V.	إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح FOB التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير	26
VI.	إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح CFR التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة	27
VII.	إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح CIF التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة	28
VIII.	إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح CPT أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين .	29
IX.	إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح CIP أجرة النقل و التأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين	30
X.	إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح DAT تسليم البضاعة في محطة الوصول.	31
XI.	إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح DAP تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه	32
XII.	إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح DDP تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية	33
XIII.	النسب المئوية لعناصر التكاليف الموضوعة من قبل الإدارة البحرية للجنة التجارة بالولايات المتحدة الأمريكية	87
XIV.	تكلفة بناء الطن الواحد بحسب إختلاف محمول السفينة	88
XV.	التكاليف اليومية للسفينة بحسب إختلاف محمول السفينة	88
XVI.	مصفوفة للصادرات و الواردات CIF أو FOB/CFR و سفن النقل البحري	98
XVII.	تطور التجارة الخارجية بالنسبة للنتائج المحلي الإجمالي بين (1990-2010)	107
XVIII.	تطور الميزان التجاري و نسبة تغطية الواردات خلال الفترة (1990-2010)	108
XIX.	تطور البنية السلعية لصادرات خلال الفترة (1990-2010)	110

111	تطور البنية السلعية للواردات خلال الفترة (1990-2010)	.XX
113	بنية التوزيع الجغرافي صادرات خلال المرحلة 1990-1999	.XXI
115	بنية التوزيع الجغرافي للواردات خلال المرحلة 1990-1999	.XXII
116	بنية التوزيع الجغرافي للصادرات خلال 2000-2009	.XXIII
117	بنية التوزيع الجغرافي للواردات خلال المرحلة (2000-2009)	.XXIV
118	حركة البضائع المصدر عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (1990-2010)	.XXV
120	نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (1990-2010)	.XXVI
121	حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة 1990-2010	.XXVII
123	نسبة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة 1990-2010	.XXVII

2/ قائمة الأشكال:

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
9	التطور الممكن للموازن التجارية خلال دورة المنتج الجديد.	.I
67	سلم زمني لمسؤوليات نقل البضائع من المصدر إلى المستورد.	.II
86	مختلف أنواع التكاليف و علاقتها بالكميات المنقولة.	.III
88	حالة الواردات الجزائرية من الخشب إلى الجزائر .	.IV
90	مقارنة مختلف أنواع السفن بالتغير في المسافات .	.V
91	تقسيم التكاليف إلى متغيرة و ثابتة و تحديد الربح .	.VI
103	خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية .	.VII
119	التمثيل البياني لحركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين 1990-2010.	.VIII
120	التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين 1990-2010.	.IX
122	التمثيل البياني لحركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين 1990-2010.	.X
125	التمثيل البياني لنسبة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين 1990 - 2010.	.XI

مقدمة عامة

مقدمة:

عرف الإنسان التجارة منذ القدم لما كانت حاجته لنقل السلع عبر مسافات طويلة تطلب أمر استحداث وسائل النقل برية ، جوية، بحرية و لأن من المتطلبات التجارة الخارجية نقل السلع و الخدمات خارج حدود الدول الواحدة ، ونظراً للفواصل البحرية بين الدول أو بين أقطار الدول الواحدة، و بانتعاش التجارة الخارجية التي أصبحت تعتمد بدرجة كبيرة على الموانئ لما توفره من مزايا اقتصادية أصبح لموانئ التجارية دوراً أساسياً في التفعيل و تنشيط التجارة الخارجية .

ومع ضخامة التجارة الخارجية و تطور الخدمات اللوجيستية سواء أساسية منها كالنقل أو الداعمة كالشحن ، التأمين و الجمركة أضحت الشركات تركز على أنشطتها الرئيسي و تلجأ إلى تنفيذ الخدمات من خلال طرف ثالث يتمثل في مؤسسات خاصة تورد مهامها متعددة ومن الملاحظ جلباً أن عقد التسعينات قد شهد اهتماماً بليغاً بزيادة التبادل الدولي و عولمة التجارة . كما شهدا ازدياد الاهتمام بدور النقل في العمليات التجارية و تأثيره الواضح على كفاءة التجارة و خاصة فيما يتعلق بالتكلفة الكلية للسلع ومن قسمتها في الأسواق العالمية وتزايد الطلب على النقل البحري بصفة خاصة حيث يشحن بواسطته نسبة كبيرة من حجم التجارة الدولية العابرة للقارات و ذلك لأسباب تعود في معظمها إلى انخفاض أسعار الشحن و إمكانية النقل بأحجام كبيرة و بأسعار منخفضة بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى. وبحكم موقع الجزائر المطل على البحر الأبيض المتوسط واحدة من الدول التي تعطى بشريط ساحلي يقدر ب 1200 كلم، وطبيعة تجارتها الخارجية التي أغلب صادراتها و وارداتها عبر الموانئ في حركة المبادلات التجارية و تنظيم العلاقة القانونية و العملية بين البائع و المستخدم م الجزائر على قرار الكثير من الدول مصطلحات التجارة الدولية لتحديد مختلف مراحل دخول و خروج السلع من و إلى أراضيها .

وانطلاقاً مما سبق يمكن طرح الإشكالية الرئيسية الآتية:

- أين يكمن أثر تكاليف النقل البحري على التجارة الخارجية في الجزائر ؟

و للتوضيح يمكن طرح الأسئلة الثانوية أدناه :

- 1- ما هو مفهوم التجارة الدولية ؟ و ما هي أساليب تنظيم التجارة الخارجية؟
- 2- إلى أي حد يمكن توزيع و تنظيم مسؤوليات تكاليف و مخاطر حركة البضائع بين البائع و المشتري؟
- 3- ماذا نعني باقتصاديات النقل و النقل البحري للبضائع في الجزائر ؟
- 4- ما هو واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر ؟ وما هي مصطلحات التجارة الدولية التي تنظم استيراد و تصدير البضائع من و إلى الجزائر ؟

و للإجابة على هذه التساؤلات نضع الفرضيات التالية:

الفرضيات:

- 1- تستخدم مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر كباقي الدول لوضع كل الشروط في عقد التبادل التجاري الدولي لتوزيع المسؤوليات بين المصدر و المستورد و بالنظر إلى تأخر الجزائر في قطاع النقل البحري للبضائع وضعف موانئها تستخدم الجزائر مصطلحات التجارة التي تتناسب و مقوماتها.



2- تكاليف النقل و أثارها على التجارة الخارجية تعود بالسلب على الجزائر و ذلك راجع بالأساس الى قلة و ضعف وسائل النقل البحرية الجزائرية .

المنهج المتبع :

للإلمام بمختلف جوانب الموضوع وسعيا من لاختبار صحة الفرضيات الموضوعية سنعتمد في دراستنا هذه على المنهج الاستنباطي و أدواته الوصف من خلال الإطار النظري المختلف ما يتعلق بالتجارة الخارجية من مفهوم إلى أهميته و كذا النظريات المختلفة للتجارة الدولية و الأساليب التي تنظم التعامل فيها و كذا المصطلحات، الخاصة بها بالإضافة إلى الحديث عن الجانب ، الذي يخص مختلف تكاليف النقل البحري كما أنه سيتم اعتماد أداة الإحصاء الوصفي لتحليل المعطيات، و كذا المؤشرات المتعلقة بنشاط التجارة الخارجية من خلال التصدير و الإستيراد عبر الموانئ و كذا بعض الإحصائيات المتعلقة بالميزان التجاري وربطها فيما بينها و حاولت الوصول إلى أثارها على التجارة الخارجية في الجزائر.

أهداف البحث:

- الغرض من هذا المبحث هو توضيح النقاط التالية:
- تحديد مفهوم التجارة الخارجية و الأساليب المتعلقة بتنظيم التجارة الخارجية و مختلف النظريات المفسرة للتجارة الخارجية .
- تحديد مفهوم اقتصاديات النقل و النقل البحري .
- إيضاح دور الانكوترمز في تنظيم و تحديد وتوزيع المسؤوليات بين طرفي التجارة الدولية.
- المصطلحات المستخدمة في الجزائر ودواعي هذا الاستخدام و كذا وضع و حقيقة النقل البحري للبضائع في الجزائر.
- دراسة تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارة الجزائرية في الفترة محل الدراسة.
- الوصول إلى أثر تكاليف النقل البحري على التجارة الجزائرية .

أهمية الموضوع :

تعود أهمية الموضوع إلى مايلي :

- يكتسي هذا الموضوع الأهمية من خلال ضرورة التطرق إلى الحديث عن تكاليف النقل البحري و فيما يكمن أثارها على التجارة في الجزائر على اعتبار أن الجزائر تستورد نسبة مالية من مختلف احتياجاتها من العالم الخارجي.
- الأهمية البالغة لقطاع النقل البحري على أساس أن أغلب السلع المستوردة تكون عن طريقه.
- كما أن تطور الممارسات في التجارة الدولية تستوجب تأطير كل خطوة من خطوات حركة البضائع قصد تفاد الأخطار وبيان كفية تحويلها من البائع إلى المشتري، و لتسهيل المبادلات و سلامة المادة المتعاقد عليها إضافة إلى محاولة دراسة احد أهم محددات التجارة ألا و هو النقل البحري للبضائع.

دوافع إختيار الموضوع :

- يوجع اختيار هذا الموضوع للأسباب التالية :
- نقص الإهتمام بهذا الموضوع في الدراسات.
- الأهمية البالغة لما يعرف بتكاليف استيراد مختلف البضائع و دخولها إلى التراب الوطني، و أثارها المباشرة على مختلف معالم التجارة

الخارجية.

- الرغبة الشخصية إلى البحث في غمار هذا الموضوع و في أن يكون البحث مفيداً.

صعوبات الدراسة :

- إن من أهم ما قابلنا أثناء بحثنا في هذا الموضوع البالغ الأهمية هو صعوبة الحصول على إحصائيات و بيانات ملموسة خلال الفترة محل الدراسة لإجراء عملية التحليل عليها و الوصول إلى الأهداف الموجود و المسطرة.

حدود الدراسة الزمانية و المكانية :

تقتصر هذه الدراسة على مختلف التكاليف التي تؤثر في صناعة النقل البحري ،ومختلف مصطلحات التجارة الدولية التي تحدد و تؤثر مسؤوليات البائع و المشتري و التطرق إلى مصطلحات التجارة الدولية التعامل بها في ميدان النقل البحري هذا فيما يخص الجانب النظري أما من ناحية الجانب التطبيقي. في هذا الدراسة سيتم التركيز علي وضع النقل البحري في الجزائر و مصطلحات التجارة الدولية الانكوتيرمز (incoterms) التي تطبق في الجزائر من عمليات استيراد و تصدير البضائع عبر الموانئ التجارية الجزائرية و مدى مساهمتها في عملية الاستيراد بصفة عامة خلال الفترة (1990-2010).

الدراسات السابقة :

هذا الموضوع يفتقر إلى الدراسات السابقة ،إلا أنه يمكن ذكر الدراسات التالية :

1- بروحي قورين ، دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية - حالة ميناء وهران التجاري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية تخصص تسويق و تجارة دولية . جامعة حسينية بن بوعلي - الشلف - السنة الجامعة 2011-2012
لقد حاول الباحث في دراسة إبراز ماهية السياسة التجارية و التي تظهر من خلال مفهوم السياسة التجارية و تطورها في الفكر الاقتصادي مع ذكر مختلف الأساليب التي تنظم التجارة الخارجية ، مع تسليط الضوء على الإصلاحات في مجال تحرير التجارة الخارجية في الجزائر (1990-2010) من مقومتها و أثارها و ذكر مختلف مراحلها.

وتطرق إلى دور الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية مع إبراز حركة الصادرات و الواردات عبر هذه الموانئ وأخص بالذكر ميناء وهران من خلال التطرق إلى كل العناصر التي تخصه و كذا مساهمة في نقل التجارة الخارجية الجزائرية.

2- عبد المالك هاني : دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع دراسة حالة :واقع ميناء الجزائر العاصمة ، مذكرة مقدمة ضمن المتطلبات لي نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية من تخصص تجارة دولية جامعة محمد لخضر بسكر السنة الجامعة 2014-2015 .

لقد حاول البحث في دراسته إبراز مختلف المفاهيم المتعلقة بمصطلحات التجارة الدولية و النقل البحري للبضائع ،وكذا التطرق إلى مساهمة هذه المصطلحات في تحديد و تأطير العلاقة التي تحكم التبادل التجاري من استيراد و تصدير . و التطرق إلى تقديم عام للمؤسسة المبنائية للجزائر العاصمة بالحديث عن كل ما يعرفها في مختلف الجوانب و كذا المصطلحات المتعامل بها في عمليات النقل البحري للبضائع في الجزائر.

3- قارون عمران تخفيض التكاليف النقل البحري بإستخدام البرمجة الخطية حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM- CNAN) جامعة الجزائر .معهد العلوم لاقتصادية لرسائل الماجستير في العلوم الاقتصادية فرع التخطيط لسنة الجامعية (1997 - 1996)

لقد حاول الباحث في دراسته إبراز النقل في الجزائر و ذلك من خلال نقل المسافرين ،نقل البضائع و مختلف الهياكل القاعدية ،و كذا مختلف المجريات التي تخص النقل البحري العالمي ، و أخص بذكر واقع النقل البحري الجزائري و مختلف التقسيمات لتكاليف النقل البحري و أيضا تطرق إلى البيانات الضرورية لبناء النموذج الرياضي لحركة للأسطول البحري التجاري لشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM-CNAN) ولتطبيقه فيها .

الفصل الأول :

الإطار النظري للتجارة الخارجية.

تمهيد

تعتبر التجارة الخارجية أداة أساسية لتحقيق التنمية الشاملة ، فهي تساهم في رفع معدلات النمو الاقتصادي من خلال تنويع الأنشطة الصناعية للبلد وخلق قيم مضافة جديدة و التي يعبر عنها عادة بالصادرات من السلع و الخدمات ، إضافة إلى جلب الاستثمارات الأجنبية التي لها مساهمتها هي أيضا في التنمية ، من خلال عوامل الإنتاج المختلفة التي تتبعها ، ما يعني تحسينا للهياكل و البنى القاعدية ودفعاً أكبر لزيادة ورفع الإنتاجية.

يعد التبادل التجاري بين الدول حقيقة لا يتصور العالم من غيرها اليوم فلا يمكن لدولة ما أن تستقل باقتصادها عن بقية العالم سواء كانت متقدمة أو نامية، و لذلك و نظرا لأهمية التبادل التجاري الخارجي، فقد تم تقسيم هذا الفصل إلى:

المبحث الأول : أساسيات حول التجارة الخارجية.

المبحث الثاني : التحليل الاقتصادي لنظريات التجارة الخارجية.

المبحث الثالث : الأطراف المتداخلة في التجارة والوثائق المستعملة.

المبحث الأول أساسيات حول التجارة الخارجية.

لقد بات من المستحيل على أي دولة سواء كانت نامية أو متقدمة أن تعزل بنفسها عن العالم الخارجي و ذلك راجع إلى احتياجات الدولة من المواد الضرورية للإنتاج لا تتوفر عليها أو لوجود فائض على مستوى نشاطها الاقتصادي ، مما يحتم عليها اللجوء إلى التبادل التجاري بينها و بين دول أخرى و الذي يربط الدول بعضها البعض و بالتالي نشوء نوع من التكامل و التقارب الاقتصادي فيما بينها، و من أجل توضيح ذلك عمدنا إلى تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب :

1/ ماهية التجارة الخارجية .

2/ التحليل الاقتصادي لنظريات التجارة الخارجية

3/ الأطراف المتداخلة في التجارة و الوثائق المستعملة .

المطلب الأول: ماهية التجارة الخارجية.

أولا : تعريف التجارة الخارجية: هناك عدة تعريفات للتجارة الخارجية منها ما يلي :

- كلا من الصادرات والواردات المنظورة و غير المنظورة¹.
 - المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع و الأفراد و رؤوس الأموال، تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات و منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة².
- من التعريف السابقة نستنتج أن التجارة الخارجية عبارة عن مختلف عمليات التبادل التجاري الخارجي سواء في صور سلع أو أفراد أو رؤوس أموال بين أفراد يقطنون وحدات سياسية مختلفة بهدف إشباع أكبر حاجات ممكنة. و تتكون التجارة الخارجية من عنصرين أساسيين هما: الصادرات والواردات بصورتيهما المنظورة و غير المنظورة.

ثانيا : أهمية التجارة الخارجية

تعد التجارة الخارجية من القطاعات الحيوية في أي مجتمع لما لها من أهمية تتمثل فيما يلي:

- ربط الدول و المجتمعات مع بعضها البعض زيادة على اعتبارها منفذا لتصريف فائض الإنتاج عن حاجة السوق المحلية.
- اعتبارها مؤشرا جوهريا على قدرة الدول الإنتاجية و التنافسية في السوق الدولي و ذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية المتاحة و قدرة الدولة على التصدير، و مستويات الدخول فيها و قدرتها كذلك على الاستيراد و انعكاس ذلك كله على رصيد الدولة من العملات الأجنبية و ما له من آثار على الميزان التجاري³.
- تحقيق المكاسب على أساس الحصول على سلع تكلفتها أقل مما لو تم إنتاجها محليا.

¹. سامي عفيفي حاتم، التجارة الخارجية بين النظرية والتنظيم. الجزء الأول، الطبعة الثانية، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة 1993 ص- 36

² رشاد العصار، عليان الشريف، حسام داود ومصطفى سلمان. التجارة الخارجية. دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة. عمان الطبعة الاولى: 2000 ص. 12

³. رشاد العصار وآخرون. مرجع السابق. ص: 13.

- التجارة الدولية تؤدي إلى زيادة الدخل القومي اعتمادا على التخصص والتقسيم الدولي للعمل.¹
- نقل التكنولوجيات و المعلومات الأساسية التي تفيد في بناء الاقتصاديات و تعزيز عملية التنمية الشاملة.
- تحقيق التوازن في السوق الداخلية نتيجة تحقيق التوازن بين كميات العرض و الطلب.
- الارتقاء بالأذواق و تحقيق كافة المتطلبات و الرغبات و إشباع الحاجات.
- إقامة العلاقات الودية و علاقات الصداقة مع الدول الأخرى المتعامل معها.
- العولمة السياسية التي تسعى لإزالة الحدود و تقصير المسافات و التي تحاول أن تجعل العالم بمثابة قرية جديدة.²

ثالثا : الفرق بين التجارة الداخلية والخارجية:

- كل من التجارة الداخلية و الخارجية تكون نتيجة للتخصص و تقسيم العمل الذي يؤدي بالضرورة إلى قيام التبادل إلا أن هذا لا يمنع من وجود بعض الاختلافات بين التجارتين تكمن فيما يلي:
- التجارة الداخلية داخل حدود الدولة الجغرافية أو السياسية في حين أن التجارة الخارجية على مستوى العالم.
 - التجارة الخارجية تتم مع نظم اقتصادية و سياسية مختلفة في حين أن التجارة الداخلية في ظل نظام واحد.
 - اختلاف ظروف السوق و العوامل المؤثرة فيه في حالة التجارة الخارجية عنها في حالة التجارة الداخلية.
 - مرحلة النمو الاقتصادي في العالم (الرواج، الكساد).
 - وجود فرصة للتكتلات و الاحتكارات التجارية في حالة التجارة الخارجية.³
 - سهولة انتقال عوامل الإنتاج داخل الدولة الواحدة في حين يصعب ذلك في التجارة الخارجية.⁴
 - اختلاف النظم القانونية و التشريعات الاقتصادية و الضريبية و الاجتماعية التي تنظم التجارة الداخلية عنها في التجارة الخارجية.⁵
 - وجود عملة واحدة تقوم على أساسها التجارة الداخلية بينما تعدد هذه العملات في حالة التجارة الخارجية.⁶
- رابعا : أسباب قيام التجارة الخارجية.**

¹ حمدي عبد العظيم. اقتصاديات التجارة الدولية. مكتبة زهراء الشرق. 1996 . ص 20

² رعد حسن. الصرف، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة. دار النشر. الطبعة الأولى، الجزء الأول. 2000 ص: 57-58

³ رشاد العصار المراجع السابق. ص: 13-14

⁴ محمود يونس، أساسيات التجارة الدولية، الدار الجامعية، الإسكندرية. 1993 ص: 13

⁵ عبد النعيم محمد مبارك و محمد يونس، اقتصاديات النقود والصرافة والتجارة الدولية، الدار الجامعية. الإسكندرية ، مصر . 1996

⁶ رعد حسن. الصرف، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة. دار النشر. الطبعة الأولى، الجزء الأول. 2000 ص: 55

يرجع تفسير أسباب قيام التجارة الخارجية بين الدول إلى جذور المشكلة الاقتصادية أو ما يسميه الاقتصاديون بمشكلة الندرة النسبية وتمثل أهم هذه الأسباب في:

ليس لكل دولة نفس الإمكانيات التي تكفي لإنتاج كل السلع والخدمات، اختلاف تكاليف إنتاج السلع بين الدول المختلفة نظرا لاختلاف البيئة، عدم إمكانية تحقيق الاكتفاء الذاتي، اختلاف مستوى التكنولوجيا من دولة لأخرى. الحصول على أرباح من التجارة الخارجية، وجود فائض في الإنتاج، رفع مستوى المعيشة.¹

المطلب الثاني : النظريات المفسرة للتجارة الدولية.

توجد عدة نظريات مفسرة للتجارة الدولية و تختلف حسب وجهة نظر كل اقتصادي ونجدها كمايلي:

أولا : النظريات الكلاسيكية للتجارة الدولية. تعتبر النظرية الكلاسيكية نقطة الانطلاق في تحليل و تفسير تطور نظرية التجارة الدولية الدولية بحيث لم يكن للتجارين من قبلهم نظرية منفصلة في هذا المجال وكانوا يرون أن ثروة الأمة تقاس بما في حوزتها من معادن نفيسة (ذهب، فضة) و لا تقاس بما تمتلكه من موارد أساسية كالأرض فوسائل الإنتاج والعنصر البشري و الثروات الطبيعة و على هذا الأساس فقد هاجم المفكرين الكلاسيك آراء التجارين وانتقودها بشدة و دعوا إلى حرية التجارة باعتبارها تحقق مزايا نسبية من جراء عملية الإنتاج و التبادل.² و تحاول آراء المفكرين الكلاسيك تفسير ثلاث أمور أساسية:

- تحديد ماهية السلع التي تدخل في التجارة الدولية و بالتالي التعرف على أسباب قيام التبادل الدولي.
- تحديد النفع المحقق من قيام التبادل الدولي بالنسبة لكل الدولة.
- كيفية تحقيق التوازن في العلاقات الاقتصادية الدولية.³

1-نظرية النفقات المطلقة (آدم سميث 1723-1790): ان أول اقتصادي حاول تفسير أسباب قيام التجارة الخارجية بين الدول هو العالم الاقتصادي الشهير " ادم سميث" في كتابه الشهير " ثروة الأمم " الذي صدر عام 1776 في نيويورك ، حيث استخدم "سميث" مفهوم الفرق المطلق في تكاليف الإنتاجية بين الدول أو ما أصبح يعرف بالميزة المطلقة . و قد افترض "سميث" أن كل دولة يمكن أن تنتج سلعة واحدة على الأقل أو مجموعة من السلع بكلفة حقيقية أقل مما يستطيع شركاؤها التجاريون و بالتالي فان كل دولة ستكسب أكثر فيما اذا تخصصت في تلك السلعة التي تتمتع فيها بميزة مطلقة و تسود السلعة الأخرى و قد اعتبر "سميث" أن الكلفة الحقيقية تقاس بمقدار وقت العمل اللازم لانتاج السلعة و حسب هذا المفهوم فإن السلع ستبادل بعضها وفقا لنسبة ساعات العمل المستخدمة في إنتاجها.⁴

2 - نظرية النفقات النسبية دافيد ريكاردو (1772-1823) : طبقا لهذه النظرية يؤكد ريكاردو بأنه ليس كل الدول تستطيع أن يكون لديها ميزة مطلقة في الإنتاج ففي كثير من الدول و خاصة النامية منها قد لا يتوفر لديها ميزة مطلقة في أي من سلعها ، و ذلك بسبب الطرق التقليدية في الإنتاج أو عدم الكفاءة أو بسبب عدم تمكنها من بناء مشاريع ضخمة

¹ حمدي عبد العظيم، مرجع سابق. ص: 16-17

² Bernard Gullochans, theories de la change international, P.U.F, 1976, P 111.

³ الصادق بوشناق، الآثار المحتملة لإنضمام الجزائر الى المنظمة العالمية للتجارة على قطاع صناعة الأدوية حالة مجتمع صيدال"، (أطروحة دكتوراة غير منشورة، جامعة الجزائر، بلدا الجزائر 2006-2007، ص 3.

⁴ رشاد العطار و اخرون ، التجارة الخارجية ، الطبعة الأولى ، دار المسيرة للنشر و التوزيع ، الطباعة ، الأردن ، 2000 ، ص 21-22 .

للاستفادة من الوفرة في التكاليف كما هو الحال في الدول المتقدمة اقتصاديا ، و بالطبع لا يمكن في هذه الحالة استخدام نظرية الميزة المطلقة لتفسير التجارة الدولية .

و قد بين " ريكاردو " في كتابه " مبادئ الاقتصاد السياسي و الضرائب " أن شرط توفر ميزة مطلقة للدولة في إحدى السلع ليس ضروريا لكي تحقق هذه الدولة مكاسب من الدخول في التجارة الدولية بل يكفي أن يتوفر للدولة ما أسماه " ريكاردو " " بالميزة النسبية " في إحدى أو بعض السلع التي تنتجها و بالتالي فإن قيام التجارة المربحة يعتمد على اختلاف التكاليف النسبية للسلع عبر الدول و ليس التكاليف المطلقة .

و وفق ذلك يمكن للدولة أن تحقق مكاسب من التجارة حتى لو كانت ذات تكاليف حقيقية أكبر في جميع السلع التي تنتجها مقارنة مع شركائها التجاريين.¹

1-3 نظرية القيم الدولية لجون ستيوارت ميل (1806-1873): لقد دل "ستيوارت ميل" أن نظرية النفقات النسبية المطلقة كما تدلنا على مزايا التبادل الدولي تستطيع أن تدلنا أيضا على صورة هذا التبادل فقال في بلد تتوقف قيمة السلعة الأجنبية على كمية المنتجات المحلية التي تمت مبادلتها في مقابلها وهي نظرية القيم الدولية لأنها تحاول تحديد قيمة السلعة المتبادلة دوليا ، و بالتالي تحاول بيان القوانين التي يتم بمقتضاها توزيع الكسب المحقق من التجارة.²

ثانيا : النظريات النيوكلاسيكية :

إحتوت هذه النظرية على نظريتين على نظريتين هما نظرية و فرة عوامل الإنتاج "لهكشر أولين" و "الغز ليونتييف" .

1- نظرية و فرة عوامل الإنتاج لهكشر أولين : رفض أولين الفروض التي تقوم على أساس أن العمل أساسا لقيمة السلعة و أنه يجب تطبيق الأسعار و أثمان عوامل الإنتاج على أساس نظرية القيمة ، فالتفاوت في قيمة السلع لا يرجع إلى التفاوت فيما أنفق على السلعة من عمل ، و لكن فيما أنفق من عناصر الإنتاج على السلعة .

وبين أن التجارة الدولية تقوم نتيجة لا للتفاوت النسبي بين تكاليف الإنتاج و إنما تقوم للتفاوت بين الدول في أسعار عوامل الإنتاج ، و بالتالي في أسعار السلع المنتجة .

ويرى أن سبب قيام التجارة الدولية بين الدول يرجع إلى الاختلاف في أسعار السلع المنتجة ، هذا الاختلاف في أسعار عوامل الإنتاج إنما يرجع إلى ظروف كل دولة من حيث وفرة وندرة عوامل الإنتاج ، و ينعكس هذا كله في الاختلاف في أثمان السلع المنتجة ، وهكذا سيوجد دولا ستخصص في إنتاج سلع معينة لأنها تتمتع بميزة معينة في إنتاجها و إن هذه الميزة ترجع لاختلاف أسعار عوامل الإنتاج المشتركة في إنتاجها.

2- لغز ليونتييف : قام هذا الاقتصادي بتطبيق اختبار للنظرية الحديثة للتجارة الخارجية على صادرات و واردات الولايات المتحدة الأمريكية لمعرفة ما إذا كانت تتفق مع نظرية وفرة عوامل الإنتاج، على أساس أن و.م.أ تتمتع بوفرة في رأس المال و ندرة في عنصر العمل ، و استخدام ليونتييف في هذا الاختيار أسلوب تحليل المستخدم المنتج و ذلك لحساب رأس المال وكذلك العمل اللازم للانتهاج في عدد من الصناعات الأمريكية ، و وصل إلى نتيجة أن التجارة الدولية بين و.م.أ و الدول الأخرى إنما تقوم على تخصصها في الصناعات المستخدمة للعمل بكثافة أكبر من رأس المال .

¹ رشاد العصار و اخرون ، مرجع سابق ، ص 25-26 .

² محمد زكي الشافعي، مقدمة في العلاقات الاقتصادية الدولية، دار النهضة العربية ،بيروت، دون سنة نشر، ص 357.

فطبقاً لتلك النتيجة فإن و.م.أ لديها وفرة في العمل بالنسبة لرأس المال ، لأن العامل الأمريكي يحيط به تجريب و خبرة و تنظيم ، فإن عنصر العمل هو المتوفر في و.م.أ بالنسبة لعنصر رأس المال، إذن على أمريكا أن تصدر سلعا ذات كثافة في عنصر العمل عالية بالنسبة لرأس المال و تستورد سلعا ذات كثافة رأسمالية عالية بالنسبة لعنصر العمل ¹.

ثالثا : النظريات الحديثة في التجارة الدولية :

بروز نظريات حديثة إرتكزت معظمها على تعميق منطق التمايز و الاختلاف و تقبع في جانب العرض و بعضها اعتمد نهجا مخالفا في جانب الطلب .

1- المدخل المرتكز على جانب الطلب : وتمثل أهم النظريات التي ارتكزت على جانب الطلب نظرية Linder

- تحليل لنظرية LINDER : نظرية الطلب الممثل أو نظرية تشابه الأذواق و تعود هذه النظرية إلى الاقتصادي ستافن ليندر , linder staffan وجاءت تسميتها من أن الدول متشابهة الدخل تكون متشابهة الأذواق و قد بدأ ليندر تحليله بالاعتماد على الفرضيات التالية: ²

- أن الدول ستقوم بتصدير السلع التي تمتلك لها أسواق كثيرة و رائجة و برر ذلك بالحاجة إلى إنتاج كبير الحجم من أجل تمكين المنشأة المحلية من تحقيق وفورات الحجم الاقتصادية و بالتالي تخفيض تكاليف إنتاج هذه السلع مما يؤدي إلى انخفاض أسعارها لتتمكن من غزو الأسواق الأجنبية.

- إن الدول متشابهة الدخل تكون متشابهة الأذواق و بالتالي يمكن قيام التجارة بين الدول متشابهة الدخل لكون أسعار السلع تناسب المستهلكين في الدول الأخرى بسبب تساوي القدر الشرائية .

- يعتمد تفسير " ليندر " للتبادل الدولي على الفرق بين تجارة المنتجات الصناعية و تجارة المنتجات الأولية وفي رأيه أن الأولى تقوم بين الدول لا يوجد بينها اختلافات جوهرية في هبات من عوامل الإنتاج أما الثانية فتقوم بين الدول المتخلفة و الدول و المتقدمة و ترجع إلى عوامل أخرى بخلاف هباتها من الموارد و تجارة المواد الأولية حسب ليندر ، إنما يرجع إلى أمر واضح ، توفر المواد الطبيعية من المواد الأولية في الدول المختلفة من الناحية ومن ناحية ندرتها و الحاجة إليها في الدول المتقدمة من ناحية أخرى.

- اما فيما يتعلق بتجارة المنتجات الصناعية فان الميزة النسبية يمكن ان تكون مرتبطة بأهمية الطلب الداخلي و الذي يسميه ليندر الطلب الممثل على سلع التصدير و يمكن تلخيص اهم أفكار ليندر فيما يلي: ³

- يلقي افتراض الطلب الممثل نظرة إجمالية على أثر الدخل على أذواق ، ثم أثر الأذواق على التكنولوجيا ثم أثر الأخيرة على التجارة الدولية ، فأى زيادة في دخلا لفرد يمكن أن توجه الطلب الممثل لدولة ما نحو السلع الكمالية طالما أنه من الممكن الحصول عليها ، وبسبب هذا الطلب الجديد على السلع الكمالية يؤدي بدخول منتجين يحاولون الحصول على فنون إنتاجية متطورة لإنتاج هذه السلع وبسبب إرتفاع الإنتاج فإن أرباحهم ستتجاوز بكثير تكاليف الطلب الذي دفعه في البداية إلى

¹ محمد زكي الشافعي مرجع سابق، نفس الصفحة.

² حسام علي داود ، أمين أوخفيرة، اقتصاديات التجارة الدولية ، الطبعة الأولى، دار الميسرة، الأردن، 2002 ، ص 62 ..

³ محمود يونس ، أساسيات التجارة الدولية ، الدار الجامعية ، مصر 1993 ، ص 81 .

التطوير و من ثم فمن الممكن لهما القيام بتصدير مثل هذه السلع بأسعار منخفضة

- كما أن تشابه هيكل الطلب في دولتين كلما كانت التجارة المحتملة بينهما أكثر كثافة ، رغم وجود عوامل أخرى تحدد تصنيع هيكل الطلب مثل المناخ، اللغة، الدين إلا أن الفروق في متوسط الدخل بين الدول من الممكن أن تصنع عقبات أمام التجارة المحتملة فالسلع التي تنتج بكفاءة في دولة من الممكن أن تكون مطلوبة في دولة أخرى بسبب اختلاف متوسط الدخل و ما يترتب عليه من اختلاف هيكل الطلب، وهذا ما أهملته نظرية هيكرش أولين بإفتراضها ثبات أذواق المستهلك ينبغي الدول المختلف.

2 - المدخل المرتكز على جانب العرض:

تعددت المداخل في جانب العرض و المعتمدة من قبل الاقتصاديين المهتمين بالموضوع نوجزها فيما يلي :

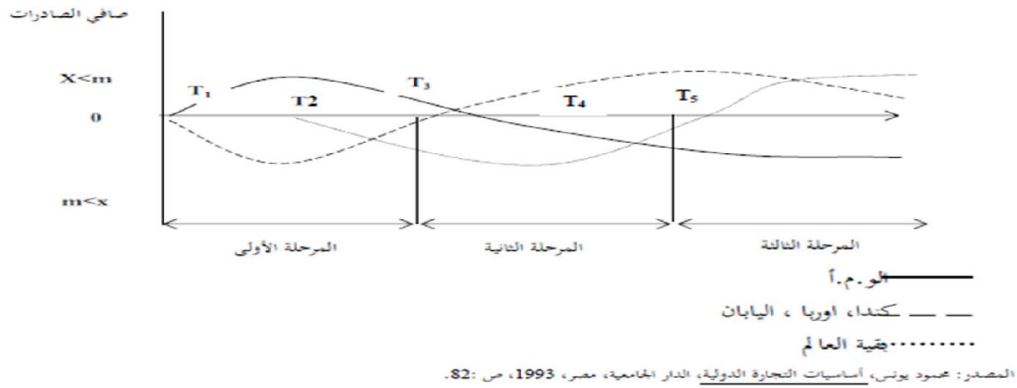
1- نظرية الفجوة التكنولوجية : لقد طور ميشال بومنز michael posner سنة 1921 تحليلا جديدا يركز على التغيرات التكنولوجية و ذلك بتوسيع نتائج أنشطة البحث و التطوير على صعيد الشركات إلى المجال الدولي ، وذلك بإحتكار شركة مبدعة لإنتاج سلعة جديدة تستهلك من قبل المقيمين و المستهلكين موحدين في الخارج، ويؤدي تصديرها إلى الخارج طالما لم يتمكن منافسوها من إنتاج منافس ، ومحدد التجارة هنا يعتمد منوجهة على الفجوة التكنولوجية ويرتكز نموذج الفجوة التكنولوجية في تفسيره لنمط التجارة الدولية بين الدول على إمكانية حيازة إحدى الدول على الطرق الفنية المتقدمة لإنتاج تمكنها من إنتاج سلع جديدة ، او

منتجات ذات جودة أفضل أو منتجات بنفقات إنتاجية أقل مما يؤهل هذه الدولة إلى إكتساب مزايا نسبة مستقلة عن غيرها و أن هذه الدولة يمكنها أن تستفيد من هذه الميزة طالما أن التبادل الدولي لايلغيها عن طريق إنتشار المعلومات الخاصة بهذا التجديد دوليا.¹ ولكن الاشكال لم يبحث عن تفسير الكيفية التي ستحقق بها التجديد في هذه الدولة.

2- نظرية دورة المنتج: لقد استطاع فرنون vernon أن يجيب لهذا الإشكال السابق من خلال مقالة نشرت سنة 1966 واسترشد ذلك بسلع الاستهلاك التي يطلبها ذو الدخل المرتفعة أو بالسلع التي تسمح بإحلال رأس المال محل العمل ، و بوضوح في نموده عن الو.م.أ و الذي أسماه " دورة المنتج " أن المنتج يكن جديدا في البداية ثم ينتشر في الدول الصناعية الأخرى ثم يصبح نمطيا بعد ذلك و يظهر الشكل التالي نماذج التبادل الممكن من خلال حياة المنتج الجديد في أمريكا.

¹ مئى مسغوني ، علاقة سياسات الواردات بالنمو لداخلي للإقتصاد الوطني في الفترة 1970 - 2001 ، أطروح ماجستير " غير منشورة " ، جامعة قاصدي مرباح ورقلة 2005 ، ص 16 .

الشكل رقم (1): التطور الممكن للموازن التجارية خلال دورة المنتج الجديد



وفي هذا الشكل يميز فرنون بين 3 مراحل :

المرحلة الأولى: في هذه المرحلة يفترض أن التجديد و الإنتاج يبدأ في الو.م.أ لحظة الزمن بنسبة ارتفاع مستوى الدخل و ارتفاع تكلفة الأيدي العامل و لأن الإنتاج الجديد يصاحبه عادة نوع من عدم التأكيد فيكون من المفضل تسويقية في السوق المحلي او في الأسواق القريبة وفي الغالب تكون تكلفة الإنتاج مرتفعة.

-المرحلة الثانية: مرحلة الانتشار في الدول الصناعية الأخرى ، ويكون المنتج قد تنوع و بدأ كل نوع في الاتجاه نحو النمطية ونجد أن بعض الدول بدأت بالإنتاج الكبير ، وفي هذه المرحلة تقوم الو.م.أ في استيراد هذا المنتج بنسبة فقدان الميزة النسبية في الزمن t_4 .

-المرحلة الثالثة: هذه المرحلة شديدة النمطية حيث يصبح المنتج نمطا بدرجة كبيرة كما أن السوق الخاصة به أصبحت معروفة بالكامل و عندئذ تكون اعتبارات التكلفة لها القول الفصل ومن هنا يبدأ التفكير في إقامة المشروعات في بعض الدول النامية المختلفة بسبب انخفاض مستويات الأجور فيها¹.

المطلب الثالث: الأطراف المتداخلة في التجارة والوثائق المستعملة.

تتمثل عمليات التجارة الخارجية في إنتقال مختلف السلع والخدمات بين الدول، حيث تمر بعدة أطراف بصفة مباشرة أو غير مباشرة، وحتى تكون عملية انتقال البضاعة قانونية وذات مصداقية، يجب أن ترفق بالوثائق اللازمة.

أولا: الأطراف المباشرة في التجارة الخارجية:

1. المصدر: هو الذي يقوم بشراء أو إنتاج البضاعة لبيعها في الخارج بغض النظر عن نوع البضاعة التي يتعامل بها. وقد يكون المصدرون أفراد مستقلين أو قد يظهرون على شكل شركات، كما قد تكون الدولة هي المصدرة وذلك عندما تكلف إحدى مؤسساتها بهذا العمل.

¹ تركية صغير، سياسة التجارة الدولية في الجزائر وانعكاسها على الأداء الاقتصادي خلال الفترة 1990-2014 مذكرة ماستر أكاديمي، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي، الجزائر ، سنة 2014-2015 ص 30.

2. **المستورد:** هو الذي يقوم بمشروعة في أسواق بعيدة، ويشترى البضاعة لا بقصد إعادة تصديرها بل لبيعها في الأسواق الداخلية، ولهذا فهو يختلف عن التاجر والمستورد المؤقت و الذي يستورد بقصد التصدير.
3. **البنوك التجارية:** يقصد بالبنوك التجارية، تلك البنوك التي تقبل ودائع الأفراد ويلتزم بدفعها عند الطلب وفي الموعد المتفق عليه، والتي تمنح قروض قصيرة الأجل والتي تقل مدتها عن ستة ويطلق عليها أحيانا (بنوك الودائع).¹
3. **خدمات المصدرين والمستوردين:**
- أ/ **تقديم المعلومات والمنشورة:** من خلال نشرات دورية تشرح حالة الأسواق الدولية من النواحي الإقتصادية، وإمكانية عقد صفقات مع أي منهما حيث أن قواعد الرقابة على النقد والحصص والرسوم الجمركية و المخاطر المحتملة التي يمكن تقابل المصدرين في التعامل مع الدول المختلفة، كذلك المستندات و وسائل الشحن المرغوبة من طرف هذه الدول وتقوم البنوك أيضا بتقديم أسماء للوكلاء والمشتريين في بلدان العالم لمختلف السلع و الدول. و تقوم البنوك أيضا بتقديم و تحديد أسعار الصرف للمعامل في مختلف بلدان العالم.
- ب/ **إنهاء المعاملات المالية الخاصة بالتصدير والاستيراد:** من خلال فروع البنوك في الخارج أو المراسلين المنتشرين في كافة أنحاء العالم، و ذلك باستخدام أنواع مختلفة من الوسائل مثل الاعتمادات و الكمبيالات المستندية و هذا في ظل قواعد تبادل العملات التي تحقق أقصى ربح للمصدرين.
- ج/ **تمويل عمليات التبادل:** من خلال الحسابات الخارجية المدينة ومن خلال القروض وقبول الكمبيالات المستندية، و ضمان إتمام المعاملات بشكل مرضي للأطراف المختلفة.
- د/ **إجراء التأمين:** المطلوب خلال حركة السلع حتى تصل إلى المستثمرين وتقديم تسهيلات السفر و التعامل مع المستوردين في الخارج و تقديم المصدرين للمؤسسات المالية في الخارج و تسهيل تعاملهم مع الوكلاء.
- هـ/ **إجراء عمليات التحصيل المستندية للمبيعات الدولية:** وتتجلى أهمية التمويل المصرفي للتجارة الخارجية فيما يلي:
- التقليل من مشاكل المسافات بين المصدرين و المستوردين.
 - التغلب على اختلاف وتباين نظم النقد في الاستيراد و التصدير بين الدول.
 - التغلب على التباين بين العملات في العالم.
 - حماية المصدرين من المخاطر السياسية و التجارية... إلخ. عن طريق ما يسمى بضمانات القروض الأجنبية ، بغرض تجنب المخاطر السياسية وحالات عجز المدين عن الوفاء ، وعدم قابلية عملات بعض المستوردين للتحويل.

¹ . مجدي محمود شهاب. الاقتصاد النقدي. كلية الحقوق جامعة الإسكندرية وبيروت العربية. ص: 191-194 .

- التسهيل على المصدرين على الحصول على قيم سلعهم فوراً أو دون تأجيل أموالهم لمدة طويلة. وذلك عن طريق الإقراض بضمان مستندات الشحن أو خصم الكمبيالات المسحوبة على المستوردين في الخارج.
- عدم الإقتصار على تمويل عمليات الاستيراد و التصدير فحسب و إنما القيام بتمويل نشاط المصدرين في مراحلهم المختلفة حتى يصل الإنتاج إلى مرحلة التصدير النهائية.

2.3. عمليات الأطراف الأخرى:

أ/ إصدار وقبول وسائل الدفع الدولية مثل الحوالات المصرفية والتحويلات البريدية والبرقية بالتلخيص والفاكس، أو قبول الشيكات التي تدفع دولياً.

ب/ تسهيل عمليات صرف العملات الأجنبية والتحويل والتحويل.

ج/ إصدار الشيكات السياحية وبطاقات الائتمان الدولية.¹

3.3. خدمات تمويل التجارة الدولية : تتعدد طرق التسديد التي يمكن أن يقوم بها كل من المصدر والمستورد الخارجي في تداول الحقوق بينهما، وفي مقدمة هذه الطرق الدفع نقداً، وهي طريقة تتطلب قدراً كبيراً من الثقة التي لا تتوفر بشكل كبير بين الأطراف المتعاملة، والطرق الأخرى هي استخدام الكمبيالات المستندية بأنواعها، والاعتمادات المستندية.

ثانياً: الأطراف غير المباشرة في التجارة الخارجية

1- الناقل: تلعب عملية النقل دوراً لا يستهان به في عمليات التجارة الخارجية، وتظهر أهميتها أكثر في تأثيرها على سعر البيع النهائي. ونظراً لتكلفتها الكبيرة، وكون المؤسسات لا تتوفر على الإمكانيات المادية والمالية الضرورية لتنظيم عمليات النقل الدولي، فإنها توكل المهمة في أغلب الأحيان لمؤسسات نقل خاصة، ولا يبقى عليها سوى اختيار وسيلة النقل المناسبة مع طبيعة البضاعة المنقولة.²

2- التأمين: نظراً لضخامة عمليات التجارة الخارجية، يستحيل تحمل أخطار نقل البضاعة من طرف المستورد أو المصدر، وعليه تتكفل شركة التأمين بتحمل الأخطار التي يحتمل وقوعها، إذ التأمين هو عملية بمقتضاها يتحصل أحد الطرفين، وهو المؤمن له مقابل دفع قسط التأمين على تعهد كتابي لصالحه.

يعتبر التأمين ضماناً للأخطار التي تتعرض لها البضائع عبر الطرق البرية والجوية والبحرية والسكك الحديدية، كما يغطي أيضاً الأضرار والخسائر المادية اللاحقة للبضائع أثناء نقلها وفي بعض الأحيان أثناء عملية الشحن والتوزيع.

3- رجل العبور: يعتبر القائم بالعبور على أنه أساس وساطة عمليات النقل يتدخل في عمق سلسلة المنتج، ويمكن أن يكون وكيل معتمد لدى الجمارك مكلف بخدمات التأمين في إطار وثائق بوليصة التأمين لمختلف الشاحنين، أو ناقل ومراقب بحري،

¹ طلعت أسعد عبد الحميد. الإدارة الفعالة لخدمات البنوك الشاملة. كلية التجارة جامعة المنصورة. 1998. ص: 191.

² Sylvie Graumann, guide pratique du commerce International troisième édition, 1992. P : 137,

فهو يؤمن عملية العبور كمهندس أو مقاول للنقل. فيعتبر بذلك متعهد عمليات الترانزيت وكيلا لقاء أجرة ويعمل لحساب موكله بإستلام البضائع من الناقل البحري وبإتمام المعاملات الجمركية وإجراء عقود التأمين، وإذ لزم الأمر بالتعاقد على نقل البضائع مجددا بواسطة ناقل آخر عن طريق البحر أو البر أو الجو لإيصالها إلى المكان المعين، ومختلف هذه المهام القانونية يمكن أن يكون رجل العبور.¹ - وكيل النقل، وكيل بالعمولة، وكيل معتمد لدى الجمارك.

1.3. وكيل النقل: وكيل النقل هو تاجر يقوم بمقابل سعر جزائي بنقل بضاعة ما من نقطة ليسلمها إلى نقطة أخرى تحت مسؤوليته الكاملة.²

2.3. وكيل معتمد لدى الجمارك: يعرف الوكيل بأنه: "الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم لحساب الغير بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل بالبضائع سواء مارس هذه المهمة ممارسة رئيسية أو كانت تكملة لنشاط رئيسي، وعلى العموم يشترط في الوكيل المعتمد لدى الجمارك شموله معرفة علمية من مدارس مختلفة، إضافة إلى تجربة ميدانية على مستوى التجارة الدولية والملاحة البحرية".³

2.3. وكيل بالعمولة: يتمثل عمله في التوزيع، الشحن، وتفريغ السلع، وهو غير مسؤول عن نقل بضاعة ما بوسيلة أخرى ومن الجهة القانونية لا يحاسب إلا عن أخطائه الفعلية التطبيقية في عمله.⁴ وهناك ثلاثة أنواع للعبور نذكر منها:

- **العبور الدولي:** في هذا النوع من العبور نجد مكتبين للجمارك، مكتب داخلي ومكتب خارجي، حيث في حالة الاستيراد يتم انتقال البضاعة من مكتب جمركي إلى آخر.

- **العبور الإقليمي:** هذا النوع من العبور يكون بين التكتلات الاقتصادية أو التجارية مثل: "اتحاد المغرب العربي (UMA) والمجموعة الاقتصادية الأوربية (MEE)" و هذا النوع من العبور يسمح بمرور السلع المنقولة بين البلدان دون أن تخضع لعملية الجمركة من قبل مصالح الجمارك.

- **العبور الوطني:** هو انتقال البضاعة من مكتب جمركي إلى مكتب جمركي آخر داخل التراب الوطني، تحت رقابة أعوان الجمارك.⁵

ثالثا: الوثائق المستعملة في التجارة الخارجية:

1- وثائق إثبات السعر: تتمثل في مختلف أنواع الفواتير المنصوص عليها من طرف بنك الجزائر، وفقا للمادة 7 من القانون 91-12 الصادر في 14/08/1991 والتي تتضمن:

¹ Kamel El Khalifa, Guide de Transport International des Marchandises. Edition Dahleb, 1994. p :90

² المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم: 231/915 المؤرخ في: 27/07/1997

³ المرسوم التنفيذي رقم: 53/94 لسنة 1994 في المادة 2.

⁴ Bournat.E. Montabard, Commerce International. Edition Mothan, 1995 p :11

⁵ Kamel El Khalifa, 1994, OP-CIT, p :9

- الإشارة إلى أطراف العقد. - عنوان ورقم التسجيل في السجل التجاري. - البلد الأصلي للمنتوج. - طبيعة لبضاعة أو الخدمة المقدمة. - الكمية، السعر الوحدوي الإجمالي. - قيمة الفاتورة. - تاريخ تحرير الفاتورة وتاريخ التسليم. - شروط البيع والتسليم.
- تاريخ وطرق التسديد. ونميز بين مختلف الفواتير التالية:¹

1.1. الفاتورة التجارية : Facture Commerciale تعتبر الوثيقة المحاسبية الأكثر أهمية في عمليات التبادل الدولي، ليس فقط لإثبات الديون وإنما للسماح للمصالح الجمركية بمراقبة البيانات المتعلقة بالبضاعة المشحونة.

