



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العالمي  
جامعة الدكتور مولاي الطاهر - سعيدة -  
كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التسيير والعلوم التجارية



قسم العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

الميدان علوم اقتصادية تسيير وعلوم تجارية

الشعبة العلوم التجارية

التخصص مالية وتجارة دولية

بعنوان

## دراسة تحليلية لدور واهمية قطاع النقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

تحت اشراف الأستاذ  
الدكتور حجاوي توفيق

من اعداد الطالبة  
جديان سومية

نوقشت واجيزت علنا بتاريخ

امام اللجنة المكونة من السادة

الدكتور - بن محاسين بن عمر ..... رئيسا

الدكتور - حجاوي توفيق ..... مشرفا

الدكتور - هواري مغنية ..... ممتحنا

السنة الدراسية 2022/2021



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العالمي  
جامعة الدكتور مولاي الطاهر - سعيدة -  
كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التسيير والعلوم التجارية



قسم العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

الميدان علوم اقتصادية تسيير وعلوم تجارية

الشعبة العلوم التجارية

التخصص مالية وتجارة دولية

بعنوان

## دراسة تحليلية لدور واهمية قطاع النقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

تحت اشراف الأستاذ  
الدكتور حجاوي توفيق

من اعداد الطالبة  
جديان سومية

نوقشت واجيزت علنا بتاريخ

امام اللجنة المكونة من السادة

الدكتور - بن محاسين بن عمر ..... رئيسا

الدكتور - حجاوي توفيق ..... مشرفا

الدكتور - هواري مغنية ..... ممتحنا

السنة الدراسية 2022/2021

## الاهداء

بسم الله الرحمن الرحيم الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين نبينا محمد وعلى إله وصحبه اجمعين وبعد كلمة طيبة لمن رآته عيني وسمعت نصائحه

الى الوالدين الغاليين الحبيبين

الى اخوتي واخواتي

الى اختي الراحلة رحمها الله واسكنها فساح جناته

الى أصدقائي وزملائي

والى كل من علمني في جميع الاطوار حتى اليوم

## شكر وتقدير من طرف جديان سومية

الحمد لله الذي اعطاني هذه القدرة على إتمام هذا البحث

كما نتقدم بالشكر والتقدير إلى الأستاذ الفاضل المشرف على هذه المذكرة الدكتور جماي توفيق على ما قدمه لي من إرشادات هادفة وتوجيهات قيمة وحرصه الدائم على متابعة هذا العمل في مختلف مراحلها.

ونتقدم أيضا بشكرنا الجزيل للأساتذة الأجلاء أعضاء لجنة المناقشة على قبولهم مناقشة وتقييم هذه المذكرة.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بتشكراتنا الخالصة إلى كل من اعانني من قريب أو بعيد لإعداد هذه المذكرة

### الملخص

للنقل البحري دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية، فهو يؤثر في الإنتاج والتوزيع وكما له تأثير على العرض والطلب، ويساهم أيضا في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالإضافة إلى التأثير على المنافسة وسهولة الحصول على عناصر الإنتاج ويؤثر النقل الكفئ على الأسعار كما يعمل على زيادة المنافسة في السوق، ومن المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل تناقص التكلفة وتزايد الغلة بالإضافة إلى الخدمة بمعيار الاستعمالات البديلة. وتتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة على نوع وحجم السفينة وكفاءة الموانئ بالإضافة إلى تنظيمات الخدمات الملاحية والتجارية ويتكون السوق الملاحى من قوى العرض المتمثلة في فرغات السفن المستعدة للإيجار وقوى الطلب المتعلقة بحجم البضائع المطلوب نقلها حيث ينقسم إلى سوقين رئيسيين هما سوق مشارطات نقل البضائع الصب لسفن الجواله وسوق الخطوط المنتظمة

### الكلمات المفتاحية

التجارة الخارجية. النقل البحري. مصطلحات التجارة الخارجية. الاسطول البحري العالمي. الموانئ البحرية. التجارة البحرية. قانون العرض والطلب على خدمات النقل البحري

### Résumé

Le transport maritime a un rôle très important dans la promotion du commerce extérieur, car il affecte la production et la distribution et a également un impact sur l'offre et la demande, et contribue également à la réalisation du principe de division du travail en plus et contribue également à la réalisation du principe de division de main-d'œuvre en plus d'affecter la concurrence et la facilité d'accès aux éléments de production et affecte un transport efficace Cela contribue également à accroître la concurrence sur le marché, et l'un des principes de base de l'économie des transports est la diminution des coûts et l'augmentation du rendement en plus de le service avec le critère des usages alternatifs. Le coût des services de transport maritime dépend de la nature des marchandises transportées, du type et de la taille du navire et de l'efficacité des ports, en plus de la réglementation de la navigation et des services commerciaux

### Les mots clés

Le commerce extérieur. Transport maritime. Termes du commerce extérieur. La flotte navale mondiale. Ports maritimes. Commerce maritime.

قائمة المحتويات

إهداء وشكر	
III.....	الملخص
IV.....	قائمة المحتويات
VII.....	قائمة الجداول والصفحة
IX.....	قائمة الأشكال والصفحة
XI.....	قائمة الملاحق والصفحة
أ.....	المقدمة العامة

**الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية**

2.....	مقدمة الفصل الأول
2.....	المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية
2.....	المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية
5.....	المطلب الثاني: الدور الإنمائي للتجارة الخارجية
6.....	المطلب الثالث: التخصص والتجارة الخارجية
8.....	المطلب الرابع: العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية
8.....	المبحث الثاني: النظريات المفسرة للتجارة الخارجي
8.....	المطلب الأول: النظريات ما قبل الكلاسيك
11.....	المطلب الثاني: النظرية التقليدية الكلاسيكية
13.....	المطلب الثالث: النظرية النيوكلاسيكية
15.....	المطلب الرابع: بعض التوجهات والنظريات الحديثة في التجارة الخارجية
19.....	المبحث الثالث: الاتجاهات الجديدة للتجارة الدولية
19.....	المطلب الأول: تطور حجم المبادلات الدولية والاتجاه نحو تجارة المصنوعات
20.....	المطلب الثاني: النظام التجاري الدولي الجديد
21.....	المطلب الثالث: النظام التجاري الجديد والدول النامية
22.....	المطلب الرابع: العلاقة بين التجارة الدولية والبيئة
24.....	خلاصة الفصل

## الفصل الثاني: مدخل لقطاع النقل البحري

26	مقدمة الفصل الثاني:
26	المبحث الأول: افاق اقتصاديات النقل البحري
26	المطلب الأول: تعريف قطاع النقل البحري
27	المطلب الثاني: العناصر المساهمة في النقل البحري
28	المطلب الثالث: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية الاقتصادية
29	المطلب الرابع: المستندات المتعلقة بالنقل البحري للبضائع
31	المبحث الثاني: دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري
31	المطلب الأول: مفهوم مصطلحات التجارة الدولية
35	المطلب الثاني: أصناف مصطلحات التجارية
38	المطلب الثالث: التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية
49	المطلب الرابع: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية
56	المبحث الثالث: العرض والطلب على خدمات النقل البحري
56	المطلب الأول: محددات الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع
58	المطلب الثاني: محددات العرض على خدمات النقل البحري وعنصر الزمن
60	المطلب الثالث: تغيرات الطلب في سوق خدمات النقل البحري للبضائع
63	المطلب الرابع: تحليل تغيرات العرض في سوق خدمات النقل البحري للبضائع
65	خلاصة الفصل

## الفصل الثالث: أثر قطاع النقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

67	مقدمة الفصل
67	المبحث الأول: التطورات الحديثة في التجارة الخارجية
67	المطلب الأول: تحديات النقل البحري
68	المطلب الثاني: دراسة حالة الاقتصاد العالمي
70	المطلب الثالث: التجارة البحرية الدولية حسب نوع البضائع
73	المطلب الرابع: نظم النقل البحري المستخدمة والصمود
75	المبحث الثاني: تطور حركة الأسطول العالمي
75	المطلب الأول: هيكل الاسطول العالمي

79	المطلب الثاني: التوزيع لسفن الحاويات والربط بخطوط النقل البحري
81	المطلب الثالث: ملكية الاسطول العالمي وتشغيله
87	المطلب الرابع: أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري
93	المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة البحرية
93	المطلب الأول: الاتجاهات العامة في الموانئ العالمية
97	المطلب الثاني: إحصاءات الموانئ
101	المطلب الثالث: التطورات في الموانئ الحاويات في العالم
103	المطلب الرابع: انعكاسات الأزمة على الموانئ البحرية
104	خلاصة الفصل
106	الخاتمة العامة
110	قائمة المراجع والمصادر
117	الملاحق

الصفحة	العنوان	الرقم
14	الاحتياجات من راس المال والعمل	01-01
37	التصنيف حسب وسيلة النقل	01-02
37	التصنيف حسب بيوع الانطلاق والوصول	02-02
38	التزامات المصدر والمستورد وفق لمصطلح EXW تسليم البضاعة في المصنع	03-02
48	التزامات المصدر والمستورد وفق مصطلح FCA تسليم البضاعة للناقل	04-02
49	التزامات المصدر والمستورد وفق لمصطلح FAC التكاليف المدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير	05-02
50	التزامات المصدر والمستورد وفق لمصطلح FOB التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء	06-02
51	التزامات المصدر والمستورد وفق لمصطلح CFR التكاليف واجرة الشحن مدفوعة	07-02
52	التزامات المصدر والمستورد وفق لمصطلح CIF التكاليف والتأمين واجرة الشحن مدفوعة	08-02
53	التزامات المصدر والمستورد وفق لمصطلح CPT اجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين	09-02
54	التزامات المصدر والمستورد وفق لمصطلح CIP أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول	10-02
55	التزامات المصدر والمستورد وفق لمصطلح DAT تسليم البضاعة في محطة الوصول	11-02
56	التزامات المصدر والمستورد وفق لمصطلح DAP تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه	12-02
57	التزامات المصدر والمستورد وفق مصطلح DDP تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية	13-02
68	مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون والتنمية في ميدان الاقتصاد والنتائج الإجمالي والتجارة البحرية	01-03
69	النمو الاقتصادي العالمي	02-03
70	التجارة البحرية الدولية	03-03
71	التجارة البحرية الدولية من البضائع وحسب نوع البضائع	04-03
71	التجارة البحرية العالمية حسب نوع الاقتصاد	05-03
72	نمو حجم التجارة السلعية	06-03
75	النمو السنوي للأسطول العالمي	07-03
76	حركة الاسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية	08-03
77	عمليات تسليم السفن الحاويات	09-03

78	الاسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية لسنة 2018	10-03
79	عدد شركات خطوط النقل البحري المنتظمة لحجم السفن الحاويات	11-03
80	استخدام السفن الحاويات عن طريق العشر الأوائل لسنة 2019	12-03
81	ملكية الاسطول العالمي لسنة 2019	13-03
82	اهم عشر 10 اساطيل مملوكة وطنيا حسب نوع السلعة لسنة 2018	14-03
83	ملكية الاسطول العالمي الناقل للحاويات لسنة 2018	15-03
84	اعلام التسجيل الرئيسية حسب نوع الحمولة الطننية للسفن لعام 2019	16-03
85	توزيع السعة من الحمولة الطننية الساكنة لأنواع السفن حسب مجموع بلدان التسجيل	17-03
87	الترابط الاحصائي بين مواد اتفاق تسيير التجارة لمنظمة العالمية للتجارة ومؤشر فعالية التجارة	18-03
89	انعدام العلاقة بين المسافة وتكاليف النقل البحري	19-03
89	العلاقة بين تكاليف النقل البحري ومؤشر الترابط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة	20-03
91	تكاليف النقل الدولي تكاليف الشحن كنسبة مئوية من قيمة الواردات - متوسطات العشر سنوات داخل المجموعات البلدان 1985 2018	21-03
92	نمو العرض والطلب في النقل البحري بالحاويات لسنة 2003-2019	22-03
93	اهم عشر موانئ عالميا حسب اجمالي حركة البضائع	23-03
94	نماذج الميناء لشبكة موانئ برنامج إدارة الموانئ الحصص بالنسبة المئوية	24-03
95	المؤشرات المالية ما بين 2010-2017	25-03
95	متوسط الوصول السفن حسب نوع السفينة لسنة 2018	26-03
	عينة عن إشارات بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية بحسب نوع السفينة	27-03
98	عمليات رسو السفن في الموانئ حسب المنطقة والنوع لسنة 2018	28-03
100	حركة اجمالي الحاويات في الموانئ العالم حسب المناطق	29-03
100	احجام الموانئ الحاويات في العالم حسب المناطق الحصص بالنسبة المئوية	30-03
101	نمو الاحجام في الموانئ الحاويات	31-03
102	اهم عشرة(10) مشغلين دوليين للمحطات النهائية في عام 2019	32-03

الصفحة	العنوان	الرقم
16	الإنتاج والتصدير طبقاً لنموذج الفجوة التكنولوجية	01-01
17	مسار دورة حياة المنتج	02-01
34	العناصر الأساسية لمصطلحات التجارة الدولية	01-02
59	الطبيعة الحديثة للطلب	02-02
61	منحنى الطلب الى ما لا نهاية	03-02
61	منحي الطلب غير مرئي	04-02
62	منحي التغيرات على المدى القصير	05-02
63	منحي لظروف الطلب والعرض بالنسبة لسلعة في دولتين في المدى القصير	06-02
64	منحي التغيرات على المدى الطويل	07-02
68	منحي التوازن بين العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع	08-02
69	مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون والتنمية في ميدان الاقتصاد والناج المحلي الإجمالي والتجارة الدولية	01-03
70	النمو الاقتصادي العالمي	02-03
71	التجارة البحرية الدولية	03-03
72	التجارة البحرية الدولية من البضائع وحسب نوع البضائع	04-03
73	التجارة البحرية العالمية حسب نوع الاقتصاد	05-03
75	نمو حجم التجارة السلعية بالنسبة الوئوية	06-03
76	النمو السنوي للأسطول العالمي	07-03
77	حركة الاسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية	08-03
78	عمليات تسليم سفن الحاويات	09-03
79	الاسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية لسنة 2018	10-03
81	عدد شركات خطوط النقل البحري المنتظمة لحجم السفن الحاويات	11-03
82	استخدام السفن بالحاويات عن طريق العشر الأوائل لسنة 2019	09-03
83	ملكية الاسطول العالمي لسنة 2019	10-03
84	اهم عشر (10) اساطيل مملوكة وطنياً حسب نوع السفينة لسنة 2018	11-03
85	اعلام التسجيل الرئيسية حسب الحمولة الطننية للسفن لسنة 2019	12-03
86	توزيع السعة من الحمولة الطننية الساكنة لأنواع السفن حسب مجموع بلدان التسجيل	13-03
87	محددات التكاليف النقل البحري	14-03
89	الترايط الاحصائي بين مواد اتفاق تسيير التجارة لمنظمة العالمية للتجارة ومؤشر فعالية التجارة	15-03
89	انعدام العلاقة بين المسافة وتكاليف النقل البحري	16-03
89	العلاقة بين تكاليف النقل البحري ومؤشر الترايط الشئائي بخطوط النقل البحري المنتظمة	17-03