2.1. الفاتورة الشكلية: Facture Pro Forma تعتبر فاتورة مبدئية مستعملة في عمليات التجارة الخارجية، إذ تحرر من طرف المصدر لصالح المستورد، وهذا قبل الاتفاق النهائي على الصفقة التجارية.

3.1. الفاتورة المؤقتة: Facture Provisoire وهي الفاتورة التي تستعمل عندما لا تتوفر لدى المورد كل العناصر الضرورية، والتي تسمح له بتحرير فاتورة تجارية أو عندما تتعلق بالبضاعة التي تتعرض للنقصان أثناء الطريق، وبذلك يتم تحويل السعر، وهذه الأخيرة تكون متبوعة إجباريا بفاتورة نهائية (الفاتورة التجارية).

4.1. الفاتورة القنصلية: Facture Consulaire هي فاتورة تجارية تحتوي على تأشيرة قنصلية بلد المستورد الموجودة في بلد المصدر، هذه التأشيرة هدفها الرئيسي هو إعطاء طابع رسمي للبيانات المذكورة فيها مثل: مصدر البضاعة وقيمتها.

5.1. الفاتورة الجمركية: Facture Douanière هي فاتورة محررة ومؤقتة من طرف المصدر حسب الإجراءات المنصوص عليها من طرف مصلحة الجمارك، إذ يصرح بها لدى الجمارك فقط.

2-وثائق النقل: إن عملية نقل البضاعة ذات أهمية كبيرة، وقد تكون عن طريق البر أو الجو وهذا حسب طبيعة البضاعة وأسعار النقل وتوفر الوسائل وغالبا ما تقوم به شركات النقل الكبيرة، ويمكن عرض بعض وثائق النقل فيما يلي:

1.2. وثيقة النقل الجوي: Lettre de Transport Aérien (LTA) هي وصل استلام يثبت أن البضاعة قد أرسلت عن طريق الجو، وتحرر من طرف شركات النقل الجوي، وتحت مسؤولية المصدر LTA هي عقد قانوني توضح فيها وضع كل الأطراف غير قابل للتفاوض لأنها مقررّة لشخص مسمى، فهي تعطي حق الملكية للمرسل إليه إلا النسخة الثالثة ذات اللون الأزرق تحتوي على ختم وإمضاء شركة النقل الجوي.

2.2. وثائق النقل البحري:

أ/ بوليصة الشحن البحري: Billof Lading وثيقة تعتبر كوصل تسلّم البضاعة، و مستند يؤكد ملكية البضاعة المذكورة فيها للجهة التي حرر لأمرها، حيث تعطي النسخة من بوليصة الشحن للشاحن بعد أن يتم شحن البضاعة.

وأهم البيانات التي تحتويها بوليصة الشحن هي:

¹ENAG 1997 P : 43.Chibani Rabah, Le Vade-Mecum de l'import-export. Edition

- اسم ربان السفينة الذي يقودها أثناء الرحلة ، اسم الميناء المرسل إليه للبضائع ، عدد الطرود أو الصناديق المشحونة ووزنها، اسم المستورد كاملا وعنوانه ، رقم و تاريخ البوليصة و التوقيع.

ويذكر على هامشها عدد الطرود وعلامتها وأرقامها ومحتوياتها وأجرة الشحن.

ب/ **سند الشحن**: هذه الوثيقة تسمى "سند الشحن" لأنها ليست حجة للإرسال الفعلي للبضائع لكن حضورها فقط من أجل التعليمات المتعلقة بالنقل. يقوم الناقل بواسطة سند الشحن إثبات هوية الأطراف والبضائع واجب نقلها، وأجرة الحمولة الواجب دفعها وذكر مبلغ التعويضات، مثلا بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو ذكر إعفاء الناقل من بعض الأضرار، فالوثيقة إذا هي وسيلة إثبات، حيث التزامات الناقل تبدأ من وقت تسليم البضاعة لحين تسليمها.

3.2. وثائق النقل البري:

أ/ **النقل عن طريق السكك الحديدية**: هو وصل إرسال بسيط يثبت بأن البضاعة قد أرسلت من الخارج عن طريق السكك الحديدية، وهي تحرر على ستة نسخ ذات نفس اللون، وتفرقها الأرقام الموجودة عليها باللون الأحمر. أما النسخة رقم 04 تحتوي على عبارة "نسخة أصلية لرسالة النقل البري". تمثل هذه الوثيقة مستند الإرسال الذي لا بد أن يؤشر عليه بطابع محطة الإقلاع، هذا السند محرر إلزاميا لشخص مسمى، أي لا يمكن في أي حال من الأحوال تداول عن طريق التظهير.

ب/ **رسالة النقل البريدي الدولي**: الاتفاقية الدولية لنقل البضاعة عن طريق البر تنص على مستند خاص يسمى رسالة النقل البري الدولي، والتي تصدر بأشكال مختلفة، وهذا راجع لتنوع وكثرة مؤسسات النقل.

ج/ **الوصول البريدي**: هو وصل إرسال البضائع عن طريق البريد و المواصلات أو عن طريق شركة البريد السريع، و هو محررا إجباريا لشخص مسمى وتستطيع البنك أن ترسل البضاعة تحت إسمها، ويشمل هذا الوصل عدة معلومات منها: إسم المرسل إليه، وزن الطرد، عنوان المرسل إليه ومعلومات أخرى.

3- الوثائق الإدارية:

1.3. **شهادة المنشأ**¹: تحرر من طرف السلطات المعنية بعمليات الإستيراد والتصدير، كالغرفة التجارية، حيث يثبت فيها مصدر (منشأ) السلع و البضائع، أي في أي بلد أنشئت هذه الأخيرة، و يجب أن تكون:

- محررة من طرف المنتج أو المصدر. - أن يذكر بها اسم و عنوان المصنع المنتج للبضاعة ومنشئها.

- أن يكون موضع عليها منشأ الخامات الداخلة في إنتاج البضاعة.

2.3. **شهادة الصحة والنوعية**²: **Certificat Sanitaire**: هي وثيقة إدارية تصدرها السلطات أو المصالح الإدارية

المكلفة بالجانب الصحي للبضاعة، حيث أنه ملزم على جميع المنتجين للمواد الاستهلاكية أن يقوموا بتحديد تاريخ الإنتاج

¹ د. محمد الفيومي، نظم المعلومات المحاسبية، الدار الجامعية. 1990. ص 580

² طاهر لطرش، تقنيات البنوك. ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2001، ص 118

ونهاية الصلاحية على الغلاف الخارجي أو الداخلي لها، وهذا لكي تسهل الرقابة على البضائع على المستوى الوطني، وذلك لضمان صحة المستهلك وعدم تصدير بضاعة فاسدة.

في حالة التصدير تقوم مصلحة الجمارك بطلب وثيقة أو شهادة الصحة للسماح بعبور البضاعة إلى الخارج، نفس الشيء في حالة استيرادها، تأخذ عينة من هذا المنتج وتحلله، هذا الفحص تقوم به مصلحة التحليل والمراقبة المتواجدة في بلد المستورد أو المصدر. وتحتوي شهادة الصحة على معلومات خاصة بالبضاعة:

- طبيعة ونوعية البضاعة ، يوم وصول البضاعة ، وسيلة النقل ، رقم الحاويات ، اسم المستورد والمصدر ، تصريح عن تلك المواد ومدة صلاحيتها، ابتداء من تاريخ إصدار شهادة الصحة والنوعية. وتكمن أهمية الشهادة الصحية في أنها تحمي المستهلك بضمان وصول السلع الاستهلاكية إليه في وقتها المحدد، وقبل انتهاء صلاحيتها حتى لا يكون هناك ضرر عليه ، وهي ضرورة عند عبور السلع من بلد إلى آخر.

3.3. شهادة المطابقة: هي وثيقة إدارية تحتوي مجموعة من المقاييس التي تخضع لها البضاعة فالمستورد عندما يقوم بطلب السلعة أو البضاعة يجب أن يتأكد من أنها هي نفسها، وتطابق نفس المواصفات المطلوبة، من حيث الكمية والنوعية وتحرر هذه الشهادة من طرف أجهزة الرقابة المخصصة لذلك وتحتوي على المعلومات خاصة بالبضاعة منها:

- اسم البضاعة ، نوع البضاعة ، كمية البضاعة ، اسم المصدر وعنوانه (صاحب البضاعة).

4- الوثائق الجمركية:

1.4. التصريح الجمركي: تخضع كل بضاعة تدخل التراب الوطني أو تخرج منه إلى عملية جمركية، إذ أن أهم التزام للمستورد أو المصدر إعداد وتقديم وثيقة تعرف بالتصريح الجمركي، وهذا الأخير يضم كل المعلومات الخاصة بالبضاعة. إذا التصريح الجمركي هو وثيقة محررة وفقا للأشكال المنصوص عليها في أحكام القانون، بين فيها المصريح العناصر المطلوبة لاحتساب الحقوق والرسوم. وبمجرد قبول وتسجيل التصريح من طرف الجمارك فإنه يصبح عقدا حقيقيا ورسميا، وهو ورقة إثبات تودع لدى مصلحة الجمارك في مدة أقصاها 21 يوم وتحرر في أربع نسخ، يحتفظ المصريح بواحدة، الثانية تودع لدى البنك، الثالثة لدى نيابة مديرية المحاسبة، أما النسخة الرابعة لدى مصلحة الجمارك.

2.4. دفتر ATA هو عبارة عن وثائق جمركية دولية تسمح بالتصدير المؤقت للمنتجات المحلية دون التعرض للإجراءات المؤقتة. الرمز ATA يقصد به:

- بالعربية: القبول المؤقت.

- بالفرنسية: Admission Temporaire

- بالانجليزية: Temporary Admission.

دفتر ATA متوفرة لدى المؤسسات التي تحصل عليه من طرف الغرفة التجارية والصناعية التي تبنت الاتفاقية الدولية: اتفاقية بروكسل الدولية في: 1961/12/06 واتفاقية اسطنبول في 1990/06/26، وذلك لتسهيل الإجراءات والعمليات الجمركية.

5- وثائق التأمين: وتتعلق بالنقل البري، الجوي، البحري للبضائع المعرضة للأخطار التي تستوجب الحماية عن طريق التأمين، ولتجنب هذه الأخطار فإنه تستعمل الوثائق التالية:

1.5. بوليصة التأمين: Police d'Assurance هي عقد محرر بين المؤمن والمؤمن له، يبين الشروط العامة المتفق عليها بين الطرفين وكذا حقوق وواجبات كل منهما، و يجب أن تكون مؤرخة بنفس تاريخ سند النقل. إذا بوليصة التأمين تتمثل في المستندات التي تؤمن على البضاعة المرسلة ضد المخاطر التي قد تنجم أثناء عملية النقل ولها أهمية كبيرة بالنسبة للبنك لأن البضاعة تعد بمثابة ضمان في حالة تخلف المستورد عن دفع قيمتها.

2.5. الملاحق: Avenant هي وثيقة تحرر عند إجراء تعديلات أو تغييرات في نصوص بوليصة التأمين لأن التعديلات تتضمن تسميات مستفيدين جدد وتدعى: "ملحق التوكيل". «D'Avenant Délégation».

3.5. شهادة: Certificat عبارة عن وثيقة صادرة عن المؤمن تثبت صحة وجود بوليصة التأمين، ووثائق التأمين تبين: - تاريخ الاكتتاب، التزامات المؤمن له - وصف السلعة، اسم المؤمن له، تعليمات الناقل، عدد النماذج المحررة، الأخطار المحمية، طرق إثبات الضرر.¹

المبحث الثاني: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية .

في مجال التجارة الدولية هناك شروط بين البائع والمشتري تفرض في معاملاتهم، وذلك بحكم التباعد الجغرافي والتباين القانوني والحرص على المصالح من كلا الطرفين، وعليه لابد من إيجاد اتفاق حول كل ما يتعلق بحركة البضائع من بلد المصدر الى بلد المستورد وصياغة ذلك في بنود أو قواعد معيارية تيسر التجارة العابرة للقارات، و تسمى هذه الشروط بمصطلحات التجارة الدولية الانكوترمز.

المطلب الاول: علاقة مصطلحات التجارة الدولية بالتجارة الدولية.

تمر منظومة التجارة الدولية بمراحل من بينها و التي ترتبط بها مصطلحات التجارة الدولية عنصر تسعير الصادرات، فمن محددات التسعير مراعاة التكاليف، هذه الأخيرة تمثل قاسم مشترك مع الأنكوترمز من حيث الإهتمامات، كما أن شروط الدفع الإعتماد المستندي يرتبط إرتباطا وثيقا مع المصطلحات التجارية و يلتقيان في وثائق و مستندات التبادل التجاري، زيادة إلى الجانب القانوني، الذي يأخذ بعين الإعتبار ما يسمى بتوحيد القوانين و القواعد الوحدة للتجارة الدولية.

أولا: ماهية مصطلحات التجارة الدولية أنشأت مصطلحات التجارة الدولية لتفسير مجريات تبادل البضائع بين البائع و

¹ Chibani Rabah , 1997, OP-CIT p : 51

المشتري ويطلق عليها شروط التسليم، البيوع التجارية الدولية وعقود أو شروط التجارة، و لقد تم تحديثها مرارا لمواكبة تطور أساليب البيع الدولي، و يضم اخر إصدار في العام 2010 احدى عشر مصطلح.

يطلق على مجموعة من عقود التجارة الدولية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية مصطلح الانكوترمز incoterms وهي اختصار للكلمة الإنجليزية International Commercial Terms أي مصطلحات التجارة الدولية أو الشروط التجارية الدولية وهي بمثابة شروط لتسليم البضاعة¹.

ثانيا : أهمية الانكوترمز و خصائصها تعتبر الانكوترمز الوسيلة المثلى في تقديم مجموعة من القواعد الدولية لتفسير و توضيح المصطلحات التجارية الشائعة في التجارة الدولية، كما أن هذه القواعد تمثل مشيئة أطراف العقد بمعنى أنها تعبر عن إرادة أطراف العقد وبالتالي تنظيم العمليات اللاحقة فيما يتعلق بعمليات التغليف، وتسديد قيمة البضاعة.

1- المبدأ العام للمصطلحات التجارية الدولية: حقيقة الأمر أن إستخدام الانكوترمز من عدمه هو أمر إختياري وليس وجوبي، حيث يعتمد ذلك على إرادة أطراف العقد، فإذا ما قرر طرفي التعاقد إستخدام هذه المجموعة كان من الضروري النص على ذلك في العقد ذاته على خضوعه للانكوترمز².

2- أهمية الأنكوترمز: تأخذ الأنكوترمز بيد أطراف التبادل التجاري الدولي وترشدتهم على العناصر الآتية:³

- طريقة الشحن من البائع الى المشتري، توضيح طريقة إقتسام الكلفة بين البائع والمشتري، التخليص الجمركي على البضاعة سواء عند التصدير أو عند الاستيراد.

وبمعنى آخر تحديد أسعار البضاعة تبعا للمكان الذي يتم فيه تسليم البضاعة إلى المشتري لأن السعر يتحدد على ضوء مسؤولية كل طرف و بالذات فيما يتعلق بنقطة تسليم البضاعة من قبل البائع والمشتري فمن الطبيعي أن السعر يزداد كلما زادت واجبات ومسؤوليات البائع، و بمجرد أن تنتهي مسؤوليات وواجبات البائع تبدأ مسؤوليات وواجبات المشتري.

3- خصائص الأنكوترمز: يمكن توضيح أهم ملامح و خصائص قواعد الأنكوترمز فيما يلي:⁴

أ. من الضروري تحديد مكان التسليم في المصطلح المستخدم، حيث يلاحظ أنه من بين الواجبات التي تقع على المشتري أن يذكر صراحة مكان التسليم حيث ينتهي عند هذه النقطة مسؤولية البائع، وتبدأ في نفس الوقت مسؤولية المشتري، لذلك أوضحت الأنكوترمز ذلك بالنسبة لكل مصطلح مستخدم، أما في حالة عدم ذكر المكان يختار البائع المكان الذي يراه مناسبا له و في المقابل يتحمل المشتري النفقات والمخاطر.

¹ عمر سعد الله، قانون التجارة الدولية - النظرية المعاصرة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، ط 1، 2007، ص 127.

² محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية - مصر، ط 1، 2007، ص 16.

³ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 11-12.

⁴ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 416-422 بتصرف.

ب. المواءمة مع الأعراف والعادات في ميناء الشحن و التفريغ، نظرا لكون قواعد الأنكوترمز تتأثر بشكل كبير بالعادات والأعراف المتبعة في الموانئ المختلفة، و التأكيد على ضرورة أن يلم البائع بمثل هذه الأعراف والعادات وذلك قبل توقيع العقد التجاري.

ت. صراحة و وضوح الطرف الذي يتحمل نفقات الشحن و التفريغ للبضاعة في الموانئ، من المعلوم أن قواعد الانكوترمز لا تتدخل في تفاصيل العقد، يستوجب على طرفي التعاقد تحديد الطرف الذي يتحمل نفقات تحميل البضاعة أو وضعها داخل الحاويات وغيرها، و ذلك عن طريق إضافة بعض الكلمات التي توضح ذلك بجانب المصطلح المستخدم، حيث تضع هذه المصطلحات التكاليف أما على عاتق المصدر أو المستورد تلقائيا.

4 - العناصر الأساسية لمصطلحات التجارة الدولية :

تتم مصطلحات التجارة الدولية بأربعة عناصر أساسية تتمثل في:¹

- التسليم متى و أين يجب على البائع أين يسلم البضاعة.
- المستندات من يضع و ينظم التزامات الوثائق الضرورية أو الرسائل الإلكترونية المماثلة.
- المخاطر من يتحمل مسؤولية مخاطر الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة.
- التكاليف من الذي يدفع التكاليف وإلى أي مدى يتحملها الطرفين البائع والمشتري.

أولا مصطلحات التجارة الدولية وهيكل السعر التصديري.

هيكل السعر هو الذي يعطي صورة تفصيلية عن كل عناصر التكلفة من بوابة المصنع، وحتى سعر المستهلك ، ويستلزم لوضع سعر المنتجات عند التصدير الأخذ بعين الاعتبار التكاليف التي يتحملها كل من البائع (المصدر) لبيعها إلى المشتري (المستورد) الذي بدوره يبيعها للمستهلك النهائي للمنتوج المستورد.

ويظهر نموذج هيكل سعر التصدير كما يلي²:

- أ - تكلفة المصنع الخاصة بالمنتج.
- ب - ربح المنتج أ+ب= السعر عند بوابة المصنع.
- ج - التعبئة والتغليف ووضع العلامات للتصدير.
- د - التحميل في المصنع.
- هـ - نفقات النقل إلى الميناء أو محطة السكة الحديدية أو المطار.
- و - مصروفات ورسوم المناولة بالميناء أو المحطة أو المطار.

¹ Habib Kraiem. **Inconterms . LINER Terms & couts de Transport Maritime**. Edition L'Univers Live.Tunisie .2005.p14

² هاني حامد الضمور ، التسويق الدولي، دار وائل للنشر و التوزيع ، عمان الأردن ، طبعة 3 ، 2004 ، ص ص 251 - 252 بتصرف.

- د - مصروفات ورسوم المناولة بالميناء أو المحطة أو المطار.
- ز - تكلفة المستندات (قائمة الشحن، قائمة الشحن الجوي).
- ح - شهادة المنشأة وتصديق الفواتير من القنصلية.
- ط - الرسوم الجمركية ان وجدت من (ا حتى ط) = سعر FOB .
- ي - تكلفة بوليصة التأمين وقسط التأمين.
- ك - مصروفات الشحن الجوي او البري.
- ل - مصروفات ورسوم المناولة و التداول بميناء الوصول أو المحطة أو المطار من (ا حتى ل) = سعر CIF.
- م - مصروفات التفريغ في جهة الوصول .
- ن - رسوم وضرائب الاستيراد.

1- أتعاب التخليص الجمركي من (1 حتى 15) = سعر DAT.

ثم يضيف المستورد، وتاجر الجملة و تاجر التجزئة هوامش ليكون السعر النهائي للمستهلك مما سبق يتبين ما يلي:¹

- أسعار الصادرات كونها معقدة من المهم للمصدرين أن يتأكدوا على شروط التسليم أو المصطلحات المستعملة لمعرفة المصدرين و كذلك المستوردين الذين يتعاملون معهم واجباتهم ومسؤولياتهم.
- معرفة المصدرين مكونات السعر النهائي في كل خطوة تمر بها السلعة.
- التعرف على المجالات التي يمكن أن توفر تكاليف كل مرحلة فيها.
- العديد من الشركات المصدرة تعتمد FOB لبيع السلعة، إلا أنه قد تجد أن سعر السلعة في السوق الخارجية أقل من سعرها FOB فيدفعها ذلك لإعادة النظر في السعر.
- ومع التطور الواسع في الإنتاج والحاجة لإيجاد أسواق خارجية، وبسبب مخاطر الطريق اعتمد أسلوب البيع عند وصول السفينة الناقلة حيث يبقى البائع مالك السلعة طوال الرحلة البحرية ويتحمل مخاطرها ، ولا يترك عقد البيع آثاره القانونية بالنسبة للمشتري إلا بعد وصول السلعة إستلامه لها، وعند ذلك يتحمل كافة المخاطر منذ اللحظة الأولى ولعل الأسلوبين الأكثر انتشارا CIF و FOB.
- يتزايد وضع المصدرين شروطا خاصة، فالمرودات المترتبة على تحويل النقل على أساس CIF او DDP تشمل إعادة النظر في التكاليف كالنقل.

¹ بديع جميل قدو، التسويق الدولي، دار الميسرة للنشر و التوزيع، عمان - الأردن ، الطبعة الأولى 2009، ص ص 243- 250 بتصرف.

- أكثر المصدرين لا يرغبون في تجاوز CIF في عروضهم تجنباً لعدم السيطرة وما يمكن التعرض له المصطلح في بلد مستورد.

- فتسعير الصادرات يستوجب اعتماد المصدر و إختيار أي من المصطلحات يتلائم وسياسته التسعيرية ، حتى يعمل به المستورد و يتفق مع المصدر و إختيار أي من المصطلحات يتلاءم وسياسته التسعيرية، حتى يعمل به المستورد ويتفق مع المصدر بناءً على الفرق بين الربح و الخسارة، الأمر الذي يلزم الطرفين نظامياً بكل من التكاليف ، المستندات والمخاطر و التسليم ونقل ملكية البضائع، و هي العناصر التي تحددها و توزعها الأنكوترمز بين طرفي التجارة الدولية.

والجدول رقم 01 يبين مثال عددي حول هيكل السعر التصديري:

التكاليف	أسعار التكلفة	Couts
عند بوابة المصنع قيمة البضاعة المستوردة	\$60000	Valeur marchandise
التعبئة و التغليف	\$800	Emballage
EXW 60000+800=60800\$		
جمركة التصدير	200\$	Formalités Douane export
إلى الميناء التكلفة غرسال البضاعة	300\$	Prè acheminement
Fas :60800+300+200=61300\$		
تكلفة تسليم البضاعة فوق ظهر السفينة في ميناء الشحن	500\$	mise à bord
FOB : 61300+500=61800\$		
تكاليف النقل البحري	300\$	Transport maritime
CFR 61800+3000=64800\$		
تأمين النقل	600\$	Assurance transport
CIF : 64800+600=6500\$		
تكاليف إجراءات الجمركة	400\$	Formalités Douane import
حقوق جمركة الإستيراد	4000\$	Droits de douane import
إرسال إلى مكان الوصول	500\$	Post acheminement
DDP :65400+400+4000=70300\$		

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد علي المرجع : Habib Kraiem op-cit .p p 43.44

من الجدول رقم (01) يبين أن : المشتري في مصطلح EXW يتحمل أقل سعر للمنتج المستورد بقيمة \$60800 وهذا راجع لإنخفاض التكاليف (تكلفة الإنتاج و تكلفة التعبئة و التغليف فقط) ، أما في حالة اعتماد مصطلح FAS فالمستورد يدفع أكثر من مصطلح EXW بسبب زيادة التكاليف ، وكذلك في حالة FOB، CFR، CIF، كلما زادت التكاليف التي يتحملها المصدر لنقل البضاعة الى المستورد كلما ترتفع تكلفة السلعة المستوردة ، و أكبر سعر يتحمله المشتري هو عند تطبيق مصطلح DDP بقيمة \$70300 أين يتحمل المستورد أكبر عدد من التكاليف مما يتسبب في ارتفاع المنتج محل البيع ، أي أنه بزيادة التكاليف التي يتحملها المستورد لإستيراد بضاعة ما تزيد قيمة تلك البضاعة ، و ذلك بموجب المصطلح التجاري المعتمد في العملية التجارية .

ثانيا المصطلحات التجارية الدولية والاعتماد المستندي:

يمثل الإعتماد المستندي أهم وسيلة دفع في التجارة الدولية وله علاقة مع الأنكوترمز، كما أن لميزان المدفوعات تداخل مع المصطلحات التجارية الدولية تتمثل في:

الاعتماد المستندي: هو الأداة التمويلية القانونية الأكثر إستخداما لضمان سداد السلع و الخدمات المصدرة و المستوردة، يصدر بواسطة بنك المستورد من خلال البنك الذي يتعامل معه المصدر، و يحدد الإعتماد الشروط والضوابط التي يتعين تنفيذها قبل سداد المدفوعات¹:

يجب تحديد مكان التسليم مباشرة بعد شرط التسليم أو المصطلح ، وعلى سبيل المثال لو تم إستيراد بضاعة من اليابان على أساس شرط التسليم FOB، فيجب طباعة الإعتماد المستندي على أساس FOB Japan، العقد هو الأساس لتحصيل الحقوق والإعتماد المستندي وسيلة لتنفيذ شروط العقد²:

الغرض من عقد فتح الإعتماد المستندي الذي يتم بمناسبة بيع تجاري هو إعطاء البائع ضمانا أكيدا لدفع ثمن البضاعة، كما أن إشتراط قيام المشتري بفتح إعتماد مستندي يعتبر إشتراطا لعنصر جوهري في العقد بحيث تطبق بشأنه المبادئ الأساسية للبيع شأنه شأن أي التزام آخر، كما أن عدم تنفيذ المشتري لإلتزامه بفتح الإعتماد في الأجل المتفق عليه يجيز فسخ العقد ضد المشتري، و الجدير بالذكر أن المشتري في عقد البيع CIF غير ملزم بأن يقدم ضمان فتح الاعتماد المستندي إلا عندما يلزمه بذلك شرط في عقد البيع.

المستندات التي يقدمها البائع إلى البنك الذي فتح الإعتماد تمثل في حقيقتها بضائع ملموسة تم شحنها بموجب بوليصة شحن قابل للتداول ، و إن هذه المستندات تتضمن عادة سند ملكية البضائع المشحونة موضوع الإعتماد ، و عقد البيع التجاري و من المعلوم أن قواعد الانكوترمز قد نصت صراحة على الإلتزام بتقديم هذه المستندات و قد جاء ذلك في الجزء الخاص بواجبات البائع ، الأمر الذي يؤكد أن المصطلحات التجارية الدولية تؤيد و تعزز ما جاء بنصوص و شروط الإعتماد المستندي ، و كلاهما يحددان إلتزامات البائع تحديدا قاطعا بشأن تقديم المستندات التي يطلبها المستورد سواء من بين شروط فتح الإعتماد أو المذكور ضمن واجبات البائع في مصطلحات الانكوترمز طبقا لمتطلبات المصطلح التجاري محل عقد البيع. يترتب على ما سبق أنه من الضروري أن يكون هناك تطابقا لازما و ضروريا بين شروط فتح الإعتماد وشروط عقد البيع ومصطلح الأنكوترمز الوارد به وذلك حتى يستطيع المستورد الوفاء بإلتزاماته وتقديم المستندات المطلوبة بالإعتماد.

¹ جمال يوسف عبد النبي ، الاعتمادات المستندية ، مكتب روعة للطباعة ، عمان - الأردن ، الطبعة الأولى 2001، ص 78 - 79 .

² عبد القادر فتحي لاشين وآخرون ، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات ، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، منشورات المنظمة ، مصر، 2007، ص 323 .

ومثال ذلك: أن من أهم واجبات البائع الوارد في مصطلح CIF أن يقدم البضاعة والفاتورة التجارية طبقا لعقد البيع أن يوقع وعلى نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة حتى ميناء الوصول، وأن يقوم بتزويد المشتري بمستند النقل الذي يجب أن يغطي البضاعة المتعاقد عليها وغيرها¹.

ثالثا مصطلحات التجارة الدولية والمنازعات التجارية الدولية.

من بين المنظمات المتخصصة في قانون التجارة الدولية غرفة التجارة الدولية، إحدى الهيئات التي تهدف لتطوير هذا القانون و الاستفادة منه في عصر العولمة. تعد غرفة التجارة الدولية ICC²، منظمة عالمية متخصصة في تطوير قانون التجارة الدولية، و لا تقتصر على معالجة نوع واحد من المنازعات، إذ يمكن اللجوء إليها لحل أي نزاع تجاري دولي بين اشخاص طبيعية كانت او معنوية، كما تتوفر حاليا على هيئة التحكيم الدولية بباريس و ساهمت في وضع قواعد قانونية موحدة في ميادين العمل التجارية الدولي. إلا أن وجهات نظر أخرى ترى في مصطلحات التجارة أنها مجرد عقود يتم إدراجها في عقود المبيعات كتكملة مفيدة لأحكام إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع ولعل قواعد الانكوترمز من القوانين التي تحد من مخاطر سوء التفاهم الذي يؤدي إلى تعقيدات قانونية عند آخرين (بعض المتعاملين في التجارة الدولية)³.

هناك إمكانية لإختيار الخصوم لقواعد غير صادرة على سلطة تشريعية لدولة ما وهي قواعد عابرة للدول، لتطبق من قبل المحكم على موضوع النزاع دون أن يكون لهذا الأخير حق المعارضة، فلا يكون للمتعاقدین عند اعتماد مصطلحات التجارة الدولية إلا توقيع عقودهم و ملء الفراغات بالمعلومات اللازمة لتحديد الثمن و الكمية و تاريخ تنفيذ العقد و مكانه و غيرها و بذلك يظهر إن الهدف الذي يسعى إليه واضعوا تلك العقود هو الوصول إلى إقصاء القانون من دوره أصلا أو جعله بعد إرادة في مرتبة تالية بالنسبة للدول التي تعطي مكانة لدور المتعاقدین في العقد الدولي لا بد من الرجوع إلى القانون ليحكمها⁴.

المطلب الثاني : إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية.

طرفا التبادل التجاري الدولي يستهدفها دائما تقليص التكاليف إلى أدنى مستوياتها لرفع مكاسب التجارة الدولية ولا يكون ذلك إلا بمستويات متدنية من المخاطر الكثير والمتنوعة التي يمكن أن تعرقل مسار البضاعة، وتحول دون وصولها أو نقصان قيمتها إلى المشتري، ومصطلحات التجارة الدولية توزيع بوضوح هذه الإلتزامات بين المصدر والمستورد، ويمكن توضيح إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية.

أولا: مصطلح الإنطلاق من بلد المصدر. التكاليف و الأخطار المصدر و المستورد من خلال مصطلح تسليم البضاعة في المصنع EXW تمثل أدنى حد من المسؤولية التي يتحملها البائع، علي عكس المشتري الذي يجد نفسه في حالة إعتقاد هذا

¹ حمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 422-424 بتصرف.

² غرفة التجارة الدولية ICC Chambre Commercial Internationale

³ عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 127 - 129 بتصرف.

⁴ خالد شويرت، القانون الواجب التطبيق على العقد التجاري الدولي، أطروحة دكتوراه في الحقوق فرع الملكية الفكرية، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2008-2009، ص 182-183.

المصطلح أمام حد أقصى من التكاليف و الأخطار ، و الجدول أدناه يوضح كيفية تنظيم الأخطار و التكاليف بين البائع و المشتري ، و الجدول رقم (02) يوضح ذلك

الجدول رقم (02) : إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح EXW " تسليم البضاعة في المصنع " .

Vendeur : V

Acheteur : A

EXW	التكاليف	الأخطار
Emballage	التعبئة و التغليف	V
Prè-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V
Douane export	جمركة التصدير	V
Manutention transport principal(chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	A
Transport principal	النقل الأساسي	A
Assurance transport	تأمين النقل	A
Manutention transport principal (dèchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A
Post -acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A

source Habib Kraiem op-cit .p p 21

" " تسليم البضاعة في المصنع " يمثل أدنى حد من الإلتزامات بالنسبة للبائع، EXW " من خلال الجدول رقم (02) حيث يكون مسؤولا على تعبئة وتغليف البضاعة فقط كتكاليف، و المخاطر فتكون في أدنى مستوياتها، في حين أن المشتري يكون في أقصى إلتزاماته ويقوم بكل إجراءات الشحن، النقل، التأمين و الجمركة، إضافة إلى كافة المصاريف التي تتطلبها البضاعة سواء قبل الإرسال أو عند إرسالها إلى مخازنه أو المكان الذي يحدده المشتري.

ثانيا: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة غير مدفوع من البائع. من خلال مصطلحات عائلة (F) المتكونة من ثلاثة مصطلحات تجارة دولية وهي FCA/FAS /FOB لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع، بل يسلم فقط السلع إلى المشتري الذي يلتزم بتسديد تكاليف نقل البضاعة إضافة إلى إلتزامات أخرى من أخطار و تكاليف يتقاسمها كل من المصدر و المستورد حسب المصطلح التجاري المطبق في عملية التبادل التجاري الدولي.

1- مصطلح "Free Carrier" FCA " تسليم البضاعة للناقل.

تتوزع الأخطار و التكاليف بين البائع و المشتري و وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (03)

الجدول رقم (03) إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح FCA تسليم البضاعة للناقل

Vendeur : V

Acheteur : A

FCA	التكاليف	الأخطار	تسليم البضاعة للناقل
Emballage	V	V	التعبئة و التغليف
Prè-acheminement	V	V	قبل إرسال البضاعة
Douane export	V	V	جمركة التصدير
Manutention transport principal(chargement)	A	A	شحن حمولة النقل الأساسي
Transport principal	A	A	النقل الأساسي
Assurance transport	A	A	تأمين النقل
Manutention transport principal (dèchargement)	A	A	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة
Douane import	A	A	جمركة الإستيراد
Post -acheminement	A	A	إرسال البضاعة من مكان الوصول

Source S.Haddad &Collectif .Les INCOTERMS 2000 Pages.editions.Bouira Algèrie.2009p30

يلاحظ من الجدول رقم (03) أن مصطلح FCA يجعل البائع يتحمل تكاليف و أخطار البضاعة من تعبئة وتغليف ، و تكاليف نقل البضاعة إلى ميناء التصدير، و القيام بالإجراءات ومصاريف الجمركة في بلده وذلك حتى تسليمها للناقل أو وضعها على وسيلة النقل التي يختارها المشتري ، ويتم تحويل المخاطر وبقية التكاليف إلى المشتري لحظة إستلام الناقل للبضاعة لتبدأ عندئذ مسؤوليات المشتري.

2 - مصطلح "Free Alongside SHip" FAS " التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير.

تتنوع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لمصطلح FAS كما هو مبين في الجدول (04).

الجدول رقم 04: إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح FAS التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير

Vendeur : V

Acheteur : A

الأخطار	التكاليف	التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير	FAS
V	V	التعبئة و التغليف	Emballage
V	V	قبل إرسال البضاعة	Prè-acheminement
V	V	جمركة التصدير	Douane export
A	A	شحن حمولة النقل الأساسي	Manutention transport principal (chargement)
A	A	النقل الأساسي	Transport principal
A	A	تأمين النقل	Assurance transport
A	A	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	Manutention transport principal (dèchargement)
A	A	جمركة الإستيراد	Douane import
A	A	إرسال البضاعة من مكان الوصول	Post –acheminement

Source :Habib Kraiem.op-cit .p 26

يلاحظ من الجدول رقم 04 أن : مصطلح FAS التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير يدل على أن إلتزامات البائع تنتهى بعد إتمام إجراءات تعبئة و تغليف البضاعة و تكاليف جمركة البضائع و تحمل مخاطر كل ذلك ، كما أن البائع أيضا يلتزم بإيصال الحمولة إلى رصيف الميناء ، أين يتم إنتقال كل التكاليف وأعباء المخاطر إلى مسؤولية المشتري عند شحن البضاعة إلى رصيف ميناء التصدير ، وهي نقطة تحويل الإلتزامات من البائع إلى المشتري الذي يقوم على نفقته بشحن البضاعة علي ظهر السفينة إضافة إلى النقل الأساسي و التأمين و تفريغ الحمولة في ميناء الوصول إلى بلد المستورد ، إضافة إلى القيام بإجراءات التخليص الجمركي من طرف المشتري دائما.

3- مصطلح "FOB" "Free On Board" "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير".

تنوع الأخطار و التكاليف بين البائع و المشتري وفقا لمصطلح كما هو مبين في الجدول 05

الجدول رقم 05 : التزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح FOB التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير

Vendeur : V

Acheteur : A

الأخطار	التكاليف	التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير	FOB
V	V	التعبئة و التغليف	Emballage
V	V	قبل إرسال البضاعة	Prè-acheminement
V	V	جمركة التصدير	Douane export
V/A	V/A	شحن حمولة النقل الأساسي	Manutention transport principal (chargement)
A	A	النقل الأساسي	Transport principal
A	A	تأمين النقل	Assurance transport
A	A	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	Manutention transport principal (dèchargement)
A	A	جمركة الإستيراد	Douane import
A	A	إرسال البضاعة من مكان الوصول	Post –acheminement

Source : S.Hadda &Collectif .op-cit .p 33

من الجدول رقم 05 يتبين أن مصطلح FOB يشمل التنظيم التالي: تنتهي مسؤولية البائع عند وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن ، بعد تهيئة البضاعة من تعبئة و تغليف ثم تسديد مصاريف ما قبل إرسال البضاعة و المتمثلة في إيصال البضاعة إلى الميناء إضافة إلى تكاليف و مخطر شحن الحمولة على سطح السفينة أو داخل عابرها (مخازن السفينة) و الأمر هنا راجع إلى مضمون العقد التجاري بين البائع و المشتري ففي الحالة العادية يتحمل البائع هذه التكاليف و الأخطار (تكلفة شحن الحمولة على ظهر السفينة) أما إذا نصت مستندات الصفقة على خلاف ذلك تكون تكاليف الشحن و أخطارها من مسؤولية المشتري ، ثم إكمال إجراءات التصدير من طرف البائع .

ثالثا: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة مدفوع من طرف البائع.

مصطلحات عائلة C من خلالها يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر أثناء النقل (خطر فقدان أو تلف البضاعة) أو تكاليف إضافة بسبب الأحداث اللاحقة التحمل أو الشحن . CIP/CPT/CIF/CFR .

1-المصطلح "Cost and Freight"CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة".

تنوع الأخطار و التكاليف بين البائع و المشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول 06

الجدول رقم (06): التزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح CFR التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة

Vendeur : V

Acheteur : A

الأخطار	التكاليف	تكاليف و أجرة الشحن مدفوعة	CFR
V	V	التعبئة و التغليف	Emballage
V	V	قبل إرسال البضاعة	Prè-acheminement
V	V	جمركة التصدير	Douane export
V/A	V	شحن حمولة النقل الأساسي	Manutention transport principal (chargement)
A	V	النقل الأساسي	Transport principal
A	A	تأمين النقل	Assurance transport
A	A	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	Manutention transport principal (dèchargement)
A	A	جمركة الإستيراد	Douane import
A	A	إرسال البضاعة من مكان الوصول	Post –acheminement

Source :Habib Kraiem .op-cit .p29

يلاحظ من الجدول رقم 06 أن CFR يوزع الإلتزامات كالآتي:

البائع يدفع كامل التكاليف التي تسبق النقل البحري للبضائع حتي ميناء الوصول ، أما أعباء الأخطار فيتكفل البائع على مسؤوليته كل المخاطر حتى شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق هذا إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك بتحمل المشتري لأخطار الشحن ، و تحول التكاليف من البائع إلى المشتري لحظة وصول البضائع إلى ميناء الوصول ، في حين تحول الأخطار بعد شحن الحمولة علي ظهر السفينة ، ليكون المشتري مسؤولا فيما يخص التكاليف عن تأمين النقل البحري و تفريغ الحمولة عند الوصول وحقوق الجمارك و إرسال البضاعة ، أما الأخطار فيلتزم به المشتري قبل ذلك مند لحظة الشحن إلى غاية وصول البضاعة .

2-مصطلح "CIF"Cost Insurance and Freight": "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة "

تتنوع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (07)

الجدول رقم 07: إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CIF التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة

Vendeur : V

Acheteur : A

الأخطار	التكاليف	التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة	CIF
V	V	التعبئة و التغليف	Emballage
V	V	قبل إرسال البضاعة	Prè-acheminement
V	V	جمركة التصدير	Douane export
V/A	V	شحن حمولة النقل الأساسي	Manutention transport principal (chargement)
A	V	النقل الأساسي	Transport principal
A	V	تأمين النقل	Assurance transport
A	A	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	Manutention transport principal (dèchargement)
A	A	جمركة الإستيراد	Douane import
A	A	إرسال البضاعة من مكان الوصول	Post –acheminement

Source . habib kraiem . op –cit .p 29

يلاحظ من الجدول رقم 7 أن CIF بتوزيع الإلتزامات كما لآتي:

يلتزم البائع بدفع تكاليف التعبئة و التغليف ، تكاليف ما قبل إرسال البضاعة ، جمركة التصدير ، شحن حمولة النقل الأساسي ، و النقل البحري للبضاعة و التأمين عليه ، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها علي ظهر السفينة ، و نقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء ليتكفل بباقي التكاليف ، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق ، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري)

أي أن المشتري الذي يستورد بمصطلح CIF يتحمل التكاليف و الأخطار الآتية :

تفريغ حمولة النقل البحري للبضاعة في ميناء الوصول، إتمام الإجراءات و التكاليف الجمركة ، و النفقات الأخرى لإرسال البضاعة من مكان الوصول ، أما الأخطار فيكون المشتري مسؤولا عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة من نقطة شحن الحمولة على ظهر السفينة في ميناء الإنطلاق إلى غاية وصول الحمولة و جمركتها و إرسالها إلى المستودعات

3- مصطلح "CPT Carriage Paid To" "أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"

تتوزع الأخطار و التكاليف بين البائع و المشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (08).

الجدول رقم 08 :إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح CPT أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين

الأخطار	التكاليف	أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين	CPT
V	V	التعبئة و التغليف	Emballage
V	V	قبل إرسال البضاعة	Prè-acheminement
V	V	جمركة التصدير	Douane export
V/A	V	شحن حمولة النقل الأساسي	Manutention transport principal (chargement)
A	V	النقل الأساسي	Transport principal
A	A	تأمين النقل	Assurance transport
A	A	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	Manutention transport principal (dèchargement)
A	A	جمركة الإستيراد	Douane import
A	A	إرسال البضاعة من مكان الوصول	Post –acheminement

Source : Hadda&Collectif .op-cit .p 35

يتبن من الجدول رقم (08) أن مصطلح CPT يحتوي على التنظيم التالي للتكاليف و الأخطار :

البائع يدفع تكاليف التعبئة و التغليف و المصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة ، التخلص الجمركي للتصدير ، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي ، و النقل البحري للبضاعة ، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتي شحنها علي وسيلة النقل برية ، أو الجوية ، و نقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء أو المحطة أو المطار ليتكفل بباقي التكاليف ، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق ، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري).

مصطلح CPT الفرق بينه و بين مصطلح CFR الأول يتم إستعماله لكافة وسائل النقل أما الثاني ينحصر إستعماله في النقل البحري للبضائع ، إلا أن توزيع الأخطار و التكاليف بين البائع و المشتري يتم تنظييه بنفس الطريقة و وفقا لمصطلحين.

4- مصطلح CIP "Carriage and Insurance Paid to " "أجر النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري و وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول 09.

الجدول رقم 09 إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح **CIP** أجرة النقل و التأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين

الأخطار	التكاليف	أجرة النقل و التأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين	CIP
V	V	التعبئة و التغليف	Emballage
V	V	قبل إرسال البضاعة	Prè-acheminement
V	V	جمركة التصدير	Douane export
V/A	V	شحن حمولة النقل الأساسي	Manutention transport principal (chargement)
A	V	النقل الأساسي	Transport principal
A	V	تأمين النقل	Assurance transport
A	A	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	Manutention transport principal (dèchargement)
A	A	جمركة الإستيراد	Douane import
A	A	إرسال البضاعة من مكان الوصول	Post –acheminement

من الجدول رقم 09 يظهر أن مصطلح CIP ينص على مايلي :

البائع يدفع تكاليف التعبئة و التغليف ، و المصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة ، التخليص الجمركي للتصدير ، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي ، و النقل البحري للبضاعة ، إضافة إلى إلتزام التأمين، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على وسيلة النقل برية ، بحرية أو جوية ، و نقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء أو المحطة أو المطار ليتكلف بباقي التكاليف ، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الإنطلاق ، إلى غاية وصول البضاعة إليه (مشتري).

مصطلح CIP الفرق بينه و بين مصطلح CPT الأول يتحمل البائع تكاليف التأمين ، أما الثاني فتكاليف التأمين يتحملها المشتري ، إلا أن توزيع الأخطار و التكاليف بين البائع و المشتري يتم تنظيمهما بنفس الطريقة وفقا للمصطلحين

رابعا :مصطلحات الوصول إلى بلد المستورد.

البائع يتحمل جميع التكاليف والمخاطر المترتبة على توريد السلع إلى الوجهة المسماة في مصطلحات التجارة الآتية: DDP/DAP/DAT، فالبائع يكون عند أقصى حد من إلتزامات و الأخطار في حالة تطبيق هذه المصطلحات .

1- مصطلح "Delivered At Terminal" DAT "تسليم البضاعة في محطة الوصول"

تتنوع الأخطار و التكاليف بين البائع و المشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول 10

الأخطار	التكاليف	تسليم البضاعة في محطة الوصول	DAT
V	V	التعبئة و التغليف	Emballage
V	V	قبل إرسال البضاعة	Prè-acheminement
V	V	جمركة التصدير	Douane export
V	V	شحن حمولة النقل الأساسي	Manutention transport principal (chargement)
V	V	النقل الأساسي	Transport principal
V*	V*	تأمين النقل	Assurance transport
V	V	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	Manutention transport principal (dèchargement)
A	A	جمركة الإستيراد	Douane import
A	A	إرسال البضاعة من مكان الوصول	Post –acheminement

Source : Michel Piquet ,Incoterms@2010 Comprendre et bien utiliser les règles , édité pas le Groupe SMECIL L'antenne .Marseille-France p.p.44-45

من الجدول رقم 10 المصطلح DAT ينص على أن:

البائع يتحمل التكاليف الآتية :

التعبئة و التغليف ، و بقية المصاريف المتعلقة بإجراءات ما قبل إرسال البضاعة ، التخليص الجمركي للتصدير ، نفقة شحن حمولة النقل الأساسي ، و نقل البضاعة في أي وسيلة من وسائل النقل إلى محطة الوصول في بلد المشتري ، أما فيما يخص إلزام التأمين فيعتبر غير إجباري على البائع الأمر الذي يجعل المشتري أمام حتمية التأمين على البضاعة ، إضافة إلى تكلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في محطة الوصول ، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى تفريغ الحمولة من وسيلة النقل البرية البحرية أو الجوية و بما أن التأمين غير إجباري على البائع يلتزم المشتري بذلك و نقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون بعد تفريغ الحمولة في محطة الوصول ليتكفل بباقي التكاليف المتمثلة في إتمام إجراءات الجمارك في بلد الإستيراد و إرسال البضاعة من محطة الوصول ، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند تفريغ الحمولة في محطة الوصول إضافة إلى الخطر الذي قد يلحق بالحمولة أثناء النقل ، إلى غاية و صول البضاعة إليه (المشتري)

2- مصطلح "Delivered At Place" DAP "تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه"

تتوزع الأخطار و التكاليف بين البائع و المشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول 11

الجدول رقم 11 : إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح DAP تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه .

Vendeur: V

Acheteur: A

الأخطار Risques	التكاليف Frais	تسليم البضاعة في مكان المتفق عليه	DAP
V	V	التعبئة و التغليف	Emballage
V	V	قبل إرسال البضاعة	Prè-acheminement
V	V	جمركة التصدير	Douane export
V	V	شحن حمولة النقل الأساسي	Manutention transport principal (chargement)
V	V	النقل الأساسي	Transport principal
V	V	تأمين النقل	Assurance transport
V	V	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	Manutention transport principal (déchargement)
A	A	جمركة الإستيراد	Douane import
V	V	إرسال البضاعة من مكان الوصول	Post –acheminement

Source Michel Piquet .OP–cit p p 44–45

يلاحظ من جدول رقم 11 مصطلح DAP: أن البائع يدفع تكاليف التعبئة و التغليف، والمصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، و النقل البحري للبضاعة في أي وسيلة من وسائل النقل إلى المكان المتفق عليه، إضافة إلى إلتزام التأمين و كلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في المكان المتفق عليه ونفقة إرسال البضاعة من مكان الوصول، ماعدا مصاريف الجمركة في بلد المستورد، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر. الذي يلحق بالبضاعة حتى بعد تفريغها من وسيلة النقل وكلفة إرسال البضاعة من مكان الوصول ، ما عدا الأخطار التي قد تنجم عند تسوية افجرات و التكاليف الجمركية ، ونقطة تحول التكاليف و الأخطار إلى المشتري تكون في مرحلة الإجراءات الجمركية فقط.

3- مصطلح "Delivered Duty Paid" DDP "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية"

تتوزع الأخطار و التكاليف بين البائع و المشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول 12

الجدول رقم (12) : إلتزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلح DDP تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية .

الأخطار Risques	التكاليف Frais	تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية	DDP
✓	✓	التعبئة و التغليف	Emballage
✓	✓	قبل إرسال البضاعة	Prè-acheminement
✓	✓	جمركة التصدير	Douane export
✓	✓	شحن حمولة النقل الأساسي	Manutention transport principal (chargement)
✓	✓	النقل الأساسي	Transport principal
✓	✓	تأمين النقل	Assurance transport
✓	✓	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	Manutention transport principal (déchargement)
✓	✓	جمركة الإستيراد	Douane import
✓	✓	إرسال البضاعة من مكان الوصول	Post –acheminement

Source :Haddad & Collectif .op-cit.p 44

يلاحظ من الجدول رقم (12) أن مصطلح DDP يمثل هذا المصطلح الحد الأقصى من الإلتزامات المترتبة علي البائع ، إذا يتحمل تكاليف التعبئة و التغليف ، و المصارف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة ، التخلص الجمركي للتصدير ، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي ، و النقل البحري للبضاعة في أي وسيلة من وسائل النقل إلى مخازن أو مكان المشتري ، إضافة إلى إلتزام التأمين و كلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة و نفقة إرسال البضاعة من مكان الوصول ، و زيادة على ذلك مصاريف الجمركة في بلد المستورد ، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة من بداية نقل البضاعة حتى تسليمها للمشتري عند الباب ، أما تحول التكاليف و الأخطار إلى المشتري في هذا المصطلح لا يوجد و يعتبر DDP عكس EXW تماما من حيث الإلتزامات .

المطلب الثالث: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية البحرية.

باعتبار النقل البحري الأهم و الأكثر إستخداما في التجارة الدولية، تكتسي مصطلحات التجارة الدولية التي تناسب والنقل البحري في سبيل ذلك مكانة كبيرة وإستعمال واسع من حيث تطبيقاتها في نقل البضائع، ويسعى الطرفان المصدر / المستورد من خلال ذلك لمعرفة واجبتها، والتي تنص عليها، مصطلحات التجارة الدولية البحرية FA S ، FOB، CFR،CIF

اولا: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات النقل البحري FAS.

تسليم البضاعة جانب السفينة « FAS » Free Alongside SHip ينظم إلتزامات كل من البائع و المشتري وفق النقل البحري للبضائع حيث يتكلف البائع كل التكاليف حتى رصيف ميناء التصدير ، وتتحول عند جانب السفينة الواجبات إلى المشتري.

1 - واجبات البائع : وتحتوي واجبات البائع على مايلي¹:

¹ محمد عبد الفتاح ترك ، نفس المرجع، صص 443-445 بنصرف.

- تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد :على البائع ان يجهز البضاعة و الفاتورة التجارية او الرسالة الالكترونية للممثلة ، وفقا لشروط عقد البيع .

-الإجازات و الموافقات و الإجراءات :على البائع الحصول على مسؤوليته و نفقته الخاصة على إجازة التصدير او اية موافقة رسمية أخرى ، و إتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة .

-عقود النقل و التأمين : لا يوجد إلزام عقد النقل و التأمين على .

-التسليم : على البائع أن يسلم البضاعة إلى جانب السفينة المعينة من قبل المشتري وفي مكان التحميل المعين من قبل المشتري في ميناء الشحن المعين بالتاريخ المتفق عليه و بالطريقة المعتاد في الميناء.

-نقل المخاطر : يتحمل البائع جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضائع حتى لحظة تسليمها .

* توزيع النفقات : مع عدم إخلال المشتري بتوزيع النفقات كذلك ،على البائع أن يدفع :

— جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها .

— ونفقات الإجراءات الجمركية بالإضافة إلى جميع الرسوم والضرائب والنفقات الأخرى المتوجدة عند التصدير.

-إخطار المشتري: على البائع إخطار المشتري قبل وقت كافي بأنه تم تسليم البضاعة بجانب السفينة

- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة : على البائع أن يزود المشتري على نفقته بمستند النقل أو بوليصة الشحن يدويا أو تبادل المعلومات الإلكترونية (EDI)¹ لإثبات تسليم البضاعة .

-المعاينة ، التغليف و التأشير

2- واجبات المشتري : وتشمل واجبات المشتري على ماييلي²:

-دفع الثمن : على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

-الإجازات و الموافقات و الإجراءات : على المشتري الحصول على مسؤوليته و نفقته الخاصة على إجازة الاستيراد أو أية

موافقة رسمية أخرى ، و إتمام جميع الإجراءات الجمركية لإستيراد البضائع و نقلها بطريقة الترانزيت عبر بلد آخر .

*عقود النقل و التأمين :

-عقد النقل : على المشتري أن يبرم وعلى نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة من ميناء الشحن المعين.

-عقد التأمين : لا يوجد إلزام عقد التأمين على المشتري.

-الإستلام : على المشتري أن يستلم البضاعة حين يتم تسليمها وفقا لإلتزام التسليم

-نقل المخاطر : يتحمل المشتري جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة مند لحظة تسليمها وفقا لإلتزام التسليم

.

¹ تبادل المعلومات إلكترونيا : (EDI) Electronic Data Interchange

² جاك صابونجي ، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة انكوترمز 2000 ، اتحاد المصارف العربية 2001 ، ص ص 33- 34 .

- توزيع النفقات : على المشتري أن يدفع :

* جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها .

* و أي نفقات إضافية ناجمة عن عدم تمكن السفينة المعنية من قبله من الوصول في الوقت المحدد.

* وجميع الإجراءات الجمركية و التكاليف الأخرى الواجبة عند استيراد البضاعة و لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر .

- إخطار البائع : على المشتري إخطار البائع قبل وقت كاف بإسم السفينة و نقطة التحميل ووقت التسليم .

- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة : على المشتري أن يقبل إثبات التسليم وفقا لإلتزام التسليم.

- معاملة البضاعة : على المشتري أن يدفع نفقات المعالجة قبل الشحن باستثناء الحالة التي تتم فيها المعالجة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير .

ثانيا: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات النقل البحري FOB.

من خلال مصطلح تسلم البضاعة على ظهر السفينة " FOB"Free On Board" تكون واجبات المصدر و المستورد موزعة بالتنظيم حتي شحن البضائع فوق السفينة في ميناء التصدير ،ليتم من هذه النقطة إنقال المخاطر و التكاليف من البائع إلى المشتري ، و يظهر دور المصطلح FOB في تنظيم بوليصة الشحن البحري

1- واجبات البائع : وتحتوي على الواجبات التالية¹:

- تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد : على البائع أن يجهز البضاعة و الفاتورة الخارجية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة ،وفقا لشروط عقد البيع و لأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد .

- الإجازات و الموافقات و الإجراءات : على البائع الحصول على مسؤولية و نفقته الخاصة علي إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى ، و القيام بجميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

- عقود النقل و التأمين : لا يوجد إلتزام علي البائع .

- التسليم : على البائع أن يسلم البضاعة على متن السفينة المعنية من قبل المشتري في ميناء الشحن المعين بالتاريخ أو ضمن الفترة المتفق عليها و بالطريقة المعتادة في الميناء .

- نقل المخاطر : مع عدم الإخلال بإلتزام المشتري بنقل المخاطر ، يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين

- توزيع النفقات : مع عدم إخلال المشتري بتوزيع النفقات ،على البائع أن يدفع :

* جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين .

¹ محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص ص 449-451 بتصرف.

* جميع الرسوم و الضرائب و النفقات الواجبة عند التصدير .

- إخطار المشتري : على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة .
- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على البائع أن يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته ، كل مساعدة ممكنة للحصول على مستند النقل أو لإثبات تسليم البضاعة ، أما عندما يتفق البائع و المشتري على المراسلة إلكترونيا ، فيمكن أن يستبدل مستند النقل برسالة تبادل المعلومات الإلكترونية المماثلة .
- المعاينة ، التغليف و التأشير: على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة الضرورية لتسليم البضاعة ، و أن يقوم على نفقته الخاصة بالتغليف الضروري و وضع العلامات لنقل البضاعة، وذلك بما يتلائم و شروط النقل .

2 - واجبات المشتري : تتمثل واجبات المشتري بالنسبة لمصطلح FOB في الآتي¹:

- دفع الثمن : على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع .
 - الإجازات و الموافقات و الإجراءات : على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة علي إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى ، و إتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة ، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر .
- * عقود النقل و التأمين :

- عقد النقل : على المشتري أن يبرم و على نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة من ميناء الشحن المعين.
- عقد التأمين : لا يوجد إلزام.
- الاستلام: علي المشتري أن يستلم البضاعة حين يتم تسليمها .
- نقل المخاطر : يتحمل المشتري جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة مند لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين.

- توزيع النفقات : على المشتري أن يدفع :

- * جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة مند لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين .
- * و أي نفقات إضافية ناجمة عن عدم تمكن السفينة المعينة من قبله من الوصول في الوقت المحدد.
- * تكاليف الإجراءات الجمركية الواجبة عند استيراد البضاعة و لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.
- إخطار البائع : على المشتري إخطار البائع قبل وقت كاف بإسم السفينة و ميناء التحميل ووقت التسليم المطلوب .
- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة : على المشتري أن يقبل إثبات تسليم البضاعة.
- معاينة البضاعة: على المشتري أن يدفع المعاينة قبل الشحن، باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير.

ثالثا: واجبات البائع و المشتري وفقا لمصطلح النقل البحري CFR

التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين " CFR «Cost and Freight» هذا المصطلح التجاري

¹ جاك صابونجي ، المرجع السابق ، ص ص 39-40.

البحري ينص على تحمل البائع التكاليف اللازمة و أجرة النقل إلى غاية ميناء الوصول إلى بلد المشتري ليقوم هذا الأخير بتسليم البضاعة و التكفل بباقي الواجبات الضرورية .

1- واجبات البائع : يمكن ذكرها في العناصر أدناه¹:

- تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد: على البائع أن يجهز البضاعة و الفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة ، وفقا لشروط عقد البيع و لأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد .

- الإجازات و الموافقات و الإجراءات : على البائع الحصول على مسؤولية ونفقته الخاصة على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى ،وحيث ينطبق ذلك ، القيام بجميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

*عقود النقل و التأمين :

- عقد النقل :على البائع أن يبرم على نفقه الخاصة و بالشروط المعتادة ، عقدا لنقل البضاعة إلى ميناء الوصول المعين بواسطة سفينة بحرية من النوع المستعمل عادة في النقل البضاعة الموصوفة في العقد .

- عقد التأمين : لا يوجد التزام.

- التسليم : على البائع أن يسلم البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن في التاريخ المتفق عليه .

- نقل المخاطر : مع عدم إخلال المشتري بنقل المخاطر ، يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في الميناء الشحن.

- توزيع النفقات : مع عدم إخلال المشتري بتوزيع النفقات ، على البائع أن يدفع.

*جميع النفقات المتعلمة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها.

* أجور الشحن وجميع النفقات الأخرى المترتبة.

*وكل الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

- إخطار المشتري: على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة، و تزويده بجميع المعلومات الأخرى التي تمكنه من اتخاذ الإجراءات الضرورية عادة لاستلام البضاعة.

- إثبات التسليم أو مسند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على البائع أن يزود المشتري دون تأخير على نفقته ببوليصة الشحن أو مستند النقل المعتاد يدويا أو إلكترونيا الذي يشمل نقل البضائع إلى ميناء الوصول المتفق عليه .

- المعاينة، التغليف والتأشير: على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة الضرورية لتسليم البضاعة ،وعلى البائع أن يقوم وعلى نفقته الخاصة بالتغليف الضروري ووضع العلامات لعملية النقل المعدة من قبله.

¹ محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق، ص 455 - 457 بتصرف .

2- واجبات المشتري : يوزع مصطلح CFR الواجبات بين البائع و المشتري كمايلي¹:

- دفع الثمن : على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع .
- الإجازات و الموافقات و الإجراءات : على المشتري الحصول علي مسؤولية ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، و إتمام جميع إجراءات نقل البضاعة بطريق الترانزيت و جمركة الإستيراد .
- عقود النقل و التأمين : لا يوجد التزام على المشتري .
- الاستلام : على المشتري أن يقبل استلام البضاعة حين يتم تسليمها ، و أن يستلمها من الناقل في ميناء الوصول المعين .
- نقل المخاطر : يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان أو الضر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن ، إذا لم يتم المشتري بإخطار البائع فيجب أن يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للشحن ، شريطة أن تكون البضاعة موضوع العقد معرفة بشكل واضح .

- توزيع النفقات: مع عدم إخلال البائع بتوزيع النفقات، على المشتري أن يدفع:

- * جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها
- * وجميع الرسوم و الضرائب و التكاليف الواجبة عند استيراد البضاعة
- إخطار البائع : عندما يحق للمشتري تحديد موعد شحن البضاعة و / أو ميناء الوصول ، فعليه إخطار البائع بذلك قبل وقت كاف .
- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة : على المشتري أن يقبل مستند النقل إذا كان المستند متطابقا مع شروط العقد.
- معاينة البضاعة : على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن ، باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في البلد التصدير .

رابعا: واجبات البائع و المشتري وفقا لمصطلح النقل البحري CIF:

- مصطلح التكاليف ، التأمين و أجر الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين ،
- "CIF" Cost Insurance and Freight من المصطلحات الواسعة الإستعمال في النقل الدولي للبضائع ، و الذي ينظم العلاقة بين البائع و المشتري عن طريق تحمل البائع لتكاليف نقل البضائع و شحنها و التأمين عليها من المخاطر حتى ميناء الوصول المعين ، ومن هذا تتحول الواجبات إلى المشتري كشحن البضائع في ميناء الإستيراد و غيرها .

1- واجبات البائع : تنص على الآتي²:

- تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد :علي البائع أن يجهز البضاعة و الفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة ، وفقا

جاك صابونجي ، المرجع السابق، ص 45-46¹

² طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، بدون مكان نشر، طبعة 1، 2007 ص ص 167-170 بتصرف.

لشروط عقد البيع إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد .

- **الإجازات و الموافقات و الإجراءات :** على البائع الحصول على مسؤولية ونفقته الخاصة على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى ، و حيث ينطبق ذلك ، إتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة .

*** عقود النقل و التأمين :**

- **عقد النقل :** على البائع أن يبرم على نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة بالطريق المعتاد إلى ميناء الوصول المعين ، بواسطة سفينة بحرية من الطراز المستعمل عادة في نقل البضاعة الموصوفة في العقد .

- **عقد التأمين :** البائع و على نفقته الخاصة يزود المشتري بوثيقة التأمين على البضائع المشحونة وفق الاتفاق الوارد في العقد ، و يجب أن تكون قيمة التأمين في حدها الأدنى هي القيمة الواردة في العقد مضافا إليها عشرة بالمئة أي (110 %) و يجب أن تكون قابلة للدفع بالعملة الواردة في العقد .

إضافة إلى أن البائع يلتزم بالوجبات التالية :

- **التسليم :** على البائع تسليم البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن في التاريخ المتفق عليه .

- **نقل المخاطر :** مع عدم إخلال المشتري بنقل المخاطر من طرفه ، يتحمل البائع جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن .

- **توزيع النفقات :** مع عدم إخلال المشتري بتوزيع النفقات أيضا ، على البائع أن يدفع :
* جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها .

* وأجور الشحن و جميع النفقات الأخرى المترتبة، بما فيها نفقات تحميل البضاعة على متن السفينة .

*والنفقات المتعلقة بتأمين البضاعة.

* ونفقات التنزيل في ميناء التفريغ المتفق عليه المترتبة على البائع في شروط عقد النقل.

* ونفقات الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة الواجبة عند التصدير و لنقل البضاعة الترانزيت عبر بلد آخر .

- **إخطار المشتري :** على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بأنه تم تسليم البضاعة ، وتزويده بجميع المعلومات الأخرى التي تمكنه من اتخاذ الإجراءات الضرورية عادة لاستلام البضاعة .

- **إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة :** على البائع أن يزود المشتري دون تأخير على نفقته

بمستند النقل الذي يشمل نقل البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه ، و أن يمكن المشتري من بيع البضاعة وهي بطريق

الترانزيت بتحويل المستند الى مشتري لاحق ، عندما يتم إصدار مستند النقل على عدة نسخ أصلية يجب تقديم مجموعة أصلية كاملة للمشتري بالمراسلة اليدوية أو الإلكترونية .

- **المعاينة، التغليف والتأشير:** علي البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة الضرورية لتسليم البضاعة، وعلي البائع أن يقوم

وعلى نفقه الخاصة بالتغليف الضروري و وضع العلامات على البضاعة لعملية النقل.

2 - واجبات المشتري : ينظم مصطلح CIF إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لما يلي

- دفع الثمن: على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

- الإجازات والموافقات والإجراءات: على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد، وإتمام جميع الإجراءات الجمركية لإستيراد البضاعة و لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر .
* عقود النقل والتأمين: لا يوجد التزام على المشتري .

- الإستلام: على المشتري أن يقبل استلام البضاعة حين يتم تسليمها، وأن يستلمها من الناقل في ميناء الوصول المعين.

- نقل المخاطر : يتحمل المشتري جميع مخاطر الفقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن

- توزيع النفقات : على المشتري أن يدفع

* جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها

* وجميع النفقات و التكاليف المتعلقة بالبضاعة، بينما هي قيد النقل لغاية وصولها إلى ميناء الوصول ونفقات التنزيل، بما فيها نفقات تفريغ الصنادل ورسوم الرصيف ما لم تكن مترتبة على البائع في شروط عقد النقل .
* بالإضافة إلى النفقات الناجمة عن الإجراءات الجمركية الواجبة عند استيراد البضاعة.

- إخطار البائع: عندما يحق للمشتري تحديد موعد شحن البضاعة و / أو ميناء الوصول فعليه إخطار البائع بذلك قبل وقت كاف.

- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على المشتري أن يقبل مستند النقل إذا كان المستند متطابقا مع شروط العقد.

- معاينة البضاعة :على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن، باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة يطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير.

المبحث الثالث أساليب تنظيم التجارة الخارجية.

تعتمد الدول في تنظيم تجارتها الخارجية في ظل الحماية على مجموعة من الأدوات الفنية التي تستخدمها للتحكم في الصادرات والواردات ، سواء بصورة مباشرة او غير مباشرة بغرض توفير وسائل التمويل الذاتي للواردات عن طريق الصادرات و من ثم تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات و العمل على التقليل من حدة خروج الصرف الأجنبي ، و غيرها من القضايا المتعلقة بتجارتها الخارجية و هي بذلك تعتمد على ثلاثة أنواع من الأساليب الفنية و المتمثلة في الأساليب السعرية ، الكمية و التنظيمية بالإضافة إلى الاتحادات الجمركية و الحماية الإدارية و المناطق الحرة .

المطلب الأول: الأساليب السعرية لتنظيم التجارة الخارجية

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

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

1- مفهوم الرسوم الجمركية هي عبارة عن ضرائب تفرضها الدولة على ما يمر عبر حدودها من سلع ، و يقال أن الأصل فيها ما كان يتبعه الحكام قديماً من تشجيع للتجار الأجانب لدخول بلادهم، بمنحهم حماية مقابل رسوم معينة لا تعدو أن تكون مشاركة في الأرباح¹

2- أنواع الرسوم الجمركية : ويمكن التمييز بين أنواع الرسوم الجمركية على أساس كيفية تقديرها أو على أساس الهدف من فرضها كما يلي:²

- **على أساس كيفية التقدير:** يمكن أن نميز على هذا الأساس بين أربعة أنواع من الرسوم الجمركية، رسوم قيمة، رسوم نوعية ورسوم مركبة ، و أخيراً رسوم إسمية فالرسوم القيمة تفرض على أساس نسبة مئوية من قيمة الواردات وسواء كانت قيمة السلعة تحدد وفق (FOB) أو (CIF) أو أية قيمة أخرى تحددها السلطات الجمركية *
- **على أساس الهدف من فرضها :** حيث يمكن أن نميز بين نوعين من الرسوم وهي رسوم مالية ، و تفرض بغرض توفير موارد مالية لخزينة الدولة ، و رسوم حمائية و الغرض منها الحد من المنافسة الخارجية و إذا كان من الصعب التمييز بدقة بين هذين

¹ احمد فارس مصطفى ، العلاقات الاقتصادية الدولية ، مرجع سابق ، ص 157

² عبد الرشيد بن ديب ، تنظيم و تطور التجارة الخارجية حالة الجزائر ، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية ، جامعة الجزائر ، 2003 ، ص ص 120-125
* غالباً ما تحسب قيمة الواردات على أساس CIF أي بما فيها نفقات النقد و التأمين إلى غاية وصول السلعة إلى حدود البلد المستورد - أما قيمة الصادرات فتحسب على أساس FOB أي إلى غاية وصول السلعة المصدرة إلى حدود البلد المصدر .

النوعين من الرسوم ، نظرا لكون كل منهما يلعب دورا مزدوجا من تغذية الخزينة بموارد مالية بالإضافة الى حماية الأسواق المحلية¹.

ثانيا : الرقابة على الصرف الأجنبي .

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

1- مفهوم الرقابة على الصرف : يقصد بالرقابة على الصرف الأجنبي تدخل الدولة في سوق الصرف عن طريق وضع قيود على حرية الأفراد في التصرف فيما يحصلون عليه من عملات أجنبية، أو في الحصول على ما يحتاجونه من هذه العملات أو الاحتفاظ بها أو التعامل بها².

2- أهداف الرقابة على الصرف : لا تختلف الأهداف العامة للرقابة على الصرف عن أهداف بقية أدوات السياسة التجارية ، إلا أن الرقابة على الصرف في بعض الحالات لها فعالية أكبر من الأدوات الأخرى ، و التي قد تفشل تماما في معالجة حالات معينة ، بينما قد تنجح فيها سياسة الرقابة على الصرف و لتوضيح ذلك نورد الأمثلة التالية :³

- إذا كان نظام الحصص بصورة أساسية و فعالة على حساب المعاملات الجارية أي ينصب على التجارة المنظورة فقط، فإنه لا يكون له أي آثار مباشرة على حركات رؤوس الأموال لذلك تعتمد الدولة الى استخدام الرقابة على الصرف للتأثير على المعاملات الرأسمالية ، وذلك للحيلولة دون هروب رؤوس الأموال منها والتحكم فيها.

- قد ينجح نظام الرقابة على الصرف إذا تدهورت أرصدة البلد من العملات الأجنبية .

- يعتبر نظام الرقابة على الصرف أكثر دقة و اقل تكلفة من أداة إعانة الصادرات في الحالة التي يكون هدف الدولة هو زيادة أرصدها من العملات الأجنبية.

- يستخدم نظام الرقابة على الصرف لمواجهة ظروف طارئة لا تتحمل التأخير، مثل الحروب فتقوم الدولة بتعبئة أرصدها النقدية لمواجهة الاحتياجات الإستراتيجية.

- يعتبر نظام الرقابة على الصرف أكثر قدرة على المفاضلة والتمييز بين العملات المختلفة من غيره من النظم ، ويعتبر أداة أكثر فعالية لترشيد التجارة الخارجية وتخطيطها.

ثالثا : سياسة الإغراق رأينا أن من بين الحجج الاقتصادية لمذهب حماية التجارة الخارجية هو الحماية ضد الإغراق وستتناول فيما يلي مفهوم الإغراق و انواعه واثاره على الدولة المصدرة والمستوردة .

¹ محمد الناشر ، التجارة الخارجية و الداخلية ، منشورات جامعة حلب ، سوريا 1977 ، ص 236

² محمد خليل برعي ، مقدمة في الاقتصاد الدولي ، مكتبة تحفة الشرق ، القاهرة ، 1978 ص 300.

³ محمد خليل برعي ، مقدمة في الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 203 ، 204.

1- مفهوم الإغراق : هو تطبيق لنظرية التمييز السعري في مجال التجارة الدولية، ويقصد به بيع السلع بسعر يقل عن تكاليف الإنتاج بالأسواق الخارجية على أن تعوض الخسارة بالبيع بسعر مرتفع في السوق المحلية¹

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

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

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

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

د - الإغراق الدائم : لقيام الإغراق الدائم يشترط تمتع المنتج بإحتكار قوي بسبب امتياز الحكومة، لإنتاج سلعة معينة، كما يشترط فرض رسوم جمركية عالية على استيراد نفس السلعة من الخارج، وإلا أمكن استيراد السلعة المصدرة لبيعها مرة ثانية في السوق المحلية.

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

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

ب-آثار الإغراق على الدولة المستوردة (الدولة المغرقة فيها): يصعب التوفيق في ظل اتجاه الحرية التجارية، التوفيق بين سياسة حرية التجارة وبين السياسة الغذائية المتعلقة بالإغراق. فالحرية لا ترى في الإغراق المستمر خطورة بل منفعة للمستهلك الوطني أو المنتج الذي يوفر له المغرق المواد الأولية اللازمة لتوسيع القاعدة الصناعية²

¹ جودة عبد الخالق، الاقتصاد الدولي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 157

² محمد الناصر، التجارة الخارجية والداخلية، مرجع سابق، ص 253.

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

1- مفهوم الإعانات : هي عبارة عن مبلغ نقدي تمنحه الدولة للمشتري لكي يستفيد منه إستفادة جزئية أو كلية. وقد تأخذ الإعانة شكل إعانة مباشرة يحصل عليها المشتري، أو أنها تأخذ شكل إعانة غير مباشرة تمنحها الحكومة للبائع بغرض تخفيض السعر أو منعه من الإرتفاع نتيجة لإرتفاع تكاليف الإنتاج، كما تكون الإعانات قيمة أي على شكل نسبة معينة من السعر ، أو نوعية على شكل مقدار ثابت تقدم على أساس كل وحدة من وحدات السلعة¹.

2- آثار الإعانات: تترتب على الإعانات آثار يمكن توضيحها فيما يلي:

أ - إعانات الإنتاج الوطني و آثارها: إذا قامت الدولة بمنح المنتجين المحليين لسلعة معينة إعانة على كل وحدة من السلعة المنتجة، حيث تكون بمثابة تخفيض في تكاليف الإنتاج النقدية التي يتحملها المنتج فإن ذلك سيؤدي إلى زيادة عرض هذه السلعة².

- **أثر الاعانة على الاستهلاك:** إن إعانة الإنتاج المحلي ليس لها آثار مباشرة على الإستهلاك المحلي من السلعة، لأنها لا تؤثر على السعر الذي يحصل بموجبه المستهلك على السلعة.

- **أثر الاعانة على ميزانية الدولة:** بما أن الإعانة هي عبارة عن نوع من أنواع الانفاق الحكومي، فإن مقدار ما تتحمله الدولة في ميزانيتها هو عبارة عن سعر الاعانة X حجم الانتاج الكلي سواء كان هذا الإنفاق سائداً قبل منح الإعانة أو أنه تم من أجل إحلال الواردات.

- **أثر الإعانة على توزيع الدخل القومي:** منح الإعانة لا يؤثر على فائض المستهلك، لأنه يحصل على نفس الكمية من السلعة مقابل نفس الثمن غير أن فائض المنتج يتغير بالزيادة أما الإنفاق الحكومي فإنه سيزداد بمقدار أكبر من الزيادة في فائض المنتج.

- **أثر الإعانة على مستوى التشغيل والدخل الوطني:** تقديم الإعانة يؤدي إلى زيادة مستوى التشغيل والدخل الوطني نتيجة لزيادة الإنتاج المحلي، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطلب على عوامل الإنتاج المحلية أي تحول جزء من الطلب المحلي من الإنتاج الأجنبي إلى الإنتاج المحلي.

- **أثر الإعانة على ميزان المدفوعات:** نلاحظ أن الآثار المباشرة لإعانة إحلال الواردات في الأجل القصير يتمثل في نقص الواردات بمقدار الزيادة في الإنتاج المتعلق بإحلال الواردات، أما الآثار الثانوية في الأجل الطويل لمثل هذه الإعانات على ميزان المدفوعات، فإنها لا تتحدد إلا بعد معرفة مرونة الطلب الخارجي على المنتجات المحلية ومعرفة الميل الحدي للاستيراد.

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

² أسامة مجدوب ، الجأت و مصر و البلدان العربية من هافانا إلى مراكش، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة ، 1996 ، ص 30

- **إعانات الصادرات و آثارها:** قد تمنح الدولة إعانات على ذلك الجزء من الإنتاج الذي يصدر إلى الخارج، وهي حالة أكثر انتشارا من سابقتها بهدف تمكين الصناعة المحلية من المنافسة الخارجية في الأسواق العالمية، وعلاج العجز في ميزان المدفوعات بزيادة صادرات الدولة أو لغرض زيادة حصيلة الدولة من العملات الأجنبية. وتكمن الآثار الناشئة عن هذه الإعانات فيما يلي:¹

- لا يتأثر حجم الإستهلاك الداخلي ولا يتأثر السعر في الداخل أو الخارج.

- يزداد الإنتاج المحلي من السلعة.

- تزداد الصادرات من هذه السلعة بمقدار الزيادة في الإنتاج.

- تزداد نفقات الدولة بمقدار حاصل ضرب الكمية المصدرة في الإعانة.

- تزداد إيرادات الدولة من العملات الأجنبية بمقدار قيمة الكمية المصدرة.

- لا يتغير فائض المنتجين ولا فائض المستهلكين.

المطلب الثاني: الأساليب الكمية والتنظيمية لتنظيم التجارة الخارجية.

إلى جانب الأساليب السعرية، توجد أساليب كمية وأخرى تنظيمية تستخدم كأدوات في مجال تنظيم التجارة الخارجية.

أولا : الأساليب الكمية تتضمن الأساليب الكمية للسياسة التجارية في تنظيم التجارة الخارجية إجراءات تقيدية تمثل في إجراءات المنع، نظام الحصص وفرض تدابير تراخيص الاستيراد.

1- إجراءات المنع: المنع وهو حظر دخول وخروج سلعة معينة لأسباب خاصة، وقد يأخذ صفة الإجراء الاستثنائي أو المستمر، فلجأ الدولة إلى المنع المباشر لاستيراد وتصدير سلعة ما، لتحقيق أغراض صحية، أو لأغراض دفاعية أو لأغراض سياسية.²

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

3- تراخيص الاستيراد: ويقصد بها التراخيص والتصاريح التي تمنح للأفراد والهيئات قصد استيراد سلعة ما، وهي إحدى وسائل الرقابة المباشرة على التجارة الخارجية³ وتلجأ الدول إلى هذه الأداة الحمائية في الحالات التي يتأزم فيها ميزان المدفوعات

¹ أسامة مجدوب، مرجع سابق، ص 30.

² محمود مجدي شهاب ، مرجع سابق ، ص 128.

³ جودة عبد الخالق الاقتصاد الدولي ، مرجع سابق، ص 169.

ويصبح في حالة عجز مستمر نتيجة الندرة الشديدة في العملات الأجنبية، كما تعتبر وسيلة غير مكشوفة لفرض نظام الحصص و الذي يستلزم الحصول على ترخيص مسبق قبل القيام بأية عملية استيراد.

ثانيا: الأساليب التنظيمية

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

1-المعاهدات التجارية: تعقد المعاهدات التجارية بين معظم الدول بقصد تنظيم العلاقات التجارية، و خاصة فيما يتصل بالقضايا ذات الطابع السياسي، من حيث تحديد موقع ودور الأجانب على مستوى التراب الوطني الذي من خلاله يمكنهم ممارسة نشاطاتهم كأفراد أجانب وكذلك فيما يتعلق بالقضايا ذات الطابع الإقتصادي كشؤون النقل البري و البحري والجوي، و تنظيم الازدواج الدولي في الضرائب وفيما يتصل بإقامة مشاريع استثمارية وأحداث مكاتب لتمثيل التجاري. إلا أن أهم المعاهدات هي تلك التي تنظم التعريفات الجمركية في مجال التجارة الخارجية¹ وتتضمن المعاهدات التجارية في العادة ثلاثة مبادئ محددة وهي:²

- مبدأ المساواة.

- مبدأ المعاملة بالمثل.

- مبدأ الدولة الأولى بالرعاية.

2- اتفاقيات التجارة والدفع:

بالإضافة إلى المعاهدات التجارية تعتبر إتفاقيات التجارة والدفع من الأساليب التنظيمية للتجارة الخارجية.

أ- الاتفاقيات التجارية : بعد الأزمة الإقتصادية لعام 1929 و انتشار سياسة الرقابة على الصرف لجأت البلدان التي عانت من نقص وسائل الدفع الدولية، إلى عقد اتفاقيات لتنظيم التبادل التجاري فيما بينها و تعرف هذه الاتفاقيات بأنها " معاهدة بين دولتين بموجبها تنظم المعاملات الخارجية بينهما من تصدير و استيراد، و طريقة الديون و المستحقات، و ذلك بهدف زيادة تنمية حجم المبادلات التجارية لكل منهما، و تحقيق المصالح الاقتصادية أو السياسية المشتركة " ³.

ب- اتفاقيات الدفع : تعقد اتفاقيات الدفع بين الدول بقصد تحديد أساليب تسوية الحسابات المترتبة عن المعاملات التجارية و المالية، و خاصة بين الدول التي ترغب في تقييد تحويل عملتها إلى عملات اجنبية وفق نظام الرقابة على الصرف،⁴

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

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

³ احمد فارس مصطفى، العلاقات الاقتصادية الدولية، منشورات جامعة حلب، سوريا 1982، ص 163.

⁴ محمد الناشر، التجارة الخارجية والداخلية، مرجع سابق، ص 268، 269.

المطلب الثالث: الاتحادات الجمركية والحماية الإدارية و المناطق الحرة.

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

أولا: الاتحادات الجمركية

ينظر إلى الإتحاد الجمركي من خلال مضمونه وأهدافه إلى جانبين جانب نظري وآخر عملي:

1- **الجانب النظري:** يهدف الإتحاد الجمركي من حيث مضمونه إلى تحرير المبادلات بين الدول الأعضاء المنتمين إليه، ومن الدوافع الأساسية لإنشاء النظام الجمركي نذكر ما يلي:¹

- إذا كانت نظرية النفقات النسبية في التجارة الخارجية تتيح استغلال عناصر الإنتاج بما يحقق أكبر قدر ممكن من المنفعة بين الدول، فإن إقامة الاتحادات الجمركية يحقق نفس المزايا وهو يؤدي إلى إمكانية الاستفادة من مزايا الإنتاج الكبير مما يسمح للاتحاد من أن يعمل على تحسين أساليب الإنتاج وتحقيق المزيد من التقدم الاقتصادي و الاجتماعي و التكنولوجي.
- إمكانية زيادة قدرة الاتحاد على المساواة في مجتمع الاقتصاد الدولي، خلافا للدولة بمفردها حيث قد تواجه مواقف متشددة من قبل الدولة أو الدول التي تتعامل معها.

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

- عدم وجود تنسيق بين أعضاء الإتحاد في المجالات التي تخص العملة، الائتمان، الأسعار، النفقات، و الإنتاج، وكذلك فيما بين هذه الدول و الدول الأخرى.
- إذا كان إستيراد سلعة كانت تنتج محليا قبل قيام الإتحاد، فإن عناصر إنتاجها يمكن أن تتحول لمزاولة نشاط إقتصادي آخر بعد قيام الإتحاد، الأمر الذي قد يلحق ضررا بأصحابه على المدى البعيد بسبب الانتقال إلى مواقع معينة من دول الإتحاد وغيرها.
- إن الدول الأعضاء في الاتحاد قد ينظرون إلى الاتحاد على أنه كيان معادي لهم يهدد مصالحهم، مما يدفعهم لإتباع سياسة الإغراق أو إقامة المشاريع داخل دول الاتحاد تجنباً للحماية .و يمكن الحكم على مزايا الإتحاد بمدى إمكانية تحقيق الإستخدام الإقتصادي للموارد.

2- **الجانب العملي :** وهنا يمكن أن نتناول مفهومه بمعناه التقليدي أو الحديث².

¹ عبد الرشيد بن ديب، تنظيم وتطوير التجارة الخارجية حالة الجزائر، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية ، جامعة الجزائر 2003، ص 173

² عبد الرشيد بن ديب، تنظيم وتطوير التجارة الخارجية حالة الجزائر، مرجع سابق، ص 174.

أ- **المفهوم التقليدي** : الاتحاد الجمركي هو عبارة عن معاهدة دولية يتم بموجبها إنشاء إقليم جمركي ضمن منطقة جغرافية معينة، حيث تتفق الأطراف المتعاقدة في العادة على :

- إلغاء الرسوم الجمركية، أو اية قيود أخرى كالحصص أو التراخيص على المنتجات المتبادلة و وضع تعريف جمركية موحدة بالنسبة للإقليم الجمركي الواحد في تعامله مع الدول الأخرى التي يشملها الاتحاد، أما هلى أساس إتفاق بين دول الاتحاد أو اختيار التعريف التي كانت مطبقة في احدى هذه الدول و يمكن أن يكون تدريجيا كما يمكن أن يتضمن بعض الاستثناءات.
- تحديد موقف موحد لدول الاتحاد في وضع سياستها الخارجية أو في تعاملها مع الخارج وقد يكون ذلك محددا في إطار مبادئ عامة يترك للدول الأعضاء حرية الحركة في نطاقها.
- إقامة جهاز أو أكثر تعهد إليه مهام إستشارية قصد تنظيم علاقات الدول الأعضاء.

غير أن المعنى التقليدي للاتحاد الجمركي بهذا المفهوم الواسع، لا يشكل شخصية اقتصادية للدول الأعضاء حيث تعتبر غير كافية لقيام شخصية قانونية دولية.

ب- **المفهوم الحديث** : ويتضمن مبدأ التخفيض التدريجي وليس الكامل في الحماية بنطاق ضيق، بحيث تتحرر التجارة تماما وتوحد العملة فهو بالمعنى الحديث يعكس نطاقا أكثر طموحا، قد يؤدي إلى تحقيق التكامل الاقتصادي بين دول الاتحاد أما أن اقتصر تخفيض الرسوم دون إلغائها، فإنه يعتبر اتحادا ناقصا. كما يمكن تحقيق اتحاد اقتصادي بين دول الاتحاد الجمركي وفق سياسة تتجاوز تحرير المبادلات التجارية، لتشمل تحرير حركة الافراد ورؤوس الأموال وإقامة المشاريع قصد بناء هيكل اقتصادي له سياسة مالية واقتصادية متكاملة وموحدة. كما قد تعتمد إلى إنشاء سوق مشتركة، تتمثل أهدافها في إنشاء وحدة اقتصادية وسياسية واحدة للدول الأعضاء.

ثانيا :الحماية الإدارية.

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

- 1- التشدد في تطبيق التعريف الجمركية حيث يمكن للدولة أن تستفيد من البنود المتداخلة في التعريف فتحسب البند بالطريقة التي تراها مناسبة على ما تشاء من السلع المستوردة ومن ثم يكون أسلوب تطبيق أداة الحماية أكثر فعالية أحيانا من الأداة نفسها .
- 2- التشدد في تقدير الواردات حيث يمكن الاعتماد عل أساس أسعار التجزئة في تقدير قيمة الواردات .

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

3- التشدد في تطبيق الشروط الصحية أو المبالغية في تقدير نفقات النقل كوسيلة لزيادة التكاليف، قصد رفع أسعار الواردات ومن ثم اضعاف القدرة التنافسية للسلع المستوردة.

4- التشدد في التضييق على المندوبين التجاريين الأجانب بتجديد مدة اقامتهم، فرض رسوم جمركية مرتفعة على ما يحملونه من عينات للعرض أو بفرض الرقابة على الصرف وقد يصل الأمر إلى مقاطعة المنتجات الأجنبية بقصد تشجيع أو حماية الصناعات الوطنية.

ثالثا المناطق الحرة

وهي مناطق تقع خارج النطاق الجمركي للدولة تدخل وتخرج منها السلع بحرا أو جوا، دون أن تخضع لرسوم أو اجراءات جمركية وهي أشبه بمناطق تقع خارج حدود الدولة وإذا دخلت سلع هذه الدولة إلى المنطقة الحرة التابعة لها فإنها تعامل معاملة الواردات حيث تخضع للرسوم المقررة في المنطقة الحرة وتمثل هذه المناطق مجموعة من الفوائد منها¹:

- جعل هذه المنطقة مركزا لاعادة التصدير وذلك عن طريق اجتذاب التجارة العابرة.

- اجتذاب مرحلة أو أكثر من مراحل تصنيع المواد الأولية.

- توفير الظروف لاقامة أسواق دولية حيث تتم فيها المبادلات.

¹ عبد الرشيد بن ديب ، نفس المرجع ، ص 176 - 177.

خلاصة الفصل.

إن إعطاء التجارة الخارجية مكانتها و تجسيد سياسة تجارية ملائمة مع السياسة الاقتصادية ضرورية لنجاح التنمية وبعث النمو الاقتصادي وهذا لارتباطها الوثيق بالتنمية و ماله من تأثير بصورة مباشرة في مؤشرات النمو الاقتصادي وهذا بالاعتماد على الآليات و الأدوات المناسبة و الفعالة التي من خلالها يمكن تحقيق الأهداف المرجوة.

إذن فالتجارة الخارجية هي عصب أي اقتصاد فهي تلعب دور كبير في النشاط الاقتصادي من خلال إعتبارها مؤشرا على قدرة الدول الإنتاجية و التنافسية في السوق الدولي و ذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانات الإنتاجية المتاحة و قدرة الدولة على التصدير و مستويات الدخل فيها وقدرتها كذلك على الإستيراد و انعكاس ذلك كله على رصيد الدولة من العملات الأجنبية و جذب رؤوس الأموال و ماله من آثار على ميزان المدفوعات.

التجارة الدولية تتطلب التنظيم لتسهيل ديناميكية المعاملات بين الأطراف ، و لا يأتي هذا إلا بالتوحيد و التآطير لكافة المراحل و سردها في قواعد تقاس بها الواجبات و المسؤوليات ، و هو الدور الذي تتقمصه المصطلحات التجارية الدولية التي تسير المهام و تجعلها نماذج معيارية ما على البائع و المشتري إلا تبنيها في عقودهم و مستنداتهم حتى تكون كل الأمور واضحة المعالم ، و بالنظر إلى عمق أهمية النقل البحري كان لكافة المصطلحات النصيب الأوفر لتوزيع التكاليف و الأخطار و تباين أماكن التسليم و إبراز أهمية المستندات في رحلة نقل البضاعة في السفن ، فكل من البائع و المشتري يفضلان اعتماد قواعد الأنكوترمز كما يجذبان وسيلة النقل البحري لإيصال البضائع ، و عليه ينص العقد المبرم بينهما على ذلك بغرض استهداف المزايا و الفائدة المرجوة من حسن التنظيم لخطوات الرحلة و الوفرة في نقل البضائع و بأقل التكاليف و العمالة الرخيصة و الأهم من ذلك هو وضوح الأدوار و بيان الالتزامات .

الفصل الثاني:

البيات عمل قطاع النقل البحري

تمهيد

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 بإستعمال مختلف أصناف السفن مما يؤدي إلى زيادة الكفاية وتحقيق الأهداف المرجوة من عملية النقل وذلك للوصول إلى أقل تكاليف نقل ممكنة.

خلال هذا الفصل سيتم إدراج ثلاثة مباحث كآآتي:

المبحث الأول : أساسيات حول النقل البحري

المبحث الثاني : اقتصاديات النقل و النقل البحري

المبحث الثالث : تكاليف النقل

المبحث الأول: أساسيات حول النقل البحري.

التجارة الدولية تتم بين دول تفصلها حدود جغرافية و مسافات بعيدة ، لذا يستوجب و سائط نقل البضائع من جهة التصدير إلى الجهة الثانية الخاصة بالإستيراد، و للنقل أنواع يأتي علي رأسها من حيث المكانة و الأهمية النقل البحري الدولي الذي يعتبر دم التجارة الدولية الذي يسري في عروقها و محركا للسلع من نقطة إلى أخرى ، إضافة إلى التطور الكبير في الإنتاج و الوفرة و المتغيرات الإقتصادية التي عنوانها الأبرز العولمة ، كل هذه العوامل و أخرى إستدعت الإهتمام بالنقل البحري للبضائع سعيا إلى الإستفادة من مزاياه .

المطلب الأول : ماهية النقل البحري

تعتبر التجارة الدولية عابرة للقارات الأمر الذي يستوجب نقل البضائع من دولة إلى أخرى و الطلب علي النقل البحري أكثر من الأنواع الأخرى، إذا شهد تطورات كبيرا موازاة مع تطور التجارة الدولية بالنظر إلى المزايا التي يتمتع بها .

أولا: مفهوم النقل البحري

وهو عبارة عن نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة من منفعة إقتصادية (مكانية و زمنية) .ذلك بنقلها من مكان لآخر و يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل و توزيع السلع محليا و إقليميا و عالميا ، ويعتبر نشاطا خدميا من خلال مساهمته بتقديم خدمات النقل سواء نقل بضائع أو ركاب وقد تطور النقل البحري بصورة كبيرة في السنوات الأخيرة و ذلك يرجع إلى تطور التجارة الدولية حيث تعتمد هذه الأخيرة على أكثر من 85 بالمئة على حركة النقل البحري¹

ثانيا: عناصر النقل البحري الرئيسية

ويمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال العناصر التي تساهم في تقديم خدمات نقل بحرية وهي تضم : السفينة، والسماصرة، الموانئ البحرية، شركات الشحن والتوزيع وما يتبع ذلك من أنشطة نقل و تخزين، و شركات تأمين، وكافة الهيئات و المؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، و فيما يلي هذه العناصر :

1 - شركات الملاحة البحرية : هي تختص بنقل الحمولات من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية من بترول ومشتقاته، نقل البضائع المختلفة خدمات نقل الركاب.

2 - الموانئ البحرية : هي من أهم الدعائم التي يقوم عليها صناعة النقل البحري لما لها من أهمية في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن وهي تتنوع وفق تنوع الموانئ البحرية من حيث طبيعتها ومن حيث وظائفها .

3 - مشروعات توريد المعدات البحرية : مهمتها تزويد السفن الوطنية و الأجنبية بإحتياجاتها من المواد التموينية وكذلك توفير خدمات الصيانة والتجهيزات اللازمة وإمدادها بقطاع الغيار والأجهزة البحرية الضرورية.

¹ سميرة إبراهيم محمد أيوب ، إقتصاديات النقل - دراسة تمهيدية ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية - مصر 2002 ص 39

4 - **ترسانة بناء وإصلاح السفن** : يساهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة ، فهي تقوم بإصلاح السفن الخدمية و التجارية و الآلات العائمة مثل القاطرات كما تقوم ببناء السفن العربية وسفن الصيد والأبحاث، بالإضافة إلى عملها على إعداد الدراسات الأولية والتصميمات التنفيذية وإجراء التجارب الأولية للتشغيل..

5 - **شركات الشحن والتفريغ** : مهمتها تتعدد من شحن وتفريغ ونقل وتخزين من خلال قيامها بمايلي:

- القيام بشحن وتفريغ البضائع المختلفة كنقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة من أجل شحنها والعكس من داخل المنطقة الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية.

- منح التسهيلات اللازمة المتعلقة بعمليات الشحن والتفريغ كتأجير المعدات البحرية للغير وتأجير معدات الشحن والتفريغ للسفن.

- القيام بعمليات قطر للسفن وسحب الصنادل داخل الميناء وخارجها.

6- **مشروعات التوكيلات الملاحية** : ويتمثل نشاطها في المهام التالية

- تقوم بتنفيذ الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية وذلك لدى السلطات المحلية باعتبار تلك الشركات تمثل السفن الأجنبية فتتخذ كافة التعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء.

- القيام بدور الوكيل على أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول.

- حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية وشحن البضائع التي يتم تصديرها، وفق حجم وسعة الفراغات الموجودة بالسفن وتسليم للبضائع الواردة وتحصيل مستحقات الملاك.

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

1- **الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري** للنقل البحري أهمية كبيرة في الحياة الاقتصادية وتبدو جلية في الأوجه التالية :¹

حركة الصادرات و الواردات : يربط النقل البحري بالتجارة الخارجية إرتباطا وثيقا , لإذا أن جزء كبير من حركة البضائع تتم عن طريق البحر .

- **مناصب العمل** : يعتبر قطاع النقل البحري من القطاعات التي تستوعب يد عاملة لا بأس بها , خاصة إذا ما تم إستغلاله بكيفية جيدة .

التأثير الإيجابي علي ميزان المدفوعات : إن إكتساب قطاع مزدهر للنقل البحري للبضائع و الخدمات البحرية ، يكسب الدولة و سيلة لتجنب تسرب العملة الصعبة إلى القطاعات الأجنبية إذا يمكنها من تصدير خدماتها البحرية و بالتالي جلب العملة الصعبة ، و هذا ما سيكون له حتما نتيجة إيجابية علي ميزان المدفوعات .

أهمية تنمي بضائع الترانزيت : نظرا لتطور النقل البحري فقد برز في الوقت الحاضر عمليات إنشاء موانئ متخصصة في التعامل مع البضائع الترانزيت ، و تتميز هذه الموانئ بموقعها المميز علي الخطوط البحرية الدولية ، حيث برزت أهمية إستخدام السفن كبيرة الحجم لما

¹ حمادة فريد منصور، مقدمة اقتصاديات النقل البحري، مركز الاسكندرية مصر بدون سنة النشر ص 412.

توفره من نفقات في التشغيل تؤدي إلى إمكانية تخفيض النوالين بما يحقق لها قدرة المنافسة في السوق النقل البحري ، و هذا النوع من السفن يكون العنصر المهم في تخفيض مصروفاتها هو عامل الوقت المستغرق في الرحلة البحرية وفي توقعها بالموانئ مع الميناء الذي الموقع المميز و المجهر بأحدث معدات الشحن و التفريغ و ذات المعدلات المرتفعة و المناسبة مع نوعيات البضائع .

و أهمية السفن كبيرة الحجم أنه يفتح المجال للدول ذات الموقع المميز بالنسبة للخطوط البحرية الملاحية العالمية ، في حالة نجاحها في جذب تلك السفن إلى موانئها إنها تحقق موارد إضافية مقتطعا من سوق النقل البحري العالمي ، إلى نشاطها الاقتصادي مما يحقق لها قدرة الخدمات المختلفة للتجارة الدولية مقابل عائد مادي و إجتماعي يتمثل في ثمن هذه الخدمات بالنقد الأجنبي ، بالإضافة إلى إيجاد فرص عمل للمواطنين مبني على نشاط خارجي ، و ليس متولدا عن نشاط إقتصاد داخلي وهو يمثل إضافة للدخل القومي¹

2- قطاع النقل البحري و دوره في عملية التنمية الاقتصادية

تلعب خدمات النقل البحري دورا مهما في إرتفاع معدلات الإنماء الإقتصادي لتأثير علي مختلف المتغيرات الإقتصادية الداخلية التي تشكل الإطار العام اللازم لرفع هذه المعدلات ، و دراسة الأهمية الإقتصادية لقطاع النقل البحري يدفع على الإشارة إلى تأثير كل من قطاع التجارة الخارجية ، تحسين مركز ميزان المدفوعات ، التخصص و تقسيم العمل ، تنوع العمالة ، و تحديد علاقة كل منها القطاع .

1 - قطاع التجارة الخارجية : يعد نشاط النقل البحري أحد المحاور الأساسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة . و ذلك لمتنع هذا النوع من النقل بالقدرة علي نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدر و المستوردة بواسطة السفن و خلال رحلة واحدة كما أنه لا بد من توفر خدمات النقل البحري لأنها تعد ضرورية لإنسياب حركة التجارة الخارجية للدولة سواء بالنسبة للصادرات أو الواردات و تساهم في تحقيق معدلات الأداء المستهدفة في هذا القطاع ، وكذلك تأمين حركة الصادرات و الواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبير ة على توفر خدمات النقل البحري و يضمن عمليات إمداد الجيوش المشتركة في الحرب .