91	تكاليف النقل الدولي - تكاليف الشحن كنسبة مئوية من قيمة الواردات - متوسطات العشر سنوات داخل المجموعات البلدان 1985- 2018	18-03
92	نمو العرض والطلب في النقل البحري بالحاويات لسنة 2003-2019	19-03
94	اهم عشر موانئ عالميا حسب اجمالي حركة البضائع	20-03
94	نماذج ميناء لشبكة موانئ برنامج إدارة الموانئ الحصص النسبية المؤوية	21-03
95	المؤشرات المالية ما بين 2010-2017	22-03
96	متوسط الوصول السفن حسب نوع السفينة لسنة 2018	23-03
	عينة عن إشارات بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية بحسب نوع السفينة	24-03
96	نطاق توزيع عمليات رسو السفن في الموانئ في أفريقيا لسنة 2019	25-03
98	نطاق توزيع عمليات رسو السفن في الموانئ في أفريقيا لسنة 2018	26-03
99	نطاق توزيع عمليات رسو السفن في الموانئ في غرب افريقيا لسنة 2017	27-03
99	عمليات رسو السفن في الموانئ حسب المنطقة والنوع لسنة 2018	28-03
101	حركة اجمالي الموانئ الحاويات في العالم حسب المناطق الحصص بالنسبة المؤوية	29-03
101	نمو الاحجام في الموانئ الحاويات	30-03

الصفحة	العنوان	الرقم
117	مصطلحات التجارة الدولية 2010 باللغات الإنجليزية والفرنسية	01-02
118	التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية	02-02
119	تنظيم النقل البحري موضوع العقد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية	03-02
119	تنظيم النقل متعدد الوسائط وفقا لمصطلحات التجارة الدولية	04-02
120	في تنظيم التصدير عبر النقل البحري FOB دور مصطلح	05 -02
121	عقد الاستيراد وفقا لمصطلح CFR	06 -02
122	في تنظيم الاستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية CIF دور مصطلح	07 -02

# المقدمة العامة:

يرتبط النقل البحري ارتباط وثيقا بحركة التجارة الخارجية المنقولة بحرا اذ يعتبر احدى المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة ويرجع ذلك الى ما يتمتع به من خصائص مميزة في جانب العرض ويتمثل في نقل الاف الاطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة

ويعد قطاع النقل البحري من أبرز أنواع الأنشطة البشرية ولاسيما ان البحار والمحيطات تغطي ثلاثة ارباع من السطح الكلي للكرة الأرضية ويزداد البحر أهمية خاصة بالنسبة للدول الصناعية المطلة عليه فما من شك ان تتوقف حركة التجارة البحرية في مثل هذه الدول مما يندرج عنه افلاسا محققا للعديد من الصناعات فيها وقد وصل الامر الى حد التأثير سلبا على اقتصاد تلك الدول

وللنقل البحري أهمية من الوجهة الاقتصادية والتجارية ان يعتمد البلاد بصفة أساسية على هذا النوع من النقل سواء بالنسبة لصادرتها او وارداتها وقد وعى العالم في العصر الحديث حقيقة أوسع وهي ان توقف معدل الأداء الطبيعي يؤدي حتما الى تدهور القوى الصناعية الكبرى او على الأقل في أحسن الظروف الى ركود في أنشطتها والاضطرابات الناشئة عن اغلاق قناة السويس في عامي 1956-1967 هددت جديا التقدم الاقتصادي في أوروبا

وخير دليل على ذلك جنوح أكبر سفينة الحاويات " ام في ايفر غيفن "البالغ طولها 400 متر وعرضها 59 مترا وحمولتها الاجمالية 224 ألف طن صباح يوم الثلاثاء 23 مارس 2021 خلال رحلة من الصين متجهة الى روتردام في الناحية الجنوبية للقناة قرب مدينة السويس

جنحت السفينة على بعد حوالي ستة كيلومترات 3.7 اميال من شمال المدخل الجنوبي للقناة بالقرب من مدينة السويس وهي منطقة تشمل ممرا واحدا واعاقت السفينة المملوكة لشركة " شوى كيس كيه كيه "اليابانية حركة المرور في القناة ما تسبب في حدوث صداع في التجارة العالمية

وقد ازداد في العصر الحديث حجم البضائع المنقولة بحرا فالدول الصناعية تحوزها في الغالب المواد اخام فتستوردها من الدول التي تتوفر فيها وكذلك فان ازدياد عدد السكان في بعض المناطق مثل أفريقيا والشرق الأوسط واسيا وعدم كفاية ما تنتجه تلك البلاد من مواد غذائية لسكانها يدعوها الى استيراد ما يفي بحاجاتها من الدول التي لديها فائض منها والى جانب كبير من تلك المواد ينقل بحرا

ورغم تقدم النقل الجوي للبضائع وتضاعف مقدار البضائع منقولة جوا عدة مرات الا انه مزال للنقل البحري التفوق في هذا المجال نظرا لضخامة حمولة سفن البضائع وضالة تكلفة النقل بالبحر جوا

### طرح الإشكالية :

مما سبق ذكره يمكن طرح الإشكالية التالية :

الى أي مدى يمكن ان يساهم النقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية؟

### الأسئلة الفرعية :

هل النقل البحري دور مؤثر في التحقيق لنمو الاقتصادي؟  
ما مدى مواكبة النقل البحري للتطور التكنولوجي المتسارع في هذا المجال؟  
هناك علاقة بين التطور النقل البحري والتطور التجارة الخارجية؟

### الفرضيات:

اتساقا مع تحقيق الهدف البحث صيغة الفرضيات التالية:  
توفر الخدمات النقل البحري ذات مستوى عالي تعد احدى الشروط الضروري لانسياب حركة التبادل التجارة الخارجية للدولة يساهم قطاع النقل البحري في ترقية الصادرات

### مبررات اختيار الموضوع:

ترجع أسباب اختيار الموضوع الى:  
انه يندرج في إطار التخصص رغبة شخصية في الدخول الى البحث في الموضوع دراسة تحليلية  
ادور واهمية قطاع النقل البحري في التعزيز التجارة الخارجية  
كون الموضوع نابع من أهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري الى انه جدير بالبحث كون كونه موضوع جديد وبالخصوص تطبيقاته على المؤسسات المينائية

### اهداف الدراسة واهميتها :

نهدف من خلال الدراسة الى معرفة دور واهمية قطاع النقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

### اهداف الدراسة:

التعرف على مساهمة النقل البحري في النمو الاقتصادي العالمي  
ابرار المعوقات والمشاكل التي تواجه النقل البحري في العالم  
تسليط الضوء على مختلف البدائل من اجل ابرار التحديات والعقبات التي تواجه الموانئ  
الاسطول العالمي للنقل البحري بوضعه الراهن مواكب لمتطلبات التجارة الخارجية

### أهمية الدراسة:

يكتسي هذا الموضوع الأهمية من خلال ضرورة التطرق الى الحديث عن قطاع النقل البحري وفيما يمكن أثره على التجارة الخارجية

1. باعتباره انه اغلب السلع المستوردة تكون عن طريقه
2. كما ان تطور الممارسات في التجارة الدولية تستوجب تأطير كل خطوة من خطوات حركة البضائع قصد تفاد الاخطار وبيان كيفية تحويلها من البائع الى المشتري ولتسهيل المبادلات التجارية وسلامة المادة المتعاقد عليها

3. إضافة الى محاولة دراسة أحد اهم محددات للتجارة الا وهو النقل البحري

### منهجية البحث والأدوات المستخدمة:

نستخدم في هذه الدراسة كل من المنهج الوصفي والمنهج التحليلي بحيث نستعمل المنهج الوصفي عند قيام بالتعرض لبعض المفاهيم الخاصة لقطاع النقل البحري والتجارة الخارجية اما الجانب التحليلي نعتد عليه لمعرفة مدى تأثير النقل البحري على تعزيز التجارة الخارجية باستعمال جداول وأرقام إحصائية مستجدة من التقارير السنوية وتحليلها

### صعوبة الدراسة:

ان صعوبة الدراسة التي تلقينها في انجاز هذه الدراسة لا تختلف في جوهرها عن تلك المألوفة لدى جل الباحثين ويمكن تلخيصها كما يلي

1. صعوبة إيجاد مؤسسة ذات نشاط دولي خاصة بالموانئ البحرية
2. قلة المراجع في الجانب التطبيقي

### الدراسات السابقة:

لا شك ان موضوع دراسة تحليلية لدور واهمية قطاع النقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية ذو أهمية بالغة ويعد في هذا البحث الموضوع تبين ان هناك مجموعة من الدراسات السابقة اهمها

دراسة الباحث باكر احمد العوض (2010) جامعة البحر الأحمر حيث حاول هذا الباحث دراسة أثر تطوير النقل البحري على التجارة الخارجية وتعتبر الخدمات التي يقدمها قطاع النقل البحري ليست متكاملة ومنخفضة الكفاءة من حيث الإنتاجية والسرعة المطلوبة لدوران السفن وتحقيق معدلات عالية لتداول التجارة الخارجية ومن نتائجها ان رفع كفاءة الأطراف المتعاملة في النقل البحري له الأثر الإيجابي على تداول التجارة الخارجية فتفتقد محطة الحاويات بالميناء الجنوبي الى كفاءة المطلوبة للاستفادة القصوى في اتخاذ نظام النقل الحاويات من الباب الى الباب

دراسة لكل من لطيفة رجب ياسر احمد محمد السباعي مروان داودي بعنوان

### The Meri time .Transport .Sector Is Pivtal Intenface for Achieving Diversi-ty ; Economico Development of the Country

وسلطت الدراسة الضوء على أهمية دعم الدول لكافة هيئات قطاع النقل البحري بهدف تمكينه من استراتيجيات تواكب التطور والرقمنة بما يساعد في ترشيد الواردات والتنوع والرفع من نسبة الصادرات خارج القطاع الريعي ما يسهم بتحقيق قيمة مضافة واتبعت الدراسة المنهج الوصفي المناسب والجانب النظري الخاص بقطاع النقل البحري بالإضافة للاستعانة بالمنهج التحليلي لقراءة وتحليل الأرقام التي تم جمعها وتوصلت لجملة من النتائج تعكس مدى أهمية بل الزامية توجه الدول بدعمها لشركات صناعة النقل البحري والحرص على خلق هيئات واليات تعني بعصرته وتنوع خدماته اللوجستية

دراسة من طرف الباحثين نور الدين. هرمز. محمد خضرة تحت عنوان اتجاهات تطور النقل البحري واهميته في التجارة الخارجية ومفادها ان التجارة الخارجية لها دور هام في الاقتصاد العالمي لما تمثله من مواقع هامة في العلاقات الاقتصادية الدولية من خلال دراسة الصادرات والواردات بشكل عام ويلعب قطاع النقل البحري دور مهما من خلال تحليل حركة التجارة البحرية أي الصادرات والواردات البحرية ونسبتها الى تحليل حركة التجارة الخارجية بالاعتماد على تحليل مؤشرات حركة السفن وتداول البضائع في الموانئ وتطورها وتبين أهمية النقل البحري وخاصة الحاويات بحيث أدى وجود زيادة واضحة في عدد الحاويات مع توفر نوعية وجودة النقل على اعتبار البنية التحتية المتطورة احد اهم محددات التنافسية خاصة وان هناك زيادة طفيفة في كمية البضائع المفرغة والمحملة في الموانئ

### دراسة الباحث هشام بوريش تحت عنوان دور قطاع النقل البحري في متطلبات النظام الاقتصادي العالمي الجديد

ومفادها ابراز أهمية النقل البحري والمشاكل المتعلقة بالاستراتيجيات تكوين الشركات النقل الامداد بحيث تشكل التحوية والشبكات البحرية التي تضمها العمود الفقري للحقيقة للعولمة والتي تعرف على انها الارتباط والتواصل المتزايد للعالم المعاصر وذلك عبر التدفقات الهائلة للبضائع الخدمات ورؤوس الأموال الافراد والمعلومات وبالتالي فان استخدام الحاويات سيساعد على زيادة المبادلات الدولية للمنتجات المصنعة ويؤدي أيضا الى عولمة اقتصاديات الدول

دراسة لكل من علي خيطوم. الحاج دعوي. علي حبيش تحت عنوان

### Analytical Study of the Contribution of the Maritime Transport. Sector to the Développment. Of the National Economie and Costal Régions Cose Study of the United King dom

وهدفت الدراسة المستمدة من تحليل وضعية المملكة المتحدة لمعرفة مدى إمكانية مساهمة قطاع النقل البحري في تطوير مؤشرات الاقتصاد الوطني وتعزيز التنمية الاقتصادية بالأقاليم الساحلية وتوصلت الى ان استغلال القطاع النقل البحري والخدمات المرتبطة به بفعالية من الناحية المادية والجاهزية التكنولوجية بإمكانية المساهمة بدرجة كبيرة في تعزيز الدخل القومي وسوق العمل والتأمين وزيادة كفاءة نظام الضرائب وتحقيق رؤية العادلة الإقليمية والقطاعية المتوازنة بين المناطق الداخلية والساحلية والاستفادة من ترابطات قطاع النقل البحري اماميا وخلفيا وقطاعيا وإقليميا لتحقيق اهداف التنمية بها وخاصة مع اطلاق مبادرة الاقتصاد الأزرق