2 تحسين مركز ميزان المدفوعات : و يقصد بهذا في حالة عجز ميزان المدفوعات الناجم عن الإختلال القائم بين حجم الطلب الكلي و حجم الجهاز الإنتاجي ، فبدعم نشاط النقل البحري الذي من شأنه القضاء على العجز و تحقيق المزايا التالية:

___ توفير كم ضخم من موارد النقد الأجنبي الذي تنفقه الدول في نقل منتجاتها عبر السفن الأجنبية .

___ الأمان جراء إستغلال الأسطول التجاري الوطني كمصدر للنقل و ذلك بتأجيده إلى الدول و الشركات الأجنبية.

___ تخفيض التكاليف و تخفيض عجز ميزان المدفوعات بالنسبة للدول الفقيرة.

3 - التخصص و تقسيم العمل : يعد نشاط النقل عامة و النقل البحري بصفة خاصة من أهم عوامل التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة ، و بين الدول المختلفة و ذلك بتفوق بعض الدول في إنتاج سلعة أو مجموعة من السلع تكتسب مزايا نسبية ، بينما تتخصص بعض الدول الأخرى في إنتاج أنواع أخرى من السلع . أي أن كل دولة تعد بمثابة سوق

¹ مركز الدراسات و البحوث بغرفة الشرقية ، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية . المملكة العربية السعودية ، أكتوبر 2009 ص 3-4

تصريف منتجات الدول الأخرى ، و بالتالي فنشاط النقل البحري يساهم في توسع نطاق السوق و توطن الصناعة و الإختيار السليم لمواقع الإنتاج و مراكز التوزيع .

4 - تنوع العمالة : يمارس قطاع النقل البحري دورا هاما في خلق مناصب و فرص عمالية سواء في المشروعات الأساسية له أو المشروعات الموكلة خاصة في الموانئ الكبرى و الدول التي تملك أسطول تجاري حيث أن سوق العمالية يعد سوقا دوليا و تخطى الدول فيها بمنافع تتمثل في :

- زيادة فرص العمالة .

- إمكانية الإستعانة بهذه العمالة بعد إكتسابها العديد من المهارات في المجال العمل البحري على سفن أجنبية و الإستفادة منها في إنشاء أسطول تجاري وطني مع درجة عالية من التخصص اللازم لرفع كفاءة الخدمات المتقدمة.

ومنه فإن أهمية النقل البحري تتضح من خلال إرتباطه الوثيق بتجارة السلع و البضائع الدولية ، فهي تمثل تقريبا ما نسبته 80 % من حجم التجارة العالمية حيث يتم نقل آلاف الأطنان من البائع خلال الرحلة الواحدة . بالإضافة إلى نقل مئات المسافرين في حالة تغيير في أوقات هذه الرحلات بسبب وضعية البحر ، و وجود تيارات بحرية قوية مما يشكل طورة في التنقل . و قد يشترك هذا النمط مع النقل السكك الحديدية في القدرة لنقل حجم حمولة ضخمة. لكن في المقابل يفتقر لعدم إمكانية الإعتماد عليه من طرف الدول في التنمية الإقتصادية الداخلية ، و الإستفادة من نقل الآلاف من البضائع و المسافرين بين مدن و مناطق الدولة الواحدة ، و هذا ما يتميز به النقل بالسكك الحديدية فهو يضمن تقديم هذه الخدمات بأكثر فعالية و أمنا وفي كل الظروف الجوية ، مع تقليص التكاليف وعدم التعرض إلى الضرائب و الرسوم الجمركية ، من طرف حكومات الدول ما يساعد في دفع عجلة التنمية في الإقتصاد الداخلي للدول .

المطلب الثاني : مفاهيم أساسية حول النقل البحري للبضائع.

أصبحت خدمة النقل من الوظائف الهامة على المستوى الخارجي و الداخلي للدول لا سيما و وظيفة النقل البحري وترجع أهميتها إلى أنها تساهم في إستيراد و تصدير مختلف أنواع البضائع بإستعمال مختلف أصناف السفن مما يؤدي إلى زيادة الكفاية و تحقيق الأهداف المرجوة من عملية النقل وذلك للوصول إلى أقل تكاليف نقل ممكنة .

أولا : تطور النقل البحري العالمي.

خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية ظل قطاع النقل البحري من أقل القطاعات الإقتصادية في العالم من حيث التطور التكنولوجي، فقد كانت عمليات تداول البضائع من و إلى السفينة تتم بطريقة يدوية بطيئة، مما تضطر معه السفينة إلى البقاء مددا طويلة بكل ميناء من أجل شحن و تفريغ شحناتها من البضائع، حتى أن السفينة كانت في المتوسط تقضي حوالي 60% من وقت رحلتها بالموانئ و 40 % في الإبحار ، ولذلك لم يكن ممكنا إستخدام سفن أكبر ذات سرعات أكثر و ماكينات أقوى للإستفادة من إقتصادية الحجم الكبير .

كما أن الموانئ في الستينات من القرن العشرين كانت تعاني بشدة من ظاهرة تكدس السفن بها. وطول رحلة السلعة من المصدر إلى يد المستود لها، مما له تأثير كبير على تكاليف نقل البضائع وعلى مدى إتساع السوق التجارية بل على نمو التجارة العالمية. وفي ظل فلسفة

تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي سياسة الدعم للأساطيل الوطنية حتى تكون التجارة الدولية في خدمة الأسطول البحري وليس العكس.

وخلال فترة السبعينيات والثمانينيات تم استخدام نظم جديدة في النقل، واستخدام تكنولوجيا متطورة في عمليات الشحن والإفراغ والتخزين ... إلخ وهذا أثر إيجابيا على وقت بقاء السفينة بالميناء حيث تقلص وقت الشحن والإفراغ و زادت إنتاجية السفن بإعتماد و حساب طن/ميل، وتمت عمليات بناء سفن متخصصة ذات التكنولوجيا العالية و هذا ما ساهم في التغير الإيجابي في قطاع النقل البحري¹.

ومن نتيجة عولمة الأسواق أن اشتدت المنافسة بين قطاعات الإنتاج والخدمات و البحث عن طرق جديد لتخفيض التكاليف من خلال توفير أرخص مصدر للمواد الأولية و لمدخلات العمليات الإنتاجية وبأعلى كفاءة حيث توسعت الأنشطة الخدمية خاصة منها المتعلقة بالنقل مما تطلب الأمر تدخل سلسلة العمليات اللوجستية ضمن العمليات الإنتاجية وبداخل السلسلة اللوجستية نجد صناعة النقل البحري وعمليات الموانئ ، فعلمية تخفيض التكاليف تتطلب الضغط على كل حلقة من حلقات السلسلة اللوجستية وزيادة كفاءتها.

فالنشاط الاقتصادي للدول الصناعة يعتمد على تكثيف الاستفادة بمبدأ إقتصاديات الحجم حتى يمكن تحقيق وفورات كبرى في تكاليف الإنتاج ، و ذلك في مواجهة المنافسة العالمية الشديدة الضروية بين الشركات العملاقة للحصول علي نصيب أكبر من حجم السوق ، فنعتمد إلى الوصول إلى أقصى أركان العالم ، وتسعى إلى تحقيق أرباحها عن طريق استخدام العمالة ذات الأجر المنخفض المؤهلة في الدول النامية ، و أصبح الإهتمام بزيادة حجم سفن الشركات الملاحية الكبرى للنقل بسفن الحاويات استخدام سفن الدرجة²

RoRo (Roll on Roll off)

ب- خصائص النقل البحري .

لنقل البحري مزايا عديدة منها³:

- إتجاه النقل البحري نحو التخصص، فمعظم الناقلات البحرية متخصصة في نوع من البضائع كالسفن الخاصة بنقل الحبوب والخاصة

بنقل المحروقات و الوسائل وغيرها إستجابة لخصائص السلع حيث يمكن شحنها بشكل خام وبدون تعبئة أو تغليف.

- قلة إستهلاكه للطاقة وبالتالي انخفاض كلفة النقل.

- ضخامة حمولته (الآلاف من الأطنان في كل رحلة) .

ثانيا: الإطار المادي والمؤسسي للنقل البحري للبضائع .

يتكون النقل البحري من عناصر البضاعة المنقولة والسفينة التي تنقل البضاعة إضافة إلى الميناء الذي ترسو به السفينة، كما أن للمتدخلين في عملية النقل البحري من موارد بشرية الدور الأساسي في القطاع بالنظر إلى الخدمات التي يقدمونها.

¹ أمين النحراري، لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، طبعة الأولى ، 2008 ص 96-97 .

² أمين النحراري، منظومة النقل الدولي ، درا الفكر الجامعي، الإسكندرية - مصر، طبعة الأولى ، 2009 ، ص 242 - 245 بتصرف.

³ حمادة فريد منصور، مقدمة اقتصاديات النقل البحري ، مركز الاسكندرية مصر بدون سنة النشر ص 412.

1- السفينة .

- **تعريف السفينة :** تعتبر السفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو بواسطة سفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة¹.

- **أنواع السفن :** يمكن التمييز بين ثلاثة أنواع من السفن وهي²:

* **سفن البضائع المختلفة :** يمتاز هذا النوع من السفن بنقلها لمختلف البضائع على مسافات طويلة تتراوح قدرة شحنها بين 200 و 50000 طن ، و هو معروف عن هذه السفن أنها تحتوي على مخازن داخلية تسمح بتوزيع البضائع المختلفة داخل السفينة.

* **سفن متخصصة :** توجد عدة أنواع و هي كالتالي :

- **ناقلات المعادن :** هي سفن لنقل المعادن كالحديد و الألمنيوم .

* **سفن ناقلات الحاويات :** تقوم هذه السفن بنقل الحاويات ، تستطيع هذه السفن نقل 60000 حاوية في الرحلة

- **سفن ال ISO³ :** تنتقل هذه السفن البضائع سريعة التلف كالموز و الفواكه الأخرى.

- **باخرة مرشدة :** يستخدم هذا النوع من السفن في مساعدة قائد السفينة أثناء تحركها و إنتقلها في الميناء .

- **سفن ناقلات الأشخاص :** هي سفن مخصصة لنقل المسافرين تصل حمولتها إلى 2000 مسافر.

- **سفن السحب و القطر :** هذا النوع من السفن له القدرة علي مساعدة سفن أخرى لا تستطيع أن تتحرك بوسائلها الخاصة . و ذلك أثناء الدخول و الخروج من و إلى الميناء.

- **سفن المتدحرجات :** تمتاز هذه السفن بقدرة نقلها كل الأشياء التي تمتلك عجلات مثل السيارات و الشاحنات .

- **سفن SUPPLY :** هي سفن تستخدم لنقل البترول من المحطات البترولية الموجودة في عرض البحر .

- **سفن الحمولات الكبيرة :** تمتاز هذه السفن بقدرة شحنها الكبير جدا ، و هذا راجع لإحتوائها علي عدد كبير من المخازن الواسعة ، و التي تستطيع إستيعاب عدد كبير من البضائع و يمكن أن تتعدى قدرة الشحن لهذه السفن 200000 طن .

2- **طبيعة البضاعة المنقولة .** يمكن القول بصفة عامة إن الطلب على النقل هو طلب مشتق من الطلب على البضائع و عليه فإنه يمكن

القول بأن هناك علاقة طردية مباشرة بين النقل البحري وحركة التجارة العالمية ، فكما إنتعشت حركة التجارة العالمية إنتعشت معها حركة النقل البحري و العكس بالعكس ، وذلك نظرا لأن نحو 80% من حركة التجارة العالمية تنتقل عبر البحار و المحيطات⁴.

3- **الميناء .** كما هو معروف أن 71 % من العالم مياه ، و لذلك فمعظم دول العالم تقع بجانب محيطات أو بحار و هو ما إعتمدت عليه

خدمة النقل البحري ولا يستطيع أيما كان أن أهميته البوابة الرئيسية للإستيراد و التصدير أو الشحن و التفريغ ألا وهي الميناء .

- **تعريف الميناء :** يمكن تعريف الميناء بأنه " مجموعة من الأحواض البحرية المجهزة بالأرصعة و الإنشاءات التي تؤمن سلامة السفن و

¹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، السنة الجامعية 2012/2011 ص 45.

² محمود حامد عبد الرزاق ، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي) ، الدار الجامعية، الإسكندرية - مصر، 2013، ص ص 55-56.

³ سفن iso " International Organization for Standardization " سفن وفق معايير المنظمة الدولية للتوحيد القياسي.

⁴ شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، النقل البحري، الإسكندرية مصر 2006 ص 21

تسهل لها الرسو و إنجاز أعمالها المرفئية على الأرصفة¹.

– أنواع الموانئ: تتعدد الموانئ البحرية إلى أنواع رئيسية هي²:

* من حيث الطبيعة الجغرافية : يمكن التميز بين الموانئ البحرية ذات المرافئ الطبيعية و شبه الطبيعة وبين الموانئ الصناعية و التي تتميز في مجموعها عن الموانئ الجافة .

* من حيث الملكية : هناك موانئ تخضع للملكية الحكومة بإعتبارها مظهر للسيادة الوطنية و مصدر الإيرادات ، و قد تكون ملكية الميناء تابعة للبلديات و قد يكون الميناء تحت إدارة شركة دولية متخصصة في إدارة تشغيل الموانئ .

* من حيث الوظائف : و تتميز الموانئ من حيث الوظائف إلى أنواع رئيسية هي الموانئ الحربية و موانئ الصيد ثم الموانئ التجارية ، و يزداد التخصص الوظيفي داخل الموانئ التجارية إلى موانئ بتولية و موانئ عبور و موانئ ملاحية سفن و موانئ تخزين إلى غير ذلك من الموانئ التجارية المتخصصة .

4- خدمات النقل البحري: يقصد بها كافة الخدمات الممكن تقديمها للسفينة من لحظة دخولها الميناء و حتى خروجها، فضلا عن ما يقدمه الميناء من أنشطة و مستلزمات مساعدة خلال مدة الإرساء، تقوم بهذه الخدمات مؤسسات و هيئات لكل منها أدوار معينة في نشاط النقل البحري ، و تتمثل خدمات النقل البحري في الآتي :

– خدمات الإرشاد و القطر.³

– شركات الشحن و التفريغ .

– ترسانة بناء و إصلاح السفن .

– مشروعات توريد المعدات البحرية.⁴

– خدمات التخزين.⁵

5- المتدخلين في النقل البحري: بالإضافة للشاحن و المرسل إليه ، تشترك عدة أطراف في إنجاز خدمة النقل البحري لعل أهميتها :

– الناقل البحري (المجهز): هو من يقوم بإستغلال السفينة لحسابه في تقديم خدمات النقل ، وليس من الضروري أن يكون مالكا

للسفينة فقد يكون مجرد مستأجر لها لرحلة أو لفترة محددة، يلتزم بجعل السفينة صالحة للإبحار و تجهيز السفينة بالعتاد و المؤونة الضرورية ووسائل السلامة فيها و كل ما يلزم للرحلة كما يقوم بإصدار سند الشحن و إستلام و تسليم البضاعة و شحن و تفريغ البضاعة عند الإتفاق مع الشاحن على ذلك و كذا الإلتزام بمناولة البضاعة.⁶

2/ الوكيل البحري (وكيل السفينة): شخص أو شركة يعينه المجهز في أحد الموانئ لينوب عنه في إجراء بعض الأعمال و التصرفات

¹ شوقي رامز شعبان، إدارة الجمارك وإدارة الموانئ، الدار الجامعة لبنان. 2000 ص 273.

² حماد فريد منصور، مقدمة اقتصاديات النقل البحري، مركز الإسكندرية، بدون سنة نشر، ص 417.

³ مركز الدراسات و البحوث بغرفة الشرقية ، نفس المرجع ص.5-6 .

⁴ سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل – دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية – مصر 2002 ص ص 44-45

⁵ محمود حامد عبد الرزاق، مرجع سابق، ص 234

⁶ الواحد رشيد مسؤولية الناقل البحري للبضائع – دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري – تيزي وزو، السنة الجامعة

الضرورة لاستغلال السفينة ، كالقيام بتسليم البضاعة إلى أصحابها عند الوصول و دفع الرسوم و الأجور و التكاليف المستحقة للجهات الرسمية المختلفة و تحصيل أجرة النقل المستحقة... إلخ ، و الوكيل البحري قد يكون وكيلا لمجهز واحد يتولى الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة الضرورية بجميع السفن التابعة للمجهز و الأعمال المناسبة لتنفيذ عقود النقل على تلك السفن كما قد يكون وكيلا لعدة مجهزين وهذا هو الغرض الغالب عملا¹

و يوجد أيضا متدخلين آخرين في النقل البحري²:

وكيل الشحن والعبور: شخص أو شركة يستأجر سفينة أو مكان فيها لوقت محدد أو لرحلة مخصصة.

– **الوسيط البحري (السماسر البحري):** هو الشخص الذي يقوم بالتقريب والتوفيق بين أطراف العقود البحرية دون أن يكون هو نفسه طرفا في العقد المذكور لا بصفته وكيلا.

ثالثا : الإطار القانوني للنقل البحري .

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

1- تعريف عقد النقل البحري و خصائصه .

– **تعريف عقد النقل البحري :** يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن الطريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة³.

– **خصائص عقد النقل البحري.** عقد النقل البحري كغيره من العقود الأخرى يتميز بمجموعة من الخصائص وأهمها⁴:

* **عقد رضائي :** ينعقد بمجرد تطابق إرادتي الناقل و الشاحن لابد من الإتفاق و الرضا لقيام العقد.

* **عقد إذعان:** يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقد إذعان حيث ينفرد الناقل البحري بتحديد مضمونه الإتفاقي، ولا يكون للشاحن سوى الرضوخ لما يحدده الناقل من شروط وما يتضمنه العقد من بنود.

* **عقد معارضة:** يعتبر عقد النقل البحري من عقود المعارضة إذا يتمثل في مبادلة خدمة النقل البحري بمبلغ من العقود غالبا.

* **عقد ملزم لجانبيين:** حيث بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل البضاعة بحرا، بينما يلتزم الشاحن بدفع الأجرة .

2- أنواع عقد النقل البحري: هناك ثلاثة أنواع من عقد النقل البحري هي

– **سند (بوليصة) الشحن:**

¹ الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 128.

² حملاوي ربيعة مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL أطروحة مقدمة ضمن متطلبات شهادة دكتوراه علوم – علوم إقتصادية – جامعة الجزائر –

السنة الجامعة 2007/2008 ص 98-100 بتصرف

³ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان، السنة الجامعية 2011/2012، ص 17-18.

⁴ بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 22-23.

تعريف بوليصة الشحن: هي عقد النقل ما بين الناقل وصاحب البضائع حيث تصدر من قبل الناقل وتكون إما قابلة للتفاوض أو غير قابلة، تعني كلمة تفاوض: إمكانية بيع البضائع أثناء وجودها في مرحلة النقل.¹

بوليصة الشحن لا بد من إصدارها في ظرف 24 ساعة بعد شحن البضاعة حيث يصادق عليها ربان السفينة وتكون عادة في أربع نسخ أصلية، وأشكال سند الشحن موضحة كالتالي:²

أ - سند الشحن الاسمي: يمكن وضع وثيقة الشحن بإسم المرسل اليه المعين بوثيقة شحن إسمية، يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى الشخص الذي حرر بإسمه السند.

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

ج - سند الشحن لأمر: يمكن وضع وثيقة الشحن لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر قابلة للتحويل عن طريق التظهير. وهناك أيضا ما يسمى **بسند الشحن النظيف:** وهو السند الذي لا يتضمن أية شروط تحفظية بشأن الحالة الصحية للبضاعة أو عيوب الحزم أو التغليف أو التعبئة.³

- مكونات سند الشحن : يحتوي مسند الشحن على البيانات التالية:⁴

إسم كل من الناقل و الشاحن المرسل إليه و عنوان كل منهم ، إسم السفينة ،إسم ربان السفينة ، ميناء الشحن و التفريغ ، صفات ، مجموع التكاليف النقل ، مكان إصدار السند و تاريخ إصداره وعدد النسخ التي حرري منه ، توقيع كل من ربان السفينة و الشاحن .
- و **ظائف سند الشحن :** لسند الشحن أربع و ظائف هي⁵:

- إيصال تسليم البضائع

- أداة لإثبات عقد النقل بين الناقل و الشاحن.

- مستند لحيازة البضائع (سند ملكية).

- مستند تفاوضي أو قابل للتحويل.

¹ محمود الشيخ، التسويق الدولي، دار أسامة للنشر والتوزيع عمان - الأردن، ط 1 2008، ص 270.

² الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الجامعية 2012/2013، ص ص 57-59 بتصرف.

³ عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 144.

⁴ Idir Ksouri, les régimes douaniers, Grand Alger livres Editions, 2ème édition, Alger, 2008, P25.

⁵ شريف محمد ماهر ، مرجع سابق ص 105

ومن أنواع عقد النقل البحري ما يلي:¹

- **الإتفاقية:** هي النوع الثاني من أنواع عقود النقل البحري للبضائع والتي تتم بين الناقل و الزبون العميل و يلجأ إلى هذا النوع من العقود عندما تكون كمية البضائع على فترات مختلفة. والإتفاقية من حيث شكلها عبارة من مجموعة من الأوراق مجزأة إلى أربعة أجزاء يحتوي كل جزء منها على جملة الشروط يتم الإتفاق عليها وتلزم الأطراف المتفقة على إحترامها وهذه الأجزاء هي:

- التنظيم العام، إلتزامات العميل، إلتزامات الناقل ، التنظيم المالي

- **عقد كراء السفينة:** يعرف عقد الإيجار بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجرة لذلك. وذلك لمدة معينة أو القيام بحركة أو رحلات معينة ويجب أن تثبت عقد الإيجار بالكتابة ويتضمن إلتزامات الأطراف. ويحتوي عقد الإيجار على مجموعة من العناصر أهمها: إسم الأطراف، العناصر الفردية للسفينة، مدة العقد، طبيعة البضاعة المنقولة، النسبة المئوية للأجرة الخاصة باستئجار السفينة وكذا بيانات الرحلات الواجب القيام بها.

المطلب الثالث: مسؤوليات نقل البضائع

على غرار الأنشطة الأساسية لتجارة الدولية من إنتاج وتموين وإدارة، هناك أنشطة داعمة ومهمة كالنقل والشحن والتأمين، ذلك أن المؤسسات أصبحت تركز على الأنشطة الرئيسة وتوكل بقية المهام إلى طرف آخر وسيط فظهرت الشركات المتخصصة في تلك المهام الأمر الذي يزيد من تعقيد عمليات الإستيراد والتصدير للبضائع من جانب التكاليف وتعدد المسؤوليات وصعوبة تقدير المخاطر، ناهيك عن جانب الحقوق والإجراءات الجمركية الذي يمثل أداة لها أغراض معينة.

1- الشحن البحري للبضائع :

بعد عملية إستلام البضاعة في الميناء يقوم الناقل بشحنها بوسائل مختلفة في أماكن محددة حسب طبيعة البضاعة و نوعية السفينة، و تتم عملية الشحن برافعات السفينة أو برافعات الرصيف كما يمكن إستعمال الأنابيب في شحن السوائل أو إستعمال الدرجات فيما يخص المركبات أو عن طريق الحاويات لحماية أفضل للبضاعة .

تعريف عملية شحن البضائع : و يكن توضيح ذلك من خلال²:

- **تعريف عملية شحن البضائع :** يقصد بالشحن رفع البضاعة من على الرصيف ووضعها على ظهر السفينة أو داخل العنبر (مخازن البضائع في السفينة) فالشحن يبدأ من لحظة إستلام البضائع على روافع السفينة وليس من اللحظة التي تكون قد شحنت فيها فعلا على ظهر السفينة ، تقع عملية الشحن في الأصل على عاتق الناقل في ميناء القيام، ومع ذلك فقد يتضمن عقد النقل إتفاقا على قيام الشاحن نفسه بهذه العملية تتم عملية الشحن برافعات السفينة أو برافعات الرصيف كما هو الغالب كما قد تتم بطرق أخرى تختلف بإختلاف طبيعة البضاعة.

¹ الواحد رشيد، مرجع سابق ص ص 46-48 بتصرف.

² الواحد الرشيد، المرجع نفسه، ص ص 46-48 بتصرف.

أنواع الشحن البحري للبضائع:

الأصل أن توضع البضائع في عنابر السفينة ولكن قد يلجأ الناقل إلى وضعها على سطح السفينة وهو الإستثناء.

* **شحن البضائع في عنابر السفينة:** يتم في الأصل الشحن عن طريق عنابر السفينة ولكن قد يلجأ الناقل إلى وضعها على سطح السفينة حيث تكون في مأمن من التأثير بالأحوال الجوية وعادة ما تكون أجرة النقل في العنبر أكثر من أجرة النقل على السطح.

* **شحن البضائع على سطح السفينة:** إذا كان الأصل أن تشحن البضائع عن طريق عنابر السفينة فلا يجوز للناقل أن يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة لأن ذلك يعرض البضائع لعدة أخطار يتحمل الناقل المسؤولية في حالة وقوعها .

أهمية الشحن البحري : تتمثل فيما يلي:¹

* إنخفاض تكاليف التشغيل في السفن البحرية عن وسائل النقل الأخرى ، وما ينتج عنه من إنخفاض أجور الشحن وبالتالي إنخفاض تكلفة الطن الواحد.

* القوة الإستيعابية الهائلة للسفن البحرية.

* نتيجة التطور في بناء السفن حدث إنخفاض في نسبة المخاطر التي تتعرض لها وسائط الشحن حيث أنها أكثر تكيفا مع العوامل المناخية.

* إستمرارية الخدمة في وسائط النقل البحري على مدار ساعات اليوم و السنة .

مراحل عملية الشحن : تمر عملية المراحل التالية :

- **التغليف :** هو مجموعة العناصر المادية التي رغم أنها لا تنتمي إلى المنتج إلا أنها تباع معه لكي تسمح أو تسهل حمايته ، نقله ، تقديمه للتعرف عليه و إستعماله من طرف المستهلكين.²

- **التعبئة:** وضع البضاعة في صناديق متينة بحيث يضمن تحملها للصدمات و المناولة الآلية و للظروف المناخية وعدم تعرضها لسرقة ما ، إضافة إلى سهولة الكتابة عليها و تعليمها بالتفاصيل المطلوبة.³ إضافة الى المراحل التالية :⁴

- عمليات الوزن و الحجم إجمالي للبضاعة المراد شحنها .

- وضع علامات على الطرود المعبأة بداخلها البضائع قصد التمييز ، بلد المنشأ الإرشاد حول كيفية المناولة لتجنب الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة مثل الرسم على شكل الطرد كأس أو زجاجة للإشارة الى ضرورة الحذر و المناولة بحرص حسب طبيعة البضاعة تجنباً لتعرضها للكسر .

- **المناولة :** النشاط الذي ينتج عنه تحميل البضاعة على واسطة النقل أو تفريغها عنها لغايات الإستلام و التسليم أو التخزين أو الفحص .

¹ شريف على الصوص، التجارة الدولية - الأسس والتطبيقات، دار اسام لنشر والتوزيع، عمان - الأردن، ط 1، 2012 ص 238-239 بتصرف.

² مصباح ليلي، دور التغليف في النشاط الترويجي للمؤسسة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير جامعة منتوري - قسنطينة السنة الجامعة 2010/2009 ص 13.

³ صديق محمد عفيفي، التسويق الدولي - تنظيم التصدير والإستيراد، مكتبة عين شمس للنشر، الإسكندرية، ط 10، 2002، ص 435-436 بتصرف.

⁴ شريف على الصوص مرجع سابق ص 233 - 236 بتصرف.

- رصد ترتيب البضاعة في المساحة المقرر لها في واسطة النقل بهدف إستغلال المساحات و إملاء الفراغات علي ظهر واسطة الشحن وهو ما يسمى بالتنسيق .

النولون البحري: يمكن تعريف النولون البحري وذكر أهميته بإيجاز فيمايلي:¹

- **تعريف النولون البحري:** المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وهو يدخل كعنصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف مصنعة أو التامة الصنع أو مواد أولية.

- **أهمية تكلفة النولون:** وتظهر تكلفة النولون إلى مدى تخفيضه بالنسب و لوسائل النقل الأخرى نتيجة حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ والتي أدت إلى إنخفاض في التكاليف.

ثانيا : التأمين البحري

يعتبر من أقدم و أهم أنواع التأمين و هذا راجع الى تنوع مخاطر نقل البضائع بحرا و يخص الأخطار التي تهدد السفينة و حمولتها خلال رحلتها أو عند ارسائها بالميناء .

- **تعريف التأمين البحري:** هو غطاء يضمن للمؤمن له التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة من تلف وتأخير وذلك بموجب شروط وثيقة التأمين:²

عناصر التأمين: العناصر الجوهرية في التأمين هي:³

- **طرف العقد:** المؤمن هو الشركة أو المجموعة التي تقوم بالتأمين ودفع التعويض عند وقوع الحادث أو الخطر المبين بالعقد والمؤمن له وهو الطرف الآخر الذي يقوم بدفع القسط مقابل التعويض.

- **الخطر:** هو ضرر متوقع الحدوث في المستقبل غير متعلق بمحض إرادة أحد الطرفين وأن يكون مشروعا غير مخالفا للنظام العام.

- **القسط:** هو المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه لتغطية الخطر الذي يأخذه المؤمن على عاتقه.

4/ مبلغ التأمين: هو مبلغ الذي يدفعه المؤمن إلى المؤمن له عند تحقق الحادث المؤمن منه في تأمين الأشخاص يكون المبلغ محدد حسب الاتفاق أما في تأمين الأضرار فيكون حسب مقدار الضرر الذي يلحق المؤمن له.

المخاطر البحرية : تنقسم إلى:⁴

- **أخطار البحر :** مقصود بها المخاطر ذات الصفة الطبيعية كهياج البحر و العواصف البحر أي أنها ذات منشأ و مصدر طبيعيين .

- **أخطار في البحر :** من تسميتها فإن مصدرها و منشأها ليس طبيعيا مثل لصوص البحر و القرصنة.

¹ حلاوي ربيعة ، مردودية المؤسسات دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، " L'EPAL " ، أطروحة دكتوراه علوم - علوم اقتصادية - جامعة الجزائر - السنة الجامعية 2007-2008 ، ص 16.

² يوسف حجيم الطائي وآخرون، إدارة التأمين والمخاطر، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان - الأردن ، ط 1، 2001، ص 225.

³ شريف علي الصوص، مرجع سابق ص 264.

⁴ يوسف حجيم الطائي، سنان كاظم الموسي وآخرون، إدارة التأمين والمخاطر، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، الطبعة الأولى 2011، ص 230-231 بتصرف.

أخطار مختلفة: تشمل النوعين المذكورين أعلاه إضافة إلى المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة على اليابسة سواء في موانئ التحميل أو التفريغ أو خلال الجزء البري الكامل للرحلة كخطر السرقة و تدهور الشاحنة أو إنحيار الجسور ...

أنواع الخسائر البحرية : تنقسم إلى مايلي :¹

- **الخسائر الجزئية :** وهي خسائر تصيب جزء من هيكل السفينة نتيجة لتعرضها لأي من الأخطار المذكورة أعلاه ، أو يمكن أن تحدث بحدود معينة ، حيث لا يشمل بالتعويض ما هو أكثر منها.

- **الخسائر الكلية :** تتضرر السفينة بصورة كلية نتيجة خطر معين و قد تكون الأضرار الواقعة عليها ليست 100 % إلا أنه لن يكون هناك من مبرر لبذل النفقات عليها لأنها لن تساوي قيمة معينة .

- **الخسائر العامة:** وهي ناجمة عن رمي متعمد في البحر لبعض المحتويات بهدف المصلحة العامة أي المحافظة على سلامة النقل البحري وما بقي عليها من أنفس وأموال.

- **أنواع عقود التأمين البحري على البضائع .**

بوليصة التأمين : تعبر وثيقة التأمين عن عقد تتعهد بموجبه شركة التأمين بتعويض كامل أو جزء من الخسارة التي قد تلحق بالبضاعة المؤمن عليها أثناء شحنها و ذلك ضمن شروط معينة يتم الاتفاق عليها ، ويتطلب هذا من المؤمن أن يقوم بتسديد أقسام رسوم التأمين مقابل إصدار بوليصة التأمين.²

- **أنواع عقود التأمين البحري :** عقود التأمين البحري تنقسم إلى عدة أنواع إلا أن أهمها هو التقسيم حسب الشيء موضوع التأمين:³

- عقد تأمين السفينة.

- عقد تأمين البضاعة

ثالثاً: الجمركة

يقوم جهاز الجمارك بمراقبة التجارة الخارجية من خلال مختلف عمليات دخول و خروج السلع من و إلى حدود البلدان، ومن وظائفه الأساسية تحصيل الرسوم المستحقة من الإستيراد أو التصدير، الأمر الذي يجعل المصدرين و المستوردين أمام حتمية الإلتزام بهذه التكاليف .

الرسوم الجمركية: يمكن تقديم هذه المفاهيم :

- **تعريف الرسوم الجمركية :** الرسم الجمركي هو ضريبة تفرضها الدولة على السلع عندما تجتاز حدودها، سواء كانت صادرات أو واردات⁴

- **التعريف الجمركية :** تعتبر التعريف الجمركية، النص الذي يتضمن قوائم السلع المفروضة عليها الضريبة، عند إستيرادها أو تصديرها و بالرسوم الواجب جبايتها عليها، وعليه فإن التعريف الجمركية تعتبر أساس السياسة الجمركية للدولة، التي تتبعها في إطار التبادل التجاري

¹ يوسف حجيم الطائي واخرون ، نفس المرجع، ص ص 231-232 بتصرف.

² شريف علي الصوص، مرجع سابق ص 262.

³ شريف علي الصوص ، نفس المرجع ص 263.

⁴ عادل أحمد حشيش و مجدي محمود شهاب، أساسيات الإقتصاد الدولي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت - لبنان 2003 ص ص 245-246 بتصرف.

الدولي.¹

– القيمة لدى الجمارك : هي القيمة التعاقدية أي السعر المدفوع فعلاً أو الذي سيدفع على البضائع المستورد²

– التخليص الجمركي : هو العملية التي يقوم بها الشخص المصرح (وكيل العبور – وكيل لدى الجمارك) للتخليص على البضائع مهما كان شكلها ونوعها، لإخراج تلك البضاعة من المستودعات أو يد الجمارك بصورة شرعية وبعد إستيفاء الرسوم والحقوق المقرر عليها بحيث يكون مسموحاً بإدخال تلك البضائع إلى البلاد.³

أنواع الرسوم الجمركية : الرسوم الجمركية المفروضة على الواردات ثلاثة أنواع كمايلي⁴:

1/ الرسوم الجمركية النوعية : هي تلك الرسوم التي تفرض بمبلغ محدد و ثابت على كل وحدة مستوردة .

2/ الرسوم الجمركية القيمة : هي الرسوم التي تفرض بنسبة معينة من قيمة السلعة .

الرسوم الجمركية المركبة : هي تلك الرسوم التي تشمل الرسوم الجمركية النوعية و القيمة معا .

تفرض الضرائب و الرسوم الجمركية عادة على الواردات دون الصادرات و هذا راجع لعدة أسباب اقتصادية منها تخفيف الأعباء المالية عنها حيث تحاول الدولة عبر تطبيق التعريفية الجمركية الوصول إلى هدفين⁵:

* هدف مالي يتلخص بالحصول على موارد للخرينة .

* هدف إقتصادي ويتجلى في حماية الإنتاج الوطني .

آثار الرسوم الجمركية: من بين آثار الرسم الجمركي مايلي⁶:

– الأثر علي الإيرادات : تعتبر الرسوم الجمركية أسلوباً لزيادة مواد الحكومية، و بالتالي فالأثر على الإيرادات يشير إلى مقدار الحصيلة المتحققة من فرض التعريف الجمركية .

– الأثر الحمائي : حيث تستهدف الدولة توفير قدر من الحماية للمنتجات المحلية من خطر المنافسة من جانب الواردات ، و بالتالي فالأثر الحمائي يشير إلى توفير الحماية عن طريق التعريف الجمركية .

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

¹ عبد الرحمن يسري أحمد وإيمان محب زكي ، الإقتصاديات الدولية ، الدار الجامعة ، الإسكندرية - مصر 2007، ص ص 154-155 بتصرف.

² زايد مراد ، دور الجمارك في ظل إقتصاد السوق حالة الجزائر ، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية – فرع التسيير، جامعة الجزائر، السنة الجامعة 2006/2005، ص 295.

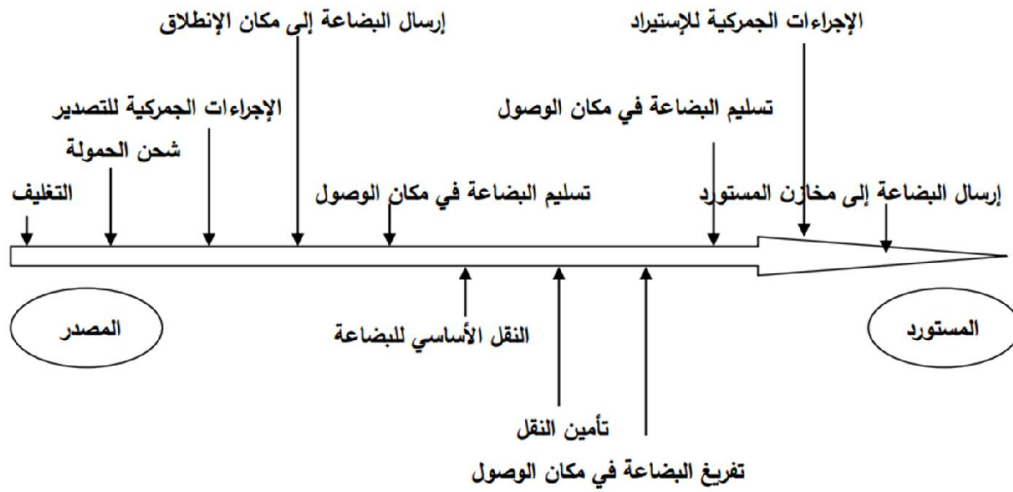
³ خالد عليان سليمان و علي أحمد المشاقبة ، إدارة التخليص الجمركي ، دار للنشر و التوزيع الأردن 2009 ص 27.

⁴ خالد عليان سليمان، علي أحمد المشاقبة ، مرجع سابق ص 155.

⁵ زايد مراد ، مرجع سابق، ص 285.

⁶ محمد محمد البنا وسهير محمد السيد حسن ، الإتجاهات الحديثة السياسات التجارية ، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية – مصر 2005 ص 183.

الشكل رقم 02 سلم زمني لمسؤوليات نقل البضائع من المصدر إلى المستورد



المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على المرجع .

Michel Piuët .Incoterms @2010 COMPRENDRE ET BIEN Utiliser les règles Edite par le Group Smeci L'antenne
.Marseille-France .p p 44-45

المبحث الثاني: اقتصاديات النقل والنقل البحري

تعتبر مشروعات النقل بأنواعه المختلفة البري ، البحري ، الجوي ، و عبر الأنابيب أحد المقومات الرئيسية لأي دولة ، تلعب دوراً إيجابياً و فعالاً في إقتصاديات الدول ، ما تعتبر عمليات النقل و النقل البحري بصفة خاصة ، من أهم الأبعاد الحضارية عبر التاريخ فالنقل هو عصب التنمية و شريان الحياة للتبادل التجاري الدولي . وكلما إنتعشت التجارة الدولية تزايد الطلب على خدمات النقل البحري بإعتباره طلباً تكاملياً للتجارة الخارجية الدولية.

المطلب الأول اقتصاديات النقل .

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

أولاً: الآثار الاقتصادية للنقل

للنقل دور لا يستغني عنه في إقتصاديات الدول فهو يؤثر في الإنتاج و التوزيع كما له تأثير على العرض و الطلب و يساهم أيضاً في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالإضافة الى تأثيره على الأسعار و المنافسة و سهولة الحصول على عناصر الإنتاج . ويمكن تفصيل هذه الآثار فيما يلي:

أثر النقل في الإنتاج و التوزيع: يلعب النقل دوراً مهماً في الإنتاج والتوزيع ابتداءً من مرحلة المادة وهي خام ثم إنتقالها إلى مرحلة التكرير والتشكيل ثم التصنيع حتى وصولها إلى المستهلك النهائي عن طريق تجارة الجملة وتجارة التجزئة، وتكلفة النقل لها دور هام وحيوي في تحديد الموقع الأمثل لتوطين نشاط أو مشروع صناعي معين في مكان ما وتفضيله عن باقي الأماكن. كما تدخل خدمات النقل في كل عوامل

الإنتاج ومراحله المختلفة.¹

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

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

ب - المنفعة الزمنية: يزيد النقل من قدرة السلعة على إشباع حاجيات المستهلك و ذلك عن طريق عرضها ليس فقط في المكان المطلوبة فيه و لكن كذلك في وقت الحاجة إليها و هذا ما ينتج عنه المنفعة الزمانية و يخلق كلا من النقل و التخزين مجتمعين المنفعة الزمانية بتمكين الصناعات من الإستمرار في الإنتاج طوال السنة بالرغم من التغير الموسمي في الإنتاج و في الإستهلاك و من أشكالها الطلب عللا سرعة النقل و خاصة عند حدوث الأزمات و الطوارئ لتجنب الخسارة المحتملة ، و قد تنتقل البضائع بقصد إطالة فترة النقل و ذلك للتخلص من البضائع من المخازن عندما لا يرغب الزبون في استلامها فورا و قد يستخدم النقل البطيء عند انخفاض أسعار السلعة و ينتظر أن ترتفع بعد فترة زمنية تستغرقها مدة النقل.

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

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

النقل ومبدأ تقسيم العمل: ويمكن التعبير عن مبدأ تقسيم العمل بأنه يمكن تحقيق أكفأ إستخدام لعناصر الإنتاج إذا قامت كل منطقة جغرافية بإنتاج البضائع التي يمكن إنتاجها ثم تبادل السلع المنتجة عن طريق وسائل التسويق و خدمات النقل ذات التكاليف التي لا تضيق المكاسب الناتجة عن التخصص الاقتصادي.⁴

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

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

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

³ Todd Litman, Evaluating Transportation Economic Development Impacts, Victoria Transport Policy Institute, 18 August 2010, P 07.

⁴ أحمد عبد المنصف محمود، ص 19-21.

- **النقل وحجم الإنتاج والتوزيع:** يعتبر النقل أحد العوامل التي تحدد حجم البضاعة سواء الحجم الصغير، المتوسط أو الكبير فكثير من المصانع الصغيرة تتوطن حيث يمكنها أن تحصل على ما تحتاجه من مواد خام ومواد وسيطة بكميات كبيرة من مسافات بعيدة جدا ويمكن تسويق انتاجها في الأسواق الوطنية أو الدولية.
- **المنافسة:** يعمل النقل الكفئ على زيادة المنافسة وبالتالي تخفيض الأسعار فالمنافسة الناتجة عن تحسن النقل تؤدي الى زيادة المنافسة في السوق نتيجة زيادة العرض بسبب تعدد مصادره.
- **النقل واستخدام الأرض:** تؤدي سهولة النقل لمسافات طويلة بكفاءة إلى تمكين المنتجين البعيدين عن السوق إلى الوصول اليه بتكاليف منخفضة مما يؤدي إلى زيادة الكمية الإجمالية من الأرض المتوفرة للإنتاج مختلف السلع الممكن أن تناسب هذه الأرض .- **تساوي الأسعار واستقرارها:** عندما تنتج وفرة في المحصول أو النتاج الصناعي دون توفر نقل مناسب وبسعر منخفض فإن العرض المحلي لهذه السلعة سوف يزيد عن طلبها مسببا إنخفاضا في الأسعار وتلف المنتجات غير المشتراة، وعند توفر نقل مناسب يمكن نقل المنتجات الزائدة إلى مناطق أخرى وتستمر هذه السلع في الإنتقال من المناطق ذات الوفرة النسبية منها إلى المناطق ذات النقص النسبي في المعروض منها إلى أن تتساوى الأسعار في كلتا المنطقتين فيما عدا تكاليف النقل والضرائب.

ثانيا : المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل وتكاليفه.

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

- **تناقص التكلفة وتزايد الغلة:** تتميز عادة صناعات النقل، وخاصة السكك الحديدية و خطوط الأنابيب ، بإحتياجها لإستثمارات ثابتة مرتفعة في المنشآت بالمقارنة بحجم حركة النقل بحيث تتكون تكاليفها من جزئين ثابتة و متغيرة. ففي المدى القصير ، تميل منشآت النقل إلى إظهار تناقص في التكلفة على درجات متفاوتة عند زيادة حجم الحركة و ذلك تبعا لنوع النقل ، و مدى العلاقة بين التكاليف الثابتة و التكاليف المتغيرة . ففي هذه الظروف لا تزيد وحدة إجمالي التكاليف بنفس نسبة تزايد متوسط الغلة بالنسبة لوحدة النقل وتتكون تكاليف خدمات النقل من جزأين، أحدهما غير مرتبط بحجم الخدمة و التي تقاس بأي وحدة تتعلق بحجم الخدمة مثل ميل / الطن .و الآخر ناتج مباشرة عن حجم الإنتاج . قد ينتج مبدأ تناقص التكاليف أو تزايد الغلة عن مصدرين ¹:
- أ- يتمثل المصدر الأول في الكفاءة الناتجة من الزيادة في إستخدام معدات المنشأة . بما يمكن الناقل من توزيع التكلفة الثابتة على عدد أكبر من الوحدات (في المدى القصير في الإنتاج)، كزيادة حجم الحركة التي تنتجها منشأة للنقل مثلا. وبذلك نقل تكلفة التشغيل بالنسبة لوحدة حركة النقل (كخطوط السكة الحديدية و محطاتها ومعداتها) كلما زاد حجم الحركة .
- ب- المصدر الثاني يمكن توضيحه بواسطة التكاليف الأقل نسبيا للوحدة الناتجة من منشأة نقل تبلغ إستثمارها في المعدات ضعفين او ثلاثة أضعاف المنشأة الأولى أو الأصلية ، و تكون قد صممت بحيث يمكن تعديل المنشأة تبعا للطلب على معداتها بافتراض نوع معين من الفن إفتاجي المستخدم في لحظة زمنية معينة. و تعتبر فترة المدى القصير أكثر أهمية بالنسبة لمعظم المشاكل . ويعني تطبيق مبدأ تناقص التكلفة أن العائد من عملية النقل يتذبذب بشدة مع التغير في حجم حركة النقل. وتظل تكلفة الوحدة المنتجة مرتفعة حتى النقطة التي

¹ Ely Dahan and V.Srinivasan, The Profite Saddle, Sloan School of Management, Massachusetts Institute

عندها تغطي العائدات من حجم حركة النقل التكاليف الثابتة و بعد أن حركة النقل عن هذه النقطة. تغطي العائدات كلا من التكاليف الثابتة و المتغيرة و تساهم أكثر فأكثر في صافي العائد كلما زادت حركة النقل . وتعمل الزيادات المتتالية في حركة النقل زيادة تكاليف التشغيل و لكن زادت حركة النقل . و تعمل الزيادات المتتالية في حركة النقل زيادة على زيادة تكاليف التشغيل و لكن بدرجة طفيفة مقارنة بالزيادة في العائد الناتج عن الحركة الإضافية . و يتزايد صافي العائد بنسبة أكبر من نسبة حجم النقل . و بنفس الطريقة يتسبب النقص في كل من حجم حركة النقل و بالتالي في إجمالي العائد ، في انخفاض العائد بنسبة أسرع من الوفرة في التكاليف بسبب حركة النقل الأقل بما يسبب النقص السريع لصافي عائدات النقل و التحول السريع من صافي ربحية التشغيل إلى صافي خسارة في التشغيل .

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

أ- تكاليف تشغيل خدمات معينة ، و التي تتضمن كل مصاريف التشغيل و تكاليف الإدارة و الإشراف و الأعباء الثابتة و ما يوزع على مالكي المشروع كريح أو عائد الإستثمار .

ب- التكاليف التي تغطي كل مصاريف التشغيل . بما فيها تكاليف الإشراف ولكنها لا تتضمن أي مساهمة في المصاريف العامة و الأعباء الثابتة و العائد .

ج- التكاليف التي تتضمن كل المصاريف التشغيل و لكنها لا تشمل المصاريف العامة للإشراف .

د- التكاليف التي تغطي كل المصاريف الإضافية الناتجة بسبب عملية نقل كمية معينة من البضائع و تسمى أيضا التكاليف الإضافية . وهي التكاليف الخاصة بإستخدام سيارات أو عربات إضافية أو أي معدات مطلوبة لنقل أي كمية محددة من البضائع .

- **التكاليف المشتركة في النقل:** تعتبر التكاليف المشتركة إحدى الخصائص الإقتصادية لصناعات النقل ذات الأهمية الكبيرة علي تسعير خدماتها ، و تظهر هذه الصفة على أشكال مختلفة في صناعات النقل المختلفة و لكنها توجد في جميع أنواعها . ففي معظم الحالات يقوم الناقل بخدمة نقل الأشخاص و البضائع كما يقوم بعدد من الخدمات الإضافية الأخرى بما فيها نقل البريد و الحائقب و النقل السريع و غير ذلك من الخدمات التي تضيف إيرادات له².

4- **تكلفة الفرصة البديلة:** تعتبر فكرة الفرصة البديلة هامة جدا في علم الإقتصاد ، و هي طريقة لقياس تكلفة السلعة أو خدمة بمعيار الاستعلامات البديلة التي ضاعت نتيجة إستخدام عناصر الإنتاج في إنتاج هذه السلعة أو الخدمة بدلا من الإستعلامات البديلة الأخرى . و تعتبر النظرية الإقتصادية أن عملية ميكانيكية الأسعار تكلف الإستخدام الأمثل لعناصر الإنتاج بما يؤدي إلى أقصى إشباع و بما لا يقل عن أحسن إستخدام بديل تام . كما يمكن الأخذ في الإعتبار التكاليف الإجتماعية بنفس ميزان التكاليف الإقتصادية عند تقرير العلاقة بين الإستخدامات البديلة للعناصر ، فإن انتقلنا من الإقتصاد الكلي إلى الإقتصاد الجزئي ، يظهر أمامنا مثال مالك السفينة الجوال الذي عليه أن يختار بين استخدامات متعددة لسفينة . زمن الناحية النظرية تكون أقل فئة نولون لتأجر السفينة هي التي يكون فيها العائد مساويا للتكاليف المتغير الإيجار ، مطروحا منها تكلفة الرباط ، و بذلك عن الحد الأدنى لفئات النولون المعروضة لإيجار السفينة يمكن للوفر الناتج من رباط السفينة أن يقدم بديلا ، وسيكون أعلى ربح صافي هو الذي يدفع للمالك كي يقبل عرضا بإيجار معين دون عرض آخر . و الربح الصافي المقارن بين الإستخدامات البديلة تقديره من ميزانية توضع على أساس فئات النولون المقدمة وعلى التكاليف اليومية و عدد

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

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

الأيام و التكاليف المباشرة للرحلة.¹

5 - المنافسة القاتلة في النقل : يضطر الكثير من الناقلين بسبب ميل خدمات النقل إلى تناقص التكاليف بما أو زيادة غلتها كلما زاد حجم حركة في المدى القصير وتحت حالات اقتصاديات الحجم في المدى الطويل ، إلى زيادة حجم حركة النقل عن طريق تخفيض أجورهم و يستمر هذا الاتجاه حتي يثبت أن هذا التخفيض في الأجرة لا يجذب الإيراد الكافي لتغطية التكاليف الإضافية أو تكاليف التشغيل المتغيرة نتيجة للقيام بهذه الخدمة ، أو كان حجم الحركة لإضافة يتطلب إستثمارات إضافة أو يتطلب زيادات في إجمالي التكاليف مما يتطلب حالات تزايد تكاليف نقل الوحدة أو تناقص الغلة منها . ويظهر الميل إلى تخفيض الفئات إلى نقط أقل من التكاليف الإضافية في أوقات زيادة حركة النقل عندما يعتمد ناقلون جدد إلى تخفيض أجرة الناقلين للحصول على كمية من حركة النقل كافية بما يسبب تحويلها من الناقلين الآخرين من نفس و سيلة النقل الوحدة عن طريق مبدأ التكاليف المتناقصة والغلة المتزايدة. بدون زيادة فئاتهم أو يأملون في زيادة أجورهم بمجرد رسوخ قدمهم بما يعرضهم عن أي خسارة حالية ومن مبررات تدخل السلطات العامة لتنظيم صناعة النقل هو تلاقي هذا التنافس الإقتصادي بين الناقلين ، فقد تؤدي المنافسة الحرة إذا أدت حرب في الأسعار إلى إفقد إقتصادي كبير لا يكون مدمرا للناقلين المتنافسين فقط و لكن ضارا كذلك بالنسبة للشاحنين و للمستهلكين ، هؤلاء يعتمدون على قيام خدمات نقل مناسبة ذات أجور نقل عادية وبما يضمن إستمرار خدمات النقل و إنتظامها ، ولا يمكن تحقيق ذلك إلا بتوفر سعر مجز معقول للنقل . كذلك يجب حماية مصالح الجمهور بمنع فئات أجور نقل غير عادلة أو فئات من الشاحنين على حساب الفئات الأخرى.²

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

المطلب الثاني: اقسام السوق الملاحي

يتكون السوق الملاحي من قوى العرض المتمثلة في فرغات السفن المستعدة للإيجار ، و قوى الطلب المتمثلة في حجم البضائع المطلوب نقلها في زمن معين و لرحلة أو رحلات محددة تبعا لسعر يتحدد حسب ظروف العرض و الطلب في هذا السوق و ينقسم إلى سوقين رئيسيين هما سوق المشاركات و سوق الخطوط المنتظمة .

أولا سوق مشاركات نقل البضائع الصب بالسفن الجواله

تنقسم بضائع الصب إلى نوعين الصب الجاف كالحبوب وغيرها و الصب السائل كالبترول الخام ويمكن تحليل هذه السوق في العناصر التالية :

1- خدمات السفن الجواله: تتميز خدمات السفن الجواله الناقلة للبضائع الصب بمائلي³ :

¹ احمد عبد المنصف محمود ، مرجع سابق ، ص 26

² أحمد عبد المنصف محمود ، مرجع نفسه ص 29-31.

³ احمد عبد المنصف محمود ، مرجع سابق ص 66-68.

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

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

ج - تبدأ الرحلة من ميناء واحد محدد للشحن وتنتهي إلى ميناء التفريغ مع أقل التكاليف ممكنة للحفاظ على البضاعة أثناء الرحلة و عادة ما يدفع المستأجر تكاليف شحنها و تفريغها.

د- يرتبط مالك السفينة الجواله و المستأجر بعقد خاص منفصل لكل مرة تؤجر فيها السفينة وتختلف شروط عقد الإيجار من سفينة إلى سفينة حسب القدرة التفاوضية لكل من المالك و المستأجر وعلى الحالة العامة للسوق الملاحي.

هـ- تتأثر فئات النولون للسفن الجواله بحالتي العرض و الطلب للسفن كما تتأثر بالأحداث الكبرى على المستوى العالمي.

و- تتحد الفئات و الخدمات عن طريق التفاوض بين ملاك السفن الجواله و المستأجر ولا تعتبر الرحلات المنتظمة و المتكررة على نفس الطريق الملاحي جزءا من عمليات السفن الجواله.

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

2- قوى العرض و الطلب في السوق الملاحي : يتوقف التوازن في سوق العرض و الطلب على عشرة عناصر خمسة منها في جانب الطلب و خمسة في جانب العرض وهي كمايلي :

أ - جانب الطلب : تتكون قوى الطلب من خمسة عناصر تتمثل في¹:

- الاقتصاد العالمي : تعتبر حالة الاقتصاد العالمي هي الخالقة للجانب الأعظم من الطلب النقل البحري ، من خلال إستيراد المواد الخام للمصانع ، أو المتاجرة في السلع المصنوعة . وهناك عدة عناصر قد تؤثر بطريقة غير مباشرة على تغير الطلب على النقل البحري، فإنخفاض معدلات النمو الإقتصادي الناتج عن الزيادة التي تحدثها الدورات الإقتصادية (في الظروف العادية)، و التي تحدث تذبذبات تؤثر بالتالي على حجم التجارة المنقولة بحرا إرتفاعا و إنخفاضاً. وهناك حالات حيث يكون نمو التجارة المنقولة بحرا سابقا لمعدلات النمو الإقتصادي كما و أن هناك حالات يكون نموها تاليا لمعدلات النمو الإقتصادي ، كما تؤثر التكنولوجيا المستخدمة في التصنيع في تغيير نمط إستيراد المواد الخام و مناطق إستيرادها .وقد يحدث أيضا تغير فجائي نسبيا في الطلب على خدمات السفن الصب نتيجة ما يسمى الطلب الحدي للسلع الصب المنقولة بواسطة هذه السفن ، فإذا كانت الدول المستورد للسلع الصب ، منتجة ذلك لهذه السلعة أو السلعة بديلها لها و ثم إشباع الطلب الحدي جزئيا أو كليا عن طريق زيادة إنتاج هذه السلعة في هذه الدولة ، نتج عن ذلك نقص الطلب على خدمات السفن الجواله أو توقفه أما نقص الإنتاج فيؤدي إلى زيادة الطلب خدمات السفن الصب².

التجارة المنقولة بحرا : تؤثر البضائع المنقولة بحرا علي جانب الطلب على النقل البحري في المدى القصير أو المدى الطويل . فالمؤثرات في المدى القصير تكون نتيجة للمتغيرات الموسمية، أو لبناء المخزون الإحتياطي الإستراتيجي . فالعديد من المنتجات الزراعية تتعرض لتقلبات في كميات المحاصل بسبب التغيرات المناخية أو الآفات الزراعية أو هطول الأمطار كما تتعرض تجارة البترول لدورات تعكس التذبذبات

¹ احمد عبد المنصف محمود ، مرجع نفسه ، ص 76-80.

² Developments in international seaborne trade, Report by the UNCTAD secretariat, Review of maritime transport, New York and Geneva, 2010, PP 02-03.

الموسمية في إستهلاك الطاقة في الدول الغربية . ويؤثر عامل المخزون الإحتياطي على السوق الملاحية عندما يتناقص هذا المخزون بأكثر مما هو متوقع أو يسود شعور في السوق بقرب حدوث نقص في هذا المخزون مستقبلا لسبب ما. كما تؤثر بعض التطورات في نوعيات خاصة من السلع تأثيرا متوسط المدى على الطلب على خدمات السفن الصب . فقد يحدث تغير في الطلب على سلعة معينة نتيجة لتغيير في مصدر الحصول على هذه السلعة ، أو نتيجة لتغيير في التكنولوجيا المستعملة في إنتاجها ، أو نتيجة لإعادة توطين مراكز تجميع أو تكرير أو تصنيع المكونات الوسيطة للمنتج أو تغيير في مراكز التوزيع و التخزين العالمية.¹

- متوسط مسافات النقل : تؤثر المسافة التي يراد نقل السلعة عبرها على الطلب على النقل البحري ، و يقاس أثر متوسط مسافة رحلة الإبحار على عامل الطلب على النقل البحري بمعيار الطن/ الميل ، و الذي يحسب على أساس حمولة البضاعة المشحونة مضروبة في المسافات التي تقلت هذه الحمولة عبرها.

- تكاليف النقل : يعتبر تأثير التكاليف النقل على الطلب على النقل البحري تأثيرا طويلا المدى، فكلما تناقصت تكاليف النقل بالطن / الميل كلما أصبحت أقل من الفرق في التكاليف الحديثة للإنتاج بين الدول المتبادلة للتجارة الأكثر بعدا عن بعضها البعض بما يسبب زيادة الطلب و خاصة على الرحلات الكثر طولاً. وعلى هذا فإن هيكल السوق العالمي لإيجار السفن الجواله الناقلة للصب يتأثر بالتناقص التدريجي المستمر في تكلفة النقل البحري الناتج عن استخدام سفن عملاقة و تكنولوجيا معقدة و تنظيمات إدارية فعالة و لوجيستيات عالية الكفاءة.

- الأحداث السياسية : نقصد بها الحروب المحلية و التشريعات المحلية و الإتفاقات الدولية مثل تحرير التجارة.

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

- الأسطول التجاري العالمي : يتكون الأسطول التجاري العالمي من تجمع للسفن الموجودة ، و يحدد مقدار زيادة حجم هذه الأسطول بحجم كميات السفن الجديدة المسلمة من ترسانات بناء السفن مطروحا منها كميات السفن التي يتم تخريدها بترسانات التخريد ، فالتغير تبعا لهذا الفرق يظهر تأثيره على السوق على المدى الطويل لأن متوسط العمر الإقتصادي للسفن يبلغ حوالي عشرين سنة . ويلاحظ أن هناك علاقة بين دورة بناء السفن و دورة تخريدها ، فعند انخفاض النولون تزداد معدلات التخريد و تنخفيض أوامر بناء سفن جديدة و العكس صحيح . كما يمكن لنوعيات معينة من السفن أن تتنافس فيما بينها في جانب العرض ، لذا تكون مرونة السفينة و قدرتها على دخول أسواق متعددة ضروريا في سوق كثير التذبذب . وتعتبر شركة الملاحة الصغير نسبيا المستقلة هي المصدر الرئيسي للعرض في خدمات النقل بالسفن الجواله بالإضافة إلى الحكومات الوطنية التي تملك و تدير أساطيلها . وكل السفن الجواله و بدائلها و التي تعمل في نقل التجارة في فترة معينة تشكل العرض الفعال ، و كل السفن التي لا تعمل في نقل التجارة في نفس هذه الفترة الزمنية ، سواء بسبب حالة السوق (السفن الرابطة) أو بسبب الإصلاحات ، تشكل ما يعرف بالعرض المتيسر . كما يمكن ، تحت ظروف معينة، أن تدخل سفن أخرى سوق سفن نولون السفن الجواله و التي تشكل العرض المؤثر ، ومنها حاملات الصب الكبيرة و ناقلات البترول و حاملات الصب التي لا تعمل نتيجة سبب من الأسباب و لكن تستطيع العمل لفترة زمنية معينة.²

- إنتاج و إصلاح ترسانات السفن : ترتكز صناعة بناء و إصلاح السفن على عدة محاور و غياب أي محور من هذه المحاور الأساسية سوف يؤدي بالضرورة إلى خلل واضح في منظومة و كفاءة و إستمرار هذه الصناعة بما يؤثر على جانب العرض . و تتمثل هذه المحاور في

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

² احمد عبد المنصف محمود اقتصاديات النقل البحري ، مرجع سابق ص 80-85.

عمليات الهندسية المتخصصة المتعلقة بالسفينة ، الإدارة المتميز ذات الخبرة الطويلة في مجال صناعة بناء و إصلاح السفن ، العمالة الفنية المؤهلة و المتدربة ، وجود صناعات تكميلية تغذي صناعة بناء و إصلاح السفن و ترسانة مناسبة من حيث الموقع و المساحة بالإضافة إلى سوق محلي و إقليمي و عالمي.¹

- معدلات التخريد و السفن المفقود: تؤثر عملية تخزين السفن بصورة ضعيفة نسبيا في غالب الأحيان علي جانب العرض في النقل البحري، نظرا للضعف النسبي لعدد السفن المخردة مقارنة بحجم الأسطول العالمي و زيادة أوامر إنتاج السفن الجديدة. ونعني بتخريد السفن عملية تكسير أو تفكيك السفن بعد نهاية حياتها ، أي التي لا تستجيب لمقاييس العمل الذي أنجزت لأجله و تتأثر عملية التخريد بعاملين أساسيين الأول اقتصادي يتعلق بحالة سوق المعادن و تكاليف البنية التحتية للتفكيك و التكاليف المتعلقة بالمواد الخطرة و اليد العاملة² . و العامل الثاني بيئي و يتجلى في احترام المبادئ التوجيهية لاتفاقية بازل* التي تقدم بوجه خاص إرشادات بشأن عملية وقف تشغيل السفينة من أجل التخلص من الملوثات المحتملة و تحديد أنواعها و منع إطلاقها بالإضافة إلى الممارسات الجيدة المقترحة في تصميم و بناء و تشغيل مرافق تفكيك السفن ، و كذلك مبادئ الإدارة السليمة بيئياً و كيف يمكن تحقيقها في مرافق تفكيك السفن ، بما في ذلك الجدول الزمني الموصى به للاشتراطات التي يتعين تنفيذها خلال فترة عام و خمسة أعوام و عشرة أعوام³.

- إنتاجية الأسطول : يتمثل المؤشر الرئيسي لإنتاجية الأسطول في عدد الأطنان المنقولة من السلع علي مسافة ميل . وتؤثر إنتاجية الأسطول علي حالة العرض في النقل البحري ، فكلما زادت إنتاجية الأسطول فإن عرض خدمات النقل البحري يرتفع حتى و إن بقي حجم الأسطول ثابتاً.⁴

- بيئة التشغيل : و تتمثل في القوانين و التشريعات و الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة و أمن النقل البحري و المتعلقة بحماية البيئة و حقوق الإنسان . ويمكن تأثير بيئة التشغيل على العرض في النقل البحري من حيث الحد من العروض من السفن التي تعتبر تهديدا لسلامة النقل البحري و البيئة. ومن جهة أخرى تزيد منه و ذلك بتشجيع بناء سفن جديدة ذات مقاييس متطورة و جودة عالية .

ثانيا : سوق السفن الخطية

تتكون البضائع العامة التي تنقلها سفن خطوط منتظمة من بضائع غير متجانسة مختلفة التغليف (الصب المجزء) ويمكن تحليل هذه السوق في العناصر التالية:

1- خدمات السفن الخطية: السفن الخطية تعمل بانتظام على خط إبحار ثابت ، و تتردد على موانئ سابق تحديدها ، وفي تواريخ ثابتة على فترات منتظمة تبعا لجدول إبحار ثابت معلن عنه مسبقا ، و تقوم السفينة الخطية بنقل الركاب و البضائع ، وقد تعمل من داخل المؤتمرات الملاحية التي تنظم المنافسة بينها في الطريق الواحد .وقد أحدث نظام الحلويات تغييرات جوهرية على خدمات السفن الخطية

¹ محمد عبد الفتاح شامه ، مستقبل صناعة بناء و إصلاح السفن في مصر محاضرة الجمعية البحرية ،الإسكندرية ، 28 سبتمبر 1997، ص ص 3-5.

² anne GALLAISBOUCHET ,la dèmolitaion navale un outil polèmiquir de règulation des flottes .note de synthèse n°124 .Instiuit supèrieur d'Economie Maritime (ISEMAR)Nantes.France .Avril 2010.pp3

³ تفكيك السفن ، الفريق العامل المشترك بين منظمة العمل الدولية ، و المنظمة البحرية الدولية و اتفاقية بازل بشأن تخريد السفن و الإدارة السليمة بيئيا لتفكيك السفن برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، الدورة الخامسة ، جنيف ، 3- 7 أبريل 2006 ، ص ص 31-32.

⁴ Etude sur les transport maritimes . Aperçu des Principales Tendances . Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Genève.2011 .p2.

2- تنظيم المؤتمرات الملاحية: تتميز السفن الخطية بارتفاع تكاليفها الثابتة خاصة في حالة تشغيلها طبقا لجدول إبحار.

تتوقف أساسا على مايلي:¹

- المنافسة فيما بين الخطوط المنظمة للمؤتمر.
- المنافسة الفعلية من خطوط أخرى خارجة عن المؤتمر.
- العرض من مصادر أخرى مثل النقل البري أو الساحلي أو طرق أخرى بديلة و موانئ أخرى و مؤتمرات في طرق بديلة.
- المنافسة الفعلية أو المنتظرة من السفن المتخصصة و السفن و الجواله.
- مدى قوة المساومة لدي الشاحنين .
- مدى قوة التدخل الحكومي.
- تنظيمات اتحادات الشاحنين و كبار الشاحنين.
- وتختلف مدى أهمية هذه العوامل من طريق إلى آخر ومن سلعة إلى أخرى.

3 تعريفه معلنة مسبقا : تتميز تجارة السفن الخطية المنتظمة عن تجارة السفن غير المنتظمة بأنها تسعير خدماتها التي نقدمها على أساس

تعريفه تصدرها و تنشرها قبل قيام رحلاتها بفترة كبيرة ،وهناك نوعان من جداول فئات النولون (التعريفية) يستخدمان بواسطة السفن الخطية سواء كانت تعمل داخل مؤتمر ملاحى أو خارجه.

النوع الأول هي التعريفية المصنفة في درجات و التي تحتوي على عدد من درجات فئات النولون قد تكون في أقلها ستة درجات وفي أكثرها تصل إلى خمسين درجة و تلحق السلع و المنتجات المنقولة بواحدة من هذه الدرجات ، وتنقل بحساب الفئة المحددة لهذه الدرجة . و النوع الثاني هو التعريفية المقسمة بحسب السلع و فيها تعطي كل سلعة منقولة فعلا نولون منفصل .

المطلب الثالث : النقل البحري بين الحرية و الحماية

إذا كانت التجارة الدولية تؤثر علي الحياة اليومية و علي رخاء الأفراد في العالم ، فإن النقل البحري يعتبر شريان الحياة الذي يحمل احتياجات العالم إلى كل بقعة في الأرض . و هو يستمد أهميته من عاملين رئيسيين هما تقسيم العمل و مبدأ التكاليف النسبية . وكلما كانت تكاليف النقل البحري أقل و كفاءته أكثر كلما استفاد العالم من التجارة اكبر و يبدو هذا أشد أهميته بالنسبة للدول النامية التي يزداد احتياجها لتجارة العالمية في سبيل عملية التصنيع وهي التي تواجه دائما بندرة رأس المال و إختلال في ميزان مدفوعتها ومن هنا يظهر اتجاهاً أحدهما ينادي بسياسة حرية النقل البحري و الآخر بسياسة حماية النقل البحري.

اولا : سياسة حرية النقل البحري

ظهرت سياسة حرية النقل البحري مند أربعة قرون من هولندا نتيجة لفكرتين متعارضتين ، الأولى نظرية حرية البحار التي نادى بها جروسيوس عام 1609 و آراء التجار الذين سادت أوروبا في ذلك الوقت ..وفي عام 1849 أصدرت بريطانيا قوانين الملاحة الشهيرة و التي تعتبر بداية حرية التجارة العالمية و المواصلات البحرية فاعترفت بحرية البحار انتهاجا لآراء آدم سميث في حرية التجارة . وقد نشأ النقل

¹ أحمد عبد المنصف محمود ، اقتصاديات النقل البحري مرجع سابق ص ص 90-91

البحري في الدول الأوروبية من خلال صفتي العالمية و المنافسة الحرة.¹

ثانيا سياسة حماية النقل البحري:

يمكن تعريف سياسة الحماية بأنها أي مساعدة أو إعانة تعطى إلى صناعة النقل البحري الوطنية بواسطة الحكومة والتي تؤثر على قدرتها التنافسية في أسواق الملاحة العالمية. فالإجراء الحمائي يهدف إلى خفض التكاليف المرتفعة أو زيادة الإيراد بحسب كيفية تقديم الإعانة. ويمكن حصر إعانات في العناصر التالية:

1- إعانات التشغيل: وهذه الإعانات تمنح بموجبها الحكومة الدعم إلى الشركة المدعومة في شكل قدر من المال يزيد عن مصاريف سفنها مقارنة بمصاريف السفن الأجنبية المنافسة لها عن طريق ملاحى معين

2- إعانات البناء: تمنح هذه الإعانة عادة بغرض مساعدة صناعة بناء السفن في دولة معينة و يمكن أن تدفع على شكل نسبة مئوية من التكلفة الإجمالية للبناء . فنظرا لصعوبة تمويل بناء سفن حديثة من طرف شركات الملاحة فإنه بإمكان الدولة أن تقدم هذه الإعانة على شركاتها الوطنية الملاحية على شكل مساعدة في دفع جزء من التكاليف من أجل بناء سفن حديثة التكنولوجيا²

3 - إعانات ضرائبية : وذلك يمنح تخفيضات ضرائبية للشركات الوطنية الملاحية وقد تكون على شكل إهلاك سريع للسفن يخصم من ضرائب إيراد الشركة و يلاحظ أن معظم الدول تمنح سفنها إعفاءا ضريبيا.³

4- الإعانات الاجتماعية: قد تقوم الحكومات بدعم تعليم و تدريب أطقم السفن و كذلك العناية الصحية بهم و غير ذلك من تغطية التكاليف المرتبطة بالضمان الاجتماعي و الرعاية الاجتماعية لأسرهم.

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

6- تفضيل العلم وسياسة التفضيل التجاري : و يتضمن ذلك النوع من الدعم جميع الوسائل التي تتبعها الحكومة من أجل تخصيص حجم معين من تجارتها الخارجية على سفنها الوطنية⁴

ويترتب على الإعانات السابقة الذكر آثار اقتصادية على السوق العالمي للنقل حيث تؤدي سياسة الإعانات إلى الاستخدام الأقل من الأمثل لموارد العالم الاقتصادية ، إذا أن هذه السياسة تعطي إنطباعا بأن متوسط تكاليف خدمات الملاحة ستكون أعلى مما لو تمكنت أعداد أكثر من السفن من المنافسة في دخول أسواق التجارة البحرية . وتظهر الإعانات من ناحية الآثار على تجارة العالم إذا أن الطلب على النقل البحري ينبع من الطلب على البضائع ذاتها . كما أن الدولة بتقديمها إعانات لنشر كتلتها الملاحية من أجل مساعدة تجارتها الخارجية ، إذا تعوقها . ومن ناحية الآثار على الدور الملاحة حيث أن لأسعار النقل البحري دور حادة التقلب من مستوى عال جدا ، إلى أدنى مستوى ، مما يعطي لهيئة ملاك السفن صفة المخاطرة و عدم الاستقرار.

المبحث الثالث : تكاليف النقل البحري

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

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

³ كارلين أولولين Carleen O'loughlin مرجع سابق ص ص 296

⁴ كارلين أولولين Carleen O'loughlin مرجع نفسه ص ص 296-299

خلال هذا المبحث سيتم التعرف على مكونات النقل البحري ، فهناك عدة طرق لتقسيم هذه التكاليف ، كما سنتطرق أيضا الى مختلف العوامل المؤثرة على هذه التكاليف .

المطلب الأول :تقسيم التكاليف الى ثابتة و متغيرة .

يمكن تقسيم تكاليف تشغيل السفينة الى تكاليف ثابتة و تكاليف متغيرة . فالتكاليف الثابتة هي التكاليف التي ليس لها علاقة مباشرة لا بالمسافة المقطوعة ولا بالكمية المنقولة، فزيادة أو انخفاض أحد هذين الآخرين لا يؤدي إلى التغير في التكاليف الثابتة ، فهي تكاليف مرتبط بالزمن مثلاً الاهتلاكات التي تحسب في نهاية السنة، أما التكاليف المتغيرة فهي التكاليف التي تتغير بتغير المسافة المقطوعة أو كمية البضائع المنقولة ، فتزداد بزيادة أحد هذين المتغيرين و تنخفض بانخفاض أحدهما ؛ويطلق على هذه التكاليف مصطلح آخر و هو "التكاليف المتعلقة بالحجم" .

أولاً: تكاليف التشغيل السنوية الثابتة للسفينة تعرف بأنها التكاليف التي تتحملها السفينة بغض نظر عن عدد الرحلات التي تقوم بها هذه الأخيرة و بالكمية التي تنقلها ، فهي تتأثر بأيام ربط السفينة (mooring days) ، فتشمل علي مصاريف الصيانة و الإصلاح ، التأمينات ، قسط الإهلاك ، فوائد القروض ، التمويل و الإمداد ، أجور و مرتبات الطاقم البحري و المصاريف الإدارية .

1- تكاليف الصيانة و الإصلاحات : سواء كانت ذات الطابع روتيني أو إستثنائي فنسبتها تبلغ حوالي 10 % إلى 15 % من إجمالي التكاليف .¹ أما عن المعيار الدولي لمدة بقاء السفينة تحت الإصلاح فتتراوح من 15 إلى 20 يوماً سنوياً، و متوسط بقاء سفن الشركة الجزائرية للملاحة البحرية تحت الإصلاح 76 يوماً سنوياً حوالي 4 مرات المعيار الدولي .²

حتى يمكن تخفيض مدة الصيانة و الإصلاح ينصح بإتباع أسلوب الصيانة الوقائية المتواصلة ، كما ينصح عالمياً بتخطيط الإصلاح علي المرور إلى حوض الإصلاح في المتوسط مرة كل سنتي ، مع فترة إضافية الإصلاحات الكبرى كل 4، 5 سنوات ، إلى جانب دخول السفينة حوض الإصلاح ، هناك إصلاحات بسيطة تتم أثناء الإستغلال التجاري للسفينة وقت الوقوف للتزود بالموانئ .

فعمليات الصيانة و الإصلاح ضرورية نظراً للعوامل التالية :³

أ- عمر السفينة : القاعدة أن عمر السفينة يعتبر من أهم أسباب حدوث التغير في نسبة تكاليف أعمال الإصلاح ، و الملاحظ أن تكاليف الإصلاح و الصيانة غير الروتينية نسبتها من إجمالي التكاليف تميل إلى الإرتفاع بعدما يتعدى عمر السفينة 7 سنوات .

ب - طريقة مناولة البضائع : الإستعمال المتواصل لتجهيزات المناولة الموجودة على ظهر السفينة يؤدي إلى تعرضها للعطل بالتالي للجوء إلي الإصلاح الدوري .

ج - الإستعمال الدائم للسفينة : عموماً أن السفينة لا تتوقف عن الحركة خلال السنة ، فالإستعمال المتواصل للسفينة يؤدي إلى العطل بالتالي الإصلاح و الصيانة ، إن نفقات الصيانة و الإصلاح يمكن تقسيمها إلى ثلاثة أنواع :⁴

¹ كارين أولولين ، ترجمة مختار سويقي، اقتصاديات النقل البحري القاهرة : مطابع دكور ، جانفي 1979 ، ص 228 .

² NACER EDDINE BOUKECHOURA ,GESTION DES LIGNES REGULIERS SNTMCNAN (MEMOIRE CESTEAP ;1993) , p 47 .

³ ماهر أحمد مصطفى ، إستخدام البيانات الخاسية لتخطيط قطاع النقل البحري ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة عين شمس ، 1988 ، ص 52

⁴ ABDELKRIM SID IDRU .LES COURD DE TRANSPORTS MARTIMES (MEMOIRE. CESTFAP .1989) .P 32

* **الصيانة و الإصلاحات الروتينية :** حجم السفينة هو المؤثر الاساسي لتكاليفها ، كذلك مدى ما يقوم به البحارة من أعمال الصيانة الدورية ، كمؤثر آخر .

الملاحظ أن تكاليف اللجوء الروتيني للحوض الجاف ، و تكاليف أعمال الدهان و إصلاح بدن السفينة و منشآتها العلوية تزداد بإزدیاد حجم السفينة .

أما المؤثر الثاني فهو مدى ما يقوم به البحار من أعمال الصيانة الدورية ، حيث أنه قد تتم أعمال الصيانة الروتينية من أفراد الطاقم أو العاملين الآخرين على متن السفينة ، بدل إجراؤها من قبل متخصصين في أعمال الصيانة و إصلاح السفن .

* **الإصلاحات و الصيانة الشاملة .**

* **الأصلاحات الطارئة .**

2: التأمينات تعتبر تكاليف التأمينات من النفقات السنوية التي تسدد على شكل أقساط لحساب المؤمن من قبل المجهز المؤمن و الذي يهتم بحماية سفينته ضد الأخطار التي يمكن أن تتعرض لها أثناء الرحلة البحرية ، فالتأمين يكون على هيكل السفينة كذلك على البضائع المنقولة على متنها من هنا نستخلص أن هناك صنفين من التأمين هما : ¹

أ- **التأمين على السفينة:** يتم التأمين على السفينة بغرض تغطية ما قد تتعرض له من مخاطر قد تؤدي إلى فقدانها كلياً أو جزئياً ، هذا الصنف يعني التأمين على الأشياء سواء أ تعلق الأمر بهيكل السفينة بحد ذاتها أو ما تحويه من تجهيزات و محركات .

على العموم توجد ثلاثة أصناف من الأحداث البحرية التي تضمن بالتأمين و هي : ²

- الأحداث الناتجة عن الأخطاء الإنسانية كأخطاء الربان أو القائد أو الطاقم البحري .

- الأحداث الطبيعية كالعواصف و الحرائق و الإصطدامات و الرسوب .

- المؤمنون لا يعرضون عن الأحداث الناتجة عن أخطار المجهزين ، فهي أخطار تنسم بصفة التدليس .

مجموع هذه الأخطار تعتبر معفاةً إطلاقاً من التعويض عليها من قبل المؤمن ، فيمكن إذن وجود حالات الإبعاد من التعويض ، التي

هي كمايلي :

- الخسائر و الأضرار الناتجة عن الحوادث المتعلقة بالحرب ، مختلف أنواع القرصنة و التوقيفات أو حجز السفينة ، الإضرابات يغطي هذا الصنف الأول من التأمين من طرف نوادي الحماية و المعارضة.

لتحديد قسط التأمين علي السفينة يجب الأخذ بعين الاعتبار العناصر التالية :

- قيمة السفينة المؤمن عليها ، المدى الزمني (الفترة الزمنية التي يغطيها التأمين) ، سمعة الشركة الملاحية صاحبة السفينة ، مدى المخاطر التي

قد تتعرض لها السفينة أثناء تشغيلها ، طريقة تقدير التأمين و كيفية إجراؤه ، إحصائيات حول الإضرار الملحقه بالأسطول و بكفاءة و

مهارة المستخدمين و الموظفين .

¹ MOHAMED EL-KAMEL EL- KHELIFA.OP.CIT .P121

² الأستاذ مؤاد فهمي ، مذكرات في التأمين البحري ، سلسلة محاضرات معهد إدارة و اقتصاديات النقل البحري ، جامعة الدول العربية ، الأكاديمية العربية للنقل البحري ، بدون تاريخ نشر ، ص ص.5-10.

ب- التأمين على البضائع النقلة:¹ يجب أن يؤمن على البضائع المنقلة بحراً ضد كل الأخطار. بموجب عقد التأمين ، لقد نصت عنه المادة 172 من القانون الجزائري رقم (80-09، 07/08/1980) ، كما يجب أن يكتب التأمين على البضائع المستورد من قبل المؤسسات الوطنية للتأمين .

تكلفة التأمين على البضائع المنقلة لها إرتباط مباشر بدرجة الأخطار المغطاة بموجب العقد.

3: أقساط الإهلاك السنوي تتعرض مختلف أنواع إستثمارات النقل البحري من موانئ و سفن و تجهيزات أخرى إلى الإهلاك ، الذي يمثل التديني في القيمة هذه الإستثمارات بمرور الزمن و تشغيلها المستمر . من هنا نستخلص أن الإهلاك يحسب بطرق مختلفة منها الطريقة الخطية التي تعد الأكثر إستعمالاً فهي طريقة تعتمد على عامل الزمن .

أما الطرق الأخرى ، فقسط الإهلاك المحسوب بموجبها يتغير من سنة لأخرى بحسب درجة إستعمال الإستثمار ، من هذه الطرق طريقة الإهلاك المتناقص فهي أكثر واقعية لكونها تأخذ بعين الإعتبار مدى إستعمال الإستثمار أيضاً نظراً لأن هناك إتجاهاً عاماً لإرتفاع تكاليف بناء السفن في جميع أنحاء العالم ، فعادة ما يضيف ملاك السفن الى نسبة الإهلاك المقدرة نسبة أخرى كإحتياطي لمواجهة هذا الإرتفاع في التكاليف .

$$I = C_0 (1+i)^n - C_0$$

"عادة ما يحسب الإهلاك على أساس نسبة ثابتة بين قيمتين 30 % من إجمالي التكاليف ، و هذه النسبة معرضة لتغيرات بسبب تغير قيمة السفينة و إلى الكيفية المتبعة لتخفيض القيمة المقدرة للسفينة"².

4 : الفوائد على القروض المبالغ الضخمة المستثمر للحصول على السفن ، تدفع بالمجهزين إلى اللجوء إلى مصدر أو مصادر تمويل مختلفة ، هذا ما يؤدي إلى تحمل أعباء إضافية تتمثل في فوائد القروض (مصاريف مالية) نظراً لأهمية هذه الإستثمارات أنشأت بنوك متخصصة من أجل الإقراض ، وتضم هذه البنوك مجموعة خبراء و مستشارين إقتصاديين يدرسون بدقة مشاريع شراء السفن ، عموماً القروض المقدمة لا تتجاوز 80 % للسفن الجديدة ، و 60 % بالنسبة للسفن القديمة³ ، وفوائد القروض تتأثر بمبلغ القرض و مدة إهلاكه و كذا المعدل.

5: المصاريف الإدارية هي مختلف المصاريف المتعلقة بالإدارة البحرية و تتضمن مايلي :

- مصاريف المقر و السير ، أجور و أعباء المستخدمين المقيمين .

يجب أن لا تشكل هذه التكاليف سوى نسبة دنيا من إجمالي تكاليف النقل البحري ، و المسلم به أن هذه التكاليف يجب أن تتراوح نسبتهما بين 10 % و 15 % من تكاليف الطاقم البحري . فالنسبة لمصاريف المقر و السير فإنها تشمل أساساً على التسديدات لإيجار المحلات سواءاً الخاصة بالمقر الرئيسي أو بمختلف الوكالات البحرية الممثلة للمجهز ، بالإضافة إلى أعباء الإهلاكات المتعلقة بالمكاتب و التجهيزات المختلفة كجهاز الإعلام الآلي . أما عن مصاريف السير فهي تخص مصاريف الإضاءة ، الهاتف ، الفاكس و مصاريف و قود السيارات التابعة للمؤسسة و مصاريف صيانتها ، أيضاً أقساط التأمين على المحلات و الإعلام الآلي . أما بخصوص أجور و أعباء المستخدمين المقيمين ، فهي أعباء يتحملها رب العمل على العاملين في المؤسسة البحرية وهي تضم بالإضافة إلى الأجر الخام الأعباء

¹ MOHAMED ALI . LES COUTS DES INCOTERMS (MEMOIRE DES P.G.S.ISM 1992). P 40

² IQNAY SHRZANOUSKI .INTROUDUCTION TO SHIPING ECONOMICS (FAIRPLAY PUBLICTION FIRST PUBLICATION January 1985) p 80

³ Ahmed Kalli .po cit p.36-37

الأخرى المختلفة ، التقليل من هذه التكاليف يقوم أساساً على التقليل من عدد المستخدمين.¹

6 : الأجر و نفقات العمل : تتأثر تكاليف الأجر و نفقات عمال النقل البحري بعدد البحارة المستخدمين فوق الحد الأدنى المقرر في بعض أنواع السفن و بعض أنواع التجارة . فمن المستحسن أن تتم عملية الصيانة الروتينية بشكل دوري في الموانئ ، بذلك يمكن تخفيض عدد البحارة العاملين على السفينة لما يقارب الحد الأدنى.

يتوقف معدل تكاليف الأجر خاصة في السفن الصغيرة على عدد العاملين ذوي الأجر العالية بالمقارنة بإجمالي عدد العاملين بالسفينة . فعلى الرغم من أن الضباط في السفن الصغيرة يتحصلون على أجر منخفض نسبياً بالمقارنة بأجر أقرانهم في السفن الكبيرة ، إلا أن ذلك لا يغطي أثر العدد الأكبر من الضباط و البحارة في السفن الكبيرة مقارنة بعددهم في السفن الصغيرة .

تتغير تكاليف الأجر و نفقات العمل للطن (للمحمولة الكلية) تبعاً لحجم السفينة في نطاق محدد، فينخفض معدل الأجر للطن تبعاً لزيادة حمولة السفينة على المدى بين السفينة الساحلية الصغيرة الحمولة 1000 طن و السفينة الكبيرة ذات حمولة 10000 طن ، بعد ذلك يستوي إتجاه المنحنى بإستثناء حالة الناقلات العملاقة التي ينخفض فيها معدل نفقات أجر العمل للطن الواحد إلى مستوى كبير.

7: مصاريف المهام وزيت التشحيم تتضمن هذه المصاريف مايلي : ²

- مهام غرفة الماكينة و السطح و الرباط.
- المعدات الكهربائية و أجهزة اللحام.
- مواد الطلاء و مصاريف زيت التشحيم.

8: التموين تميز صنفين من التموين صنف يخص قطع الغيار و آخر يتعلق بالمواد الإستهلاكية الأخرى . حيث أنه من الضروري أن تتوفر عليها المؤسسة البحرية من أجل القيام بأعمال الصيانة المتواصلة لسفنها بهدف التقليل من الوقت الضروري للإصلاحات الكبرى للسفن .

(أ) - **قطع الغيار :** تتضمن تكلفة التموين بقطع الغيار ، سعر التكلفة للقطعة من جهة و مدة التموين من جهة أخرى . فإذا أخذنا بعين الإعتبار هذه النقطة الأخيرة ، فإن أي تأخير في هذه المدة سيؤدي الى توقف السفينة ، بالتالي إلى ظهور تكاليف إضافية مثلاً في حالة تعطل المحركات الدافعة الموجودة في المقدمة السفينة بسبب نقص قطع الغيار ، فإن يؤدي حتماً إلى إستعمال وسائل القطر أثناء أعمال الدخول و الخروج إلى ومن الميناء هذا كحل مؤقت و الذي يؤدي بدوره إلى تحمل تكاليف جديدة . من أجل الإحتياط لمثل هذه المشاكل يجب المرور على الصيانة الوقائية ، أيضاً الإستعانة بالتسيير المخطط لقطع الغيار لكون أن هذا الأخير يسمح لنا بالحصول على المخزون الضروري من قطع الغيار و الكميات كافية و في الوقت المناسب ، غير أن مخزون قطع الغيار بكمية معتبرة على متن السفينة يعتبر مكلفاً لكونه يمثل رأس مال نائم .

(ب) - **مواد مستهلكة :** في هذا الباب يمكن أن تكون مبالغها معتبرة ، من أجل القيام بأفضل مراقبة لهذه التكاليف فإنه من الضروري القيام بمايلي :³

- الجرد بصورة مستمرة و دقيقة على متن السفينة .

¹ MOSTAPHA KAMEL ,LES COUTS D'EXPLOITATION DES NAVIRES (MEMOIRE ISM CLC).P 25

² محمد أحمد يحيى الرقابة على التكاليف ديبلوم إقتصاديات النقل البحري ، جامعة الدول العربية ، 1980 ، ص ص 9 - 10.

³ MOSTAPHA KAMEL .OP CIT . P 2 1

- تحديد نسبة و كمية إستهلاك المنتجات .

المنتجات الداخلة في هذا الباب هي مواد التنظيف و الصيانة و الطلاء و المزيّنات و مواد إستهلاكية أخرى كالمصابيح و الأوراق و غيرها .
ثانيا: التكاليف المتغير للسفينة : التكاليف المتغيرة تسمى أيضا بالتكاليف المباشرة ، و يقصد بها التكاليف التي يتأثر مقدارها بحجم البضائع التي تنقلها السفينة أو بالرحلات التي تقوم بها هذه الأخير ، فهي تشمل مصاريف الوقود و تكلفة مناولة البضائع و تكاليف الموانئ.

1- نفقات الوقود يعتمد إستهلاك الوقود على عدد أيام الإبحار و المكوث بالموانئ وعلى نوعية و سلامة ماكينات السفينة و طرازها " تقدر نسبة تكاليف الوقود بحوالي 25.6 % من إجمالي التكاليف و هذا بالنسبة للأغلبية من السفن عابرة المحيطات. " ¹
 استهلاك الوقود يتم على مرحلتين :

أ - **أثناء الإبحار :** يتم إستهلاك الوقود بواسطة الآلات الرئيسية اللازمة لتسيير السفينة ، فإستهلاك الوقود في هذه المرحلة يكون أكبر ما يمكن .

ب - **في الميناء :** تقسم نفقات الوقود إلى جزء يتعلق بنفقات وحدات الديزل من أجل توليد الطاقة الكهربائية الضرورية للإضاءة و الخدمات الأخرى كالتبريد . أما الجزء الثاني فيتعلق بنفقات توليد الطاقة المحركة الكهربائية منها من أجل تشغيل و إدارة أجهزة الشحن و التفرغ الخاصة بالسفينة ، تكاليف إستهلاك الوقود بالميناء تكون أقل ما يمكن مقارنة بأثناء الإبحار .

هناك عدة عوامل تتحكم و بشكل واضح في تحديد نسبة نفقات الوقود بالإرتفاع أو الإنخفاض ندرجها فيمايلي : ²

- نوع الآلات المستخدمة في السفينة (طراز المحركات و الآلات المستعملة في السفينة)
- نوع الوقود المستهلك فهو عنصر هام ، فتختلف أسعار من ميناء لآخر .
- عمر الآلات و حالتها العامة و كذا نوع الآلات المستخدمة في السفينة.
- حمولة السفينة ، كلما كبر حجمها زاد إستهلاكها للوقود . المعروف أن السفينة كاملة الحمولة نسبة الوقود المستهلك يكون بزيادة 6 % عن نسبة الوقود الذي تستهلكه نفس السفينة إذا كانت على **الصابورة** *.
- إختلاف معدل الإستهلاك أثناء إبحار السفينة عنه أثناء وجودها بالميناء.
- إمكانية التزويد بالوقود من المناطق ذات الأسعار المنخفضة ، طالما أن هذه المناطق تقع في خط سير السفينة أو لا تبعد عنه كثيراً.
- كفاءة وخبرة كبير المهندسين و معاونيه من العاملين بالسفينة.
- حالة جزء السفينة المغمور في الماء ، حيث يؤثر علي درجة مقاومة الماء أثناء الرحلة ، فبقدر ما يتعلق بجسم السفينة الخارجي من أصداف و أعشاب بحرية بقدر ما يقلل من سرعتها بعقدة و بنفس كمية الوقود المستهلكة.
- سرعة السفينة ، كما أسرعت هذه الأخيرة كلما زاد إستهلاك للوقود ، ولكل سفينة معامل **للسرعة الإقتصادية** **. تتحدد هذه السرعة بعدة عوامل منها طول السفينة وكيفية تصميم هيكلها ، و نوع الآلات المستخدمة لسيورها ، فإذا تجاوزت السفينة هذه السرعة الإقتصادية إرتفعت نفقات الوقود.

¹ ALAN E.BRANCH. ECONOMICE OF SUIPING AND MANAGEMENT (secondM edition .1988).p.101

² الأستاذ السيد عمرآن ، مذكرات في حسابات تشغيل ناقلات البترول (سلسلة محاضرات معهد إدارة إقتصاديات النقل البحري ، الأكاديمية العربية للنقل البحري ، بدون تاريخ ص 39

2- تكاليف شحن و تفريغ البضائع : تمثل مناولة البضائع مجموع العمليات الخاصة بشحن و تفريغ البضائع . فلقد زاد الإهتمام بتكاليف المناولة لعلاقتها المباشرة بكمية البضاعة المشحونة . فحسب¹ فإن نسبة تكاليف المناولة تشكل حوالي 25 بالمئة من إجمالي تكاليف النقل . طالما أن تكاليف الشحن و التفريغ هي أجور العمال بالأساس فهي تختلف من ميناء لآخر تبعاً لمستويات الأجور و طريقة سدادها و سرعة العمل ، فالعمل البطيء يحمل السفينة خسارة تبعاً للتكاليف اليومية للوقت الضائع و إذا كان حساب التشغيل بالساعة فقد تكون الخسارة أكبر .

تحدد هذه التكاليف على أساسين:²

- تكلفة الوحدة سواء أ للطن الواحد أو للحاوية المناولة.
- مدة المناولة ، فالسفينة التي تبقى مدة كبيرة بالميناء تتسبب في ضياع أموال كبيرة . أما عن العوامل التي بموجبها تتحدد كميات البضائع التي يجري شحنها أو تفريغها في الساعة الواحدة ، فندرجها على النحو التالي:³.
- طبيعة البضائع المنقولة ، نوع و حجم السفينة و عدد فتحات العنابر ، طريقة العمل بالموانئ.
- من أجل مراقبة تكاليف المناوبة يجب إختيار ميناء العبور الذي يتحدد بالمعايير التالية:⁴.
- وسائل المناولة التي يتوفر عليها الميناء ، مختلف التنظيمات بهذا الميناء و طريقة العمل به ، مدى وفرة الأرصفة و مساحات التخزين (من أجل تجنب الإكتظاظ).

3- رسوم و مصاريف الموانئ : في جميع موانئ العالم نجد أنواعاً عديدة من الرسوم التي تفرض على كل مستفيد من الخدمات و التسهيلات التي يقدمها الميناء . يمكن تقسيم أنواع من الرسوم التي تفرضها هيئات الموانئ بصفة عامة نظير الخدمات و التسهيلات التي تقدمها ، إلى قسمين الأول يتعلق بأنواع الرسوم التي تفرض على السفن و يتحملها ملاك هذه السفن ، أما التقسيم الثاني فيخص أنواع الرسوم الأخرى التي تفرض على البضائع، و يتحملها المستوردون أو المصدرون حسب الأحوال .

أ - رسوم الميناء : تفرض هذه الرسوم عادة على أساس الحمولة الصافية المسجلة للسفن ، فتزداد هذه الرسوم بإزداد حجم السفينة . متحصلات هذه الرسوم تنفق على أعمال صيانة المرفأ ، تطهير القنوات و الممرات و عملية تنظيم الملاحة داخل المرفأ، وتسمى هذه الرسوم أيضاً " رسوم السفن " .

ب - رسوم الرصيف : في بعض الأحيان تدمج هذه الرسوم برسوم الموانئ ، فبعض الموانئ تفرض هذه الرسوم على أساس الحمولة الصافية المسجلة للسفينة و حسب طول الفترة الزمنية التي تشغل فيها السفينة الرصيف .

ج - رسوم الإرساء أو الرباط: عادة ما يتم فرض هذه الرسوم لتغطية تكاليف عمليات إرساء السفينة بوسائل الإرساء المستعملة بالميناء تم حلها عند الإبحار .

¹ MANUEL DE GESTION PORTUAIRE (NATION UNIES .1987).P 54

² احمد محمود ، إقتصاديات النقل دار الكتاب ، 1980، ص 11.

³ احمد المنصف محمود ، صناعة النقل البحري ، أكاديمية النقل البحري ، بدون تاريخ ، ص 32-322.

⁴ احمد المنصف محمود ، نفس صفحة 32-322.

*السفينة علي الصابورة أي إبحارها فارغة - بدون حمولة -

**السرعة الإقتصادية هي السرعة التي عندها تكلفة الوقود المستهلك تكون مثلى

د - رسوم الإنارة : تفرضها هيئات الموانئ نظراً للخدمات التي تؤديها المناور أو نظير عمليات إنارة القنوات أثناء الليل و توفير الإضاءة الكافية للعبور . جميع هذه الرسوم إجبارية لا مفر أن تقوم بدفعها كل السفن التي تستعمل الميناء وفي كثير الموانئ تختلف أسعار ونسب هذه الرسوم حسب المكان أو المنطقة التي قدمت منها السفينة أو حسب المنطقة التي ستذهب إليها السفينة . من الشائع بعض الإمتيازات أو الإعفاءات الخاصة للسفن الساحلية أو القادمة من دول مجاورة ، فالرسوم السالفة الذكر تفرض كلها عد دخول الميناء ، بالإضافة إلى هذه الرسوم هناك :

- رسوم عبور القنوات : هي رسوم تتحدد من قبل إدارة القنوات بحسب حمولة البضائع وسعة القناة ، فهي تسدد نقداً . جميع أنواع الرسوم السالفة الذكر تعتبر إجبارية على كل سفينة تستعمل الميناء ، نسبها و أسعارها تختلف حسب المكان الذي قدمت منه السفينة أو الذي ستذهب إليه . هناك بعض الإعفاءات و الإمتيازات للسفن الساحلية أو القادمة من الدول المجاورة . بالإضافة إلى الأنواع السالفة الذكر هناك أنواع أخرى من الرسوم منها :¹

* الرسوم الجمركية التي تدفع عند دخول السفينة لأول مرة .

*الرسوم المدفوعة مقابل خدمة كرسوم إزالة القمامة و الفضلات ورسوم الوقود أو المياه ورسوم الأحواض الجافة و الإصلاحات .

تتأثر تكاليف الموانئ إرتفاعاً و إنخفاضاً حسب طول أو القصر الوقت الذي تقضيه السفينة بالميناء و التنظيمات المختلفة بالميناء تبعاً لمدى توفر التسهيلات و الإمكانيات بتلك الموانئ ، فكلما ازداد عدد الموانئ التي تدخلها السفينة خلال مرحلة كلما إرتفعت نسبة التكاليف التي تدفعها السفينة و العكس صحيح .²

من أجل التقليل من هذه التكاليف وجب القيام بمايلي :³

- إستعمال الخدمات إلى أدنى حد .
- التدنية من عدد موانئ عبور السفينة إلى أدنى حد .
- إختيار ميناء العبور .
- أما عن عمليات القيادة فلا يمكن تجنبها ، إلا أن عمليات القطر يمكن تجنب نفقاتها ، هذا بتجهيز السفينة بمحرك خاص في الأمام و أحياناً في الخلف ، حيث يسمح للسفينة أن تتحرك و تقترب من الرصيف بدون مساعدة القاطرين .
- أما عن إختيار الميناء المناسب فيتحدد على أساس تحليل مفصل للميناء الذي يتحدد بالمعايير التالية :
- الدخول للميناء : العمق .
- الدخول إلى الرصيف : عدد المراكز بالرصيف وطول الرصيف .
- وسائل و طرق مناولة البضائع :الأسعار ، الزمن و شروط العمل .
- مدى توفر الماء و الوقود ، التموين و الإصلاح .
- خدمات القيادة و القطر و الإرساء .

¹ كارلين اولولين ، مرجع سبق ذكره ، ص 323

² ماهر احمد مصطفى ، مرجع سبق ذكره ، ص 57.