#### تقسيمات البحث:

من اجل الإجابة على الإشكالية المطروحة قسمنا دراستنا الى ثلاث فصول: بحث تم التطرق في **الفصل الأول:** المفاهيم المتعلقة بالتجارة الخارجية من تعريف، والدور الإنمائي والعلاقة الموجودة بين التجارة الخارجية والتخصص ; واهم العوامل المؤثرة فيها، وإلى النظريات المفسرة لها التي جاءت قبل الكلاسيك والكلاسيكية والنيوكلاسيكية واهم التوجهات الحديثة للنظريات وتضم أيضا الاتجاهات الحديثة للتجارة الخارجية المتعلقة بالنظام التجاري الدولي الحديث والدول النامية والعلاقة بين التجارة الدولية والبيئة

اما **الفصل الثاني:** تم تخصيصه لمدخل قطاع النقل البحري الذي يضم تعريف النقل البحري، واهم العناصر المساهمة فيه والاهمية الاقتصادية له ودوره في التنمية الاقتصادية واهم المستندات المتعلقة به وأيضا الى دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة قطاع النقل البحري من حيث المفهوم واصناف والتزامات وواجبات لكل من المصدر والمشتري عبره وإلى محددات العرض والطلب على خدماته مع تحليل متغيرات الطلب والعرض في سوق خدمات النقل البحري للبضائع

اما **الفصل الثالث:** تناولنا تحليل واقع ودور واهمية قطاع النقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية وذلك من خلال معرفة اهم التحديات التي يواجهها النقل البحري و التطورات الحديثة في التجارة الخارجية بدراسة حالة الاقتصاد العالمي وتطور التجارة البحرية الدولية حسب نوع البضائع واهم النظم للنقل البحري المستدامة والصمود ودراسة تطور حركة الاسطول البحري العالمي من حيث هيكله وملكيته وتشغيله وأسعار الشحن وتكاليف النقل البحري ومعرفة دور الموانئ في تنمية التجارة البحرية بالتطرق الى الاتجاهات العامة في الموانئ العالمية واحصاءات الموانئ واهم التطورات الحاصلة في موانئ كالحاويات في العالم وبرز اهم الانعكاسات الازمة المالية على الموانئ البحرية

الفصل الأول: الإطار

النظري للتجارة الخارجية

مقدمة الفصل الأول:

يعد التبادل التجاري بين الدول، حقيقة لا يمكن تصور العالم من غيرها اليوم، فلا يمكن لدولة ما أن تستقل باقتصادها عن بقية العالم سواء كانت متقدمة أو نامية، حيث يقوم الاقتصاد كان الوطني او عالمي لكل دولة على مختلف الأنشطة الاقتصادية التي تتكامل مع بعضها البعض بطريقة تجعل كل منها يؤثر ويتأثر بالآخر، أي تمثل التجارة همزة وصل بين هذه الأنشطة فيما بينها عن طريق تجارة داخلية، وبينها وبين العالم الخارجي كتجارة خارجية. فبذلك تشكل التجارة الخارجية فرعا من فروع الاقتصاد عبر العالم وتعتبر المرآة العاكسة لاقتصاد كل دولة .

واستعمل لفظ التجارة الخارجية لأول مرة في الفترة التي سادت فيها مختلف النظريات التي أدت الي تفسيرها مما جعلتها تجارة حرة وخاصتا عندما كانت البلدان الصناعية تبحث عن منافذ خارجية لمنتجاتها وعن مصادر للمواد الأولية في المستعمرات او في البلدان النامية الأجنبية

**المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية**

تعتبر التجارة الخارجية الجسر الرابط بين دول العالم كونها أداة تسمح باستغلال الموارد العالمية بأكبر قدر ممكن من الكفاءة أي حصول كل دولة على أكبر ناتج ممكن من خلال استعمال هذه الموارد

**المطلب الاولي: تعريف التجارة الخارجية**

**أولا: تعريف التجارة الخارجية.**

**تعريف 01:** تشكل التجارة الخارجية مسألة مركزية في العلاقات بين الدول حيث في الماضي كانت سببا من أسباب الحروب اما اليوم فإنها تعد اهم أسباب التقارب بين الدول كما تسمح لهذه الدول ان تستهلك أكثر مما تنتج بمواردها الخاصة إضافة الى توسيع منافذ التوزيع لبيع انتاجها (LASARY, 2005)

ويقصد بالتجارة الخارجية عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة الأطراف التبادل (حميدى عبد العظيم، 1996)

وتعرف أيضا على انها نطاق واسع تتفق مع روح المتغيرات الاقتصادية العالمية السائدة في الاقتصاد العالمي منذ بداية عقد السبعينات ويشير ذلك على انه لا بد من اسقاط المفهوم الكلاسيكي للتجارة الخارجية بحيث لا تقتصر فقط على الصادرات والواردات أي التبادل السلعي الدولي وانما تشمل وبصورة مؤكدة على التجارة غير المنظورة أي التبادل الخدماتي للدول (عز الدين علي، 2013-2014)

ومن خلال التعاريف السابقة يمكن القول بان التجارة الخارجية الدولية هي عبارة عن مختلف عمليات التبادل التجاري الخارجي سواء في صور سلع او افراد او رؤوس أموال بين افراد يقطنون وحدات سياسية مختلفة بهدف اشباع أكبر حاجات ممكنة وتتكون من عنصرين أساسيين وهما: الصادرات والواردات بصورتيهما المتطورة وغير المنظورة.

**ثانيا: الفرق بين التجارة الخارجية والتجارة الداخلية**

نظرا لمفهوم التجارة الدولية والتجارة الخارجية فهناك من يعتبرهما وجهان لعملة واحدة لكن هناك من يقول انه إذا انتقلنا الى مصطلح التجارة الدولية قد يظهر فرق بينها وبين مصطلح التجارة الخارجية فانه يمكن القول ان الاختلاف بينهما كبير فالمصطلح الثاني أي التجارة الخارجية جزء من مصطلح الاولي أي التجارة الدولية أي هذا المصطلح يخرج عن إطار الفهم الكلاسيكي الدقيق (زيرمي نعيمة، 2010-2011) بضمون التجارة الخارجية ويضيف اليها كل صور التبادل الدولي التي نراها في عالمنا المعاصر بحيث تشمل كل من التبادل الدولي السلعي أي التجارة الخارجية في اطارها الكلاسيكي التجارة الخارجية المنظورة .

- التبادل الدولي الخدمي أي التجارة في اطارها المعنوي غير منظورة .

- الهجرة الدولية أي انتقال عنصر العمال بين الدول .

- الحركة الدولية لرؤوس الأموال أي بعد انتقالها بين دول العالم المختلفة .

التوافق البيئي وهو أحد منجزات جولة الارجواي الثامنة للمفاوضات التجارة المتعددة الأطراف التي تم اطلاقها في اول يناير 2002 وقد اكتسب تعميم وانتشار مصطلح التجارة الدولية بعدا رسميا في إطار هذه الجولة حيث احلت مصطلح تحرير التجارة محل مصطلح التجارة الخارجية (سامي عفيفي حاتم، 2011) فيقصد بالتجارة الدولية بالتجارة الخارجية أي تلك التي تمارس خارج الحدود الدولية وان عالم اليوم كعالم الامس في حاجة الى تبادل السلع والخدمات التكنولوجيات ورؤوس الأموال كما هي في حاجة الى التعاون في مجال الهجرة والهجرة والسياحة.

وعلى من التجارة سواء داخلية او خارجية هي نتيجة لقيام التخصص وتقسيم العمل (عادل احمد حشيش، 2002) فقد جرت عادة الكثير من الاقتصاديين الذين اهتموا لموضوع التجارة الخارجية الى تأكيد الفوارق بينها وبين التجارة الداخلية استنادا الى ما يلي (حميدى عبد العظيم، 1996، صفحة 14)

\* التجارة الداخلية تقام داخل حدود الدولة الجغرافية في حين التجارة الخارجية على مستوى العالم.

\* اختلاف العملة المحلية عن العملة الأجنبية فنجد ان التجارة الخارجية تتم بعملات متعددة وأكن التجارة الداخلية تتم بعملة واحدة فقط.

\* التجارة الخارجية تتم مع نظم اقتصادية مختلفة فيحين ان التجارة الداخلية تتم في ظل نظام الواحد.

\* وجود عقبات وموانع وتشريعات وقوانين تنظم التجارة الخارجية وتختلف عن تشريعات التجارة الداخلية .

تقوم التجارة الدولية على قاعدة ثابتة وهي قاعدة التصدير والاستيراد وإذا كان من المتصور ان تستورد دولة أكثر مما تصدر او تصدر أكثر مما تستورد فانه من الناذر - او من المستحيل - ان توجد دولة خارج عن هذه الحلقة (نعيمي فوزي ; غراس عبد الحكيم ;، 1999)

وقد برزت كجل لمعضلة عجز الدول عن قيام بمفردها بتحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع والخدمات لعدم قدرتها على انتاج هذه السلع اما لأسباب تعود لطبيعة السلع او عدم توافر رؤوس الأموال او التكنولوجيات (عبد العزيز عبد الرحيم سلمان، 2004) او الإدارة الحديثة لدى بعض الدول لإنتاجها بأقل تكلفة

### ثالثا: أهمية التجارة الخارجية

تلعب التجارة الخارجية دورا هاما في معظم الاقتصاديات الدولية فتوفر للاقتصاد ما يحتاج اليه من السلع وخدمات غير متوفرة محليا من خلال نشاط الاستيراد وفي نفس الوقت تمكنه من التخلص مما لديه من فوائض من السلع والخدمات المختلفة من خلال نشاط التصدير وتؤثر هذه النشاطات الاستيرادية والتصديرية بدورها على الأسواق المادية السلعية الإنتاج -الدخل والعمالة) وعلى الأسواق النقدية والمالية أسواق النقد والصراف الأجنبي) (طالب محمد العوض، 2004)

ونجد ما يلي:

1- تساعد في زيادة رفاهية البلد عن طريق توسيع مجالات الاستهلاك والاستثمار.

2- تعد مؤشرا هاما على قدرة الدولة الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولية وذلك لارتباط المؤشر بالإمكانيات المتاحة وقدرة الدولة على التصدير ومستويات الدخل فيها وقدرتها على الاستيراد وانعكاس ذلك على الصعيد رصيد الدولة من العملات الأجنبية وما لها من اثار على ميزان التجاري.

3- وجود علاقة بين التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية والتنمية الاقتصادية وما ينبج عنها من ارتفاع مستوى الدخل القومي يؤثر في حجم ونمط التجارة الدولية كما ان التغيرات التي تحدث في ظروف التجارة الدولية تؤثر بصورة مباشرة في تركيب الدخل القومي ومستواه

4- نقل التكنولوجيات والمعلومات الأساسية التي تفيد في بناء الاقتصاديات المتطورة وتعزيز التنمية الشاملة

5- إذا يمكن القول بان التجارة الدولية ساهمت في السابق في ظهور ميلاد وتطوير الرأسمالية وتساهم حاليا في تقديم العديد من الدول كالدول الصناعية الجديدة دول جنوب شرق اسيا التي تطورت بفضل حجم صادراتها بالأساس فكلما تطورت هذه التجارة ارتفعت مداخيل الدول من العملة الصعبة ومن وسائل الإنتاج الأخرى مما ينعكس إيجابا على اقتصادها الداخلي

#### رابعا: أسباب قيام التجارة الخارجية

تقوم التجارة بين الدول لنفس أسباب قيامها داخل الدولة الواحدة وفي كلتا الحالتين تتخصص الأقاليم بسبب وجود موارد معينة لدى بعضها غير موجودة لدى البعض الأخرى مما يجعل مثل هذا التخصص مقبول ومربحا ومن امثلة ذلك ان تملك احدى هذه الدول مساحة كبيرة من الأرض وعدد قليلا من السكان نسبيا ويعتبر هذا افضل مزيج من الموارد الإنتاجية اللازمة للتربية المثلى مثل الابقار وتمتلك دولة أخرى أراضي قليلة وكثيرة من العمال الماهرين وراس المال ومثل هذا المزيج يحقق انتاجا صناعيا افضل فتخصص الأول في انتاج الابقار وبيع اللحوم وفي المقابل تخصص الثاني في المنتجات الصناعية وبيعها الى الدول الأخرى (حميدى عبد العظيم، 1996، صفحة 16)

ويتم التبادل وفق القدر الأكبر من التجارة الخارجية بين الدول الصناعية المتقدمة وتحدث هذه التجارة لان دخل معظم الأشخاص في تلك الدول يسمح لهم بشراء كميات كبيرة من السلع وكذلك لأنها تمتلك معظم الصناعات المتخصصة وظهور عوامل اخري أدت بالتجارة الخارجية لقيامها مثل:

1- عدم إمكانية تحقيق الاكتفاء الذاتي

2- وجود فائض في الإنتاج

3- الحصول على الأرباح التخصص الدولي ان الدول سابقا كانت لا تستطيع ان تعتمد على نفسها كليا في اشباع حاجات افرادها وذلك بسبب التباين في توزيع الثروات الطبيعية بين دول العالم

4- تفاوت التكاليف والاسعار لعوامل الإنتاج والاسعار المحلية اذ يعد دافعا للتجارة وبالذات في الدول التي تمتلك ما يسمى بالاقتصاديات الحجم الكبير الذي يؤدي الى تخفيض متوسط التكلفة الكلية للوحدة الواحدة المنتجة مقارنة مع دولة اخري تنتج بكميات ليست وفيرة وبالتالي ترتفع لديها تكاليف الإنتاج مما يعطي الدولة الاولي ميزة نسبية في الإنتاج مقارنة بالدولة الثانية

5- اختلاف مستوى التكنولوجيا من دولة الى أخرى ان تباين الأسلوب الإنتاجي والمعرفة الفنية بين الدول تباينا كبيرا بحيث يؤثر بشكل كبير على طبيعة السلع المنتجة في كل بلد فنجد ان الدول المتقدمة تحتكر انتاج السلع التي تشكل التقنية عنصرا أساسيا في انتاجها اما الدول النامية فأنها في الغالب تتخصص في تلك التي يغلب عليها طابع المواد الخام مثل النفط والمعادن والقطن.