³ Ibid :p89

المطلب الثاني : تقسيم التكاليف إلى مباشرة و غير مباشرة وتقسيمات أخرى

بعد أن قمنا بتقسيم التكاليف إلى ثابتة و متغيرة ، نستطيع أن نتقل إلى تقسيم آخر للتكاليف على أساس التكاليف المباشرة و التكاليف غير مباشرة .

أولاً : التقسيم إلى تكاليف مباشرة و غير مباشرة¹ في هذه الحالة نعتبر الرحلة الدائرية هي الوحدة لأغراض قياس التكلفة . فالتكاليف المباشرة بالنسبة للرحلة هي التي يمكن تخفيضها على رحلة معينة دون غيرها من الرحلات . أما التكاليف غير المباشرة فهي مجموع التكاليف الغير المتصلة برحلة معينة ، لكنها عامة على جميع الرحلات التي تقوم بها السفينة خلال الفترة ويتم تحديد نصيب الرحلة من هذه التكاليف عن طريق معدلات التحميل .

ثانياً : التقسيم الآخر للتكاليف² يقسم البعض الآخر التكاليف إلى أربعة أقسام رئيسية هي :

1- تكاليف المنشأة الإدارية الثابتة :

هي تكاليف لا تتأثر لا بكمية البضائع المنقولة ولا بأيام رباط السفينة و تنقسم إلى مايلي :

أ - التكاليف العامة السنوية للمنشأة : تضم مختلف المصاريف التالية :

- مرتبات و مكفاءات المدربين و مرتبات العاملين بالبر .

- فوائد المصاريف البنكية .

- تكلفة المباني الإدارية (إيجارات، إضاءة ، تهوية) .

- تكلفة التخطيط وضع البرامج .

ب- تكاليف التسويق الثابتة تشمل على مايلي :

- المصاريف الثابتة للتوكيلات .

- أجور و مكافآت العاملين بمكتب التسويق .

- تكاليف البيع و التسويق الأخرى الثابتة .

ج - التكاليف الثابتة للإدارة البحرية تشمل على مايلي :

- مرتبات الإدارة البحرية بما فيها المفتشين البحريين .

- تكلفة المخازن البحرية .

2- التكاليف السنوية للسفن:

فهي تكاليف لا تتأثر بتغير كميات البضائع المحمولة، لكنها تتأثر بأيام الرباط وهي تشمل على مايلي³:

- تكلفة الصيانة و الإصلاحات للبدن و الهياكل العلوية للسفينة و الآلات الرئيسية و الإحتياطية .

- تكلفة إجراءات التفتيش على السلامة .

¹ عبد الفتاح الصحن ، مرجع سبق ذكره ، ص 11- 15 .

² محمود أحمد فهمي ، تصنيف التكاليف النظرية و تركيب التكاليف البحرية ، الكاديمية العربية للنقل البحري ، 1982 ، ص 22 .

³ محمود أحمد فهمي ، تصنيف التكاليف و تركيب التكاليف البحرية ، مذكرة التخرج لنيل الدبلوم أكاديمية عربية للنقل البحري 1982 ، ص 22 .

- تكلفة التأمين ضد الحوادث و أخطار الحرب .
- قسط الإهلاك السنوي.
- الأجور و ملحقاته لأطقم السفن ،وحصة صاحب العمل في التأمينات الإجتماعية و الإجازات أثناء الإبحار كذلك غذاء الطاقم .
- إبحار الأجهزة الملاحة اللاسلكية منها.
- المصاريف المتنوعة الأخرى التي لا ترتبط لا بالبضاعة و لا بالرحلة.

3- تكاليف الرحلة: تتأثر هذه التكاليف بطول الرحلة و بمختلف موانئ العبور فهي تشمل على مايلي:

- تكلفة الوقود التي تتحدد بحسب عدد أيام إبحار السفينة و بمدة مكوثها بالموانئ .
 - تكاليف الموانئ التي تشمل مختلف الرسوم المذكورة سالفاً.
- ### 4- تكاليف مناولة البضائع : هي تكاليف متغيرة تتحدد على أساس كميات البضائع المشحونة ، فهي تتكون من :

- مصاريف مقاولي الشحن التفريغ .
- مصاريف تخزين البضائع و ترتيبها .
- إيجار المعدات و الروافع.
- مصاريف التخزين .
- مصاريف أخرى متعلقة بالبضائع .

ثالثاً : تقسيم التكاليف الى دولية و وطنية¹ يقسم عناصر تشغيل السفن إلى تكاليف دولية و أخرى و وطنية .

1- التكاليف الدولية : ويقصد بها التكاليف التي يتساوى فيها جميع الملاك من كافة الدول . ويتحدد سعرها في السوق العالمية

للسفن،فهي تشمل على مايلي :

- تكاليف الإهلاك و الإصلاحات و التموين من الموانئ الأجنبية*
 - تكاليف تداول البضائع في الموانئ الأجنبية كذلك الرسوم المختلفة .
 - التأمين لدى هيأت الحماية .
 - تكاليف القطر و الإرشاد في الموانئ بالخارج .
- ### 2- التكاليف الوطنية : يختلف مستوي تكلفتها من دولة لأخرى ، فهي تتكون من :

- تكاليف اليد العاملة (بإستثناء ما يتم الإستعانة بهم من الخارج).
- تكلفة رأس المال (بافتراض توفيره من داخل الدولة).
- تكاليف الصيانة طالما قام بها طاقم السفينة.
- الإصلاح لدى الترسانات الوطنية.

¹ Ibid p 267 (1)

(*) هذه حالة العامة ، أما إذا فرضت الدولة علي أسطولها بناء سفنه و إصلاحها و شراء ما يحتاج إليه من تموينات من داخل الدولة ، حينئذ تصح التكاليف وطنية أنظر بمجلة احمد عبد

المنصف محمود ، إقتصاديات النقل البحري في ضوء الإنفتاح الإقتصادي (مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري ، 1975 م) ص 34

² محمود فهمي ، مرجع سبق ذكره ، ص 255

- التأمين لدى هيآت التأمين المحلية .

- التكاليف الإدارية السنوية الثابتة .

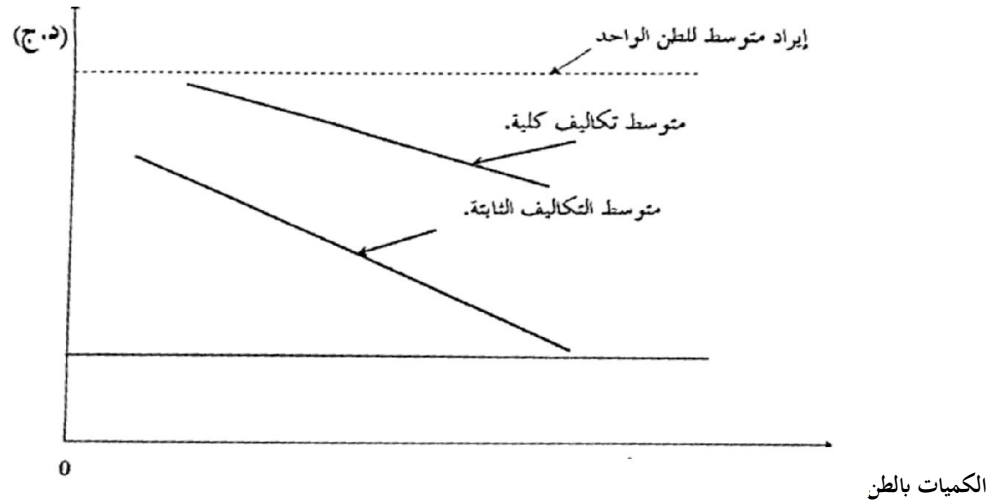
تتأثر مقدرة المنشأة الملاحية لتعظيم فائضها على مدى إمكانية في توفير عناصر التكاليف الوطنية مع رخص أسعارها خاصة في الدول النامية ذات التكاليف الرخيصة ، و لا يمنع هذا من الحصول على أي من عناصر التكاليف من الخارج إذا كانت أرخص مقارنة بتكاليفها الداخلية

المطلب الثالث: التكاليف الكلية الحدية و المتوسطة و العوامل المؤثرة في تكاليف تشغيل السفن

يمكن التوصل للتكلفة المتوسط للطن المنقول بقسمة التكاليف الإجمالية على الأطنان المنقولة بناءً على هذا كلما زادت الكمية المنقولة كلما قل نصيب الطن الواحد من التكاليف الكلية (قانون و فورات الحجم).

1- التكاليف الكلية الحدية و المتوسطة

الشكل 03 : مختلف أنواع التكاليف و علاقتها بالكميات المنقولة



المصدر : أحمد عبد المنصف محمود ، مرجع سبق ذكره ، ص 53

في الشكل أعلاه ، يظهر متوسط السعر للطن بخط أفقي باعتباره أحد معطيات السوق سواءً في السفن الخطية أو الجواله ، و المفروض أن سعر النقل البحري ثابت رغم أن الأسعار تختلف باختلاف أنواع البضائع و باختلاف كميات البضائع المعروضة للنقل . كما أنه قد تم تمثيل التكاليف المتغيرة للطن بخط أفقي باعتبارها متماثلة لكل طن يتم نقله و ذلك بغض النظر عن الكمية المنقولة . إلا أن هناك حالة أخرى في مجال النقل البحري يميل فيها منحنى التكاليف المتغير إلى الإرتفاع ، وهي حالة شائعة في التشغيل السفن العاملة على الخطوط المنتظمة طبقاً لجداول محددة . فعند زيادة الطلب على النقل تضطر السفينة إلى اللجوء إلى العمل الإضافي.

- يتزايد منحنى التكلفة الحدية من الأسفل إلى الأعلى متجهاً ناحية اليمين حتى يقطع منحنى الإيراد الحدي عند النقطة (A) بذلك تكون أمثل كمية يجب نقلها هي [OB] . فأي طن ينقل بعده هذه الكمية سيكون إيراده الحدي أقل من تكلفته الحدية .

- إن منحنى متوسط التكلفة الكلية إنحدر من الأعلى إلى الأسفل متجهاً ناحية اليمين ، تم يأخذ في التزايد بعد حين معين فيتجه إلى الإرتفاع من الأسفل إلى الأعلى ناحية اليسار.

2- الوزن النسبي لعناصر تكاليف تشغيل السفن :

لم يتم التوصل إلى تحديد دقيق للوزن النسبي لكل عنصر من عناصر تكاليف تشغيل السفن لقد جرت عدة محاولات في هذه الصدد. الجدول أدناه يبين لنا هذه المحاولات :

الجدول رقم 13: النسب المئوية لعناصر التكاليف الموضوعة من قبل الإدارة البحرية للجنة التجارة بالولايات المتحدة الأمريكية

مختلف انواع التكاليف	نسبة مئوية من إجمالي التكاليف (%)
الوقود من نوع fuel-oil	25.6
الوقود من نوع Lubricating-oil	0.90
الصيانة و الإصلاحات	5.20
تكاليف الطاقم crew-costs	25.00
تكاليف الإدارة العامة General-administration	0.40
التأمين insurance	8.00
تكلفة رأس المال و الإهلاك	34.90

المصدر : alan ebranch.op.cit .p 101

أكبر نسبة تتعلق بتكلفة رأس المال و الإهلاك بحوالي 34.90% من إجمالي التكاليف ، تم تليها نسبة تكلفة الوقود من نوع E.O الذي يستهلك أثناء إبحار السفينة و بنسبة 25.60 % تم بعدها تأتي نسبة تكاليف الطاقم ، و أخيراً نسبة تكاليف الإدارة العامة و التي تعد أضعف نسبة و هي 0.40 % .

ثانيا : العوامل المؤثرة في تكاليف تشغيل السفن

1- تكاليف تشغيل السفن و حجم السفينة : ترتبط عناصر تكاليف تشغيل السفن الثابتة و المتغيرة منها بحجم السفينة و طولها . فمعظم التكاليف الثابتة كأجور الطاقم و التموينات تزداد بزيادة حجم السفينة لكن بنسبة أقل من الزيادة في الحجم . أما عن تكلفة الصيانة و الإصلاح فتزداد بزيادة حجم السفينة لكن بنسبة أكبر، كذلك تكلفة التأمين فهي ترتبط ببدن السفينة وماكينتها كما تتأثر عناصر تكلفة التشغيل المتغير بحجم السفينة كتكلفة الوقود و مصاريف الميناء التي تزداد بزيادة حجم السفينة لكن بنسبة أقل ، يؤدي تزايد حجم السفينة إلى تحقيق الحجم الإقتصادي لشحن البضائع بالتالي تحقيق و فورات الحجم حيث تصبح نسبة زيادة الإيراد الحدي أكبر من نسبة زيادة التكاليف الحدية ، كما أن حجم السفينة له أثر على تكاليفها الرأسمالية فتكلفة بناء الطن الواحد المسجل من السفن الكبيرة تكون أقل من تكاليف بناء الطن الواحد في السفن الأصغر .

الجدول رقم 14: تكلفة بناء الطن الواحد بحسب إختلاف محمول السفينة

محمول السفينة (بالطن)	تكاليف البناء الإجمالية (جنيه إسترليني)	تكاليف بناء الطن الواحد (جنيه إسترليني)
10.000	750.000	75
20.000	1.000.000	50
40.000	1.800.000	45
60.000	2.200.000	37

المصدر : كارلين أولولين ، مرجع سبق ذكره ، ص 249

من الجدول أعلاه يتضح لنا أنه رغم زيادة المحمول إلى ستة أضعاف إلا أن التكلفة الإجمالية للبناء لم تزد سوى بجوالي ثلاثة مرات و أن تكلفة بناء الطن الواحد في السفن الكبيرة أقل منه في السفن الصغيرة الحجم .

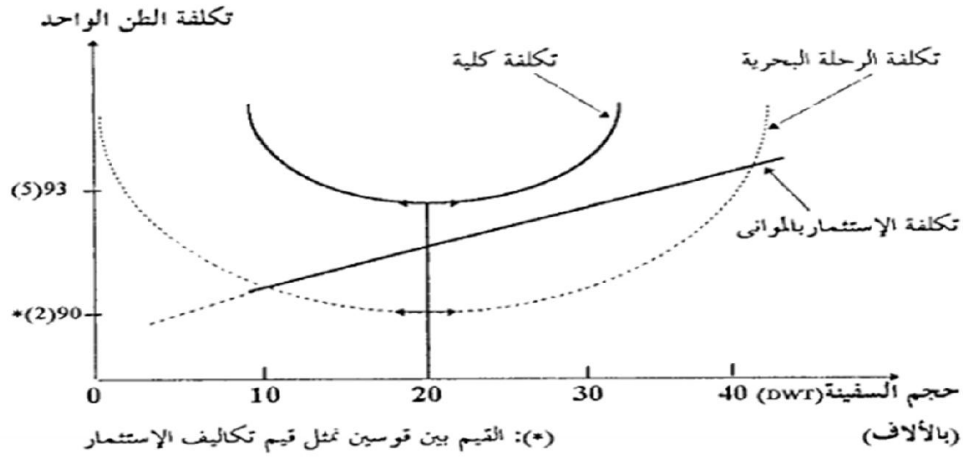
كما تنخفض التكاليف اليومية للسفينة سواءً في البناء أو في البحر بالنسبة للطن الواحد كلما زاد محمول السفينة ، هذا ما يبينه الجدول أدناه :

الجدول رقم 15: التكاليف اليومية للسفينة بحسب إختلاف محمول السفينة

محمول السفينة (بالطن)	التكاليف في الميناء (يومية)		التكاليف في البحر (يومية)	
	إجمالي التكاليف	تكاليف الطن الواحد	إجمالي التكاليف	تكاليف الطن الواحد
10.000	425	0.0425	535	0.0535
20.000	604	0.0302	764	0.0382
40.000	913	0.0228	1113	0.0278
60.000	1108	0.0184	1348	0.0224

المصدر : نفس المرجع السابق

للتوضيح أكثر ندرج الشكل البياني أدناه رقم 04 و الذي أعد من طرف إدارة الموانئ الجزائرية و المتعلق بحالة الواردات الجزائرية من الخشب الى الجزائر :



المصدر : Etude sur les ports Algeriens. (phase2.ref2220. easams . E212)p.111

لكن إقتصاديات الحجم قد تضعيع نتيجة بطئ العمل في الموانئ أو عدم توفر البضائع بالكميات المطلوبة خاصة بالنسبة للسفن الخطية إن التزايد في أحجام و حمولة السفينة يؤدي إلى تحديد قيود منها ¹

– أن الأحواض و القنوات محددة السلعة ، كما أن المياه في الممرات المائية قد لا تسمح للسفن بعبورها . أيضاً الجسور العلوية المقامة على الأنهار تضع قيوداً على الطول و العرض و على إرتفاعات أجهزة السفن ، فتضطر السفن الكبيرة الحجم إلى خوض طرق أطول بالتالي تزيد التكاليف مما يؤثر على حجم الفائض . لذا يجب على المنشأة الملاحة حتى تستطيع تحقيق فائضاً مجزياً لإستثماراتها أن تحدد الحجم

¹ سمير محمد أحمد المدني ، بحث و تحليل تكاليف السفينة و العوامل المؤثرة عليها ، دبلوم نقل بحري أكاديمية عربية للبحرية ، 1982م ، ص 11

الأمثل للسفن التي تستعين بها على ضوء طبيعة الخطوط التي ستسير فيها السفينة و حدود غاطس الممرات المائية و أعماق الموانئ .
- أن السفن الكبيرة غالباً ماتكون متخصصة ، بالتالي يصعب إستخدامها في خلال تخصصها ، الأمر الذي قد يؤدي إلى أن تبحر السفينة على الصابورة خاصة إذا كانت تعمل كسفن منتظمة و محدد لها جدول إبحار مسبق ، مما يؤدي إلى تحقيق أهدافها ، لذا يجب على المنشأة قبل الوصول الى حجم معين من التوسع (الزيادة) أن تلجأ إلى سفن متعددة المهام . بهذا الأسلوب نستطيع التغلب على مشكلة انخفاض الفائض أو مشكلة العجز الناتج عن السفينة على الصابورة سواءً من ميناء الأم أو من الموانئ بعضها البعض.

2- تأثير السرعة على تكاليف تشغيل السفينة : من المعروف أنه بزيادة سرعة السفينة عن سرعتها الإقتصادية ، ترتفع تكاليف هذه السفينة نتيجة إستهلاكها للوقود بكميات كبيرة. بل أن الوقود المستهلك لا يزيد بنفس الزيادة في السرعة إنما يزيد بمعدل ثلاثة أمثال الزيادة في السرعة، بمعنى أنه إذا طلب مضاعفة سرعة السفينة فإن هذا يتطلب إستخدام 8 مرات كمية الوقود التي كانت تستخدم من قبل زيادة السرعة.¹ أما إذا انخفضت سرعة السفينة عن معدل سرعتها الإقتصادية فليس من المحتمل حدوث تخفيض في كميات الوقود المستهلك ، بالتالي يكون هناك و فرا في تكاليف الوقود. وفي بعض الأحيان قد تلجأ السفن إلى زيادة معدل سرعتها بعقدة أو بعقدتين حتى تتمكن من تنفيذ جداول إبحارها إذا كانت سفينة خط منتظم ، أو إذا أرادت أن تتفادى توقع غرامات تأخير عليها ، أو عدم تفويت فرصة متاحة من مستأجر ينتظر إستئجار السفينة ذلك في حالة السفن الجواله ، فهي مثل هذه الحالات فزيادة السرعة تؤدي إلى وفر عام في التكاليف .

من العوامل التي تؤثر على سرعة السفينة هي الحالة التي يكون عليها قاع السفينة و الجزء الغاطس منها تحت الماء . فوجود العوائق و القواقع يقلل من قدرة السفينة على مقاومة المياه أثناء الرحلة ، بالإضافة إلى ماسبق فإن سرعة السفينة ستخفض بمعدل عقدة واحدة على الأقل رغم أنها تستهلك نفس كميات الوقود التي تستهلكها عند سيرها بسرعتها العادية كذلك حالة وجود الرياح و التيارات و الامواج فهي الاخرى تؤثر على سرعة السفينة. كما ترتفع الكلفة الرأسمالية للشركات عن كل عقدة إضافية تزيد على سرعة حجم السفينة المتوسطة والتي تتراوح سرعتها ما بين 13 و 20 عقدة. فعن وحدة قياس السرعة فهي عقدة / ساعة * بمعرفة طول الرحلة بالميل البحري و السرعة . يمكننا إستخراج عدد أيام الرحلة بإستخدام المعادلة أدناه : حيث أن :

$$N_s = L / (24V)$$

عدد أيام الرحلة. (Ns) :

طول الرحلة بالميل البحري .: (L)

السرعة الخدمية (***) بعقدة / ساعة.: (V)

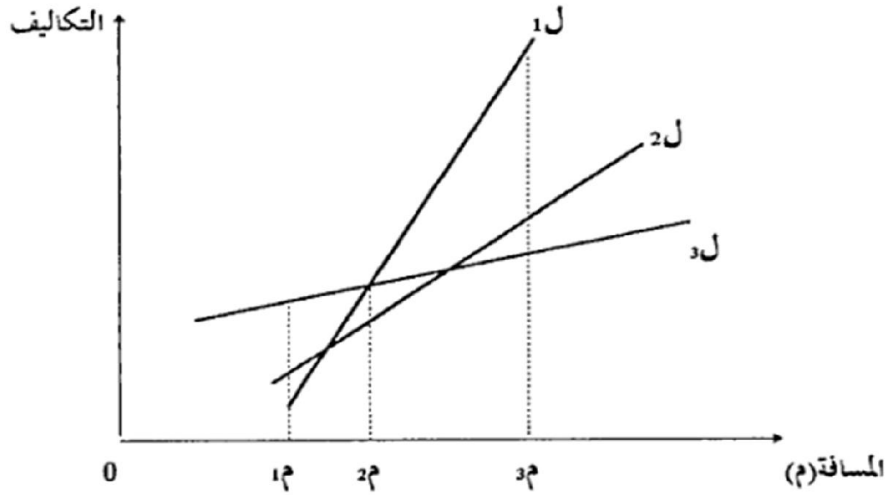
3- تكاليف التشغيل و طول الرحلة : في حالة ثبات أبعاد السفينة و سرعتها ، فإن تكاليف تشغيل السفينة تتناسب طردياً مع مسافة إبحار السفينة في الرحلة فكلما زادت المسافة زاد متوسط التكلفة لكن بمقدار أقل من الزيادة في المسافة شريط سير السفينة بكامل حمولتها ، ما يلاحظ أنه كلما زادت مسافة الرحلة أدى ذلك إلى زيادة الفراغ الذي سيتم شغله بالوقود اللازم لمسافة الرحلة على حساب الفراغ المخصص للبضائع . بمقارنة مختلف أنواع السفن بالتغيير في المسافات ندرج الشكل أدناه :

¹ د.عبد الفتاح الصحن ، مرجع سبق ذكره ، ص 31.

(*) : عقدة/ساعة : هي وحد قياس السرعة في مجال النقل البحري ، هي تناسب واحد ميل في الساعة .

(**) : السرعة الخدمية أو سرعة تشغيل السفينة تحسب بإدخال ظروف الملاحة ، عادة ما يكون الحساب بالسرعة محصوراً منها نسبة تمثل سوء الأحوال الجوية و إجراءات الدخول و الخروج من الموانئ بمعنى أن : السرعة الخدمية- السرعة الفنية (السرعة المسجلة بسجلات السفينة)-نسبة الأعطال المختلفة .

الشكل 05 مقارنة مختلف أنواع السفن بالتغير في المسافات



المصدر : أحمد عبد المنصف محمود ، مرجع سبق ذكره ، ص 60

(1ل) : السفينة المتوسطة تكلفتها أصغر ما يمكن في المسافة [0م¹].

(2ل) : السفينة المتوسطة تكلفتها أصغر ما يمكن في المسافة [0م²].

(3ل) : السفينة الأكبر تكلفتها أصغر ما يمكن في المسافة [0م³].

تقاس مسافة إبحار السفينة بالميل البحري ، وتحسب بأقل مسافة للملاحة و التي تستخرج من جداول المسافات البحرية . كما يمكن استخدام مؤشر حمولة / ميل (**)¹

أما بالنسبة للرحلات ذات الموانئ الوسيطة لدخول السفينة ، فإن أقصر مسافة صالحة تتحدد بمجموع أقصر المسافات بين موانئ دخول السفن .

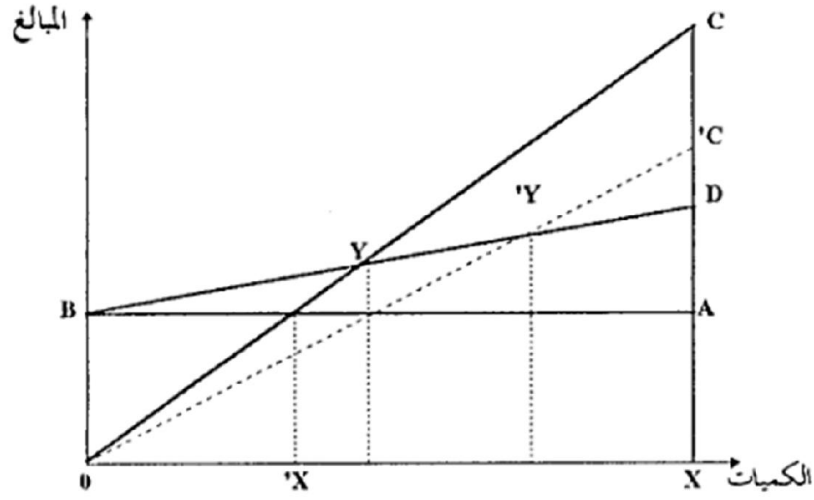
ثالثا : ربحية السفينة و الرحلة

لكي يكون تشغيل السفينة مربحاً ، يجب أن يحقق الإيراد الكافي خلال فترة زمنية لتغطية مصروفاتها المباشرة ونصيب الرحلة من المصروفات غير المباشرة . فالربح المعتبر هو الذي يرضي المستثمرين و يشجعهم على الإستثمار في صناعة النقل البحري بدل اللجوء إلى الإستثمارات في المشاريع الأخرى ، المحاسبة تلعب دوراً فعالاً ، حيث أنها تزود الإدارة بالبيانات و المعلومات المحاسبية التي تسهل لها عملية تحديد صافي ربح لكل سفينة بالتالي صافي ربح كل رحلة ، و ذلك عن طريق تقسيم التكاليف إلى مباشر و غير مباشر ، وإلى ثابتة و متغير . فهذه البيانات ضرورية خاصة المتعلقة بالتكاليف الثابتة و التكاليف المتغيرة حيث أنها تمكن من تحديد الربح بصورة سهلة و سريعة ، وتكمن أيضاً من التسيير العقلاني للأسطول كما تساعد على التخطيط و الرقابة

الشكل أدناه يبين لنا هذا :

¹ (**): حمولة ميل هي عبارة عن ناتج ضرب حمولة السفينة بالأطنان في المسافة التي تقطعها السفينة لكل الرحلات النامية بالأميل البحري .

الشكل رقم 06: تقسيم التكاليف إلى متغيرة و ثابتة و تحديد الربح



المصدر: IONAY CHZANOUSKI op .cit . p 71

- الإحداثية (y-axis) يبين لنا إجمالي قيمة الإيرادات و النفقات ، و الإحداثية (x-axis) يبين لنا كميات البضائع المنقولة .
- الخط المستقيم [OC] يمثل الدخل الإجمالي للسفينة ، فهو في زيادة كلما زادت الكمية المنقولة (زيادة إستغلال فراغات السفينة) و يستمر إلى غاية وصوله الحد الأقصى عند النقطة C .

- أما الخط [AB] فيمثل التكاليف الثابتة التي تشمل المصاريف العامة للسفينة . أما الخط [BD] فيمثل التكاليف الكلية (ثابتة + متغيرة) ، ففي حالة الإستغلال الأقصى لفراغات السفينة فإن التكاليف الكلية تقاس بالخط [XD] ففي ترايد بزيادة الكمية المنقولة .
- عند النقطة (Y) التكاليف الكلية تساوي الإيرادات الكلية بالتالي الربح يساوي صفراً ، و الذي يبدأ في الزيادة ابتداءً من هذه النقطة إلى غاية أن يصل حده الأقصى الممثل بالخط [CD] .

و إذا حدث أن إنخفض سعر نقل الطن الواحد ، فإن إيراد السفينة سينخفض ليصبح ممثلاً بالخط [OC'] هذا ما يؤدي إلى إنخفاض نقطة التعادل من Y إلى Y' ، كذلك إنخفاض الربح الأقصى من [CD] إلى [C'D] .

فيما يلي نورد حالة عملية واقعية لبيان ربحية رحلة إحدى السفن في الشركة العربية المتحدة لأعمال النقل البحري¹ .

فسنبين فيمايلي تقريراً لأحد قباطنة الشركة عن السفينة المقطم في رحلتها رقم 23 على خط ملاحي شمال أوروبا . فقد تضمن هذا التقرير مايلي :

- مدة الوقوف في الموانئ .
- مدة الإبحار .
- مقدار البضاعة المشحونة في كل ميناء .
- السرعة المستخدمة في قطع الرحلة .
- مصروفات الرحلة و قسمت الى قسمين :

¹ الأستاذ السيد عمران ، مرجع سبق ذكره ، ص 45 .

* تكاليف متغير الوقود ورسوم عبور القنوات .

* تكاليف ثابتة مثلاً أجور الطاقم و تختلف التموينات

- إيرادات الرحلة ، هي قيمة العائدات المحصل عليها نتيجة شحن البضائع و غيرها .

- ورد بالتقرير أيضاً النتيجة المالية للرحلة سواء بالربح او الخسارة .

فمثلاً بشأن مدة إيجار ، فيجب قيام القسم المختص بالمرجعة علي المسافة التي تقطعها السفينة ، هل سارت في أقصر طريق مؤدي إلى الميناء الذي يريده أم غير ذلك ، هل قابلتها عوائق و عوارض كالعواصف و العوارض الأخرى .

خلاصة الفصل

لنقل دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية ، فهو يؤثر في الإنتاج و التوزيع ، كما له تأثير على العرض و الطلب و يساهم أيضا في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالإضافة إلى تأثيره على المنافسة و سهولة الحصول على عناصر الإنتاج ، و يؤثر النقل الكفاء على الأسعار ، كما يعمل على زيادة المنافسة في السوق . ومن المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل تناقص التكلفة و تزايد الغلة بالإضافة إلى الخدمة بمعيار الاستعمالات البديلة . وتتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة ، نوع و حجم السفينة و كفاءة المواني ، بالإضافة إلى تنظيمات الخدمات الملاحية و التجارية . ويتكون السوق الملاحية من قوى العرض المتمثلة في فرغات السفن المستعدة للإبحار ، وقوى الطلب المتعلقة بحجم البضائع المطلوب نقلها حيث ينقسم إلى سوقين رئيسيين هما سوق مشارطات نقل البضائع الصب بالسفن الجواله و سوق الخطوط المنتظمة . و بهدف تنظيم النقل البحري هناك من يدعو إلى حمايته بمختلف الإعانات و هناك من يدعو إلى ضرورة تحريره.

كما تناولنا في هذا الفصل مختلف تقسيمات التكاليف، منها التقسيم إلى تكاليف ثابتة و تكاليف متغيرة. فالتكاليف الثابتة هي مختلف النفقات التي لا علاقة لها لا بالكمية المنقولة ولا بالرحلة ، فهي تضم تكاليف الصيانة و الإصلاح ، أجور الطاقم البحري ، التأمينات ، مصاريف الإدارة و الإهلاكات و المصاريف المالية و مصاريف أخرى . أما التكاليف المتغيرة فهي مختلف النفقات التي تتأثر بالكمية المنقولة أو بطول الرحلة ، فهي تشمل على مصاريف الوقود و تكاليف مناولة البضائع و تكاليف الموانئ ، هذا النوع الأخير هو المستعمل كثيراً لغرض الرقابة و التخطيط لحركة الأسطول البحري.

تتأثر تكاليف النقل البحري بعدة عوامل منها طول الرحلة ، سرعة السفينة و حجمها ، فهذا العامل الأخير يعتبر من أهم العوامل حيث أن زيادة حجم السفينة يؤدي إلى انخفاض تكلفة الطن المنقول ، هذا ما يؤكد لنا قانون وفورات الحجم الذي أثبت صحته في مجال النقل البحري و غيرها من المجالات منذ زمن بعيد . أما عن طول الرحلة فمن أجل التقليل من التكاليف فيجب إستعمال السفن الصغيرة في المسافات القصيرة . أما السفن الكبيرة فتستعمل في المسافات الطويلة.

الفصل الثالث:

نمط ألف النقل البحري وأثرها
على التجارة الخارجية في الجزائر

تمهيد

يمثل الموقع الاستراتيجي للجزائر عنصرا بالغ الأهمية بالنسبة لحركة التجارة العالمية باعتبار الجزائر بوابة لقارة إفريقيا ، و امتيازها بشريط ساحلي يطل على البحر الأبيض المتوسط و نظرا لأهمية النقل البحري في نقل بضائع التجارة الخارجية ، فان الموانئ الجزائرية كباقي موانئ الدول الساحلية تزخر بإمكانيات هامة من حيث موقعها الجغرافي و بنيتها التحتية ، بما يمكنها من أداء دورها في تنمية الاقتصاد الوطني على شريط ساحلي يمتد على مسافة 1200 كلم نقطة قوة تمكن الجزائر من اغتنام الفرص لاحتلال مرتبة ملائمة في نقل التجارة العالمية.

المبحث الأول : استخدام مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر .

تسعى الجزائر لتنظيم التجارة الدولية والاستفادة من مكاسبها عن طريق تسهيل و تحديد العلاقة مع العملاء و الموردين زيادة إلى ذلك تخفيض التكاليف خاصة تكاليف النقل البحري لتحسين وضعية ميزان المدفوعات بالرغم من ضعف مقومات لذلك مثل قلة مؤسسات التأمين الدولية ، و السفن الوطنية التي يعتبر عددها ضعيف جدا مقارنة بالدول المجاورة ناهيك عن الدول المتقدمة و السبيل لتحقيق هاته الأهداف يتأتى من تطبيق قواعد مصطلحات التجارة الدولية في مختلف معاملات الصادرات و الواردات و المادة 27 من القواعد المطبقة على عمليات التجارة الخارجية بمقتضى المرسوم 07-01 تنص على استخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الدولية.¹

المطلب الأول : أهم المصطلحات التجارة الدولية المطبقة في التجارة الجزائر الخارجية

النظام المطبق على تسديد أجرة حمولة البضاعة أو تكاليف النقل البحري للبضائع في الجزائر يبنى على أساس تحديد شروط النقل و تسديد أجرة حمولة البضائع المنقولة بحرا و كذا مصاريف توقيف الحاويات بموجب عقد النقل البحري المنبثق عن العقد التجاري في حالتي التصدير و الإستيراد .

أولا :مصطلحات التجارة الدولية و الصادرات يتم تطبيق الأنكوترمز في صادرات النقل البحري للبضائع كما يلي :

1- تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير: ويكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير كما يلي :²

- عندما ينص العقد التجاري المتعلق بعملية التصدير على تسديد أجرة حمولة البضاعة مسبقا فإن الدفع يتم بالدينار الجزائري من قبل المصدر لدى وكيل السفينة وفي هذه الحالة يدرج مبلغ أجرة حمولة البضاعة في السعر المفوتر للبضائع المصدرة ويلزم المصدر الخاضع للقانون الجزائري بترحيل المبلغ وفق نفس شروط ترحيل ناتج البضائع المصدرة، يسجل المبلغ المحصل على هذا النحو في الجانب الدائن من الحساب الانتقالي لمجهز السفينة / الناقل المعني.

- إذا كانت البضائع المصدرة بأجرة حمولة مدفوعة مسبقا منقولة في البداية من طرف سفينة مجهزة وطني وتكون محل عملية مسافنة³ في ميناء أجنبي فإن أجرة حمولة البضاعة المستحقة لمجهز السفينة الأجنبي الذي قام بنقل السلع من ميناء المسافنة إلى ميناء الوجهة تسدد من طرف وكيل المجهز الوطني وتسجل في الجانب المدين للحساب الإنتقالي في الخارج للسفينة التي نقلت البضائع إلى ميناء العبور الدولي.

- يحصل وكيل السفينة الأجنبي أجرة الحمولة المدفوعة عند الوصول للبضائع المصدرة والمنقولة من طرف التجهيز الوطني وتسجل في الحساب الإنتقالي لهذه السفن وفق الشروط المحددة في أحكام هذه المرسوم.

2- الصادرات وميزان المدفوعات: يكون تطبيق الأنكوترمز في حالة الصادرات كما يلي :⁴

¹ الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم 07-01، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 31 المؤرخ في 15 محرم 1428 الموافق 3 فبراير 2007، ص 18.

² الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم 365-14، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 74 في 3 ربيع الأول 1436 الموافق 25 ديسمبر، سنة 2014، ص 4 5.

³ مسافة نقل الحمولة من السفن الكبيرة الى السفن الصغيرة داخل منطقة الميناء.

⁴ أمين النحراري، الأسطول التجاري البحري، الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب - مصر، 2009، ص 169-170.

- قيمة النولون " المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ " الذي تحصل عليه السفن الوطنية في حالة الصادرات الوطنية المباعة وفق مصطلح FOB ، و يكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات كما في الجدول رقم 16 .

- ما يدفعه المصدرون من نوالين للسفن الأجنبية من أجل نقل الصادرات الوطنية المباعة وفق مصطلح CIF ، و يكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المصدر الوطني من جانب المدفوعات من ميزان الخدمات كما في الجدول رقم 16 مما سبق ينتج ما يلي:

في حالة التصدير من الجزائر وتكون سفينة نقل البضائع جزائرية الجنسية أو العلم (في حالة كراء سفينة أجنبية من المصدر الجزائري أو المصدر الأجنبي المقيم في الجزائر / المستثمر) بنص المرسوم التنفيذي رقم 14-365 من الجريدة الرسمية على تسديد أجرة نقل البضاعة المصدرة من الجزائر مسبقا بالدينار الجزائري من المصدر إلى وكيل (شخص أو شركة يعينه الناقل البحري لينوب عنه بتسليم البضاعة إلى أصحابها) ، ليتم تسجيل المبلغ المحصل من النقل البحري للبضاعة في جانب المقبوضات من ميزان المدفوعات الجزائري .

بما أنه في بعض الحالات تقوم الجزائر بعملية النقل البحري سواء بواسطة سفينة محلية أو أجنبية و في حقيقة الأمر و بالنظر إلى فقر الأسطول التجاري الذي لا يزيد عدد سفنه على أربعة يتم في الغالب من الأحيان كراء سفن أجنبية لإتمام عملية تصدير المحروقات مع العلم أن تكاليف النقل يتحملها المستورد الأجنبي و عليه لتنظيم حركة البضاعة يتم الإستعانة بمصطلحات التجارة الدولية التي تكون تكلفة النقل الأساسي على حساب المشتري للنقط الجزائري، و نظام التصدير في الجزائر غالبا ما يعتمد على مصطلح FOB و الاستفادة في هذه الحالة من إيرادات النقل البحري للبضاعة من المستورد الأجنبي.

المصدر الجزائري في حالة نقل البضائع في سفينة ناقل وطني من الجزائر إلى ميناء العبور الأجنبي يدفع عندئذ الناقل الوطني أجرة النقل لمجهز السفينة الأجنبي أو الناقل الأجنبي الذي يكمل نقل البضاعة إلى المستورد النهائي ويسجل في هذه الحالة قيمة النولون في جانب المدفوعات وفي حالة تجارة العبور عندما ينقل المصدر الجزائري البضاعة بحرا إلى منطقة عبور ليتم نقلها من طرف ناقل أجنبي إلى المستورد الأجنبي النهائي يتم تطبيق وقتها مصطلح CIF ، أي المصدر الجزائري يدفع للناقل الأجنبي أجرة الشحن و تكاليف النقل و تأمين النقل لإكمال عملية إيصال البضائع إلى الدولة المستوردة للسلع الجزائرية.

ثانيا: مصطلحات التجارة الدولية والواردات : يتم تطبيق الأنكوترمز في واردات النقل البحري للبضائع كما يلي:

1 - تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الاستيراد: يكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الاستيراد كما يلي: ¹

- عندما تسدد أجرة حمولة البضائع المستوردة بحرا من طرف شخص طبيعي أو معنوي مقيم في الجزائر بالدينار الجزائري طبقا للتنظيم المعمول به المتعلق بالواردات وكذا بنود العقد التجاري فإن مبلغها لا يدرج في سعر البضائع المفوترة.

- عندما تدرج أجرة حمولة البضائع في السعر المفوتر للبضائع المستوردة فإن تسديدها يتم مسبقا من طرف المورد أو لحسابه.

- تسديد أجرة حمولة البضائع المستوردة عند الوصول من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين غير مقيمين في الجزائر بالدينار الجزائري الناتج عن القيمة القابلة للعملة الصعبة القابلة للتحويل والمستوردة مسبقا أو عن طريق التسجيل في الجانب المدين للحساب المفتوح

¹ الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم 14-365، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 74 المؤرخ في 3 ربيع الأول 1436 الموافق 25 ديسمبر سنة 2014، ص 4-5

بالعملة الصعبة أو في حساب أجنبي بالدينار القابل للتحويل.

- يسجل مبلغ أجرة الحمولة المحصل بالدينار الجزائري عند الوصول من طرف وكيل السفينة ويسجل من طرف هذا الأخير في الجانب الدائن للحساب الإنتقالي للسفينة المعنية.

2- الواردات وميزان المدفوعات: يكون تطبيق الأنكوترمز في حالة الواردات كما يلي:¹

- قيمة النولون التي تدفع للسفن الأجنبية نظير قيام تلك السفن بنقل الواردات وفق مصطلح FOB ، و يكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المستورد الوطني في جانب المدفوعات من ميزان الخدمات كما في الجدول رقم 16

- قيمة النولون التي تحصل عليها السفن الوطنية من نقل الواردات الوطنية، حالة تطبيق مصطلح CIF على الواردات و أيضا يمكن تطبيق مصطلح CFR لأن المصدر الأجنبي هنا هو الذي يدفع النولون، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات، كما في الشكل

الجدول رقم 16: مصفوفة للصادرات و الواردات CIF أو FOB/CFR و سفن النقل البحري

السفن الوطنية (الإيرادات)	السفن الأجنبية (المدفوعات)	
النقل البحري للبضائع يتحمله المستورد	النقل البحري يتحمله المصدر	الصادرات
FOB	CIF	
النقل البحري يتحمله المصدر	النقل البحري للبضائع يتحمله المستورد	الواردات
أو CIF	CFR	

المصدر من إعداد الطالبتين بالاعتماد على المرجع

- الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم 14-365، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 74 المؤرخ في 3 ربيع الأول 1436 الموافق 25 ديسمبر سنة 2014، ص ص 4-5

- أيمن النحراوي، الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب - بمصر، 2009، ص ص 169-170.

مما سبق ينتج ما يلي:

حسب المرسوم رقم 14-365 من الجريدة الرسمية، المستورد الجزائري المقيم يدفع أجرة النقل البحري للبضائع أو النولون بالدينار الجزائري إلى وكيل السفينة الأجنبي أو الناقل البحري حيث لا يتم إدراج مبلغ النقل البحري في العقد أو الفاتورة التجارية لعملية الاستيراد إلا إذا تم الدفع مسبقا فتكون عندئذ أجرة الحمولة أو النولون المفوترة.

وبالنسبة للمستوردين غير المقيمين في الجزائر فبعد تحويل العملة الصعبة إلى الدينار الجزائري يتم وقتها تسديد أجرة حمولة البضائع عند الوصول إلى وكيل السفينة الأجنبي.

في حالة الاستيراد بواسطة سفينة أجنبية أي تكون تابعة للمصدر الأجنبي و يتحمل المستورد الجزائري تكاليف النقل البحري يتم استعمال وقتها مصطلح FOB ، أما عند تحمل المصدر الأجنبي لتكاليف النقل الأساسي ، يتم الاستيراد بمصطلح CIF من طرف

¹ أيمن النحراوي، مرجع سابق، ص ص 169-170.

المصدر الأجنبي ، و في بعض الأحيان بمصطلح CFR ، من طرف المصدر الأجنبي دون التأمين على نقل البضاعة و الذي يتحمله في حالة اعتماد المصطلح CFR المستورد الجزائري.

تعتمد المؤسسات الاقتصادية الجزائرية عند الاستيراد على تسلم المنتج إلى أقرب مكان ، و عندما يصدر فإنه يطلب من المشتري أن يأتي لاستلام البضاعة عند الباب في ظل غياب الرقابة على المؤسسات و السيطرة على سلسلة التوريد و حصة ضئيلة فقط من شحن البضائع تتم في الواقع من قبل المؤسسات الوطنية من خلال المبيعات أو التصدير بمصطلح FOB ، و هذه المؤسسات تعاني أملاءات من المؤسسات الأجنبية التي ترفض تحمي البضائع في الجزائر و ذلك في ظل ضعف قدرات الأسطول الوطني و المصرح له فقط باستئجار السفن الأجنبية لذلك تخضع الجزائر تماما لتأثيرات السوق و ليس لديها تأثير على أسعار الشحن حيث تدفع مقابل المنتجات المستوردة أكثر من تلك المصدرة ، الأمر الذي يوفر قدرا أقل من الدخل القومي بسبب ارتفاع مستوى أسعار الشحن البحري.

تكلفة الشحن في الجزائر مرتفعة وهي أعلى من المعدلات في المغرب العربي هذه الحالة ليس فقط نتيجة عدم التوازن بين الواردات والصادرات إنما أساسا إلى قلة كفاءة الجوانب المتصلة بالبنية التحتية وتشغيل الموانئ (السفن الصغيرة، أوقات الانتظار طويلة جدا والتعامل مع كفاءة الأنشطة بطيء جدا وعودة الحاويات فارغة وغيرها) هذا ما يؤدي الى فرض شركات النقل البحري محلية والأجنبية رسوم إضافية على البضائع المستوردة مما يزيد من تكلفة الشحن¹

ثالثا تحدي السفن الأجنبية:

يتمثل إستئجار الجزائر السفن الأجنبية للنقل البحري للبضائع استيرادا وتصديرا تحديا كبيرا بالنظر إلى الأسباب التالية:²

شركات الشحن البحرية الأوروبية العاملة بالجزائر تلزم الجزائر بالدفع بالعملة الصعبة وترفض استلام رسوم النقل والشحن بصيغة FOB ، فذلك راجع منطقيا إلى أن الحكومة لا تقوم بتحويل مستحقاتهم بالعملة الصعبة، لذا لجأوا إلى صيغة الدفع CIF والتي تضمن حقوقهم فليس في الأمر تعدي على السيادة الوطنية بقدر ما هو إخلال الطرف الجزائري بما تقتضيه المعاملات الدولية.

النتائج المترتبة على رفض شركات الشحن تسوية الدفع بالدينار الجزائري مقدما على الصادرات رفض ملاك السفن الأجنبية العاملة في الجزائر تحميل البضائع للتصدير وفقا لمصطلح CFR ، و تدفع قيمة الشحن مقدما بالدينار الجزائري يتطلب المصدرين الجزائريين لاستخدام FOB أي يجب أن تكون البضائع تدفع من قبل المشتري الأجنبي و ليس البائع الجزائري في هذا الوضع المصدر يفقد صالح دعم من قبل الدولة للصادرات غير النفطية و التي تنطوي على سداد جزء من الشحن البحري من قبل صندوق الدعم للصادرات و بالتالي تفقد ميزة نسبية و لتفادي ذلك يجب اتخاذ تدابير منها :

- يجب أن يكون نشاط إستئجار السفن مفتوح إلى "شركات النقل البحري" كما هو محدد في قواعد الأونكتاد وغرفة التجارة الدولية من عام 1991 أي شركات الشحن وليس بالضرورة ملاك السفن.

- دعم الدولة لقطاع النقل البحري وإعادة الاستثمار في النقل البحري مع التركيز على حد سواء في القطاعين العام والخاص الوطني والشركاء الأجانب لتطلب صناعة النقل البحري استثمارات كبيرة والاستثمار البحري يخضع كم هو الحال في العديد من البلدان إلى الإعانات والدعم بالنظر إلى الطبيعة الإستراتيجية للنشاط الذي يبرر بوضوح هذا النهج.

¹ -Abdelhamid Bouarroudj, **op-cit**, p14

² -**op-cit**, p p14-15

- يجب على الدولة أن تمنح إلى السفن التي ترفع العلم الجزائري (امتيازات العلم) بغية كما يقال نظام حق المزارع من الأرض، أي الأولوية في الحصول على وسائل التعامل مع تسهيلات في البني التحتية للموانئ، إعطاء الأولوية في نقل البضائع للسفن التي تحمل العلم الوطني والمؤسسات والمنظمات العامة، إنشاء غرفة الملاحة البحرية هي ضرورة كبيرة لمراقبة عمل شركات النقل التي تخدم الجزائر، ووقف الإجراءات الأحادية الجانب.

- إضافة إلى أن الفائدة من تنمية قطاع النقل البحري تتمثل فيما يلي:¹

- وجود سفن وطنية تعمل في خدمة طريق بحري معين من شأنها أن تعمل على تشجيع وتنمية الصادرات، لأن توافر قدر معين من البضائع يجعل السفن تتجه لخدمتها بغض النظر عن يقدمها كما ق تحجم هذه السفن الأجنبية عن ذلك، ففي هذه الحالة يكون استخدام سفن وطنية أمرا ضروريا.
- ميزان المدفوعات يتطلب دائما حصيلة من العملات الصعبة ومن ثم فإن النقل البحري الوطني يعمل على جلب المزيد من العملات الصعبة.
- الدول النامية تعتمد على خدمات النقل البحري الأجنبي، الأمر الذي يجعل الرقابة على أجرة النقل و تكاليف التأمين و الشحن غير مباشرة كما يوجد دائما تخوف من انسحاب السفن الأجنبية و نقل تجارتها إذا ما توافرت لها فرص بديلة في مناطق أخرى .

المطلب الثاني: ميزان المدفوعات الجزائري ومصطلحات التجارة الدولية:

تستخدم الجزائر مصطلحين تجاريين في تجارتها الخارجية في حالة التصدير مصطلح

- التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير "Free On Board" "FOB"
- و في حالة الاستيراد التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة "Cost Insurance and Freight" "CIF"
- التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة و في القليل من الحالات يتم استخدام "CFR" "Cout assurance et fret"
- لتقييم الصادرات و الواردات، و حساب الميزان التجاري الجزائري يتم استعمال المصطلحين (FOB, CIF)

أولا: الصادرات:(FOB):

التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير، أي أن حركة البضائع من الجزائر إلى المستورد الأجنبي تستلزم قيام المصدر الجزائري بالمراحل التالية:

- يتحمل المصدر الجزائري تكاليف التعبئة والتغليف.
- تكاليف نقل البضاعة من المخزن أو المصنع إلى الميناء.
- التخليص الجمركي على البضائع المصدرة تتحمله الجزائر.
- إضافة إلى تكلفة شحن البضاعة على ظهر السفينة والتي يمكن أن يتحملها المستورد الأجنبي، وذلك حسب ما تنص عليه الفاتورة

¹ عبد القادر فتحي لاشين و آخرون ، دراسة تطوير محاور النقل البحري و البري في المنطقة العربية - الجزء الثاني : النقل البحري بين الدول العربية ، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، القاهرة - مصر ، 2012 ، ص ص 238 - 239 .

التجارية وبوليصة الشحن البحري.

- هذا دون تحمل مصاريف أخرى والتي يتحملها المشتري، ودون التأمين على البضاعة كذلك.

أما المستورد الأجنبي فيتكفل بما يلي:

- النقل الأساسي للبضاعة.

- والتأمين عليها وتحمل أخطار فقدانها أو لحاق الضرر بها.

- ونفقات تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في بلد المستورد.

- زد على ذلك تخليص جمركة الاستيراد.

- ومصاريف إرسال البضاعة من مكان الوصول.

ثانيا: الواردات (CIF أو CFR):

قد يتم تطبيق مصطلح CIF أو مصطلح CFR في حالة الاستيراد كما يلي:

1/ الواردات CIF : التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر، أي أن حركة البضائع من المصدر الأجنبي إلى

الجزائر تستلزم قيام المستورد الجزائري عند وصول البضائع إلى الميناء بالمراحل التالية:

- تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة.

- تحمل المستورد الجزائري مصاريف جمركة الاستيراد.

- إضافة إلى تكاليف إرسال البضاعة من مكان الوصول أو المخزن، مع العلم أن المستورد الجزائري لا يتحمل تكاليف النقل

البحري للبضاعة تكاليف التأمين عليها.

في حين المصدر الأجنبي يتكفل بما يلي:

- يتحمل المصدر الأجنبي تكاليف التعبئة والتغليف.

- تكاليف نقل البضائع من المخزن أو المصنع إلى الميناء.

- التخليص الجمركي على البضائع المصدرة إلى الجزائر أيضا.

- إضافة إلى تكلفة شحن البضاعة على ظهر السفينة والتي يمكن أن يتحملها المستورد الجزائري، وذلك حسب ما تنص عليه الفاتورة

التجارية وبوليصة الشحن البحري.

- تكاليف النقل البحري للبضاعة كذلك بموجب مصطلح (CIF) يتكفل بها المصدر الأجنبي.

- زيادة على ذلك يقوم المصدر الأجنبي بالتأمين على البضاعة

2/ الواردات (CFR): التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر، وتكون حركة البضائع من المصدر الأجنبي إلى الجزائر

تستلزم قيام المستورد الجزائري عند وصول البضائع إلى الميناء الجزائري بنفس الالتزامات في مصطلح (CIF) والاختلاف الوحيد في

التكاليف التأمين على البضاعة التي يتحملها المستورد الجزائري دون المصدر الأجنبي الذي يلتزم أيضا بنفس المسؤوليات السابقة في

مصطلح (CIF).

استعمال الجزائر لمصطلحي CFR التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة أو CIF التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة

يمكن استنتاج ما يلي:

المستورد الجزائري في حالة CIF أو CFR يتسلم البضاعة في موانئ الجزائر دون تحمل التكاليف النقل البحري للحمولة و التي يتحملها المصدر الأجنبي، حيث يتكفل هذا الأخير بنفقات التعبئة و التغليف ، تكاليف ما قبل إرسال البضاعة، جمركة التصدير، شحن حمولة النقل الأساسي، و النقل البحري للبضاعة و التأمين عليها ، أما الأخطار فيكون المصدر الأجنبي مسؤولا عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على ظهر السفينة ، و نقطة تحمل التكاليف الى المستورد الجزائري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء ليتكفل بباقي التكاليف ، أما مسؤولية المستورد الجزائري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الانطلاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه.

أي أن المستورد الجزائري الذي يستورد بمصطلح CIF يتحمل التكاليف والأخطار التالية:

تفريغ حمولة النقل البحري للبضاعة في ميناء الوصول، إتمام الإجراءات والتكاليف الجمركية، والنفقات الأخرى لإرسال البضاعة من مكان الوصول، أما الأخطار فيكون المستورد الجزائري مسؤولا عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة من نقطة شحن الحمولة على ظهر السفينة في ميناء الانطلاق إلى غاية وصول الحمولة وجمركتها، وإرسالها إلى المستودعات.

أما في حالة ما إذا تم الاستيراد المستورد الجزائري وفق مصطلح CFR فإنه على الطرف الثاني المصدر الأجنبي يدفع كامل التكاليف التي تسبق النقل البحري للبضائع حتى ميناء الوصول ، أما أعباء الأخطار فيتكفل البائع على مسؤوليته كل المخاطر حتى شحن الحمولة في ميناء الانطلاق هذا إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك يتحمل المشتري لأخطار الشحن، و تحول التكاليف من البائع إلى المشتري لحظة وصول البضائع إلى الميناء الوصول، في حين تحول الأخطار بعد شحن الحمولة على ظهر السفينة ، ليكون المشتري مسؤولا فيما يخص التكاليف عن تأمين النقل البحري و تفريغ الحمولة عند الوصول و حقوق الجمارك و إرسال البضاعة ، أما الأخطار فيلتزم بها المشتري قبل ذلك منذ لحظة الشحن إلى غاية وصول البضاعة.

أي أن المستورد الجزائري الذي يستورد بمصطلح CFR يتحمل نفس التكاليف والأخطار وفق مصطلح CIF زيادة إلى تكاليف التأمين. فالفرق ببساطة بين استخدام مصطلح CIF و CFR أن المصدر الأجنبي يتكفل بالتأمين على البضاعة المنقولة إلى الجزائر في مصطلح CIF و لا يتحمل تكاليف التأمين في مصطلح CFR و التي يتحملها في هذه الحالة المستورد الجزائري. نظام الاستيراد و التصدير في الجزائر أمام حتمية تطبيق مصطلحات التجارة الدولية CIF أو CFR عند الاستيراد و مصطلح FOB، و ذلك بالنظر إلى مقومات التجارة الخارجية و النقل البحري للبضائع التي تتوفر عليها الجزائر و التي تعتبر دون مستوى باقي الدول التي تتعامل معها استيرادا و تصديرا، فسفن النقل البحري للبضائع الوطنية لا تزيد عن أربعة سفن !! مما يضطر للمتعاملين الجزائريين في التجارة الخارجية إلى كراء السفن الأجنبية لإتمام حركة البضائع من أو أي الجزائر، فكما تقدم سابقا أنه في حالة التصدير يسلم المصدر الجزائري الحمولة في الموانئ الجزائرية على ظهر السفن ، أي أن المشتري الأجنبي يأتي لاستلام البضاعة من الجزائر في موانئها و هذا راجع إلى عدم قدرة الجزائر على التكفل بالنقل البحري إلى أراضي الدولة المستوردة للسلع الجزائرية ، الأمر الذي يضيع على الجزائر فرصة دخول العملة الصعبة لميزان مدفوعاتها و العكس هو الذي يحدث بخروج العملة الصعبة لتسديد أجرة نقل البضائع للدول أو السفن الأجنبية التي أبرمت اتفاق لنقل السلع الجزائرية أو بالأحرى المحروقات الجزائرية، و عند الاستيراد يعتمد المستورد الجزائري على تسليم منتجات عند اقرب مكان بحيث يقوم المصدر الأجنبي بنقل البضائع بحرا بموجب مصطلح CIF / CFR الموانئ الجزائرية ، و الأهم من ذلك إن السفن

المحملة بالحاويات التي بها المنتجات المستوردة تدخل الجزائر للتفريغ و تعود فارغة !! الأمر الذي يكلف الجزائر تكاليف إضافية، بسبب ضعف نظام التصدير الجزائري الذي يكتفي بنسبة مهملة من المنتجات المصدرة خارج قطاع المحروقات، ففي الدول المتطورة في التجارة الدولية تستورد السلع عبر حاويات النقل البحري ثم تقوم بتصدير سلع أخرى في نفس الحاويات والسفن وذلك لاستهداف تخفيض التكاليف إلى أدنى المستويات.

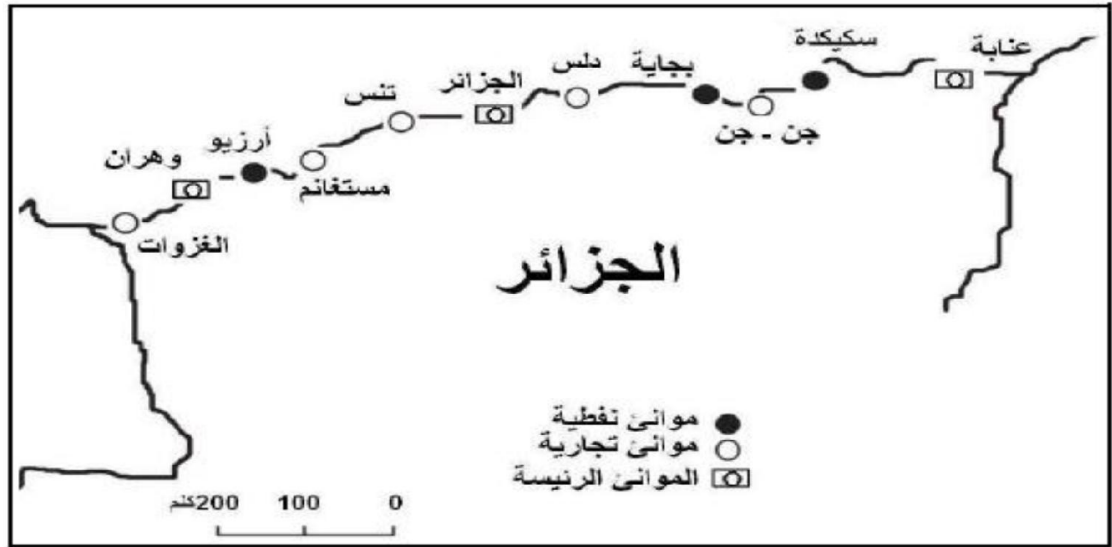
المبحث الثاني: حركة التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية.

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

المطلب الأول: التعريف بالموانئ التجارية الجزائرية.

تمتلك الجزائر عبر شريطها الساحلي عدد مهم من الموانئ في كل من ميناء الجزائر /دلس، ميناء عنابة، ميناء أرزيو / بطيوة، ميناء بجاية، جن جن، ميناء الغزوات، ميناء مستغانم، ميناء وهران، ميناء سكيكدة وميناء تنس. ويمثل الشكل رقم 09 خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية.

الشكل رقم 07 خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية



المصدر: فاطمة الزهراء محمد شريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية، تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2009 ص 167.

من خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية الموضحة في الشكل رقم 06 يمكن تقسيم هذه الموانئ حسب نشاطها وحجمها إلى ثلاثة أنواع تتمثل في:

أولاً: الموانئ الرئيسية وتتمثل في كل من ميناء عنابة، ميناء الجزائر وميناء وهران.

1- ميناء الجزائر: تقدر المساحة الإجمالية لميناء الجزائر بحوالي 28 هكتار منها 5 هكتارات مغطاة، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 184 هكتار و أرصفة مجموع طولها 8609 م، و يقدر عرض المدخل الشمالي ب 176 م بعمق 22 م، أما المدخل الجنوبي فيقدر عرضه ب 240 م و عمق 16 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدر 350.000 مسافر / السنة و صومعة للحبوب سعتها 30.000 طن بالإضافة إلى حوضين جافين واحد من الحجم الكبير طوله 136 م و عرضه 18.5 م و عمقه 8 م و الثاني من الحجم الصغير بطول 74 م و عرضه 15.5 م و عمقه 5 م . أما محطة الحاويات التي تم استلامه سنة 1998 فتتمتد على حوالي 17 هكتار من الأرض المسطحة ذات قدرة استيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية على 3 مستويات بجانب طريق السكك الحديدية مع إمكانية الولوج إلى الطريق السريع من الجهة الشرقية، كما تحتوي على ماسح للحاويات (سكا نير).¹

2- ميناء عنابة : تقدر المساحة الإجمالية لميناء عنابة بحوالي 89 هكتار منها 7 هكتارات مغطاة ، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 104 هكتار و أرصفة مجموع طولها 3455 م . ويقدر عرض المدخل الأمامي ب 245 م بعمق 13.5 م، أما مدخل الحوض الكبير فيقدر عرضه ب 250 م وعمق 12.5 م، ويقدر عرض الحوض الصغير ب 183 م وعمق 12.5 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدر 30.000 مسافر / السنة وصومعة للحبوب سعتها 16.000 بالإضافة إلى محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1997 والتي تغطي مساحة حوالي 10 هكتار. ويقع عند تقاطع الطرق الرئيسية فهو يربط شبكات من الطرق السريعة وشبكة السكك الحديدية الوطنية، وعلى وجه التحديد عن طريق خط سكة حديد مكهرب على مناجم الحديد والصلب بالونزة، كما أن المطار الدولي رابح بيطاط لعنابه يقع على بعد 11 كلم فقط في الميناء.²

3- ميناء وهران : يقع ميناء وهران على بعد 400 كلم غرب الجزائر العاصمة بالشمال الغربي لعين الترك تقدر المساحة الجافة فيه ب 160000م² و 15 مخزن ذات مساحة قدرها 26000م² و محطة للحاويات تقدر مساحتها ب 110000م² ذات قدرة استيعاب 4200 حاوية ، و حظيرة للجر مساحتها 23000م² و حظيرة للمركبات الخفيفة مساحتها 5000م² ، منها 3000م² مغطاة و صوامع للحبوب و احدة ذات سعة تقدر ب 30000 طن و الأخرى تقدر ب 10000 طن ، و محطة للميناء ذات قدرة 4500 عملية / اليوم (عمليات التحميل و التفريغ متزامنة) و محطة للسكة الحديدية خاصة بنقل الحبوب و الطاقة ، يمكنها التعامل مع 3 قطارات يوميا³

ثانيا: الموانئ النفطية وتتمثل في كل من ميناء أرزيو، ميناء سكيكدة، وميناء بجاية.

1- ميناء أرزيو: تقدر المساحة الإجمالية لميناء أرزيو بحوالي 24 هكتار منها 1 هكتار مغطى، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1730 م. ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء أرزيو ب 400 م بعمق 20 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للإسمنت سعتها 1.800 طن بالإضافة إلى محطة لتفريغ الصنابير (النفائات) سعتها 6.000م³.⁴

¹ الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ http://sogeports.org/azew_actuel.html

² الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ http://sogeports.org/azew_actuel.html

³ مؤسسة ميناء وهران.

⁴ الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ http://sogeports.org/azew_actuel.html

2- ميناء سكيكدة: تقدر المساحة الإجمالية لميناء سكيكدة بحوالي 51 هكتار منها 17 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين (02) تقدر مساحتهما ب 43.3 هكتار وأرصعة مجموع طولها 1860 م. ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء سكيكدة ب 120 م وعمق 15 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 12.000 مسافر / السنة وصومعة للحبوب سعتها 20.000 طن.¹

3- ميناء بجاية: تقدر المساحة الإجمالية لميناء بجاية بحوالي 44 هكتار منها 02 هكتار مغطاة، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 156 هكتار وأرصعة مجموع طولها 2.200 م. ويقدر عرض المدخل الشمالي ب 120 م وعمق 13 م، أما المدخل الجنوبي الشرقي فيقدر عرضه ب 330 م وعمق 15 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 45.000 مسافر / السنة وصومعة للحبوب خاصة ب (OAIC) * وسعتها 30.000 طن وصومعة أخرى للحبوب خاصة بسيفيتال سعتها 120.000 طن بالإضافة إلى قاعدة عائمة بقدرة 15.000 طن.³

ثالثا: الموانئ التجارية الأخرى . وتتمثل في كل من ميناء جن جن، ميناء مستغانم، ميناء الغزوات وميناء تنس.

1- ميناء جن جن: تقدر المساحة الإجمالية لميناء جن جن بحوالي 104 هكتار منها 01 هكتار مغطى، كما يحتوي على حوض واحد 01 تقدر مساحته ب 180 هكتار وأرصعة مجموع طولها 1.995 م . ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي ب 560 م وعمق 18.8 م، كما يحتوي على شبكة سكك حديدية طولها 23 كلم. أما محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1998 فتتمدد على حوالي 65 هكتار بقدرة استيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية على 3 مستويات كما تحتوي على ماسح للحاويات (سكانير).²

2- ميناء مستغانم: تقدر المساحة الإجمالية لميناء مستغانم بحوالي 68 هكتار منها 02 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين 02 تقدر مساحة أحدهما ب 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6.77 م إلى 8.17 م وتقدر مساحة الآخر ب 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6.95 م إلى 8.22 م و أرصف مجموع طولها 1995 م . ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي ب 100 م وعمق 12 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في المحطة للبيتومين بقدرة 4.700 طن وصومعة للحبوب سمعتها 30.000 طن.³

3- ميناء الغزوات: تقدر المساحة الإجمالية لميناء الغزوات بحوالي 24 هكتار منها هكتار واحد 01 مغطى ، كما يحتوي على 03 أحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار ، و أرصعة مجموع طولها 1.730 م . ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء الغزوات ب 400 م وعمق 20 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 1.800 طن بالإضافة إلى محطة لتفريغ النفايات سعتها 6.000 م.⁴

4- ميناء تنس : تقدر المساحة الإجمالية لميناء تنس بحوالي 75 هكتار، كما يحتوي على حوض واحد تقدر مساحته ب 17 هكتار و أرصعة مجموع طولها 4200 م . ويقدر عرض المدخل الغربي لميناء تنس ب 180 م وعمق 14 م، أما المدخل الشرقي فيقدر عرضه ب

¹ الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ sogeports http://sogeports.org/arzew_actuel.html

* Office Algérien Interprofessionnel de Céréales (OAIC) الديوان الوطني لمهنيي الحبوب

² الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ sogeports http://sogeports.org/arzew_actuel.html

³ الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ sogeports http://sogeports.org/arzew_actuel.html

⁴ الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ sogeports http://sogeports.org/arzew_actuel.html

130 م بعمق 12 م¹ ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 5.500 طن بالإضافة إلى جسر للوزن بحمولة 50 طن.

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

سنتناول بالدراسة في هذا المطلب تطور و بنية التجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة الممتدة بين (1990-2010) ثم نقوم بتحليل و دراسة أهمية التجارة الخارجية الجزائرية المنقولة عبر الموانئ التجارية من أجل إبراز دور الموانئ التجارية في نقل التجارة الخارجية الجزائرية و كذا أثر تكاليف النقل البحري عليها .

أولا : تطور التجارة الخارجية خلال (1990 - 2010)

سوف نتعرض إلى تحليل تطور النتائج الكلية للمبادلات التجارية الخارجية للجزائر ، المتمثلة في تطور كل من الصادرات و الواردات وعلاقتها بالنتائج المحلي الإجمالي ، وذلك بتحليل تطور الميزان التجاري ، و البنية السلعية للواردات أو الصادرات ثم بنية التوزيع الجغرافي لهما و معرفة الاتجاهات التي اتخذتها هذه البنية ، وذلك خلال فترة (1990-2010).

1- تحليل الناتج المحلي الإجمالي و التجارة الخارجية : إن تحليل الناتج المحلي الإجمالي و التجارة الخارجية يستدعي النظر في تطور كل من الناتج المحلي الإجمالي و المؤشرات المتعلقة بالقدرة علي التصدير و معدل اختراق الواردات و كذا درجة انفتاح الاقتصاد الوطني .بالإضافة إلى تحليل الميزان التجاري يتبع كل من الصادرات و الواردات ومعدل نموها وكذا رصيد الميزان التجاري و مؤشر تغطية الواردات خلال الفترة الممتدة بين (1990-2010) .

¹ الموقع الالكتروني لشركة تسير مساهمات الدولة للموانئ: http://sogeports.org/arzew_actuel.html sogeports

الجدول رقم 17 : تطور التجارة الخارجية بالنسبة للناتج المحلي الإجمالي بين (1990-2010). (الوحدة: مليون دج)

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

المصدر : المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية

* تطور العلاقة بين الناتج المحلي الإجمالي و التجارة الخارجية : سنقوم بتحليل تطور كل من الناتج المحلي لإجمالي و المؤشرات المتعلقة بالقدرة على التصدير و معدل اختراق الواردات و كذا درجة إنفتاح الاقتصاد الوطني اعتمادا على الجدول رقم (17) .

أ- تطور الناتج المحلي الإجمالي : إن حجم الناتج المحلي الإجمالي قد عرف تطورا متسارع ، حيث بلغ 3.142 مليار د ج في سنة 1999 بفارق 2.6053 مليار عن سنة 1990 ، وبلغ 4098 مليار د ج سنة 2000 ليرتفع إلى 5149 مليار د ج سنة 2003 ، ليقفز سنة 2010 إلى 11607 مليار د ج ، حيث كان معدل نموه في تذبذب من سنة لأخرى.

ب- مؤشر القدر على التصدير : يتمثل في نمو الصادرات بالنسبة للناتج المحلي الإجمالي ، ونلاحظ إن معدل القدرة على التصدير ارتفع إلى 28.32 % في 1996 مقابل أدنى معدل له ب 18.87 % في سنة 1990. وقد شهد أعلى قيمة له ب 80.82 % في سنة 2008 لينخفض مجددا سنة 2010 على 31.45 %.

ج- معدل إختراق الواردات : يمكن قياس المنافسة من خلال السوق الداخلية ، و ذلك بمعرفة نسبة الطلب الداخلي المضمونة من السلع المستوردة و المنتجة محليا . فمعدل إختراق السوق الداخلية هو نسبة الواردات إلى إستهلاك السوق الداخلي (الطلب الداخلي) . إن معدل الاختراق المقدر ب 67.82 % في 2008 يعتبر أكبر معدل خلال هذه الفترة ، أي أن حركة متغيرات التجارة الدولية هي أكبر من حركة متغيرات الاقتصاد الوطني ، الأمر الذي جعل معدل الاختراق يرتفع ، حيث تميز هذا الارتفاع حركة البطيئة في البلدان المتقدمة ، و تذبذبه بالنسبة للدول النامية خاصة منها الدول المصدر للبترول كالجائر بسبب التذبذب الذي يحصل في أسعار صادرات البترول والتي تؤثر بالتالي على حركة الواردات . وقد ارتفع من 16.62 % سنة 1990 إلى 25.77 % سنة 1995 ، لينخفض إلى

19.81 % في سنة 1997 لينخفض مجددا في سنة 2010 إلى 26.85 %.

د- درجة إنفتاح الاقتصاد الوطني : يدل هذا المؤشر أن الاقتصاد الجزائري مفتوح على العالم الخارجي فأكبر درجة إنفتاح بلغت 60.62 % سنة 2008 بعدما انتقلت من 17.52 % سنة 1990 إلى 46.25 % سنة 1995 ، لكون الصادرات و الواردات تشكل نسبة متزايدة من الناتج المحلي الإجمالي . ويرجع توقف تزايد درجة الانفتاح لكونها تابعة لعوامل خارجية ، تتعلق بتغير أسعار النفط العالمية الغير ، مستقرة ن وتغير أسعار الصرف السعر بأكمل من الصادرات والواردات ، وهو ما يميز اقتصاديات البلدان النامية ذات تصدير منتج أولي وحيد، و التابعة تكنولوجيا من حيث استيرادها لسلع التجهيز و المواد الاستهلاكية المصنعة ، والتي لها تأثير علي تغير حجم ونمو الناتج المحلي الإجمالي ، عكس ما يحدث في الدول الصناعية ، المتقدمة كفرنسا ، حيث درجة إنفتاحها كالتالي : 11% 12.5% 18.10 % 18.30 % خلال 1960،1970،1980،1990،1996 على التوالي ¹ . وهي درجة تتميز بتزايد مستمر دون تراجع نتيجة الدينامكية الذاتية وليس الظرفية الاقتصاد الفرنسي .

جدول رقم 18 : تطور الميزان التجاري و نسبة تغطية الواردات خلال الفترة (1990-2010). (الوحدة مليون دج)

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

المصدر : المركز الوطني للإعلام و الإحصائيات - للجمارك الجزائرية

2- تحليل الميزان التجاري : من جدول (18) فإن الميزان التجاري سجل سنة 1991 فائضا يقدر ب 80.134 مليار د ج ، بتغطية قدرها 157.54 % . فالنسبة لسنة 1990 نجد أن هناك ارتفاعا هاما في الصادرات من 101.284 مليار في 1990 إلى 219.391 مليار د ج في 1991 (بمقدار أكثر من الضعف) . كما ارتفعت الواردات من 86.769 مليار في 1990 إلى 139.257 مليار في 1991 ، زيادة 70.49 % . فنمو الصادرات بأسرع من نمو الواردات ، أبقى على رصيد الميزان التجاري موجبا . و ارتفع الصادرات سنة 1994 بنسبة 26.8 % وارتفاع الواردات بنسبة 51.49 % بالنسبة ل 1993 ، مما جعل الرصيد سالبا ب

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

37.228 مليار د ج ، ومعدل تغطية قدره 89.05% وانخفض هذا العجز سنة 1995 إلى 24.932 مليار د ج ، وكان لزيادة الصادرات بعد 1995 بنسبة تفوق نسبة زيادة الواردات بسبب ارتفاع أسعار النفط ، أثرا إيجابيا كبيرا على الفائض في رصيد الميزان التجاري ومن ثم معدل تغطية الواردات .

إن الانخفاض المسجل على مستوى الواردات في 1996 و 1997 كان نتيجة تباطؤ الجهاز الإنتاجي بسبب حل المؤسسات العمومية ، غلق وحدات الإنتاج الخاصة بسبب المنافسة المفروضة من قبل المستوردين الناتج عند تحرير التجارة الخارجية ، شروط التمويل الصعبة التي فرضتها البنوك على المؤسسات العمومية والتي صعبت من نشاطها بالإضافة إلى قلة الاستثمار بالرغم من وجود قواعد مشجعة من أجل ترقية الاستثمار من قبل L'APSI¹. ويرجع انخفاض الصادرات في 1998 إلى انخفاض سعر البترول الذي وصل إلى أدنى مستوى له (أقل من 12 دولار) ، كما كان على الجزائر أن تسدد 5.4 مليار دولار كديون عليها ، مما جعل رصيد الميزان الجاري ينخفض إلى 47.544 مليار د ج سنة 1998 ، بعدما كان 230.935 مليار سنة 1997 . و أن الصادرات من غير المحروقات لم تتمكن أبدا من أن تتجاوز 5% من إجمالي الصادرات حيث قدرت في 1998 ب 390 مليون دولار . إن معدل نمو الواردات في 1999 بقي دون تغير عما كان عليه في 1998 في حدود 10% بينما بلغ معدل نمو الصادرات ما يزيد عن 39% ، برصيد إيجابي قدره 224.157 مليار د ج و بمعدل تغطية تجاوز 136% . وقد سجل الميزان التجاري أكبر فائض سنة 2008 يقدر ب 2570.6 مليار د ج ، بتغطية قدرها 199.95% وقد عرف الميزان التجاري انخفاضا كبيرا سنة 2010 حيث بلغ 730 مليار د ج فقط رغم القيمة الهامة للصادرات التي بلغت 3650 مليار د ج ، بسبب زيادة قيمة الواردات والتي بلغت 2920 د ج ، مع تذبذب في السنوات الأخرى.

ثانيا : بنية التجارة الخارجية الجزائرية

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

¹ CNIS, Rapport sur la conjoncture du second semestre, 1997, P 53.

* APSI : Agence de promotion et de soutien de l'investissement وكالة دعم و ترقية الاستثمار

جدول رقم 19: تطور البنية السلعية لصادرات خلال الفترة (1990-2010) (الوحدة مليون دج).

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

المصدر : المركز الوطني للإعلام و الإحصائيات - للجمارك الجزائرية

1- تحليل البنية السلعية للصادرات الجزائرية : من خلال الجدول رقم (19) نجد سيطرة المواد الأولية و نصف المصنعة ، على باقي الصادرات حيث تراوحت نسبتها بين 97% و 99% من إجمالي الصادرات، أما من حيث القيمة فنسجل تزايد مستمرا من 99.528 مليار د ج سنة 1990 إلى 826.956 مليار د ج سنة 1999، ومن 1650.7 مليار د ج في 2000 إلى 5128.3 مليار د ج سنة 2008 لتتخفص سنة 2009 إلى 3022.3 مليار د ج نصيب المحروقات فيها مسيطرة على باقي الصادرات وقد سجلت الصادرات تراجعها سنة 1998 و يتضح السبب من خلال سعر برميل النفط الذي انخفض إلى 12.85 دولار بعدما سجل سعر 19.49 دولار للبرميل سنة 1997 ليأتي بعد ذلك في الترتيب السلع الاستهلاكية التي تراوحت نسبتها بين 1% و 2% . أما سلع التجهيز فهي بنسبة و قيمة ضئيلتين جدا . ويمكن القول انه نظرا لعجز الإنتاج في توفير عرض قابل للتصدير ، وجب البحث في حلول تخص إجراءات أمامية في قطاع الإنتاج الموحد للتصدير ، كما يمكن تعزيز إمكانية تنافسية المؤسسات الجزائرية لاخترق الأسواق الخارجية حيث أن سوء معرفة تقنيات التصدير و أسواق التجارة الخارجية يعد عائقا كان لابد من تجاوزه . وذلك من خلال تكوين إطارات و أسواق التجارة الخارجية بعد عائقا كان لابد من تجاوزه . وذلك من خلال تكوين إطارات متخصصة في هذه المجال . وحتى تتمكن الهيئات التي تتكلف بتحفيز و ترقية الصادرات مثل (PROMEX) و الغرفة الوطنية للتجارة و الصناعة (CAGEX) من لعب دورها بصورة فعالة ، كان علي السلطات العمومية أن توليها الرعاية الكافية . كما يمكن للقنصليات الدبلوماسية في الخارج أن تلعب دورا مهما و فعالا على المستوى التجاري ، و مواكبه متطلبات الاقتصاد الوطني لترقية المنتجات بنشر المعلومات الاقتصادية و التجارية و

الجمركية و عرضها على المتعاملين الجانب موقعها .

جدول رقم (20) : تطور البنية السلفية للواردات خلال الفترة (1990-2010). (الوحدة: مليون د ج).

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

المصدر : المركز الوطني للإعلام و الإحصائيات - للجمارك الجزائرية

2- تحليل البنية السلفية للواردات الجزائرية : تتميز البنية السلفية للواردات بأنها ثابتة تقريبا، مما يبين مدى تبعية الاقتصاد الجزائري. و بالرغم من ذلك ، فإن للجزائر مرونة و قدرة على تقليص الواردات في حالة انخفاض مواردها من الصادرات . فمن الجدول (20) ، نجد سيطرة سلع التجهيز على بنية الواردات الجزائرية ، حيث بلغت نسبتها 50 % في كل من سنتي 1990 و 1999 لتتخفص نسبتها إلى 34.4 % سنة 2000 ثم تسجيل ارتفاع مستمرا وصل في سنة 2006 إلى 40.2 % . فمعظم مواد التجهيز ووجهت إلى قطاع المحروقات الذي واصل في تطوره مقارنة بمخطط التنمية المقدّر ب 20 مليار دولار ، 50% منه بالعملة الصعبة و تمثل باقي التجهيزات في المعدات المتنقلة .¹ و تحتل السلع الاستهلاكية المرتبة الثانية حيث و صلت نسبتها 43.63 % سنة 1994 نصيب السلع الغذائية منها (30.07%) و بالنسبة 41.51 % سنة 2000 لتتخفص إلى 30.56 % سنة 2009 مع تذبذبها في السنوات الأخرى . يليها المواد الأولية و نصف مصنعة التي بلغت نسبة (32.9%) سنة 1991 كأعلى قيمة لها لتبقى متذبذبة في السنوات الأخرى . فالواردات الجزائرية بقيمة تتميز بنفس الاختلافات تقريبا في بنيتها السلفية . كما عرف رصيد الميزان التجاري سنة 1994 عجزا قدره 37228 مليون د ج مقابل فائض ب 30465 مليون د ج سنة 1993 . مما أدى إلى زيادة في الواردات من المنتجات الغذائية ب 5.26 % لتغطية العجز المسجل في العرض الوطني المترتب عن الجفاف الذي ضرب قطاع الفلاحة ، و تعويض جزء من العجز بانخفاض واردات سلع التجهيز ب 3.32 %.

إن التحسن الحاصل في إيرادات العملة الصعبة أدى إلى اعتماد أسلوب الدفع نقدا بالعملة الصعبة بعد سيطرة خطوط القرض في تمويل الواردات . مما يجنب الخسارة في سعر الصرف و تقليص الأعباء المالية لتأكيد كمبيالات القرض. و يرجع تقرير المجلس الوطني الاقتصادي و لاجتماعي²، انخفاض واردات سنة 1997 بالنسبة لسنة 1996 لانخفاض واردات المواد الأولية ونصف المصنعة بسبب تباطؤ جهاز

¹ المجلس الوطني الاقتصادي و الاجتماعي ، تقرير الظرف الاقتصادي السادسي 1 سنة 2001 ص 48.

² CNIS, conjuncture du second semestre 1997, P 53

الإنتاج بحل المؤسسات العمومية ، غلق وحدات إنتاج القطاع الخاص نظرا للمنافسة المفروضة من المستوردين إثر تحرير التجارة الخارجية ومشكلة التمويل البنكي . إن صدمة الانفتاح الاقتصادي التي تعرض لها جهاز الإنتاج الوطني الذي لم يكن مهيا لها ، و عوائق المنافسة التي كانت في الغالب غير شرعية ، جعلته يفقد جانبا هاما من أسواق ، مما أدى إلى تقهقر في نموه ، فهو يتطلب إجراءات رفع مستوى التأهيل ، التي يجب أن تكون مرفقة بتلك التي تم اتخاذها من أجل ضمان حمايته . فعلى مستوى الممارسات التجارية ، تم تحرير التجارة الخارجية دون وجود هيكل مناسب لتأطرها ، مما خلق آثار سلبية على نمو الاقتصاد الوطني بصورة عامة ، وعلى قطاع التجارة الخارجية بصورة خاصة ، بالرغم ، من الإجراءات المتخذة من أجل التخفيف من تلك الآثار السلبية . مما يبين عدم فعالية و كفاءة سلسلة الإجراءات المتخذة و المرافقة لانفتاح السوق . فالممارسات الغير شرعية و الغير الشفافة على مستوى قطاع التجارة ، استمرت في طرح منتجات مستورد مشكوك في نوعيتها ، مما سهل عمليات الغش و التهرب الضريبي .

ثالثا : التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية الجزائرية : تتمثل دراسة التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية في تتبع و جهات الصادرات الجزائرية و مصادر واردتها مما يمكننا من دراسة الفرص و التهديدات التي تواجه التجارة الخارجية و تمكنا من معرفة مدى تبعية واردات أو صادرات الجزائر لدولة أو منطقة ما إمكانية تدارك الوضع عن طريق تنويع المناطق الجغرافية للتقليل من مخاطر حدوث أزمات تموينية بحدوث اضطرابات أو سوء في العلاقات . ولتسهيل سنقوم بتقسيم الفترة المدروسة إلى مرحلتين الأولى بين 1990-1999 و الثانية 2000-2010 .

الجدول رقم (21): بنية التوزيع الجغرافي صادرات خلال المرحلة 1990-1999 (الوحدة : مليون دج)

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

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

1 - التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية بين 1990-2000

تميز التوزيع الجغرافي خلال هذه الفترة بسيطرة المتعاملين الرئيسيين مع الجزائر كمالي :

أ- مجموعة دول الاتحاد الأوروبي:

من الجدولين (20) و (21) تسيطر هذه المجموعة على المبادلات التجارية الجزائرية بين 60% و 70% للصادرات وبين 54% و 62% للواردات . وارتفعت قيمتها بشكل كبير ، فارتفعت الصادرات من 67.824 مليار د ج سنة 1990 إلى 530.704 مليار د ج سنة 1999 . وارتفعت الواردات من 54.493 مليار د ج إلى 363.256 مليار د ج تحتل فرنسا المرتبة الأولى من حيث الواردات بنسبة بين 21% إلى 25% ، و المرتبة الأولى لإيطاليا من حيث الصادرات بنسبة بين 17% إلى 23% . مع استقرار هيكل المبادلات

الخارجية ويرتكز حول المجموعة الأوروبية ويرجع التغير السنوي في الصادرات لتذبذب أسعار البترول .

ب- مجموعة دول أمريكا الشمالية :

تحتل المرتبة الثانية حيث تراوحت الصادرات إليها بين 15% إلى 23% . أما الواردات فتراوحت بين 12% إلى 17% ، تنصدرها الولايات المتحدة الأمريكية بامتصاصها للصادرات الجزائرية بنينة من 14% إلى 20% متمثلة أساس في المنتجات البترولية .

ج- مجموعة دول أمريكا الجنوبية :

تنحصر المبادلات التجارة الجزائرية مع هذه المجموعة خاصة في البرازيل و الأرجنتين ، بنسبة متوسطة في حدود 3% الواردات م بين 2% إلى 7% الصادرات .

د - مجموعة الدول العربية :

إن المبادلات التجارة مع هذه المجموعة محدودة جدا (حوالي 2%) و ذلك لتشابه و قلة حجم السلع العربية ، مما يصعب تسويقها ، كما تحد الحواجز الجمركية من حريتها . و للعامل الجغرافي دوره في المنافسة على الأسواق الخارجية ، فعلى الدول العربية أن تقيم سياسات مبنية على التعاون التجاري لتحسين مستوى التبادل ، بدراسة الأسواق الخارجية و التقرب منها لإقتناص الفرص . أما دول المغرب العربي فمن النادر إيجاد مبادلات بهذه الضالة ، في ظل التكتلات الاقتصادية و التجمعات الجهوية و الإقليمية ، مما يدل على الهشاشة الاقتصادية لهذه المنطقة ، وعدم نجاح الاتفاقات المبرمة في اتحاد المغرب العربي . أما باقي الدول كالدول الأوروبية الأخرى و الدول الإفريقية و دول آسيا ، فلا تشكل سوى نسبة محدودة من المبادلات الخارجية .

الجدول رقم (22) بنية التوزيع الجغرافي للواردات خلال المرحلة 1990-1999 (الوحدة : مليون د ج)

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

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

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

تميز التوزيع الجغرافي للمبادلات التجارية الجزائرية مع العالم الخارجي خلال هذه الفترة كذلك بسيطرة المتعاملين الرئيسيين مع الجزائر بالنسبة للواردات و الصادرات كما يوضحه الجدولان (22) و (21) .

أ- دول الاتحاد الأوروبي:

تسيطر هذه المجموعة على أكثر من 50% من المبادلات التجارية الجزائرية حيث بلغت 64.52 % سنة 2001.

ب- دول OCDE (دول UE):

تحتل دول OCDE المرتبة الثانية بنسبة متزايدة من 26% سنة 2000 إلى 33.91% سنة 2009. و تأتي باقي دول أمريكا الجنوبية و آسيا وكذا الدول العربية بنسب ضئيلة ، هذا بالنسبة للصادرات ، ونفس شئ ينطبق على الواردات حيث تصدر دول الإتحاد الأوروبي قائمة واردات الجزائر و تليها دول OCDE في المرتبة الثانية .

الجدول رقم (23) بنية التوزيع الجغرافي للصادرات خلال 2000-2009 .

الدول السنوات	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
الإتحاد الوربي	1038142	953609	964450	1112680	1253565	1877490	1861079	2674939	1588082	
	62.6	65.52	64.28	58.93	54.22	55.65	52.65	55.6	52.01	51.3
دول	438455	351423	366810	585456	796557	1097678	1492431	1760788	1855712	1049726
	26.44	23.78	24.45	31.01	34.45	32.53	37.62	42.2	36.08	33.91
د أوربية أخرى	13624	6721	10362	9437	6558	1100	508	486	649	479
	0.82	0.45	0.69	0.5	0.28	0.03	0.01	0.01	0.01	0.02
أمريكا الجنوبية	125854	80111	75801	93599	137059	229175	174187	180053	186453	126096
	59.7	5.42	5.05	4.96	5.933	6.79	4.39	4.1	3.36	4.07
دول آسيا دون د.ع	15807	36772	36346	38897	49434	89352	130168	277709	24173	227397
	0.95	2.49	2.42	2.06	2.14	2.65	3.28	6.66	4.75	7.35
د.عربية دون م.ع	4140	24335	19767	27236	37544	45556	42929	33222	51688	38630
	0.25	1.65	1.32	1.44	1.62	1.35	1.08	0.8	1.01	1.25
دول المغرب الغربي	19119	21245	19927	19947	29329	30664	37409	52712	195451	58699
	1.15	1.44	1.33	1.06	1.27	0.91	0.94	1.26	2.05	1.9
باقي دول إفريقيا	3161	2009	3985	997	1874	3595	1017	2913	23671	6370
	0.19	0.14	0.27	0.05	0.08	0.11	0.03	0.07	0.46	0.21
باقي دول العالم	-	1777	3029	-	-	-	-	3815	-	-
	-	0.1	0.2	-	-	-	-	0.09	-	-
م الصادرات	1658302	1478002	1500477	1888249	2311920	3374610	3967006	4172777	5142736	3095400

المصدر : المركز الوطني للإعلام و الإحصائيات - للجمارك الجزائرية (CNIS)

الجدول 24: بنية التوزيع الجغرافي للواردات خلال المرحلة (2000-2009) (الوحدة : مليون دج)

الدول السنوات	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
الاتحاد الأوروبي	395626	456023	536585	610236	727595	825661	851977	40006	1360947	1422740
	57	59.39	56.06	58.77	55.15	55.29	54.67	52.21	53.15	52.86
دون	165145	164162	198071	172008	221289	257198	271523	371966	469862	440753
	23.92	21.38	20.69	16.57	16.77	17.22	17.42	19.41	18.35	16.38
دول أوربية أخرى	45389	43199	60338	65596	79050	77614	56440	49591	42738	49863
	6.57	6.4	6.3	6.32	5.99	5.2	3.62	2.59	1.67	1.85
أمريكا الجنوبية	10689	20781	0687	43501	84023	91626	93050	115966	141315	127808
	1.55	2.71	3.21	4.19	6.37	6.15	5.97	6.05	5.52	4.75
دول آسيا دون د ع	45088	44729	75163	92525	140662	183839	221911	299487	447525	518767
	6.53	5.82	7.85	8.91	10.66	15.31	14.24	15.63	17.52	19.28
د ع دون المغرب ع	10839	13828	29173	32069	37832	228390	5711	40071	45722	74589
	1.57	1.8	3.05	3.09	2.87	1.9	2.3	2.25	1.79	2.77
دول المغرب العربي	914	5562	10123	9206	12178	15919	17070	19698	25617	32740
	0.57	0.72	1.06	0.89	0.92	1.07	1.1	1.03	1	1.22
باقي دول إفريقيا باقي	8957	6566	6934	9590	12611	10857	10751	16022	25617	23973
	1.3	0.85	0.72	0.92	0.96	0.73	0.69	0.84	1	0.89
باقي دول العالم	4817	7107	10123	3606	4035	2275	0	0	0	137
	0.7	0.93	1.06	0.35	0.31	0.15	0	0	0	0.01
مجموع الواردات	690454	767891	987197	1038337	1319284	1493378	155853	191642	256034	2691370

المصدر : المركز الوطني للإعلام و الإحصائيات - للجمارك الجزائرية (CNIS)

المبحث الثالث : حركة الصادرات و الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010)

نظرا للمكانة التي تحتلها صادرات الجزائر و واردتها ، و بحكم الموقع المطل على البحر الأبيض المتوسط ، فإن الموانئ التجارية الجزائرية يمكنها أن تلعب دورا إيجابيا في حركة الملاحة و تنشيط التجارة الخارجية . و للوقوف على مدى مساهمة الموانئ التجارية الجزائرية في المبادلات التجارية الخارجية ، سنحاول في هذا المبحث تتبع تطور حجم حركة الملاحة ، و ذلك بتحليل تطور كل من الصادرات و الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة الممتدة بين (1990-2010).

المطلب الأول تطور حركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية :

رغم الإصلاحات التي شهدتها النظام المينائي الجزائري ، و خاصة تلك الموصى بها من طرف المؤسسات المالية الدولية ، والتي كانت ترمي لإنعاش و ترقية نشاط الميناء ، إلا أن الموانئ الجزائرية ظلت تعاني من مشاكل عدة من شأنها أن تكبح من تطورها و بالتالي من مساهمتها

في ترقية قطاع النقل البحري وفي التنمية الاقتصادية¹. ويمكن قياس حركة الملاحة من عدة جوانب ، إذا يمكن قياسها من حيث عدد السفن التي تخرج من موانئ التجارة بإعتبارها حاملة للصادرات ، كما يمكن قياسها بالنظر إلى حجم البضائع التي تحملها هذه السفن أو بقيمة هذه البضائع .

أولا : حركة الملاحة و البضائع عبر الموانئ التجارية الجزائرية

يمكن تحليل حركة الملاحة عبر الموانئ التجارية الجزائرية من خلال الجدول والذي يمثل حركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة الممتد بين (1990-2010).

الجدول رقم 25 : حركة البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة 1990-2010

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

المصدر : من إعداد الطالبتين بناء على معطيات الإحصائيات للموانئ التجارية ، وزارة النقل . الجزائر ، 2007 و معطيات شركة تسيير مساهمات الدولة الموانئ SOGEPORTS.

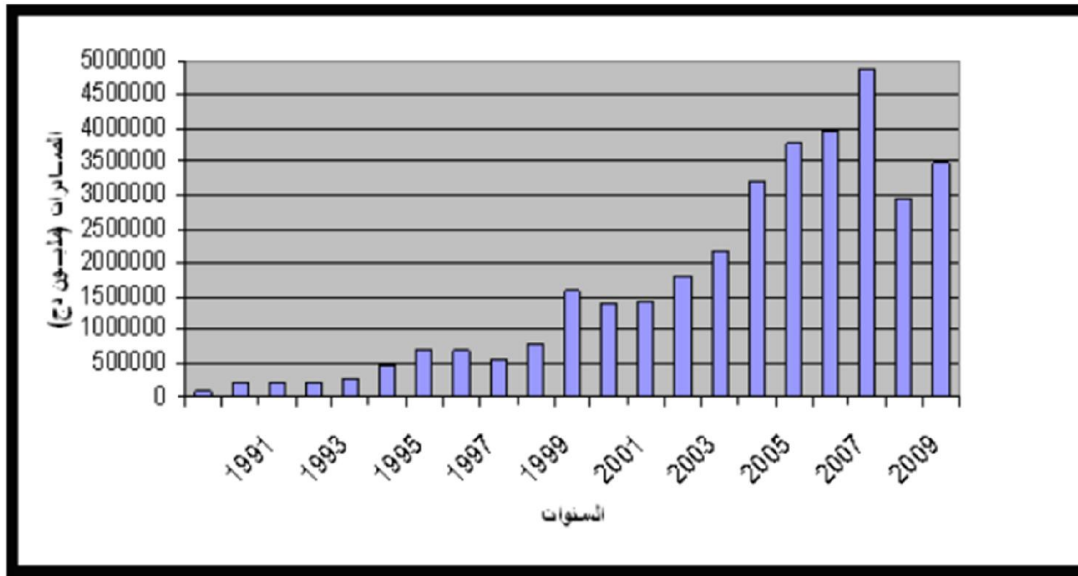
من خلال الجدول رقم (25) نلاحظ العلاقة الطردية بين عدد السفن التي تغادر الموانئ التجارية و حجم البضائع من جهة و قيمة هذه البضائع والتي تمثل في الأساس جزءا مهما من صادرات الجزائر . ويوضح التمثيل البياني في الشكل ، مدي تسارع قيمة صادرات الجزائر

¹ أمال خليفي ، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (1987-1997) حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM-CNAN)

رسالة ماجستير جامعة الجزائر ، 1999 ص 61

عبر الموانئ التجارية و التي تتركز أساسا في المواد الأولية و النصف مصنعة و بالأخص المنتجات البترولية . كما نلاحظ تسارع و تيرة الصادرات ابتداء من سنة 2000 إلى غاية 2010 و الذي يرجع أساسا إلى الارتفاع الملحوظ في أسعار النفط خلال هذه الفترة من حيث قيمة البضائع المصدرة ، ورفع الجزائر من النفط لتداعيات ارتفاع أسعار النفط بالنظر إلى حجم البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية

الشكل رقم 08 : التمثيل البياني لحركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين 1990-2010



المصدر : تم إعداد الشكل بالاعتماد على المعطيات الجدول رقم 25

ثانيا :نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين 1990 – 2010

من خلال الجدول رقم (25) و الذي يمثل نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (1990-2010) بالنسبة إلى إجمالي الصادرات الجزائرية ، يبرز لنا دور الموانئ التجارية في نقل صادرات الجزائر . ومن خلال التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010) الموضح في الشكل رقم (08) ، تبدو جليا مكانة الموانئ التجارية و دورها في نقل التجارة الخارجية الجزائرية ، حيث أن 95 % من صادرات الجزائر تنقل بحرا عبر الموانئ التجارية و هي نسبة تعكسها طبيعة الدول المتعامل معها في التجارة الخارجية و ضعف التبادل التجاري البري و الجوي و خاصة مع دول الجوار.

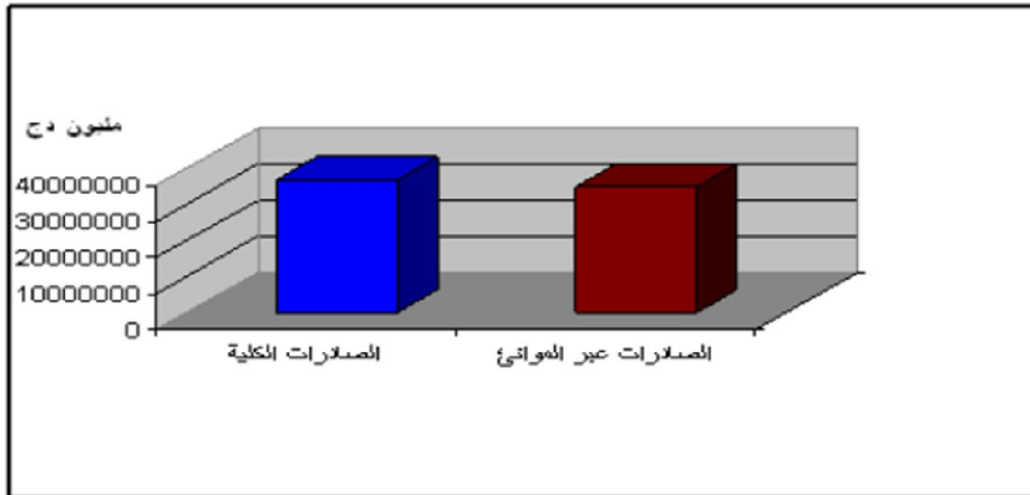
الجدول رقم 26 نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة 1990-2010

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

المصدر : تم إعداد الجدول بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية ، وزارة النقل ، الجزائر ، 2007 و معطيات شركة تسير مساهمات

الدول للموانئ SOGEPORTE

الشكل رقم 09 : التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين 1990-2010



المصدر : تم إعداد الشكل بالاعتماد على معطيات الجدول 26

المطلب الثاني : تطور حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية

على غرار الصادرات ، يمكن قياس حركة الملاحة و البضائع الواردة عبر الموانئ التجارية من حيث عدد السفن التي تدخل إلى الموانئ

التجارية باعتبارها حاملة للواردات ، كما يمكن قياسها بالنظر إلى حجم البضائع التي تحملها هذه السفن أو بقيمة هذه البضائع .