- 6- اختلاف ظروف الإنتاج فبعض المناطق تصلح لزراعة البن والشاي مثلاً فبِحَيْث ان تتخصص في هذا النوع من المنتجات الزراعية وتستورد المنتجات الأخرى التي لا تقوم بإنتاجها كالنظف الذي يتوفر في الدول ذات المناخ الصحراوي مثل دول الخليج العربي .
- 7- اختلاف ميول والأذواق فالمواطن المحلي يفضل المنتجات الأجنبية حتى ولو توفر البديل المحلي منها وتزداد أهمية هذا العامل مع زيادة الدخل الفردي في الدولة

### المطلب الثاني: الدور الإنمائي للتجارة الخارجية

لقد ازداد لاهتمام بالعلاقة بين التجارة الخارجية واثارها على النمو بسبب تسريع إزالة القيود على حركة مكونات الحساب التجاري وحساب راس المال في ظل العولمة الاقتصادية ولمعرفة وتحليل هذه العلاقة ينبغي الأخذ بالأثر المتعلق بالاقتصاد القومي وصولاً بالنمو

I- وسائل قياس الأهمية النسبية للتجارة الخارجية تعد التجارة الخارجية لأي دولة صورة من صور علاقاتها بالعالم إذا تبين العلاقة القائمة بين إنتاج الدولة والمستوى العالمي وتؤدي دورها في الاقتصاد القومي كما هو الحال في الاقتصاد العالمي إذا يوجد وسائل متعددة لقياس أهميتها في الاقتصاد القومي وتمثل فيما يلي (سعيد احسن ، 2019-2020)

**نصيب الفرد من التجارة الخارجية** ويقاس متوسط ما يحصل عليه الفرد الواحد من إجمالي التجارة الخارجية للدولة بالاعتماد على المعادلة التالية:

$$\text{نصيب الفرد} = \text{قيمة الصادرات} + \text{قيمة الواردات} / \text{عدد السكان}$$

ويدل متوسط على مدى مساهمة التجارة الخارجية في تحديد المستوى المعيشي العام للفرد داخل الدولة وعلى أساس المقارنة بدول أخرى يتبين مدى ارتباط الدول بالتجارة الخارج

**متوسط الميل للاستيراد** يبين مدى اعتماد الدولة على الواردات وهو دليل على مدى تبعية الإنتاج القومي للإنتاج العالمي ويقاس بالمعادلة التالية:

$$\text{متوسط الميل للاستيراد} = \text{قيمة الواردات} / \text{قيمة الدخل القومي} * 100$$

بحيث يعكس ارتفاع نسبة المتوسط زيادة في الاعتماد على قيمة الواردات داخل الاقتصاد بغض النظر على مستوى الغنى والفقر للدولة مثل الكويت كدولة غنية فبالرغم من ارتفاع قيمة وارداتها إلا ان مستويات الدخل القومي بها مرتفع على عكس الصومال كدولة فقيرة أي تزيد قيمة وارداتها في حين دخل القومي جد منخفض

**نسبة التبادل:** وتبين هذه النسبة العلاقة بين الصادرات والواردات من خلال طريقة تحكم الصادرات للدولة في وارداتها وعدد الوحدات من السلع المستوردة التي يتم الحصول عليها في مقابل كل دولة واحدة من السلع المصدرة وتحسب بالمعادلتين التاليتين:

$$\text{نسبة التبادل} = \text{الرقم القياسي لأسعار الصادرات} / \text{الرقم القياسي لأسعار الواردات}$$

$$\text{نسبة التبادل} = \text{مستوى أسعار للصادرات} / \text{مستوى أسعار الواردات}$$

وتدل كلتا المعادلتين على مقدار القوة الشرائية للدول النامية بالخارج فكلما كانت النسبة أكبر من الواحد انعكس إيجاباً لصالح العام للدولة مما يعزز إثر العلاقة الإيجابية للصادرات بالنسبة للواردات على الاقتصاد القومي

**II- أثر التجارة الخارجية على الاقتصاد القومي :** تسعى الدول لتحقيق أهدافها من خلال علاقاتها الاقتصادية الخارجية والتي تتجسد في صورة التعاملات الدولية ووفقا لقانون النفقات النسبية تتخصص الدولة في إنتاج السلع التي تتمتع فيها بميزة نسبية من خلال زيادة الكفاءة في إنتاجها وباقل تكلفة ممكنة مما يادي الى استخدام الأملل للموارد وهو ما ينعكس على زيادة حجم الإنتاج الكلي وفقا لمبدأ التخصص وتقسيم العمل وبالتالي تحصل كل دولة على كمية أكبر من السلع مقارنة بكمية السلع التي يمكن الحصول عليها بمواردها الخاصة خارج اطار التجارة الخارجية ويؤدي فرض القيود التجارية الخارجية الى إعادة توزيع الدخل لصالح دولة على حساب دولة أخرى مما يشجع الدول ذات المقدره على استخدام القيود لزيادة المكاسب مما يخل بحرية التجارة البحرية الخارجية إضافة الى انها تعتبر من اهم القطاعات الحيوية لأي اقتصاد بما تسهم به في حالة ارضتها الإيجابية من خلال علاقة الصادرات بالواردات بزيادة القدرة الإنتاجية والتنافسية للدولة (سعيد احسن ، 2019-2020، الصفحات 09-10)

**III- التجارة الخارجية والنمو** توجد العديد من الاليات التي تتم من خلالها التأثير المتبادل بين التجارة الخارجية والنمو فزيادة الصادرات من شأنها تعظيم في نمو الناتج المحلي الإجمالي ضمن أولوية الناتج حسب الاتفاق وكذلك بالنسبة لخفض الواردات كما ان تنامي الصناعات الموجهة للتصدير يؤدي الى تعظيم فرص العمل ; وزيادة الأجور وبالتالي تعظم من الناتج ضمن أولوية الناتج ; حسب المدخيل بالإضافة الى تنامي القيمة المضافة للقطاع الصناعي الموجهة للصادرات يعظم من نمو الناتج في إطار تحقيق القيمة المضافة والى التأثيرات غير المباشرة بفعل الأثر على الإنتاجية باعتبارها مصدرا رئيسيا من مصادر النمو وعلى إعادة تخصيص الموارد بشكل أكثر كفاءة (سعيد احسن ، 2019-2020، صفحة 12) وتعتمد العلاقة المتبادلة بين التجارة الخارجية والنمو على اتجاهين رئيسيين حيث ترى الأولى ان التجارة الخارجية تعزز معدل النمو وبالتالي أي السياسة الملائمة يجب ان تهتم بالعمل على زيادة الصادرات مما يؤدي الى زيادة وتحسن معدل النمو ; فزيادة الصادرات يؤدي الى زيادة نمو الناتج المحلي الإجمالي كما ان زيادة الصناعات الموجهة لقناة التصدير يؤدي لخلق فرص عمل ورفع الأجور وهناك العديد من الدراسات ; خاصة من طرف البنك الدولي ومنظمة التعاون الأوروبي للاقتصاد العالمي والتنمية التي تؤكد على دور سياسة تشجيع الصادرات في تعزيز معدل نمو وان زيادة درجة الانفتاح تنعكس على تعزيز النمو والدخل ; بينما يرى الاتجاه الاخر بأولوية العمل . على زيادة معدل النمو من خلال التركيز على القطاعات السلعية مما يؤدي لزيادة الصادرات وتخفيض الواردات فيري بعض الاقتصاديين ان هدف زيادة الصادرات. كجزء السياسة التجارية أي ينظر اليه على انه وسيلة وليس كهدف بهدف تمويل الصادرات ففي دراسة شملت 25 دولة نامية شهدت أسرع معدلات نمو خلال 1975-1994 تم التوصل الى ان دولتين فقط من بين الدول وهما مصر و اندونيسيا قد شهدت انخفاض في نسبة الصادرات الى الناتج الإجمالي بالأسعار الثابتة (سعيد احسن ، 2019-2020، صفحة 13)

في حين شهدت الدول الأخرى ارتفاعا وصل الى 10% أي ان ارتفاع الصادرات حسب البعض يحفز النمو في حين استخدام معروض احصائيات أخرى تفيد بارتفاع الصادرات دون تأثير بالزيادة على معدل النمو بشكل متناسب مما يؤدي الى نتيجة مفادها ان الدول التي تشهد معدلات نمو مرتفعة تميل الى نهج زيادة الصادرات الى الناتج المحلي الإجمالي والعكس صحيح.

### المطلب الثالث: التخصص والتجارة الخارجية

ان قيام التجارة الخارجية يعود الى مشكلة الندرة النسبية للموارد فلاستغلال الموارد المتاحة للدول يجب ان تخصص كل دولة في إنتاج السلع التي تؤهلها ظروفها الطبيعية والاقتصادية لأنها تنتجها ويتم تبادلها بمنتجات دول أخرى التي لا تستطيع إنتاجها او تكلفة إنتاجها كبيرة بالنسبة لها ومن هنا تظهر أهمية التخصص وتقسيم العمل بين الدول المختلفة ومدى ارتباطها بالتجارة الخارجية (محمد دياب، 2000)

**أولا :** تعريف التخصص **Spécialisation** هو القيام بإنتاج سلعة معينة في دولة معينة بحيث تصبح هذه الدولة متخصصة في إنتاجها وفقا لما تؤهلها طبيعتها وظروفها الاقتصادية بحيث تنتجها بأقل تكلفة ممكنة وبأعلى قدر ممكن من الكفاءة إذا يتم مبادلتها مع سلعة

أخرى منتجة في دولة أخرى لا تستطيع ان تنتجها الدول داخل حدودها او تنتجها بنسبة اقل من حاجتها لها او بتكاليف أكثر من الدول الأخرى المنتجة لها وقد تطور التخصص الدولي في اتجاهين مختلفين اتجاه انتاجي واتجاه إقليمي حيث ينقسم الاتجاه الإنتاجي الى (رشاد لعصار واخرون، 2000)

- التخصص القطاعي أي التخصص على أساس فروع الإنتاج الأساسية.
  - التخصص داخل القطاع أي التخصص في فروع وميادين الإنتاج معينة داخل القطاع .
  - تخصص مؤسسات معينة في انتاج سلع محددة .
  - بينما يتضمن الاتجاه الإقليمي انتاج سلعة معينة ومكوناتها للسوق العالمية وذلك على مستوى بلدان معينة او مناطق معينة.
- ثانياً: العوامل المؤثرة في التخصص الدولي:** تختلف العوامل المؤثرة في قيام وتشكل هيكل وبنية التخصص الدولي والتي تشمل ما يلي (رعد حسن الصرن، 2000)

**I- العوامل الطبيعية:** تعتبر من بين العوامل المؤثرة في التخصص الدولي من خلال مناخ الدول وطروفها الطبيعية وكذا الموارد الطبيعية التي تكتسبها

**1-مناخ الدولة والظروف الطبيعية:** ان ظروف المناخية والطبيعية تؤثر تأثيراً كبيراً على كميات انتاج السلع في أي دولة من الدول العالم المختلفة وقد تؤدي هذه الظروف الى تخصص دولة ما في انتاج المواد الأولية او بعض أنواع النشاطات الزراعية او الصناعية ;وعلى الرغم من أهمية مناخ الدولة في تشكيل هيكل التخصص الدولي الا ان أهمية هذا العامل تضعف تدريجياً بسبب التطورات العلمية والتكنولوجية فقد أصبح بإمكان القيان بتغيرات مصطنعة مثل ظاهرة البيوت البلاستيكية

**2-الاختلاف في الموارد الطبيعية:** تختلف دول العالم اختلافاً كبيراً في الموارد الطبيعية التي وهبا الله بها ومن اهم الموارد الطبيعية الأرضي الزراعية ;والمعادن والبتروك وبالتالي يقوم التخصص وفقاً لهذه الموارد الطبيعية على الشكل التالي:

- الدول التي تتوفر فيها ارضي زراعية تتخصص في مجال الزراعي او الصناعات الغذائية المرتبطة بالمجال الزراعي .
- الدول التي تتوفر على البترول ومشتقاته تتخصص في انتاج الصناعات البترولية .
- الدول التي تتوفر على المعادن تتخصص في الصناعات الثقيلة ولهذا يختلف التخصص الدولي من دولة الى أخرى ووفقاً لاختلاف الموارد الطبيعية وبالتالي يتم التبادل والتجارة الدولية وفقاً لهذا التخصص .

**الظروف الاقتصادية:** تؤثر الظروف الاقتصادية على هيكل التخصص الدولي عن طريق مجموعة من العوامل والمتمثلة

**1-الاختلاف في رؤوس الأموال:** تعد من العوامل الاقتصادية في هيكل التخصص الدولي فبعض الدول تتمتع برصيد كبير من راس المال كالاتالالكترونية اما الدول التي تعاني من الندرة النسبية في رؤوس الأموال فتتخصص في انتاج السلع التي لا تحتاج الى راس مال كبير كالصناعات الزراعية ويمكن ان تتغلب على هذه المشكلة عن طريق الاستعانة بالاستثمارات والقروض الأجنبية (رعد حسن الصرن، 2000، صفحة 49)

**2-تكاليف النقل:** تؤثر تكاليف النقل على الميزة او قدرة الدولة التي تتمتع بها في التخصص فمن جانب يساعد النقل على قيام التخصص الدولي من خلال توسيع دائرة الأسواق امام سلع دول العالم كافة ;يجب تخصص بعض الدول في انتاج سلع معينة ومن جانب اخر ان ارتفاع تكاليف النقل هذه السلع قد يفقدها ميزة التخصص هذه

**3-الاختلاف في الموارد البشرية:** تختلف دول العالم اختلافا كبيرا في الموارد البشرية المتوفرة لديها وبالتالي فان حجم الموارد البشرية المتوفرة في دولة معينة يؤثر على نوعية التخصص في أي دولة من العالم فبعض الدول تعاني من زيادة الموارد البشرية المتوفرة في سوق العمل ; وهذه الزيادة تؤدي الى انخفاض الأجور بالتالي تخصص هذه الدول في الصناعة كثيفة العمالة كالنسيج وبعض الزراعية اما بالنسبة للدول التي تعاني من نقص في عرض الموارد البشرية فان ذلك يؤدي الى ارتفاع الأجور وتتجه الى التخصص في الصناعات كثيفة راس المال.

### المطلب الرابع: العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية

هناك عدة عوامل من شأنها ان تؤثر على التجارة الدولية سواء كان في الدول المتقدمة او الدول النامية ومن اهم هذه العوامل (حميدى عبد العظيم، 1996، صفحة 28)

**انتقال الأيدي العاملة:** وتشمل العناصر التالية تفاوت الأجور من دولة الى أخرى والذي يرجع الى تفاوت المستوى الاقتصادي بين الدول الندرة النسبية والندرة المطلقة للعمالة اختلاف درجة المهارة على مستوى العالمي بالنسبة للأيدي العاملة تفاوت مستوى المعيشة والحضارة مثل هجرة الفلاحين من اجل تحقيق أموال

- درجة التقدم الاقتصادي ففي حالة الرواج يزيد الطلب على العمالة.