أولاً: حركة الملاحة و البضائع الواردة عبر الموانئ التجارية الجزائرية

يمكن تحليل حركة الملاحة عبر الموانئ التجارية الجزائرية من خلال الجدول (27) و الذي يمثل حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة الممتدة بين (1990-2010).

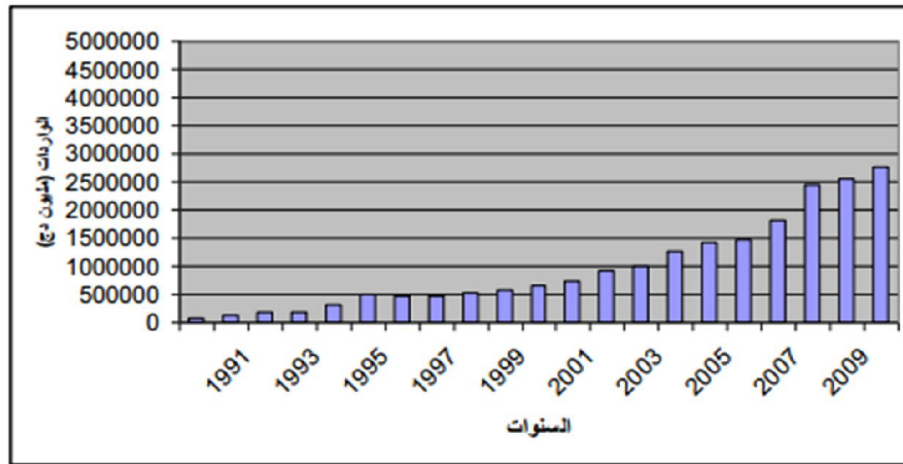
الجدول رقم 27: حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة 2010-1990

السنوات	عدد السفن	حجم البضائع (طن)	القيمة (مليون دج)
1990	7947	18291961	82400
1991	7816	17157574	132200
1992	7509	15245681	171100
1993	7227	15533134	195100
1994	7560	18578823	323100
1995	7356	16165440	487500
1996	7136	12783253	473200
1997	7812	15177983	476500
1998	7968	15960299	524700
1999	8352	16590572	580000
2000	8777	18528809	655000
2001	8987	19038582	729400
2002	10219	23473029	909100
2003	10210	23193369	1007800
2004	10149	24860045	1253000
2005	10255	26437488	1418900
2006	10172	27005032	1480500
2007	10039	29491194	1820900
2008	21576	78339590.8	2443400
2009	22577	81972183	2556700
2010	24496	88939193.3	2774000
المجموع	224140	813763235.1	20494500

المصدر : تم إعداد الجدول بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية ، وزارة النقل الجزائري ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ

نلاحظ من خلال الجدول العلاقة الطردية كذلك بين عدة السفن التي تدخل الموانئ التجارية و حجم البضائع من جهة و قيمة هذه البضائع و التي تمثل في الأساس جزءا مهما من واردات الجزائر . ويوضح التمثيل البياني في الشكل رقم (09) مدى تسارع قيمة واردات الجزائر عبر الموانئ التجارية والتي تتركز أساسا في مواد التجهيز و المواد الاستهلاكية . كما نلاحظ تسارع و وتيرة الصادرات ابتداء من سنة 2000 إلى غاية 2010 و الذي يرجع أساس إلى استغلال إيرادات النفط في إقامة البنية التحتية التي شاهدها هذه الفترة علي عكس فترة التسعينات من هذه المرحلة و التي شهدت ركودا نسبيا .

الشكل رقم 10 التمثيل البياني لحركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (2010-1990)



المصدر : تم إعداد الشكل بالاعتماد على معطيات الجدول (27)

ثانيا : نسبة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (2010-1990)

من خلال الجدول رقم (27) و الذي يمثل نسبة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (2010-1990) بالنسبة إلى إجمالي الواردات الجزائرية ، يبرز لنا دور الموانئ التجارية في نقل واردات الجزائر . ومن خلال التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (2010-1990) الموضح في الشكل رقم (10) تبدو حليا مكانة الموانئ التجارية و دورها في النقل التجارية الخارجية و هي نسبة تعكسها طبيعة الدول المتعامل معها في التجارة الخارجية و ضعف التبادل التجاري البري و الجوي و خاصة مع دول الجوار و الدول الإفريقية .

الجدول رقم (28): نسبة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة 1990-2010

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

المصدر : تم إعداد الجدول بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية ، وزارة النقل الجزائرية ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ

ثالثا : أسباب تنامي الواردات

ويمكن حصر تنامي الواردات إلى الأسباب التالية:

ربما قد يعود النمو المفرط للواردات الجزائرية إلى أنها كان استجابة للتطورات الحاصلة في بعض المؤشرات الاقتصادية الكلية ذات العلاقة مع الواردات (كمعدل النمو الاقتصادي، معدل النمو الصناعي، زيادة عدد السكان). إلا أن فحص تطور هذه المؤشرات يظهر أنها لا تبرر هذا الارتفاع الكبير في الاستيراد فمعدل النمو الاقتصادي الحقيقي بلغ أعلى مستوى له عام 2005 بنسبة 5.1 بالمائة، أما معدل النمو الصناعي فأعلى مستوياته سجلت خلال عامي 2009/208 بمقدار 1.9 بالمائة في حين أن معدل نمو السكان بلغ 2.03 عام 2010¹. وهو ما يعني أن هناك أسباب أخرى تفسر النمو المفرط في الاستيراد يمكن حصرها من وجهة نظرنا في أربعة أسباب وهي:

1- ارتفاع أسعار الغذاء في السوق الدولية:

الجزائر من أكبر المستوردين عالميا لمادة القمح ب 2.5 ملين طن من القمح اللين و 2.6 مليون طن من القمح الصلب، كما تتميز الجزائر بموضعها في مقدمة الدول المستوردة للسكر في العالم ب 267.9 مليون دولار في كل عام إضافة إلى الحليب الذي تنتجه بمعدل 2.2 مليار لتر سنويا. بينما يبلغ إجمالي الاستهلاك 3 ملايين لتر من الحليب ما يمثل عجزا ضخما يتم معه إنفاق 600 مليون دولار سنويا

¹ الديوان الوطني للإحصائيات.

لوفاء بالطلبات المتزايدة على هذه المادة الحيوية. وقد أدت ارتفاع أسعار المواد الغذائية في الأسواق الدولية إلى الرفع من فاتورة الاستيراد في الجزائر¹، و قد أصبح ارتفاع أسعار المواد الغذائية في السوق الدولية أحد الهواجس بالنسبة للدول التي تعتمد بشكل كبير على تلبية حاجيات سكانها بالسلع المستوردة من الخارج.

2- برامج الاستثمارات العامة الضخمة:

منذ عام 2001 أطلقت الجزائر برامج استثمارية ضخمة لتحسين البنية التحتية و التوسع في إتاحة الخدمات (الإسكان، المياه، الطاقة، الرعاية الصحية ..). وأولى هذه البرامج هو برنامج الإنعاش الاقتصادي (2001-2004) بغلاف مالي قدره 525 مليار دينار جزائري، ثم البرنامج التكميلي لدعم النمو (2005-2009) و قد خصص له ما يعادل 4202.7 مليار دينار جزائري، و أخيرا برنامج دعم المخطط الخماسي الذي خصص له غلاف مالي بمقدار 286 مليار دولار أمريكي. وبحسب الأستاذ " حسين بن يسعد " (الوزير السابق للاقتصاد) فان هذه البرامج التي ارتكزت على تحليل خاطئ للنظرية الكينزية قد خدمت الاستيراد بشكل جيد حيث رفعت من فاتورة الاستيراد²

3- الزيادات في أجور العمال و الموظفين:

لقد نجم عن الزيادة في الأجور وصرف مختلف التعويضات منذ جانفي 2012 (بأثر رجعي من جانفي 2008 وبنسب تراوحت بين 10 إلى 30 بالمائة من الراتب الرئيسي)، ارتفاع كبير في كتلة الأجور حيث بلغت في قانون المالية لسنة 2013 أكثر من 26 ألف مليار دينار (أي ما يعادل 26 مليار أورو) وهو ما أدى إلى زيادة كبيرة في الطلب شملت بشكل أساسي بغض السلع المعمرة (كالسيارات مثلا). فمثلا ارتفعت قيمة السيارات المستوردة ما بين 2011 و 2012 بمعدل 45.75 %³.

4- انعكاسات اتفاق الشراكة مع الاتحاد الأوروبي:

وقعت الجزائر في أبريل 2002 على اتفاق الشراكة مع الاتحاد الأوروبي و ذلك بهدف تعزيز حرية تنقل معظم السلع الصناعية في ما بينها و إلغاء الحواجز الجمركية و غير الجمركية و عموما فان عدم تنوع الصادرات الجزائرية و ضعف تدفقت الاستثمارات الأجنبية المباشرة و عدم تطور القطاع الخاص بشكل كاف أدى إلى الإضرار بالجزائر كثيرا جراء توقيع اتفاق تجاري بحجم الشراكة مع رقعة اقتصادية تضم 27 دولة منها ثاني دولة مصدرة في العالم و هي ألمانيا التي تساوي في منطق التجارة بين الدول نسبة 38 من إجمالي التجارة العالمية ، و تشكل أول قطب صناعي في العالم بنسبة 26 من الناتج العالمي أي 15 تريليون دولار و هو ما يعادل 100 مرة الناتج الداخلي الخام في الجزائر . و قد خسرت الجزائر منذ العمل بالتزامات الاتفاقية إلى غاية 2011 ما يقدر ب 2.5 مليار دولار لصالح الجانب الأوروبي دون أن تحي من ذلك شيئا يستحق الذكر⁴ . كما أن آخر الإحصائيات المقدمة من طرف مصالح الجمارك الجزائرية تشير إلى أنه خلال عام 2013 استوردت الجزائر ما قيمته 28.58 مليار دولار من الاتحاد الأوروبي أي ما يعادل 52.11 بالمائة من إجمالي الواردات الجزائرية، في حين

¹ Banque d'Algérie , RAPPORT 2007 : EVOLUTION ECONOMIQUE ET MONETAIRE EN ALGERIE.,2008,p.55.

² أنظر الحوار الصحفي الذي أجرته جريدة الوطن الجزائرية الناطقة بالفرنسية مع الأستاذ " محمد الحسين بن يسعد " في عددها رقم 16982 الصادر بتاريخ 11 فـأريل 2005

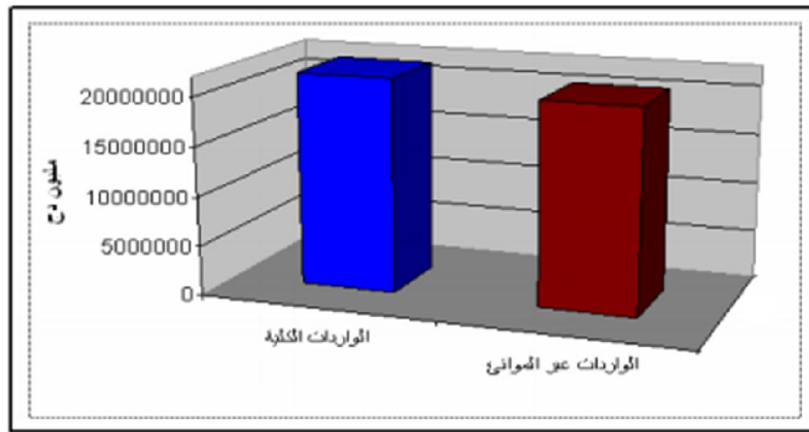
³ عن المركز الوطني للإعلام والإحصاء التابع للجمارك الجزائرية.

⁴ بشير مصطفى، "الإصلاحات الاقتصادية التي نريد - مقالات في الاقتصاد الجزائري"، دار جسر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2012، ص 62-63.

صدرت للاتحاد ما قيمته 42.77 مليار دولار (معظمها غاز ونفط) ما يعادل 64.89 بالمائة من إجمالي صادراتها وهو ما يوضح ارتباط الاقتصاد الجزائري الكبير في معاملاته التجارية مع دول الاتحاد. أما إذا تم استثناء قطاع المحروقات فإن الميزان التجاري يظهر اختلالا كبيرا في معدلات التبادل حيث تستورد الجزائر من الاتحاد 18 دولار مقابل كل دولار تصدره إليه.¹

و نلاحظ تسارع واردات الجزائر عبر الموانئ التجارية و ذلك راجع إلى أن جل المعاملات التجارية بين الجزائر و العالم الخارجي تتم عبر البحر إذ تساهم هذه الموانئ بنقل حوالي 95 من السلع و البضائع من و إلى الجزائر

الشكل رقم (11) : التمثيل البياني لنسبة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين 1990-2010



المصدر : تم إعداد الشكل بالاعتماد على معطيات الجدول (28)

أثر تكاليف النقل البحري على التجارة الخارجية :

تخسر الجزائر سنويا 1.2 مليار دولار، في مصاريف استئجار بواخر شحن النقل البحري، التي تستغلها في جلب المواد الغذائية وغيرها من المنتجات التي يجري استيرادها من مختلف دول العالم، وصرفت الجزائر خلال العام الجاري وخلال الأشهر الثمانية الأولى أضعاف ما صرفته خلال سنتي 2007 و 2008 في مصاريف الشحن، يستفيد منها المتعاملون الأجانب الذين يؤجرون بواخرهم للجزائر حيث تمثل نسبتهم 98 في مئة.

وحسب المعلومات المتوفرة ، فتكاليف النقل البحري للعام 2007 بلغت 3548 مليار سنتيم أي ما يعادل 441.6 مليون دولار، فيما بلغت العام 2008 ما قيمته 5711 مليار سنتيم ما يعادل 710 مليون دولار، أما العام 2009 فبلغت 7398 مليار سنتيم ما يعادل 920 مليون دولار واستمرت في الارتفاع إلى 10103 مليار سنتيم ما يعادل 1.25 مليار دولار العام 2010، في الوقت الذي بلغت 8857 مليار سنتيم ما يعادل 1.1 مليار دولار سنة 2011، وسجل العام 2012 ارتفاعا كبيرا مقارنة بالسنوات الأخرى وذلك خلال الأشهر الستة الأولى إذ بلغت تكاليف النقل البحري 6361 مليار سنتيم، أي ما يعادل 791 مليون دولار، وهو ما يفوق تكاليفه خلال سنتي 2007 و 2008 مجتمعين، وإجمالا كلف الشحن البحري بين 2007 ومنتصف السنة الجارية ما يعادل 5.52 مليار دولار، وهو المبلغ الذي يكفي لإعادة بناء أسطول جديد من بواخر الشحن البحري، بما يعادل 208 باخرة من الحجم الكبير بمعدل سعر السوق العالمية حاليا والمقدر ب 25 مليون دولار للباخرة الواحدة.

¹ حفيظ صوايلي، " الجزائر تصدر دولارا واحدا مقابل 18 دولار استيراد من الاتحاد الأوربي " ، جريدة الخبر الجزائرية ، الصادرة يوم 15 مايو 2014 ، ص 7 .

وحسب ما تتوفر عليه السوق الدولية، وبناء على المعطيات المتعامل بها، فمبلغ 900 مليون دولار يمكن من اقتناء 15 باخرة جديدة من النوع الكبير لنقل السلع أو ما يفوق 50 باخرة مستعملة، وهو ما يمكن في غضون خمس سنوات من اقتناء 75 باخرة جديدة أو 400 أخرى مستعملة، مع توفير أكثر من 12 ألف منصب شغل في حال إعادة بعث شركات الإنجاز والصيانة المختصة في صناعة البواخر.

وتقول المعطيات التي بحوزتنا أن الشركة الوطنية للنقل البحري، كانت تمتلك 120 باخرة، وتقلص العدد إلى 80 باخرة خلال العام 2005 و70 وكالة تجارية وطنيا، قبل أن يتقلص الأسطول إلى 18 باخرة مقسمة على ثلاث وحدات بعد بيع 60 باخرة سنتي 2005 و2006.

والغريب في تسيير الشركة في السنوات الأخيرة، هو بيع أسطول كامل لباحيرات هي اليوم تنشط في المياه الإقليمية بمختلف أصقاع العالم، والأمر من ذلك هو أن الجزائر تؤجر هذه البواخر تحت أسماء أخرى وتدر الملايين بالعملة الصعبة على المتعاملين الذين اقتنوها، عوض أن تستغلها الجزائر في تطوير الأسطول، ومن بين البواخر الجزائرية التي مازالت تنشط بأسماء جديدة بعد بيعها "باخرة قصر الشلالة" التي تم تحويل اسمها إلى "اليكسيل" بعد شرائها من قبل شركة إماراتية، وباخرة "البويرة" التي تم تحويل اسمها إلى "أوريونتال ستار" وبيعها بمبلغ مالي قدره 500 ألف دولار، "ميغا ستار" التي كانت تحت اسم "بلعباس" واقتناها متعامل مصري العام 2006، وباخرة "غار جبيلات"، في حين أن باخري تيميمون وتقرت، تم بيعهما لمتعامل بإمارة دبي وهما الآن قيد النشاط تحت اسمي "السالمي 1" و"السالمي 2"، وتبقى باخرة "الظهرة" التي تم التخلي عنها من قبل فريقها في عرض المياه الفرنسية على مستوى مرسيليا، تنشط إلى غاية اليوم تحت اسم "حج أنور"، الشأن نفسه بالنسبة لبخرة "عين وسارة" التي وضعها الاتحاد الأوروبي في القائمة السوداء وتم منعها من دخول المياه الإقليمية للاتحاد خلال الفترة الممتدة بين 31 جانفي 2003 و9 نوفمبر 2004، تم بيعها لمتعامل مصري حيث أصبحت تحمل اسم خالد بن محي الدين. أما باخرة باتنة التي تعرضت لعطب على مستوى شاطئ صابلات بالعاصمة، فتم بيعها لمتعامل إماراتي بمبلغ رمزي قدره 1.952 مليون دولار، ومن بين البواخر السالف ذكرها يوجد من قامت الجزائر بإعادة استئجارها ودفعت نظير الاستفادة من خدماتها بعد أن كانت في متناول يدها.

خاتمة الفصل:

إن المبادلات التجارية الجزائرية تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات من النفط و التي تستغل أساسا في تغطية الواردات .ونظرا لعجز السياسة المتبعة في إطار ترقية الصادرات من غير المحروقات ، فإن الموانئ التجارية الجزائرية و ما تلعبه من دور بالنظر إلى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لا تزال عاجزة عن تنشيط التجارة الجزائرية وترقيتها إلى مستوى الطاقات و الموارد المتاحة و خاصة فيما يتعلق بتنويع البنية السلعية و المناطق الجغرافية التي تعمل بها.

حائزہ عالم

تعتبر التجارة الخارجية من أهم معايير تطور الدول ويرتبط تنظيمها بالسياسة التجارية باعتبارها مجموعة الإجراءات التي تتخذها الدولة في إطار علاقتها التجارية الدولية. فهناك اتجاه يدعو إلى حرية انتقال السلع والخدمات وعوامل الإنتاج من دولة لأخرى، و آخر يدعو إلى تدخل الدولة قصد تنظيم التجارة الخارجية، من خلال فرض قيود على الصادرات والواردات قصد تحقيق المصلحة العامة للدولة. وتتضمن هذه الإجراءات مجموعة من الأساليب سواء السعرية، الكمية أو التنظيمية. فالأساليب السعرية تستخدم في عملية التحكم في الصادرات والواردات، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، أما الأساليب الكمية والتنظيمية فهي الإطار التنظيمي لتطبيق إجراءات السياسة التجارية.

وتعتبر مصطلحات التجارة الدولية من العقود النموذجية التي تنظم وتوزع المسؤوليات التي يلتزم بها كل من المصدر والمستورد، وذلك عن طريق تحويل التكاليف والمخاطر التي يتحملها الطرفان، ويتم تصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب وسائل النقل، إلا أن الوسيلة الأوسع نطاقا هي النقل البحري بالنظر لقلّة تكلفتها وكبر قدرتها الإستيعابية الأمر الذي يجعل مصطلحات النقل البحري أكثر إستعمالا في نقل البضائع عبر الموانئ التجارية. وتستخدم الجزائر في تجارتها الخارجية مصطلح FOB في حالة التصدير ومصطلح CIF عند الإستيراد لتنظيم المبادلات التجارية.

و للنقل دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية، فهو يؤثر في الإنتاج والتوزيع، كما له تأثير على العرض والطلب ويساهم أيضا في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالإضافة إلى التأثير على المنافسة و سهولة الحصول على عناصر الإنتاج، ويؤثر النقل الكفئ على الأسعار، كما يعمل على زيادة المنافسة في السوق. ومن المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل تناقص التكلفة و تزايد الغلة. بالإضافة إلى الخدمة بمعيار الاستعلامات البديلة. وتتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة، نوع و حجم السفينة وكفاءة الموانئ بالإضافة إلى تنظيمات الخدمات الملاحية و التجارية. ويتكون السوق الملاحية من قوى العرض المتمثلة في فراغات السفن المستعدة للإبحار، وقوى الطلب المتعلقة بحجم البضائع المطلوب نقلها حيث ينقسم إلى سوقين رئيسيين هما سوق مشارطات نقل البضائع الصب بالسفن الجواله و سوق الخطوط المنتظمة. وبهدف تنظيم النقل البحري هناك من يدعو إلى حمايته بمختلف الإعانات و هناك من يدعو إلى ضرورة تحريره.

ويبين تطور التجارة الخارجية الجزائرية أن المبادلات التجارية تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات من النفط و التي تستغل أساسا في تغطية الواردات من معدات التجهيز و المواد الاستهلاكية الغذائية. ونظرا لعجز السياسة المتبعة في إطار ترقية الصادرات من غير المحروقات، فإن الموانئ التجارية الجزائرية و ما تلعبه من دور بالنظر إلى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لا تزال عاجزة عن تنشيط التجارة الخارجية و ترقيةها إلى مستوى الطاقات و الموارد المتاحة و خاصة فيما يتعلق بتنويع البنية السلعية و المناطق الجغرافية التي تعمل بها.

نتائج الدراسة :

من خلال ما تم عرضه، يمكن استخلاص أهم النتائج التي تم التوصل إليها فيما يلي:

- 1- تمثل التجارة الدولية البحرية 90% من حجم التبادل التجاري على المستوى العالمي و يلعب النقل البحري دوراً أساسياً في هذا المجال إذا تعتمد عليه التجارة الدولية بنسبة كبيرة. و أن أكثر من 80% من تجارة الجزائرية الخارجية تتم عبر النقل البحري و هذا يؤكد أهميته بالنسبة لبلد مثل الجزائر.

- 2- تلعب خدمات النقل البحري دوراً مهماً في رفع معدلات النمو و تحقيق الزيادة المطلوبة في كافة المتغير الاقتصادية و تساهم في تخفيض تكاليف الإنتاج و توفير مدخلاته الأمر الذي ينعكس إيجابياً علي ميزان مدفوعات الدولة.
- 3- للنقل البحري للبضائع مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية بإعتباره محرك البضائع بين القارات و الدول.
- 4- تلعب المصطلحات التجارة الدولية دوراً هاماً في تحديد مسؤوليات المصدر و المستورد
- 5- بما ان النقل البحري هو الأكثر إستخداماً في معاملات التجارة الدولية ، فإن المصطلحات الأكثر إستخداماً هي المتعلقة بوسيلة النقل البحري الأربعة: CIF .CFR. FOB.FAS
- 6- العلاقة بين طرفي التجارة الدولية تتجسد في وثائق و مستندات تنص على إلتزامات كل طرف مثل عقد النقل البحري و الفاتورة التجارية ، ولتفادي الاختلال بهذه الإلتزامات ،يتطلب الرجوع الى العقود التجارية التي تحتوي على الشروط التي كان على أساسها نقل البضاعة من المصدر إلى المستورد بموجب المصطلح التجاري المتفق عليه.
- 7- لتسعير الصادرات لابد من تحديد التكاليف و مصطلحات التجارة الدولية والتي تستخدم أيضاً في حالة تجارة العبور لتقييم التكاليف في أي نقطة لتحديد سعر البيع.
- 8- تتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة ، نوع و حجم السفينة و كفاءة الموانئ ،بالإضافة إلى تنظيمات الخدمات الملاحية و التجارية.
- 9 - تسهيلات لعملية النقل البحري وحب الإعتماد على مختلف أعوان النقل البحري علي رأسهم القائم بمهمة العبور .الإستعانة بخدمات هؤلاء الأعوان يؤدي الى تسهيل مهمة عبور السفن و الى تخفيض معتبر في تكاليف النقل البحري.
- 10- تقسيم تكاليف النقل البحري الى تكاليف متغير و ثابتة يعتبر من التقسيمات الأكثر ضرورة في مجال التخطيط و الرقابة على التكاليف .
- 11-يعتبر حجم السفينة من العوامل المؤثر على تكاليف النقل البحري ، فزيادة حجم السفينة يؤدي الى إنخفاض تكلفة الطن الواحد المنقول
- 12-طول الرحلة من العوامل المؤثر على التكاليف النقل البحري ، فمن أجل التقليل من هذه التكاليف يجب إستعمال السفن صغيرة الحجم في المسافات القصيرة و السفن الكبيرة للمسافات الطويلة.
- 13 - تتمتع الجزائر بمواقع جغرافية مميزة على ساحل البحر الأبيض المتوسط تسمح بقيام العديد من الموانئ ، و أحواض بناء و صيانة السفن و يؤدي هذا إلى توفير الكثير من العملات الصعبة للبلاد فضلاً عن استيعاب أعداد كبيرة من العمالة الوطنية في هذا الحقل مما يساهم في تخفيض حدة البطالة.

14- تستحوذ الموانئ التجارية الجزائرية على 95% من التجارة الخارجية الجزائرية ، إلا أنها موانئ قديمة من الجيل الأول إذ تعاني من نقص التجهيزات الضرورية لاستقطاب السفن الكبيرة ، مما يحول دون استغلال اقتصاديات الحجم في نقل البضائع مما يؤثر سلبا على تنافسية الموانئ الجزائرية مقارنة بموانئ دول البحر الأبيض المتوسط بصفة خاصة و العالمية بصفة عامة.

اختبار الفرضيات :

على ضوء نتائج هذا البحث يمكن اختيار الفرضيات بالشكل التالي:

* صحة الفرضية الأولى على أن الجزائر تستخدم مصطلحات التجارة الدولية في عقد التبادل التجاري الدولي لتوزيع المسؤوليات بين المصدر و المستورد ،لوضع كل الشروط المتعلقة بتسليم البضاعة و المستندات ، ومن يتحمل التكاليف و المخاطر بين الطرفين ، هذه المصطلحات الأكثر إستخداما تتمثل في مصطلح FOB عند التصدير و مصطلحي CFR و CIF عند الإستيراد و إختبار هذه المصطلحات دون غيرها يعود إلى تأخر الجزائر في قطاع النقل البحري للبضائع و ضعف موانئها .

* صحة الفرضية الثانية و هذا مستند عليه لمختلف الاحصائيات في مجال التجارة الدولية و كذا النقل البحري للبضائع في الجزائر و التي تجزم ضعف الموانئ التجارية و قلة السفن هذا ما يحتم على الجزائر استئجار السفن في حالة الاستيراد و التصدير هذا بدوره يرفع من قيمة التكاليف التي تستنزف مداخيل الدولة و تعود عليها بالسلب.

اقتراحات :

انطلاقا من نتائج هذا البحث يمكن تقديم بعض الإقتراحات و التي تتمثل في :

- 1- العمل على تجهيز و تهيئة الموانئ الجزائرية لتواكب التطورات التكنولوجية الحديثة في مجال خدمات الموانئ المختلفة حتى تمكن من زيادة إيراداتها و تساهم في نمو الاقتصاد .
- 2- العمل على تحديد سفن الأسطول الوطني و العمل على إتباع السياسات اللازمة للمحافظة عليه ضمن سوق الملاحة البحرية، وذلك من خلال تشجيع القطاع الخاص على الدخول في شركات إستراتيجية مع الدولة في هذا المجال.
- 3- النظر إلى قطاع النقل البحري كحلقة مكملة لترقية و تطوير الاقتصاد الجزائري في جوانبه المختلفة و إن أي مجهودات تبذل لتحسين الإنتاج يجب أن يقابلها تحسين في وسائل النقل البحري الوطني.
- 4- من أجل تخفيض تكاليف النقل البحري إلى حدها الأدنى ينصح باستعمال السفن ذات الحمولة الكبيرة بعدد أكبر ومع الاستعانة بالأصناف الأخرى من السفن لكن بعدد أقل .
- 5- العمل على بناء مؤسسات أكاديمية بحرية متخصصة لها القدرة على أداء دورها في مد هذا القطاع بالكوادر البشرية ذات التأهيل و التدريب العالي مما يساهم في زيادة إنتاجية هذا القطاع على المستوى الكلي للاقتصاد القومي.
- 6 - ضرورة مواصلة الدراسات في مجال النقل البحري لأهميته في تحقيق النمو الاقتصادي و صولا الى معرفة الأسباب التي أقعدت هذا القطاع عن لعب دوره في الاقتصاد.

- 7- ضرورة العمل على تشجيع الصادرات خارج المحروقات من أجل تنشيط التجارة الخارجية لتفادي استنزاف الثروات الطبيعية المتمثلة أساسا في النفط و تفادي مخاطر تقلبات أسعاره على الميزان التجاري ، تحقيق التنمية المستدامة.
- 8- ضرورة التنوع في التوزيع الجغرافي للمبادلات التجارية الخارجية بهدف التقليل من التبعية لمنطقة الاتحاد الأوروبي لتشمل مناطق أخرى من العالم.
- 9- تخفيض تكلفة النقل هدف لا بد على الجزائر من بلوغه ، وذلك لتحسين وضعية ميزان المدفوعات للحد من خروج العملة الصعبة، و العمل على تطوير المؤسسات الوطنية في مجال النقل البحري الدولي ومؤسسات التأمين للقيام بعمليات الإستيراد و التصدير من وإلى الجزائر . هذا دون اللجوء إلى مؤسسات أجنبية تكلف الكثير.

أفاق الدراسة :

- وفي الأخير تبقى محاولتنا محدودة أمام تشعب مثل هذه المواضيع ، ومما لا شك فيه أن هناك بعض النقائص التي يحتويها هذا البحث المتواضع ، و يبقى المجال مفتوحا لأفاق البحث التالية :
- دور تكاليف النقل البحري في استقطاب الإستثمارات الأجنبية.
 - لوجيستيات التجارة الدولية في الجزائر .

قائمة المراجع

قائمة المراجع باللغة العربية

أولاً: الكتب

- 1- أحمد فارس مصطفى ، العلاقات الاقتصادية الدولية ، منشورات جامعة حلب ، سوريا 1982
- 2- أسامة مجذوب ، الجات و مصر و البلدان العربية من هافانا إلى مراكش ، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة ، 1996
- 3- أيمن النحراوي ، لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي ،الإسكندرية _ مصر الطبعة الأولى 2008
- 4- أيمن النحراوي ، منظومة النقل الدولي ، درا الفكر الجامعي ، الإسكندرية - مصر الطبعة الأولى 2009
- 5- أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري ، الأسس الاقتصادية والإدارية ، مركز الإسكندرية للكتاب - مصر، 2009
- 6 - أحمد عبد المنصف محمود ، اقتصاديات النقل البحري ، مكتبة الإشعار الفنية ، الطبعة الأولى ، مصر 2001
- 7- أحمد محمود ، اقتصاديات النقل (دار الكتاب ، 1980) .
- 8 - أحمد عبد المنصف محمود ، صناعة النقل البحري (أكاديمية النقل البحري ، بدون تاريخ)
- 9- أحمد فارس مصطفى ، العلاقات الاقتصادية الدولية.
- 10- أحمد عبد المنصف محمود ، صناعة النقل البحري (أكاديمية النقل البحري ، بدون تاريخ)
- 11- بشير مصطفى، "الإصلاحات الاقتصادية التي نريد - مقالات في الاقتصاد الجزائري"، دار جسر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2012.
- 12- بن حمودة سكيمة ، مدخل لعلم الاقتصاد ، دار المحمدية العامة ، الجزائر ،2009
- 13- بديع جميل قديو ، التسويق الدولي ، دار المسيرة للنشر و التوزيع ،عمان - الأردن ، الطبعة الأولى 2009
- 14- جمال الدين لعويسات ،العلاقات الاقتصادية الدولية و التنمية ، الطبعة الأولى ،دار هومة للطباعة و التوزيع ، الجزائر، بدون سنة .
- 15- جاك صابونجي ، المصطلحات التجارية الدولية الحديث أنكوتيرمز 2000 ، إتحاد المصارف العربية 2001.
- 16- جودة عبد الخالق ، الاقتصاد الدولي، الطبعة الأولى ، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1992
- 17- حمادة فريد منصور ، مقدمة اقتصاديات النقل البحري ، مركز الاسكندرية مصر بدون سنة النشر
- 18- حمدي عبد العظيم. اقتصاديات التجارة الدولية. مكتبة زهراء الشرق. 1996
- 19- خالد عليان سليمان و على أحمد المشاقبة ،إدارة التخليص الجمركي ، دار للنشر و التوزيع الأردن 2009.
- 20- د. محمد الفيومي، نظم المعلومات المحاسبية، الدار الجامعية. 1990
- 21- رشاد العصار، عليان الشريف، حسام داود و مصطفى سلمان. التجارة الخارجية. دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة. عمان الطبعة الأولى: 2000
- 22- رعد حسن. الصرف. أساسيات التجارة الدولية المعاصرة. دار النشر. الطبعة الأولى، الجزء الأول. 2000
- 23- زينب حسين عوض الله ، الاقتصاد الدولي، نظرة عامة على بعض القضايا ، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1998.
- 24- سامي عفيفي حاتم ، التجارة الخارجية بين التنظيم و التطوير ، الجزء الأول الطبعة الثانية ، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة 1993
- 25- سميرة إبراهيم محمد أيوب ، إقتصاديات النقل - دراسة تمهيدية ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية - مصر 2002
- 26 - شريف محمد ماهر ،إدارة النقل البحري ، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا ،النقل البحري ،الإسكندرية 2006
- 27 - شريف على أصوص ، التجارة الدولية - الأسس و التطبيقات ، دار أسامة للنشر و التوزيع ،عمان - الأردن ، عمان ، الطبعة الأولى ، 2012.

- 28- صديق محمد عفيفي ، التسويق الدولي - تنظم التصدير و الإستيراد ، مكتبة عين شمس للنشر ،الإسكندرية الطبعة العاشرة 2002.
- 29- طلعت أسعد عبد الحميد ، الإدارة الفعالة لخدمات البنوك الشاملة ، كلية التجارة جامعة المنصورة. 1998.
- 30- طاهر لطرش، تقنيات البنوك. ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2001.
- 31 - طالب حسن موسى، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، بدون مكان نشر ، طبعة 1 ، 2007.
- 32 - عبد النعيم محمد مبارك و محمد يونس، اقتصاديات النقود و المصرفية و التجارة الدولية، الدار الجامعية. الإسكندرية. 1996.
- 33- عبد القادر فتحي لاشين و آخرون المفاهيم الحديثة في إدارة الخدمات و اللوجستيات ، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، منشورات المنظمة ، مصر ، 2007 .
- 34- عبد القادر فتحي لاشين و آخرون ، دراسة تطوير محاور النقل البحري و البري في المنطقة العربية ، الجزء الثاني : النقل البحري بين الدول العربية ، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، القاهرة- مصر .
- 35- عمر سعد الله قانون التجارة الدولية - النظرية المعاصرة ، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع ، الجزائر ، الطبعة الأولى 2007.
- 36- عادل أحمد حشيش و مجدي محمود شهاب، أساسيات الاقتصاد الدولي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت لبنان 2003.
- 37- عبد الرحمن يسري أحمد و إيمان محب زكي ، الإقتصايات الدولية : الدار الجامعة ، السكندرية- مصر 2007.
- 38 - فتحى السيد التوني ، النقل متعدد الوسائط التطبيقات و الفوائد و التحديات الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية ، القاهرة مايو 2006.
- 39- كارلين أولولين (carline O'lughlin), اقتصاديات النقل البحري ، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري و التجارة الخارجية ، ترجمة مختار السويقي ، مطابع مذكور ، الإسكندرية القاهرة : مطابع ديكور ، جانفي 1979.
- 40- محمد عبد الفتاح ترك ، عقود البيوع البحرية الدولية ، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية مصر الطبعة 1، 2007.
- 41- محمد خليل برعي ، مقدمة في الاقتصاد الدولي ، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1978 .
- 42- مجدي محمود شهاب ، سوزي عدلي ناشر، أسس العلاقات الاقتصادية الدولية ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت لبنان ، 2003
- 43- محمد زكي الشافعي ، مقدمة في العلاقات الاقتصادية الدولية، دار النهضة العربية ،بيروت دون سنة نشر
- 44- محمود يونس ، أساسيات التجارة الخارجية ، الدار الجامعية ، الإسكندرية مصر ، 1993.
- 45- محمد الناشر ، التجارة الخارجية و الداخلية ، منشورات جامعة حلب ة سوريا 1997.
- 46 - محمود مجدي شهاب ، الاقتصاد الدولي ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، 1999 .
- 47- مجدي محمود شهاب. الاقتصاد النقدي. كلية الحقوق جامعة الإسكندرية وبيروت العربية
- 48- محمود حامد عبد الرزاق ، اقتصاديات النقل الدولي (البري و البحري و الجوي) ، الدار الجامعة ، الإسكندرية - مصر 2013.
- 49- محمود الشيخ ، التسويق الدولي ، دار أسامة للنشر و التوزيع عمان - الأردن ، الطبعة الاولى 2008.
- 50- محمد محمد ألبنّا و سهير محمد السيد حسن ، الاتجاهات الحديثة السياسات التجارية ، مؤسسة شباب الجامعة ، الإسكندرية ، مصر 2005.
- 51- مركز الدراسات و البحوث بغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجار العالمية .المملكة العربية السعودية ،أكتوبر

2009

- 52- د. محمد الفيومي، نظم المعلومات الحاسوبية، الدار الجامعية. 1990.
- 53 - هاني حامد الضمور ، التسويق الدولي ، دار وائل للنشر و التوزيع ، عمان - الأردن الطبعة الثالثة 2004 .
- 54- يوسف جحيم الطائي سنان كاظم المرسوي و آخرون ، إدارة التأمين و المخاطر ، دار البازوري العلمية للنشر و التوزيع ، عمان - الأردن الطبعة الأولى 2011.

ثانيا : الأطروحات و الرسائل

- 1- أمال خلفي، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (1987-1997) حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM-CNAN) رسالة ماجستير جامعة الجزائر.
- 2- عبد الفتاح الصحن ، تكاليف تشغيل السفن الإسكندرية : معهد إدارة و اقتصاديات النقل البحري، 1974.
- 3- عبد الرشيد بن دبب ، تنظيم و تطوير التجارة الخارجية حالة الجزائر ، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية ، جامعة الجزائر 2003.
- 4- الصادق بوشنافة ، الآثار المحتملة لانضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة على قطاع صناعة الأدوية "حالة مجتمع صيدال" ، (أطروحة دكتوراه غير منشورة) ، جامعة الجزائر ، بلد الجزائر ، 2006/2007.
- 5- الواحد رشيد مسؤولية الناقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع قانون المسؤولية المهنية ، جامعة مولود معمري - تبزي وزو ، السنة الجامعية 2012-2013.
- 6- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاق الدولية ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، السنة الجامعية 2011-2012.
- 7- تركية صغير ، سياسة التجارة الدولية في الجزائر وانعكاسها على الأداء الاقتصادي خلال الفترة 1990- 2014 مذكرة ماستر أكاديمي ، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي، الجزائر ، سنة 2014 - 2015 .
- 8- حدادي حبيبة و آخرون. دراسة جميع مراحل و إجراءات الاستيراد على مستوى مؤسسة عمومية. مذكرة لنيل شهادة ليسانس. دفعة 2000.
- 9- حملاوي ربيعة مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم - علوم اقتصادية - جامعة الجزائر - السنة الجامعية 2007-2008.
- 10- خالد شويرت ، القانون الواجب التطبيق على العقد التجاري الدولي ، أطروحة دكتوراه في الحقوق فرع، الملكية الفكرية ، جامعة الجزائر ، السنة الجامعية 2008-2009.
- 11- خالد شويرت ، القانون الواجب التطبيق على العقد التجاري الدولي ، أطروحة دكتوراه في الحقوق فرع الملكية الفكرية ، جامعة الجزائر ، السنة الجامعية 2008-2009.
- 12- زايد مراد ، دور الجمارك في ظل اقتصاد السوق حالة الجزائر ، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية - فرع التسيير ، جامعة الجزائر ، السنة الجامعية 2005-2006.
- 13- منى مسغوني ، علاقة سياسات الواردات بالنمو الداخلي للاقتصاد الوطني في الفترة ، 1970-2001 ، أطروحة ماجستير غير منشورة ، جامعة قاصدي مرباح وقلة ، 2005 .
- 14- مصباح ليلي ، دور التغليف في النشاط الترويجي للمؤسسة مذكرة مكلمة لنيل شهادة الماجستير جامعة منتوري ، قسنطينة السنة

الجامعة 2009-2010.

15- محمود أحمد فهمي ، **تصنيف التكاليف و تركيب التكاليف البحرية** ، مذكرة التخرج لنيل الدبلوم أكاديمية عربية للنقل البحري 1982.

ثالثا :قوانين و تشريعات

1 - المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم:231/915 المؤرخ في :1997/07/27.

2 - المرسوم التنفيذي رقم:53/94 لسنة 1994 في المادة 2.

3 - الأمانة العامة للحكومة ، المرسوم التنفيذي رقم 01-07 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 31 المؤرخ في 15 محرم 1428 الموافق 3 فبراير 2007.

4- المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم:231/915 المؤرخ في :1997/07/27

رابعا :المجلات و الدوريات

1- بوريش هشام ، **تحسين جودة الموانئ البحرية** ، دراسة تجربة ميناء عنابة ، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية و الاجتماعية ،جامعة بلجي مختار عنابة ، الجزائر ، العدد 34 جوان 2001.

2- جريدة الوطن الجزائرية الناطقة بالفرنسية مع الأستاذ " محمد الحسين بن يسعد " في عددها رقم 16982 الصادر بتاريخ 11 أبريل 2005 .

3- حفيظ صوليلي، **الجزائر تصدر دولارا واحدا مقابل 18 دولار استيراد من الاتحاد الأوروبي** ، جريدة الخبر الجزائرية ، الصادرة يوم 15 ماي 2014 .

خامسا : التقارير و المحاضرات

1- الفتح شامه ، **مستقبل صناعة بناء و إصلاح السفن في مصر** محاضرة الجمعية البحرية ،الإسكندرية ، 28 سبتمبر 1997

2- الأستاذ السيد عمران ، **مذكرات في حسابات تشغيل ناقلات البترول** (سلسلة محاضرات معهد إدارة و اقتصاديات النقل البحري ، الأكاديمية العربية للنقل البحري ،بدون تاريخ نشر).

3- الأستاذ مؤاد فهمي ،**مذكرات في التأمين البحري** سلسلة محاضرات معهد إدارة و اقتصاديات النقل البحري ، جامعة الدول العربية ، أكاديمية العربية للنقل البحري ،بدون تاريخ نشر .

4- مركز الدراسات و البحوث بغرفة الشرقية , **تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية** .المملكة العربية السعودية ،أكتوبر 2009.

5- المجلس الوطني الاقتصادي و الاجتماعي ، **تقرير الظرف الاقتصادي السداسي 1 سنة 2001.**

6- محمد عبد الفتاح شامه ، **مستقبل صناعة بناء و إصلاح السفن في مصر** محاضرة الجمعية البحرية ،الإسكندرية ، 75 سبتمبر 1997.

1/ LES OUVRAGS GENERAUX :

- 1 – Alejandro Micco and Natalia Pérez, **Determinants of Maritime Transport Costs , Inter-American Development Bank**, April 2002 .
- 2 – Anne Gallais Bouchet ,**la démolition navale ; un outil polémique de régulation des flottes .note de synthèse n°124 .Institut supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR) Nantes.** France .Avril 2010.
- 3 – Banque d'Algérie, Rapport 2007 : Evolution Economique Et Monetaire En Algerie.
- 4 – Bernard Gullochans , **théories de la change international**, P.U.F, 1976,
- 5– Bournat.E. Montabord , **Commerce International** . Edition Mothan,1995.
- 6– Chibani Rabah, **Le Vade-mecum de l'import-export**. Edition ENAG 1997
- 7– Développements in international seaborne Trade , Report by the UNCTAD secretariat , Review of maritime transport , New York and Geneva , 2010.
- 8 – Ghislaine Legrand et Collectif , **Management des opérations de commerce international – Importer / Exporter** , édition Dunod , Paris – France 2007.
- 9 – James J. Zo and John L. Mann, Jr, Maritime Administrative Order, US Department of Transportation ,December 1,1999.
- 10 – Kamel El Khalifa , **Guide de Transport International des Marchandises**. Edition Dahleb, 1994.
- 11 – Michel Piquet , **Incoterms @ 2010 Comprendre et bien utiliser les règles** , édité pas le Groupe Smecil L'antenne .Marseille-France.
- 12 – Mohamed El-Kamel EL- Khelifa. Guide **Des Transports Internationaux De Marchandises** Dahlab ,1994 .
- 13 – Nicolas Million , **Micro – économie**, les Coûts de production .
- 14 – N. F. Gentle and Mr R. J. Perkins, An Estimate of Operating Costs for Bulk Ro-ro and Container Ships , **Bureau of Transport Economics Canberra** .September 1982.
- 15 – Peter C Wong, **Europe liner trade after the abolishment of far east freight conference, Institute of Sea transport**, Hong Kong, 2008.
- 16– IQNAY Chrzanouski . **An Introuduction To Shipping economics** , First Publication January 1985.
- 17– Idir Ksouri , **les régimes douaniers, Grand Alger livres Editions** , 2ème édition, Alger, 2008.
- 18 – Habib Kraiem , Incoterms . **Line, Terms \$Couts de Transport Maritime** , édition L'Univers du Live ,Tunisie,2005 .
- 19 – S.Hadda &Collectif , **Les Incoterms 2000** , pages bleues – éditions , Bouira Algérie , 2009 .
- 20 – Sylvie Graumann , **guide pratique du commerce International** , troisième édition ,1992 .
- 21 – S . Economies , P.Wlson , the **economies factor in international relations** , I.B tavr , London , 2001.

22 – Todd Litman , **Evaluating Transportation Economic Development Impacts**, Victoria **Transport. Policy Institute**, 23 August 2010.

23 – Xiamen Clark, David Dollar , and Alejandro Micco , **Maritime Transport Costs and Port. Efficiency** , **World Bank** , February 2001 –Transportation, December 1, 1999.

2/ ***LES MEMOIRES*** :

1 – Nacer Eddine Boukechoura ,Gestion Des Lignes Reguliers . **Mémoire cestcap** ,1993.

2– Abdelkrim Sid Idru , Les Courd De Transport Ts Martimes **Memoire, Cestfap** ,1989 .

3 – Mohamed Ali , Les Couts Des Incoterms .**Memoire Des P.G.S.ISM** 1992 .

4 –Mostapha KaliL ,Les Couts D’exploitions Des Navires , **Memoire ISM CLC** .

3/ ***Rapports et conférences*** :

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

Les sites : المواقع الإلكترونية :

1- الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ http://sogeports.org/arzew_actuel.html

2- الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ http://sogeports.org/arzew_actuel.html

3- الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ http://sogeports.org/arzew_actuel.html



الملخص

يعتبر النقل بوجه عام من أهم متطلبات الانسان لممارسة نشاطاته و قضاء حوائجه ، كما يعتبر من أهم المقومات الأساسية للتنمية الاقتصادية .

و من المعلوم أن مصطلحات التجارة الدولية من العقود التي تنظم و توزع المسؤوليات التي يلتزم بها كل من المصدر و المستورد (الشحن ، التأمين و الإجراءات الجمركية و غيرها) و ذلك عن طريق تحويل التكاليف و المخاطر التي يتحملها الطرفان ، و يتم تصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب وسائل النقل الا أن الوسيلة الأوسع نطاقا هي النقل البحري بالنظر لقلة تكلفتها و كبر قدرتها الاستيعابية ، الأمر الذي يجعل مصطلحات النقل البحري أكثر استعمالا في نقل البضائع عبر الموانئ التجارية .

حقيقة النقل البحري في الجزائر توصف بالمتأخرة و ذلك راجع لضعف البنى التحتية و هذا ما يحتم على الجزائر استئجار السفن لنقل مختلف البضائع من و إلى الخارج اذ يؤدي هذا إلى استنزاف موارد الدولة من العملات الصعبة و بدوره يخلق اختلال في ميزان المدفوعات .

و تستخدم الجزائر في تجارتها الخارجية مصطلح FOB " التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير " في حالة التصدير ، و مصطلح CIF " التكاليف و التأمين و أجرة الشحن مدفوعة " عند الاستيراد لتنظيم المبادلات التجارية .

الكلمات المفتاحية

النقل البحري للبضائع ، مصطلحات التجارة الدولية ، التكاليف ، تكاليف النقل البحري ، الموانئ التجارية .

Résumé :

Transportation is usually seen as one of the most essential necessities for men's daily needs and activities as vital it is considered as one of the most crucial elements of the economic development .

It is so common that international commerce terminology is part of the contracts that organizes and categorizes responsibilities of both importers and exporters (loading ,insurance ,customs procedures etc) this is made through costs and risks conversion which are supported by both sides, as a classification of global trade terminology according to transportation means however the most common one is shipping regarding its low cost as well as its large containment capacity which makes commercial terms usage so widespread in shipping goods .

The reality of shipping in Algeria is viewed as backward this is mainly due to the lack of infrastructures which obliges the government to charter ships to export various goods to and from abroad which leads to exhaust the country's resources of foreign currencies and imbalance of the balance trade.

Algeria uses the term **FOB** in its foreign trade an acronym for Free On Board in case of exportation and the term **CIF** which stands for Cost insurance and Freight in case of importation to organize the commerce exchange.

Keywords

Shipping , global trade terminology , costs , shipping costs , commercial ports .