- العوامل السياسية الحروب لها تأثير على العمال العمالة مما يجر تحويلات النقود وتأثير القدرة الشرائية.

راس المال: ونجد ما يلي .

- سعر الفائدة الحقيقي ويمثل انتقال الأموال ويكون تبعا لمعدل الفائدة المرتفع.
- سعر الخصم إذا كانت نسبة الخصم منخفضة فأنها تكون مشجعة لانتقال رؤوس الأموال .
- سعر الصرف ان راس المال الذي يرتفع قيمة عملته عالميا يكثر عليه الطلب من الدول الأخرى ويزيد حجم التبادل والحوافز على الاستثمار في هذه البلدان .

**التكنولوجيات:** ان اختراع الات جديدة تساهم في الإنتاج والتغلب على مشاكل نقص الايدي العاملة يوفر الجهد التكاليف الوقت والجودة مما يؤثر على التبادل الدول.

### المبحث الثاني: النظريات المفسرة للتجارة الخارجي.

لقد تعددت وجهات نظر المفكرين تبعا لعصر والمدرسة التي تؤمن بها كل منهم في تفسير هيكل التبادل الدولي أي طبيعة المنتجات المصدرة والمستوردة من طرف كل دولة مشاركة في عملية التبادل الدولي.

### المطلب الأولي: النظريات ما قبل الكلاسيك .

تميزت الفترة الممتدة من القرن الخامس عشر الى القرن الثامن عشر بتبلور مجموعة من الأفكار الاقتصادية يمكن اجمالها من خلال مذهبين أساسيين هما المذهب التجاري والمذهب الطبيعي حيث اختلاف هذين المذهبين في مجموعة من الأفكار من بينها الأفكار المتعلقة بالتجارة الخارجية .

**أولا: المذهب التجاري والتجارة الخارجية:** يطلق مصطلح التجاريون او الماركنتليون على جميع الكتاب الذين ساهموا في وضع السياسة الاقتصادية التي سادت في عصر الرأسمالية التجارية في البلدان أوروبا الغربية من بداية القرن السادس عشر الى نهاية الربع الثالث من القرن الثامن عشر (مدحت القريشي، 2008)

I-الأفكار الاقتصادية لمدرسة التجار: ترتكز المبادئ الأساسية للمدرسة التجارية على الإجابة على بعض الأسئلة ماهية الثروة وكيف يمكن توزيعها بين البلدان وما هو سبب ارتفاع الأسعار ويمكن تلخيص تلك المبادئ فيما يلي:

1-يجب ان تكون الدولة قوية وتكمن قوتها في اقتصادها وتمثل تلك القوة بالثروة والثروة عندهم هي مقدار المعادن النفيسة الذهب والفضة الموجودة في البلد

2-نادى التجاريون بالسعي للحصول على المعادن النفيسة من البلدان الأخرى بشكل مباشر عن طريق امتلاك المستعمرات او بشكل غير مباشر عن طريق التجارة الخارجية وتحقيق فائض ميزان التجاري وذلك عن طريق زيادة الصادرات وفرض الضرائب على الواردات والهدف هو زيادة الحصول على النقود المعدنية ونظر التجاريون الى اجمالي الثروة في العالم على انها ثابتة الحجم وان ما تكسبه دولة من الدول يكون على حساب ما تفقده الدول الأخرى ومن هنا كانت نظرتهم ذات طابع وطني.

3-ان سبب ارتفاع الأسعار يعود في نظريهم الى زيادة كمية النقود.

4-اعتبار التجارة والصناعة أكثر أهمية الاقتصاد من الزراعة لذا يتعين الاهتمام بالتجارة الخارجية (مدحت القريشي، 2008، صفحة 48)

II - نظرة التجار للتجارة الخارجية: تعد النظرية التجارية في التجارة الخارجية نتيجة منطقية لوجهة نظريهم في ثروة الأمم فتعتمد أساسا على ما لديها من ذهب وفضة وما تحققة من إضافة فيهما فاذا لم يكن بالدولة مناجم تحتوي على ذهب وفضة فالسبيل الوحيد في الحصول عليها هو التجارة الخارجية وهذا اما يستدعي ان تحقق الدولة فائض في ميزانها التجاري وان تفوق صادراتها واراداتها ويدفع الفرق بالمعدن النفيس (اشرف احمد العدلي، 2006)

ومنه فان التجارين يعتبرون قطاع التجارة الخارجية اهم قطاع يمكن من خلاله الحصول على المعدن النفيس لذا اقتضى منطلق التجارين ضرورة تدخل الدولة في نشاط الاقتصادي من اجل تشجيع الصادرات والصناعات المعدة للتصدير وفي نفس الوقت يكون هناك تقييد للواردات من اجل منع تسرب المعادن النفيسة الى الخارج لأنه حسب التجارين كمية في العالم محدودة وما تكسبه دولة تخسره دولة أخرى وكلما كانت الصادرات أكبر من الواردات يكون هناك تدفق للمعادن النفيسة الى داخل الدولة بحيث ان هذا التدفق يساهم في زيادة مستوى النشاط الاقتصادي ففي ظروف وجود موارد

عاطلة داخل الاقتصاد الوطني فان زيادة تدفق المعادن النفيسة الى داخل الدولة يحفز الإنتاج ويزيد من مستوى الإنتاج والعمالة داخليا

III -تقييم أفكار مدرسة التجارية جاءت هذه الأفكار والنظريات كمجموعة متناثر لا ترقى الى مستوى النظريات الاقتصادية ووضعت حلولاً لمشكلات ومظاهر في تلك العصور ومن المفيد استعراض إيجابياتها (إيمان عطية ناصف، 2007)

كان للتجارين الفضل في تلخيص الفكر الاقتصادي من سيطرة الاعتبارات الغيبية والدينية سادات مجتمعات القرون الوسطى

- تطوير مفهوم ميزان المدفوعات بين الدول العالم الخارجي والاهتمام يجعله موجب ساعدت اراء المدرسة التجارية في تنمية الصناعة والتجار

-ان اعتبار المركنتالية من الذاهب الاقتصادية المتقدمة فيه شيئي من المغلاة بالنسبة لعلم الاقتصاد الحديث ذلك ان المركنتالية لا تعدو وان تكون سياسة اقتصادية اختلف تطبيقها تبعاً لظروف وملابسات خاصة بكل دولة

ضيق افاق التجارة في اعتبار ان ثروة الدولة تتمثل فيما تملكه من معادن نفيسة مع ان ثروة الدولة ما لا تقدر فقط بالذهب والفضة وانما تقدر بمقدراتها الإنتاجية وما تحققة فعلاً من منتجات وافرة وجيدة

-ان خطأ مفاهيم التجارين هو الذي جعلهم ينادون بان تسعي كل دولة لاكتساب قدر من الثروة على حساب الدول الأخرى

- ان النظرية العدائية هي نتيجة لمفهوم خاطئ يعتبر ان الثروة الكلية في العالم تعد ثروة ثابتة ومحدودة الحجم والكمية حيث ان تراكم كميات من المعادن النفيسة في البلد قد تسبب في سيولة نقدية كبيرة ويؤدي ارتفاع الأسعار في الداخل بالنسبة الى الخارج ففي الأحوال تزيد قيمة التكلفة فترتفع اثمان السلع الوطنية ويقل تصديره وهذا من شأنه ان يحدث عجزا في ميزان التجاري

**ثانيا المذهب الطبيعيون والتجارة الخارجية:** ظهرت الفيزيوقراطية في ظل التحولات فكرية واسعة عرفها العالم الأوروبي فهي تعتبر جزء من تيار ساد في فرنسا واسس لعصر جديد في النصف الثاني من القرن الثامن عشر الذي لمع في وسطه فولانتر مونسكيو، روسو، ديدور وغيرهم من فلاسفة هذا العصر الذهبي من تاريخ أوروبا الحديث وقد تأثر الفيزيوقراطيين بشكل كبير ومباشر بهذه النزعة العلمية والتجريبية التي اتضحت في اعمال رائد وهذه المدرسة الطبيب الفرنسي فرانسوا كيناي (بن حمود سكينه، 2006)

### 1-مبادئ المدرسة الفيزيوقراطية: ونجدها في العناصر التالية

تبني الفيزيوقراط نظريتهم على أساس فكرة النظام الطبيعي والتي تعني ان هناك نظاما اليها في هذا العالم وعلى البشر التقيد بهذا النظام إذا ما اردوا بلوغ السعادة.

يقول كيناي ان المحافظة على الملكية والحرية تضمن النظام الاكمل في هذه الحياة دونما الحاجة الى قوانين أخرى حيث يرى رواد هذا المذهب ان النظام الطبيعي يشمل الظواهر الاقتصادية على اختلاف أنواعها وان هذا النظام يطبق من تلقاء نفسه بدون الحاجة الى أي تدخل من قبل الدولة .

يعتبر التجارون ان الثروة تقاس بالإنتاج الزراعي وليس بجمع المعادن النفيسة كما يقول التجارون حيث عرف الطبيعيون الإنتاج بأنه كل عمل يخلق ناتجا صافيا جديدا ويضيف مقدرا من الموارد أكثر من تلك التي بذلك في الإنتاج واستنتجوا من ذلك ان الزراعة هي وحدها النشاط الاقتصادي الذي يعتبر منتجا توحيد الضريبة وفرضها على الناتج الزراعي فقط (مدحت القرشي، 2008، الصفحات 105-107) .

**2- نظرة الطبيعيون للتجارة** بخصوص نظرة الطبيعيين في المبادلة والتجارة الخارجية فيرون ان المبادلات لا تنتج أي ثروة لأنها تعني بحسب تعريفها تعادل القيمة المتبادلة وقد أورد الفيزيوقراطيون عدة أفكار بخصوص التجارة الخارجية (بن حمود سكينه، 2006، صفحة 72) ليس من الضروري المحافظة على ميزان التجاري راجح كما كان يؤكد التجارون عندما عمدوا الى تشجيع الصادرات والحد من الواردات والحجة ان بقاء الميزان التجاري راجح يؤدي تدفق النقد من الدول الأجنبية الى الداخل والذي قل نقده عن شراء السلع الوطنية مما يؤدي الى وقف التصدير من جهة ومن جهة أخرى الى ارتفاع الأسعار في الداخل والى زيادة الاستيراد من الخارج ؛ليس صحيح القول ان الرسوم الجمركية التي تفرضها الدولة على البضائع الأجنبية تقع على كاهل الأجنبي فعند فرض الدولة لرسوم على السلع الواردة فان هذه الرسوم ستضاف الى السعر الحقيقي مما يؤدي الى نقله الى المستهلك وهو المستورد في الداخل

**3- تقييم أفكار الطبيعيين:** قدم الطبيعيون مساهمات كثيرة تعتبر خطوات مهمة في تطور الفكر الاقتصادي وفتح الباب لبلورة علم الاقتصاد المستقل وبذلك تعتبر المدرسة الطبيعية اول مدرسة للاقتصاديين (اشرف احمد العدلي، 2006، صفحة 11)

- لم يعد ينظر الاقتصاديون الى النقود على انها الثروة الحقيقية بل تعتبر الإنتاج وهو الثروة الحقيقية في نظر الطبيعيين اول مرة من اعطى صورة على الدورة الاقتصادية .

-عمل الطبيعيون على تشجيع الصناعة وذلك من خلال تأييد حرية التجارة رغم انها لم تكن من مقصدهم يؤكد البعض ان أفكار الطبيعيين وخاصة أفكارهم فيما يخص عقم النشاط الصناعي والتجاري خاطئة إذا تعتبر التجارة والصناعة من النشاطات المنتجة

- قد يترتب على خطاهم في تحديد مفهوم الإنتاج وقصره على المنتج الزراعي حيث نادوا بان تكون الضريبة مقتصرة على الناتج الزراعي فقط لان الزراعة في نظرهم هي التي تنتج الفائض في حين ان الصناعة والتجارة يخلقان ناتجا صافيا ويعتبر هذا الراي منافيا للعدالة ويتعين فرض الضرائب على جميع النشاطات

### المطلب الثاني: النظرية التقليدية الكلاسيكية

يجتمع اغلب الاقتصاديين على ان الدراسة النظرية للتجارة الخارجية ترجع الى بداية ظهور النظرية الكلاسيكية خلال فترة ما بين أواخر القرن 18 واولئل القرن 19 ولقد جاءت كرد فعل على اراء المذهب التجاري والتي تدعو الى ضرورة فرض القيود على التجارة الخارجية من قبل الدولة قصد الحصول على أكبر كمية ممكنة من المعادن النفيسة أهمها الذهب والفضة باعتبارهما مقياسين للقوة الدولية. وقد ظلت هذه الأفكار سائدة حتى ظهرت مدرسة الطبيعيين والتي نادت بحرية النشاط الاقتصادي وفقا لقوانين الطبيعة والقاعدة المعروفة دعه يعمل اتركه يمر « laissez passer laissez faire الذي دفع الافراد والجماعات الى ممارسة نشاطهم الاقتصادي بحرية بعيدا عن القيود والعقبات التي كانت تفرضها الدولة عليهم وعلى التجارة الخارجية مما مهد الطريق لظهور أفكار الاقتصاديين التقليديين أمثال سميت ريكاردو جون ستيوارت ميل الذين هاجموا جميع اشكال الحماية والتدخل والقيود على التجارة الخارجية (على عبد الفاتح ابو شرار، 2007)

إضافة الى دفاع هؤلاء الاقتصاديين عن حرية التجارة الخارجية فقد عملوا في نفس الوقت على بناء أسس لنظرياتهم فيها ومن ثم حاولوا إيجاد حل لمشكلة التوازن المفقود في علاقات التبادل الدولي وظهرت هذه النظرية في مولد الثورة الصناعية إذا أصبح المجتمع آنذاك يقوم على التجارة الدولية ولا يستطيع ان يعيش بدون التبادل الدولي ومن ثم ظهرت عدة مشاكل في التجارة الخارجية بحاجة الى حل أهمها

- هل التجارة الخارجية ضرورية لكل دولة؟

- هل التجارة الخارجية دائما مجديا؟

- هل الكسب يتحقق عند التصدير فقط ام عند التصدير والاستيراد معا؟

- هل يجب بكل وسيلة ان تزيد حقوق الدولة عن ديونها في الخارج ام ان حقوقها تتوازن عادة مع الديون التي تترتب عليها

تعتبر هذه النظرية نقطة الانطلاق في تحليل تطور نظرية التجارة الدولية وان لم يكن للمذهب التجاري نظرية فاصلة في هذا الموضوع؟ (مجدي محمود شهاب ; سوزي عدلي ناشر ، 2006)

**نظريات النقطة المطلقة لآدم سميث:** يمكن القول بان ادم سميث لم يضع نظرية خاصة بالتبادل فأفكاره في نظرية التجارة الخارجية طرحها في كتابه أصدره عام 1776 بعنوان ثروة الأمم التي تعتمد على ما لديها من ذهب وفضة وما تحققه من إضافة فيهما (ANDREW HARISON et autres, 2004) فاذا لم يكن للدولة مناجم تحتوي على الذهب والفضة فان السبيل الوحيد للحصول عليهما هو التجارة الدولية ويستدعي ان تحقق الدولة فائض في ميزانها التجاري أي ان تفوق صادراتها وارداتها ويدفع الفرق بالمعدن النفيس ويلزم لتحقيق الفائض في ميزان التجاري ان تعمل الدولة بأساليبها المختلفة على بلوغ هذه النتيجة ميز التجاريون بين ثلاث فترات مرت بها النظرية التجارية

- **الفترة الأولى:** وهي تعرف بفترة السياسة المعدنية ويستدعي احتفاظ الدولة في ذلك الفترة برصيد من المعدن النفيس وإخضاع عمليات انتقال المعدن النفيس للخارج لرقابة مباشرة

- **الفترة الثانية:** اكتفت الدولة نتيجة تجاربها بان تفسر معاملاتها مع كل دولة على انفراد إذا لم تعد هناك حاجة الى فرض رقابة مباشرة في كل عملية من عمليات انتقال المعدن النفيس الى الخارج وعلى ان تكثفي بالرقابة غير المباشرة على مجموع معاملاتها مع كل دولة

- **الفترة الثالثة :** اتضح للدولة ان مركزها النهائي يتوقف على مجموع صادراتها في نهاية العالم فليس من الضروري ان تكون معاملاتها مع كل دولة في صالحها فالعبرة في مجموع معاملاتها

لقد انتقد سميث كل ما من شأنه إعاقه تقسيم العمل سواء داخل الدولة الواحدة او بين مختلف الدول وأوضح مزايا التي تنتج عن تقسيم العمل داخل الدولة الواحدة تتحقق نتيجة تقسيم العمل الدولي

إذا يرى ان المتاجرة بين دولتين تتم على أساس الاختلاف في التكاليف المطلقة إذا تقوم الدولة بالتخصص في إنتاج السلعة التي تستطيع إنتاجها بأقل تكلفة وتبادلها سلعة أخرى بتكلفة اقل في الدول الأخرى

وهذا ما يؤدي الى التخصص وتقسيم العمل الدولي ومن تم استغلال موارد اقتصادية لكل بلد بطريقة فعالة وزيادة الإنتاج واتساع نطاق السوق المحلية الضيقة الى دولية واسعة في ظل تجارة خارجية حرة ففي رأي سميث تقوم بطريقتين (MICHEL RAINELLI, 2002)

**أولاً:** تخلق مجالاً لتصريف الإنتاج الفائض على حاجة الاستهلاك المحلي وتستبدله بشيء اخر ذو منفعة كبيرة

**ثانياً:** تتغلب على ضيق السوق المحلي وتصل كنتيجة لذلك بتقسيم العمل الى أقصاه وترفع إنتاجية البلد المتاجر وذلك عن طريق اتساع حجم السوق

**اهم الانتقادات للنظرية :** وجهت عدة انتقادات للأفكار ادم سميث واخذنا على مبادئه انها تنادي بان تخصص كل دولة في إنتاج السلع التي تتفوق فيها ولكنها لا تبين السبيل الى هذا التخصص بالنسبة للدول التي لا تتمتع باي ميزة نسبية وهذا يادي لمشكلة اقتصادية لان سلع الدول المتفوقة ستغزو أسواقها في وقت لن تستطيع فيه تقدير اية سلعة لكي تمول الاستيراد وهو الشيء الذي لم يستطع سميث الرد عليها بحيث يعتقد ان التفوق المطلق و أساس للتخصص الدولي فقط مما لا يتفق مع المشاهد في المعاملات الدولية حيث ان التفوق النسبي يمكن ان يكون أساس للتخصص الدولي أيضا وحسب رايه ان اختلاف النفقات المطلقة لكل سلعة في الدولتين شرط أساسي لقيام التجارة الخارجية وتحقيق النفع المتبادل لكن السؤال الذي لم يجب عنه فيما اذا كان احد البلدين ينتج كل من السلعتين بنفقات اقل من الاخر ؟ وهذا ما أجاب عنه دافيد ريكاردو في نظريته للنفقات النسبية (ادريس حسن عوض الله، 2008)

**نظرية النفقات النسبية لدافيد ريكاردو:** نشر ريكاردو كتابه مبادئ في الاقتصاد السياسي والضرائب عام 1817 وقدم فيه قانون النفقات النسبية الذي يعد من اهم القوانين الاقتصادية حتى في عصرنا الحاضر ويطلق عليها أيضا نظرية المنافع المقارنة او المزايا النسبية ووضع هذه النظرية وأكملها جون ستواريت ميل واخرون طبقا لهذه النظرية وفي ظل التجارة الحرة فان كل دولة تخصص في إنتاج السلع التي تنتجها بنفقات نسبي (MICHEL RAINELLI, 2002, p. 279) اقل وبنم التبادل التجاري بين دولتين اذا اختلفت التكاليف النسبية بينها وليس التكاليف المطلقة التي تمثل حالة خاصة منها الأكثر عمومية وشمولية. كما يعطي هذا النموذج الدور الرئيسي للتكنولوجيا فالتقنيات المختلفة هي التي تشكل الميزة النسبية في عملية الإنتاج بين البلدان المنتجة ويستند قانون النفقات النسبية الى مجموعة من الافتراضات (PATRICKA.Messerin, 1998)

- دولتين وسلعتين في التبادل التجاري .

- تجارة حرة مع وجود منافسة تامة في الأسواق .

- حرية تنقل عناصر الإنتاج داخل الدولة .

- عدم قدرتها على التنقل بين الدول .

ثبات تكلفة وحدة السلعة المنتجة وهذا يعني عدد ساعات العمل المبذولة في إنتاج وحدة واحدة من السلعة المنتجة لا تتغير بغض النظر عن الكميات المنتجة وافترض النظرية حرية التجارة فهذا امر مغاير للواقع لان معظم الدول تفرض قيود على حركة الصادرات والواردات مما يقيد حرية التجارة

**نظرية القيم الدولية لجون ستوارت ميل :** قام ميل باستكمال النقص في النظرية ريكاردو الذي ساهم في الإجابة عن التساؤلات اذا الف كتابه (سامي خليل، 2001) (مبادئ الاقتصاد السياسي) في سنة 1848 فاهتم بدراسة موضوع القيم الدولية او النسبة التي يتم على أساسها مبادلة سلعة بسلع أخرى فقام بتحليل قانون النفقات النسبية في علاقته بنسبة التبادل في التجارة الدولية مع ابراز أهمية الطلب كل من البلدين في تحديد النقطة التي تستقر عندها نسبة التبادل الدولية او معدل التبادل الدولي (مجدي محمود شهاب ; سوزي عدلي ناشر ;، 2006) فأكد ان الطلب المتبادل من جانب كل دولة على منتجات الدولة الأخرى وهو الذي يحدد المعدل الذي يحقق التوازن في التجارة الدولية وهو المعدل الذي يجعل قيمة الصادرات وواردات كل دولة متساوية فهناك مكاسب ينتج عن قيام التجارة الدولية وتوزيع هذا المكاسب بين دولتين يخضع للعديد من العوامل الاقتصادية والسياسية ; فكلما اقترب معدل التبادل الدولي كثيرا من معدل التبادل المحلي للدولة ما كان نصيبها من مكاسب التجارة الدولية ضئيلا والعكس صحيح كما دعت الى محاولة التوسع في الخارج باسم الكسب الدولي . ففي وسع الدولة الصغيرة ان تتبادل مع الدولة الكبيرة وفقا لمعدل التبادل السائد في الدولة الأخرى دون ان تؤثر عليه نظرا لارتفاع مستوى المعيشة وضخامة طلبها في الدولة الكبيرة ولقد تعرضت للنقد فقد ابتعدت عن الواقع حين افترضت تكافؤ أطراف المبادلة ; فاذا كان التبادل الدولي يتم بين دول غير متكافئة فمن المحتمل الا يكون للطلب المتبادل أي دور يذكر في تحديد نسبة التبادل الدولي كما ان اشتراط التكافؤ بين قيم صادرات وواردات كل دولتين لتحقيق استقرار معدل التبادل الدولي يعد قييدا على ذلك النظرية فما الحل حين يكون التبادل في اتجاه واحد فقط؟

وهو السؤال الذي طرحه التقليديون حول أساس التجارة الدولية يجد إيجابية في نظرية النفقات النسبية اما السؤال الثاني متعلق بنفع التجارة الدولية فتقدم الإجابة عنه في نظرية الطلب المتبادل

ومع ذلك فان التفرقة بين عوامل التي تحدد السلع الداخلية في التجارة الدولية من جانب العرض والعوامل التي تحدد اثمانها من جانب الطلب تفرقة غير صحيحة فمن نظام التوازن الشامل يجب ان يكون كل من العرض والطلب محددا معا وفي نفس الوقت وبالكميات المباعة والاثمان السائدة أي ان هذه العوامل مجتمعة تحدد السلع الداخلة في التجارة الدولية ومعدلات التبادل لها

### المطلب الثالث: النظرية النيوكلاسيكية

أكملت النظرية الكلاسيكية في تفسير قيام التجارة الخارجية الى قانون النفقات النسبية باختلاف النفقات الذي يدعو الى التبادل بين الدول إضافة الى اتخاذ العمل كعنصر أساسي وحيد للقيمة الا انها اهتمت الأسباب التي تدعو الى اختلافها أي انها بهذه الصورة تحدد متى تقوم التجارة الدولية ولم تفسر لماذا تقوم فهي تصف حالة المشاهدة ولا تفسرها وهو الذي عمد الى توضيحه الاقتصادي السويدي أولين مع اعتماده على أفكار هكشر مما نشأ عنهما نظرية بينهما

**نظرية هكشر - أولين:** يرجع ظهور النظرية لسبب عناصر الإنتاج في التجارة الخارجية الى الاقتصاديين السويديين ايلي وهكشر في كتابه بعنوان اثار التجارة الخارجية على التوزيع الذي صدر في 1919 والى تلميذه «برتل أولين» والذي قام بتطوير وتفسير نظرية معلمه من خلال كتابه بعنوان التجارة الإقليمية والتجارة الدولية أصدره سنة 1933 (محمد سيد عابد، 1999) وذلك بتوجيه النقد الى الأسس التي قامت عليها النظرية الكلاسيكية في التجارة الخارجية ومن اهم الفرضيات التي جاءت بها (عادل احمد حشيش، 2002، صفحة

- البلدان تنتجان سلعتين.  
 - حرية التبادل عدم وجود رسوم جمركية.  
 - المنافسة الحرة.  
 - عدم الانتقال الدولي لعوامل الإنتاج.  
 وعلى غرار التقليديين الذين يرون ان النفقة تحتسب بالتقود لهذا يجب ان تدور المنافسة على الأسعار وتنظر الى ان التجارة الدولية تعود الى اختلاف الوفرة او الندرة النسبية لعوامل الإنتاج فهناك أسعار عوامل الإنتاج والمنتجات. وان ما يؤثر على نفقة الإنتاج يؤثر على سعر السلعة المنتجة سواء التبادل في الداخل او الخارج لذلك يتخصص كل بلد بحسب أسعار عوامل الإنتاج فالتخصص عند اولين ناتج عن الاختلاف في أسعار عوامل الإنتاج بين الدول وليس نتيجة للتفاوت بين النفقات المقارنة. كما اضافت ان الأسعار النسبية لعوامل الإنتاج قد تتأثر بأذواق المستهلكين فقد تقلل او تلغي الميزة النسبية لهذا العنصر وباعتباره شرطا أساسيا الا ما اوخذ من هذه النظرية. واهتمامها بالجانب الكمي واهمال الجانب النوعي عند اعتمادها على الندرة والوفرة لعوامل الإنتاج ونسب مرجحها عند عملية الإنتاج إضافة الى اقتراضها لتجانس عوامل الإنتاج في جميع الدول وهو افتراض غير واقعي واهملت هذه النظرية على غرار نظرية ريكاردو انتقال عناصر الإنتاج دوليا. فمع وجود عقبات وقيود على حرية حركة عوامل الإنتاج فانه لا يمكن تجاهل حركة عنصر العمل ورأس المال بين الدول

**ولكن السؤال المطروح هو:** ما مدى صحة هذه النظرية؟ وما هي الاختبارات التي تعرضت لها والإصلاحات التي شملتها؟

يمكن القول انه يعتقد انها صحيحة غير ان المحاولات عديدة جرت لاختيار مدى صحتها الا انهم أشاروا الى ان مساهمة هذين المفكرين ما هو الا امتداد لنموذج دافيد ريكاردو لتفسير أسباب قيام التجارة الخارجية (اشرف احمد العدلي، 2006)

**نظرية لغز ليونتييف فاسيلي:** منذ صياغة نظرية هكشر – اولين ظهرت عدة محاولات لاختبار صحتها ومن أبرز المحاولات التي قام بها ليونتييف سنة 1953 بتقدير كمية العمل ورأس المال المطلوب لإنتاج ما قيمته مليون دولار من السلع الصادرات والسلع المنافسة للواردات في الولايات المتحدة الأمريكية باعتبارها تتمتع بوفرة نسبة في عامل رأس المال وندرة نسبية في عامل العمل مقارنة مع دول أخرى (عادل احمد حشيش، 2002، صفحة 127)

وحسب هكشر ان الولايات المتحدة الأمريكية سوف تصدر سلعا كثيفة رأس المال وتستورد سلعا كثيفة العمل لاختبار ذلك استعمل ليونتييف الجدول الذي يبين الاحتياجات من رأس المال والعمل لكل 1 مليون دولار من الصادرات الولايات المتحدة الأمريكية من السلع المنافسة للواردات وفق لأسعار سنة 194

**جدول رقم: 01-01- الاحتياجات من رأس المال والعمل لكل 01 مليون دولار من الصادرات للولايات المتحدة الأمريكية ومن السلع المنة للواردات (أسعار 1947)**

الاحتياجات	الصادرات	السلع المنافسة للواردات
رأس المال (بالدولار ب أسعار 1947	2550780	3091339
العمل (بالعامل في السنة)	182313	170004
رأس المال لكل عامل (لأقرب ألف دولار)	14 ألف دولار	18 ألف دولار

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (عادل احمد حشيش، 2002، صفحة 127)

تحليل معطيات الجدول من خلال الجدول أعلاه ان انتاج ما قيمته واحد مليون دولار من الصادرات الامريكية خلال سنة 1947 يتطلب استخدام كمية من راس المال يقدر ب 2.6 مليون دولار والى كمية من العمل تقدر ب 182 ألف عامل

اما انتاج ما قيمته واحد مليون دولار من السلع المنافسة للواردات فانه يتطلب استخدام كمية من العمل تقدر ب 3.1 مليون دولار والى كمية من العمل تقدر ب 170 ألف عامل. ومن ذلك نجد ان وحدة واحدة من الصادرات تتطلب ما قيمته 14 ألف دولار من راس المال لكل عامل .

بينما لكل وحدة واحدة من السلع المنافسة للواردات تتطلب ما قيمته 18 ألف دولار من راس المال لكل عامل .

ومنه يستنتج ان وحدة الصادرات تتطلب كمية من راس المال اقل مما تتطلب وحدة السلع المنافسة للواردات كما تحتاج وحدة الصادرات لكمية من العمل بأكبر مما تحتاجه وحدة السلع المنافسة لواردها كثيفة راس المال .

مما أكد ليونثيف ان اشترك الولايات المتحدة الامريكية في التقسيم الدولي للعمل على أساس تخصصها في مجالات الإنتاج كثيفة العمل وليست كثيفة راس المال. وهذا عكس شائع من ان اقتصاد الولايات المتحدة الامريكية مقارنة باقتصاديات بقية الدول العالم تتميز بوفرة نسبة راس المال وندرة نسبية في عنصر العمل فان العكس صحيح .

فهذه المحاولة فتح الباب امام العديد من الانتقادات التي تتعارض مع الافتراضات التي يثبت عليها نظرية عوامل الإنتاج.

#### المطلب الرابع: بعض التوجهات والنظريات الحديثة في التجارة الخارجية .

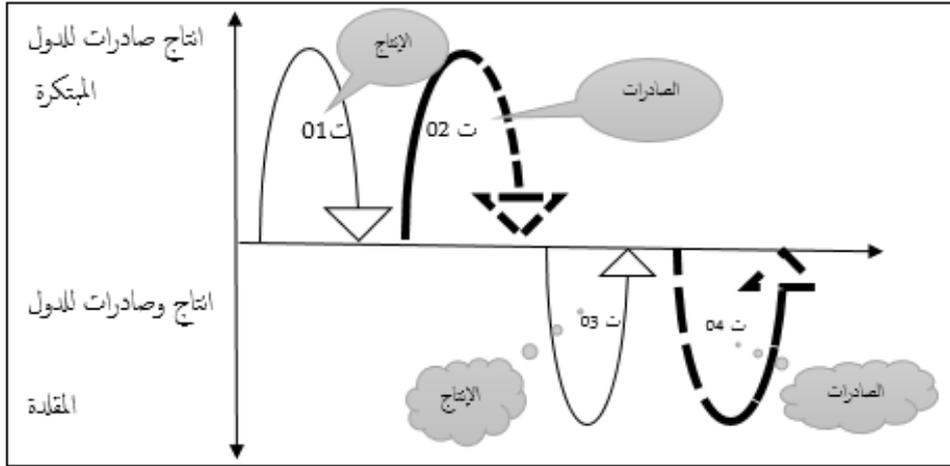
يمكن القول بان النظريات الكلاسيكية والنيوكلاسيكية التي حاولت تفسير المزايا النسبية والتجارة الدولية على أساس التكاليف النسبية والوفرة لعوامل الإنتاج تميزت بالسكون والثبات مما جعلها بعيدة كل البعد عن الواقع وعاجزة عن تفسير خصائص العالم الاقتصادية التي تتميز بالتغير المستمر لذلك ظهرت بعض التوجهات الحديثة التي تعنى تفسير التجارة الخارجية.

**نظرية نموذج الفجوة التكنولوجية:** وضع بوسنر POSNER هذا النموذج سنة 1961 معتمدا في تفسيره على ان جزء كبير من التجارة الدولية الصناعية مبني على تقديم سلع جديدة وخطوات إنتاجية جديدة ويعطي للمنشأة المخترعة والدولة ميزة احتكارية مؤقتة في السوق العالمي تزول بانتشار التكنولوجيا الجديدة وتقليد هذه السلعة كما أشار أيضا الى وجود نوعين من فترات الابطاء في عملية الانتشار الدولي للتكنولوجيات الحديثة وهما (سامي خليل، 2001، صفحة 126)

1- **فترة ابطاء رد الفعل او فجوة تأخر الطلب:** وهي تشير الى الفجوة الزمنية بين اللحظة التي يقدم فيها الابتكار الجديد لأول مرة واللحظة التي يتعرف فيها المنتجون في الدول الأخرى على حاجتهم للاستجابة مع التغيرات الناشئة ويتحقق ذلك عندما تبدأ الدولة المبتكرة في تصدير السلعة جديدة الى دولة أخرى وهنا يشعر المنتجون في هذه الدول الأخرى بتحدي المنافسة الجديدة. ويتعرفون بحاجتهم الى رد فعل ملائم

2- **فترة ابطاء التقليد:** وهنا تشير الى الفجوة الزمنية بين انتاج السلعة الجديدة لأول مرة الإنتاج الأصلي وإنتاج الدول الأخرى لها الإنتاج المقلد وعند هذه النقطة تبدا صادرات الدولة المبتكرة في تراجع ويحل محلها النتاج المحلي المقلد في البلدان الأخرى ويختلف المدى الزمني للفجوتين فتكون فترة ابطاء التقليد أطول زمنا من فترة ابطاء الطلب والفجوة الزمنية بينهما يطلق عليهما بالفجوة التكنولوجية وهي التي تفتح المجال امام التجارة الدولية لهذه السلع كما هو موضح في الشكل.

الشكل رقم: 01- 01- الإنتاج والتصدير طبقا لنموذج الفجوة التكنولوجية



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (سامي عفيفي حاتم، 2011، صفحة 225)

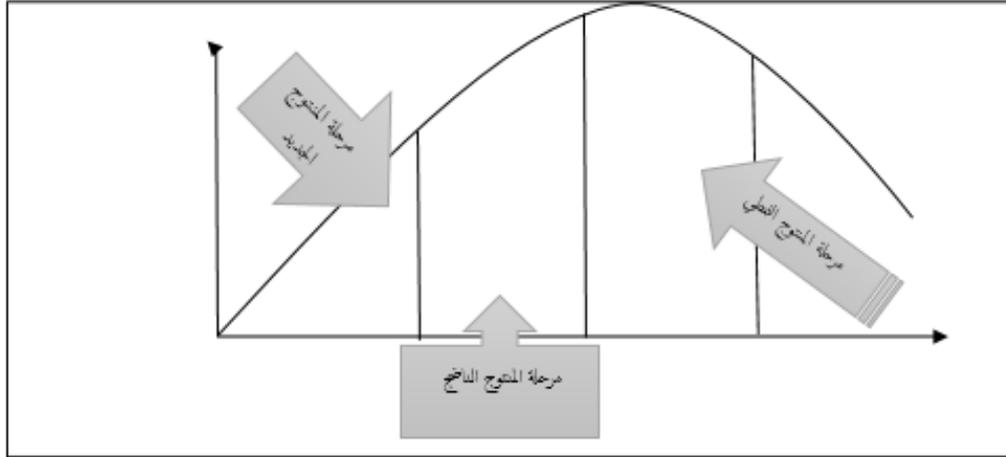
يتضح من الشكل ان الفجوة ت1 وت2 تعبر عن فجوة تأخر الطلب والفجوة ت1 وت4 تعبر عن فجوة التقليد والفرق بينهما هو الفجوة ت2 وت3 ويشير الى الفجوة التكنولوجية وبالرغم من ان أهميتها الكبرى الا انها لم تستطيع الإجابة عن الأسئلة في مجال التخصص والتبادل الدولتين وهما

لماذا يقتصر ظهور الاختراعات والتجديدات على الدول الصناعية الأكثر تقدما؟ مثل الولايات المتحدة دون غيرها من الدول سواء كانت من الدول الصناعية الأقل تقدما مثل بلجيكا واسبانيا او دول العالم النامي ماهي الفترة التي تستغرقها الفجوة التكنولوجية والمزايا النسبية التي تصاحبها؟ ولكن رغم ذلك لم يستطع الإجابة على هذه الأسئلة .

**نظرية نموذج دورة حياة المنتج :** يعتبر هذا النموذج أكثر تعميما وامتداد لنموذج الفجوة التكنولوجية وقد تم تطبيقه بواسطة VERNON سنة 1966 وتمثلت فكرته الأساسية في دراسة دورة حياة المنتج في التجديد إذا اعتبره ميزة نسبية جديدة بالنسبة لدولة ما فقد وضع عبر مثال الولايات المتحدة الأمريكية ان المنتج يكون جديدا في البداية تم ينتشر في الدولة الصناعية تم يصبح نمطيا (ANDREW HARISON et autres, 2004, p. 284) وتقوم هذه النظرية او على تفسير ديناميكي للعلاقة بين التجارة والاستثمار الأجنبي ;طبقا للنظرية التكنولوجية الجديدة في التجارة الخارجية ويرها فرنون VERNON تمر بثلاث مراحل مرحلة المنتج الناضج ومرحلة المنتج النمطي وبمروره من مرحلة الاختراع الى مرحلة التنميط فان معدل نمو الطلب على هذا المنتج سوف يتفاوت صعودا او هبوط (سامي عفيفي حاتم، 2005)

ففي مرحلة الأول نجد معدل الطلب يتميز بالبطء ليأخذ في الارتفاع خلال مرحلة النضج تم يعود مرة أخرى الى الهبوط عندما يصبح المنتج نمطيا كما يصاحب هذه المراحل المختلفة لنمو الطلب تغيرات مناظرة في الأهمية النسبية لعناصر الإنتاج المختلفة مثل العمل الجيد والغير الجيد راس المال المادي والتكنولوجيات وهي تغيرات من شأنها ان تنعكس على مستوى النتاج وهيكل التجارة الخارجية كما هو موضح في الشكل.

الشكل: رقم 01-02 مسار دورة حياة المنتج



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (سامي عفيفي حاتم، 2005، صفحة 224)

وتوضيحا للشكل نميز اهم مراحلها

**مرحلة المنتج الجديد:** تتميز بنشاط البحث والتطوير يحتل مكانة بالغة الأهمية في اخراج منتج جديد الى الوجود وعليه فان الاستثمار في هذا النشاط يتوقف على توفر عدد من الشروط الأساسية التي تحكم قرارات المستثمرين الخواص في مجال البحث والتطوير ويمكن ايجازها كما يلي (سامي عفيفي حاتم، 2005، صفحة 230)

- وجود سوق داخلي قادر على استيعاب المنتجات الجديدة.
- ضرورة توفر طاقة تكنولوجية سواء منها البشرية علماء خبراء عمال متخصصين او مادية الات ومعدات متطورة من شأنها تسمح جودة منتجات قائمة .
- وجود قدرة تنافسية لدى المشروعات إنتاجية صاحبة الاختراع لمواجهة المنافسين

**مرحلة المنتج الناضج:** توصف هذه المرحلة بنضج السلعة وتطويرها ومن خصائصه

- اختفاء العديد من المنتجات عن الظهور في الأسواق سواء لعدم توافقها مع رغبة المستثمرين او لعدم مواكبتها لأذواق المستهلكين.
- استقرار الأساليب والوسائل الفنية للإنتاج بعدما كانت متغيرة في مرحلة المنتج الجديد .
- رغبة المستهلكين في الوصول الى مستويات أفضل من الجودة.

ومن اهم المظاهر الاقتصادية لمرحلة المنتج الجديد .

- زيادة الاستثمارات الأجنبية وحركة رؤوس الأموال الأجنبية.
- زيادة دور الشركات متعددة الجنسيات في تسويق المنتجات دوليا فمع نهاية المرحلة الثانية تبدأ الشركات الام في الدول الصناعية المتقدمة من اشاء فروع لها في الدول المستوردة سواء كانت صناعية متقدمة في أوروبا الغربية او دول اخذة في النمو وذلك بفعل العوامل التالية
- اشباع الطلب الناشئ والمتزايد في دول الاستيراد.

• الاستفادة من نفقات الإنتاج المنخفضة الناتجة عن وفرة المواد الأولية او وفرة عنصر العمل الرخيص لإعادة استيراد هذه المنتجات مرة أخرى من جانب الدولة الام او زيادة المركز التنافسي لها في الأسواق الخارجية.

**مرحلة المنتج النمطي:** يرى أصحاب المناهج التكنولوجية في التجارة الخارجية انها مرحلة تتميز بتطورات هامة تؤدي في نهاية الامر الى تطابق خصائص سلعة دورة حياة المنتج في مرحلتها النمطية مع خصائص سلعة هكشر – اولين بالأساس على النواحي التالية (سامي عفيفي حاتم، 2005، صفحة 232)

تمائل دوال الإنتاج بالنسبة للسلعة الواحدة بين الدول العالم المختلفة في ظل هذه الظروف تصبح التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج شائعة ويمكن الحصول عليها في الأسواق العالمية

- اختفاء ظاهرة اقتصاديات الحجم وخضوع الإنتاج لقانون الغلة الثابتة والغلة الاقتصادية.

تشابه الطلب نظرا لاتخاذ السلعة محل الدراسة لشكلها النهائي في جميع الدول .

ينبع عن نمطية السلعة استبعاد إمكانية حدوث ظاهرة كثافة عناصر الإنتاج المستخدمة .

ان المناهج التكنولوجية في التجارة الخارجية تعطي أهمية كبيرة لدور الذي يلعبه عامل الاعتماد على البحث والتطوير باعتباره محددًا لنمط التجارة الخارجية بين الدول في سلع دورة المنتج إضافة الى اقتصاديات الحجم وراس المال البشري والاهتمام بالاستثمارات الأجنبية والشركات المتعددة الجنسيات مع مراعاة الفروق القائمة بين الدول الصناعية المتقدمة والدول الصناعية اقل تقدما فهذه النظريات أقرب واقع الاقتصاد العالم من النظريات الكلاسيكية

**نظرية معدل التبادل الدولي:** وهي عبارة عن مقدار طلب كل دولة على سلعة لدولة اخري وعلى مرونة هذا الطلب وهو ما جاء به جون ستواريت ميل بالطلب التبادلي أي هو عدد الوحدات المستوردة التي يحصل عليها البلد مقابل كل وحدة تصدرها الى الخارج ويكمن أيضا في المقارنة بين تمن صادرات البلد وثمان وارداته وتميز ما يلي (سامي خليل، 2001، صفحة 89)

**معدل التبادل الصافي:** وهو عبارة عن النسبة بين أسعار الصادرات والواردات ويعتبر أكثر المعدلات استعمالا في التجارة الخارجية ويعبر عنه بالعلاقة التالية

أسعار الصادرات  $P_x$

أسعار الواردات  $P_m$

$$N = P_x / P_m$$

المعدل لصالح الدولة  $N < 1$

المعدل في غير صالح الدولة  $N > 1$

لا يوجد تغير نسبي في أسعار الصادرات والواردات  $N = 1$

**معدل التبادل الإجمالي:** وهو النسبة بين الرقم القياسي لكمية الصادرات والرقم القياسي لكمية الواردات ويعطي الصيغة التالية

الرقم القياسي للصادرات  $Q_M$

الرقم القياسي للواردات  $Q_X$

$$G = Q_M / Q_X$$

كلما كان أكبر كان في صالح الدولة  $G$

معدل التبادل الدولي البسيط: يشير الى معدل التبادل الصافي مصححا بالتغيرات في الإنتاجية في كل من الصادرات والواردات حسب العلاقة التالية

$$S=N*ZX$$

N معدل التبادل الدولي الصافي

ZX الرقم القياسي لإنتاجية الصادرات

S معدل التبادل الدولي الحقيقي البسيط

معدل التبادل الحقيقي المزدوج: ويشير الى معدل التبادل الدولي الصافي مصححا بالتغيرات في الإنتاجية في كل من الصادرات والواردات ويعبر عنها كما يلي

$$S=N*(ZX/ZM)$$

N معدل التبادل الدولي الصافي

ZX الرقم القياسي للصادرات

ZM الرقم القياسي للواردات

ان أكثر التعريفات استخداما في التجارة الخارجية هو معدل التبادل الدولي الصافي الذي يمثل العلاقة بين الثمن الوحدة من الصادرات وثمان الوحدة من الواردات اما فيما يخص بالعوامل التي تحدد معدل التبادل الدولي هي الكمية المطلوبة والمعروضة ومرونة الطلب والعرض .

### المبحث الثالث: الاتجاهات الجديدة للتجارة الدولية .

لقد ظهرت مجموعة من التغيرات في مرحلة الثمانينات والتي انعكست بشكل حاد على التجارة الدولية لكل من البلدان المتقدمة والنامية كما تشير هذه المرحلة أيضا الى الدور المتزايد للتجارة الدولية في الاقتصاد العالمي حيث ان الإنتاج العالمي تضاعف ب 1.6 كما تضاعفت التجارة العالمية ب 33 وذلك بين ذلك من 1980-2000 وتزايدت وتيرة احتكار وتدويل الإنتاج وتركيز راس المال والتجارة بواسطة السيطرة الشاملة للشركات المتعددة الجنسيات التي صارت تتحكم في ثلثي هذه التجارة أواخر الثمانينات

### المطلب الأول: تطور حجم المبادلات الدولية والاتجاه نحو تجارة المصنوعات .

ان تطور حجم المبادلات الدولية خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية تطورت التجارة الخارجية العالمية بمعدلات نمو الإنتاج العالمي حيث وصل متوسط معدل النمو التجارة الدولية الى 5.5 بالمئة سنويا خلال الفترة 1990-1995 كما ان المبادلات التجارية الحالية قد تضاعفت بحوالي 40 مرة مقارنة بما تم تبادله دوليا سنة 1995 وهناك العديد من العوامل التي ساعدت على تحقيق هذا التطور الكبير في حجم المبادلات الدولية أهمها

1- انشاء مناطق التبادل الحر: فبفضل ظهور بعض المنظمات والاتفاقيات العامة للتعريفات والتجارة انشأت عام 1947 وتم تفويضها عام 1995 بالمنظمة العالمية للتجارة واوكلت لها مهمة التفاوض من اجل عقد اتفاقيات دولية لتسهيل عملية التبادل وتنقل السلع وكذلك ظهور بعض المنظمات والتكتلات المحلية منها الاتحاد الأوروبي الذي انشا سنة 1957 او اتفاقية التبادل لدول أمريكا الشمالية عام 1992 وساعدت هذه التكتلات في دعم التبادل الحر للمنتجات (شريف علي الصوص، 2005)

2- ظهور الشركات المتعددة الجنسيات: وهذه الشركات تتميز بكون حجمها وعوائدها وتهدف لتحقيق الإنتاج بأقل تكاليف ممكنة وفي سبيل ذلك تحول جزء من أنشطتها الإنتاجية الى الدول التي توفر على اليد العاملة بتكلفة منخفضة وتساهم هذه الشركات في زيادة

حجم المبادلات التجارية الدولية فهي اليوم تستحوذ على حوالي ثلثي التبادل التجاري الدولي (عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، 2007)

**3- الاتجاه نحو تجارة المصنوعات :** ان التغيرات الاقتصادية والتطورات التكنولوجية والتحولت الهيكلية التي شهدتها الرأسمالية بعد الحرب العالمية الثانية بعد الحرب العالمية الثانية وظهور الشركات المتعددة الجنسيات وتنامي ظاهرة تدويل الإنتاج التي تتجلى ابرز سماتها في نقل المصانع والفروع من البلدان المتقدمة الى البلدان النامية ويتم هذا التصنيع من خلال الاستثمار الأجنبي الخاص المباشر وسيطرته وتحديده للأنشطة الأخرى وفي مقدمتها التجارة ونقل التكنولوجيا كل هذه العوامل كان لها الأثر الأكثر في بروز ظاهرة التصنيع من اجل تنوع الصادرات ومواجهة تدهور معدل التبادل في المواد الأولية وانعكست التحولات في هيكل الإنتاج والطلب العالميين اللذين اتجه من التركيز على المواد الأولية الى التركيز على السلع الصناعية على السياسات الخاصة بالتجارة والتنمية وادت الى تغييرات في التجارة الدولية فانقل نصيب المصنوعات في إجمالي الصادرات العالمية من 51 بالمئة سنة 1960 الى 62 بالمئة سنة 1970 و63 بالمئة سنة 1985 وانخفض معدل الصادرات في حجم الصادرات الزراعية من 2.5 بالمئة في فترة 1970-1980 الى 1.20 بالمئة في الفترة 1980-1985 ومن الجدير بالذكر ان نحو 80 بالمئة من تجارة المصنوعات تأتي من بعض دول أمريكا اللاتينية ودول جنوب شرق اسيا (رشاد لعصار وآخرون، 2000)

#### المطلب الثاني: النظام التجاري الدولي الجديد

ان الطبيعة المتناقضة للتجارة الدولية في عقد الثمانينات طرحت خطر التناقض الحاد بين النمو السريع في صادرات المواد المصنعة والنمو البطيء في صادرات المواد الأولية ورغم التأثير العميق للاقتصاديات الدول النامية بما فيها البلدان النفطية الا انه لا يبدو في ظل هذه التناقضات ان هناك بوادر تحسن التبادل التجاري بعوامل مختلفة مثل الزيادة تدهور البيئة الاقتصادية الدولية والإجراءات الحمائية للدول المتقدمة التي تعيق دور التجارة الدولية لحل مشكلة الديون الخارجية وإصلاح أوجه الاختلاف في البلدان النامية) (MICHEL RAINELLI, 2002, p. 23)

كما ان الصعوبات المزممة أصبحت تلاحق بصفة خاصة التجارة الخارجية للبلدان النامية فتضعها اما بوضع التنمية الجديدة او تؤكد تعميق تبعيتها والى تحدي التكنولوجيات والغذاء الذي يواجه هذه البلدان ويضاف تحدي الحمائية الجديدة والمتزايدة من البلدان الصناعية في وجه الصادرات الصناعية والزراعية وصادرات الخامات للبلدان النامية فقد أصبحت تعاني مزيدا من الانخفاض في مستويات التجارة الخارجية وتراجع في النمو الاقتصادي إضافة الى ارتفاع معدلات البطالة

ثم شهد العالم الاقتصاد العالمي منذ بداية التسعينات اتجاها نحو تكوين الكتل الاقتصادية وانشاء مناطق للتجارة الحرة والاتحادات الجمركية وتسارع هذا الاتجاه في اعقاب الثمانينات مع اعلان برنامج انشاء السوق الاوربية المشتركة الموحدة لسنة 1992 وانشاء سوق حرة للتجارة بأمريكا الشمالية سنة 1989 ضمت الولايات المتحدة وكندا والمكسيك وبذلك أصبحت الكتل التجارية الإقليمية تقلد دور المحرك لتنمية التجارة الخارجية الدولية (جاسم محمد منصور، 2015)

لقد رافقت ظاهرة التكتلات تزايد وتيرة التقدم التقني وتنظيم الاقتصاد الدولي اللذان ساعدا على إمكانية التخصص الجزئي في الفرع الواحد فأصبحت أجزاء منفردة من فروع الإنتاج هدف للتخصص بدل هذه الفروع بالكامل كما اتاحت تحقيق هذه الامكانية الى حد كبير بفضل عامل التنظيم الدولي وتطورت بشكل لم يسبق لها مثيل للأشكال الجديدة للتبادل الدولي فأصبحت الدول المتطورة تعتمد أكثر على بعضها البعض وعلى بعض الدول النامية لان الاتجاهات المعاصرة في التخصص أدت الى ادماج وثيق للاقتصاديات الوطنية بصورة مباشرة في عمليات الإنتاج وبالتالي فقدت استقلاليتها

كما أصبح التبادل بين الدول المتقدمة يمثل 2/3 تجارة السلع الصناعية اما صادراتها من السلع للدول النامية بلغ 1/4 من اجمالي التبادل الدولي ; مما نتج عنه استيلاء الدول الرأسمالية واحتكاراتها على اهم ميادين التجارة الدولية عن طريق سيطرتها على ميادين الإنتاج التي أصبحت تخلق مزايا نسبية جديدة بفضل وثيرة التقدم التكنولوجي بينما لم يبق امام البلدان النامية الا ان ترضى بإمكانيات مشكوك فيها للتنمية من خلال النمو الكمي في صادرات المواد الخام وهو المجال الذي لم يمسه التقدم العلمي التكنولوجي الا قليلا باستثناء مجموعة صغيرة فقط من الدول النامية التي استطاعت ان تحتل مكانا في هذا التدويل للإنتاج وحققت نموا في تجارة السلع الصناعية بشكل جزئي وبالموازات ركزت الدول المتقدمة جهودها في الصناعات الأكثر استعمالا لراس المال التكنولوجي ; اين تكون المكاسب عالية وتخلت عن فروع الصناعات ذات المكاسب الضعيفة بتلوث البيئة ومن خلال ما سبق يتضح ان الاقتصاد الدولي اصبح يخضع الى اتجاهين أساسيين ومتناقضين. (رشاد لعصار واخرون، 2000)

1- الشمولية **globalisation** هي من اختصاص الشركات المتعددة الجنسيات التي تريد العمل على المستوى الدولي.

2- الاقليمية **régionalisation** التي تتكفل بها الدول الوطنية وهي نتيجة الجاذبية الجغرافية والتاريخية .

وهكذا تظهر معالم جديدة لتقسيم العمل بين الشمال والجنوب مبني على مزايا النسبية للصناعات ذات الاستعمال المكثف لليد العاملة الرخيصة الموجودة بالدول النامية والصناعات ذات التكنولوجيات العالمية الاستعمال المكثف لرؤوس الأموال الموجود بالدول المتقدمة كما تجد ان التجارة الدولية تشكل الهدف والوسيلة للنظام الاقتصادي العالمي الجديد ولا شك ان الدور الذي تلعبه في التنمية بجعاها تحتل المكانة الأولى في النظام الاقتصادي الدولي الجديد

### المطلب الثالث: النظام التجاري الجديد والدول النامية

يرى صندوق النقد الدولي بان المنظمة العالمية للتجارة سوف تقوي النمو في البلدان النامية خاصة تلك التي تنتهج سياسات تجارية منفتحة لان ارتفاع معدلات النمو الاقتصادي العالمي وفتح أسواق البلدان الصناعية امام منتجات البلدان النامية سوف يؤدي الى تحسين البيئة الاقتصادية الصعبة التي كانت تواجه تلك الدول ومن ثم تحسين أدائها الاقتصادي ورفع معدلات نموها ومع ظهور أهمية النظام التجاري الجديد واستتصاء اثاره بالنسبة لها لا يتعلق فقط بتحسين اوضاع تجارتها ونموها الاقتصادي بل انه يتعلق بمستقبلها في ظل النظام الذي تشوبه عدة عيوب جوهرية تمس مصالح هذه الدولة بصورة أساسية وتلحق الضرر المستمر باقتصادها وبالظر الى أهمية التجارة الدولية بوجه عام ولتلك الدول بوجه خاص فان مجموعة الدول النامية تعاني من مشكلة التبادل غير المتكافئ القائم بينها وبين الدول المتقدمة اذ يسود الفرق بين أسعار صادرات الدول النامية الى دول الشمال المتقدم وأسعار الصادرات الصناعية المتجهة لها من حيث تغير حركة أسعار كل من الصادرات والواردات بفعل الاحتكار والتفاوت في مرونة الطلب والعرض في غير مصلحة صادرات الدول النامية ويلحق هذا التغير قصورا واضحا في موازين المدفوعات الدول النامية وينعكس سلبا على السياسات التنموية فيها كما ان بنية هذا النظام قد تبلورت على أساس تقسيم دولي وتقوم فيه قدرة الشمال المتقدم العلمية والتقنية بدور حاسم وتسوقه الى اختصاص دول الشمال المتقدم بصادرات كثيفة البحث العلمي والتقنية الصناعات الكيماوية والأدوية والالكترونية المتقدمة والهندسة والطيران ومنتجات الهندسة الوراثية ووسائل الإنتاج الأخرى (ايزابيل بياجيوتي ; سنيفان قينو; سارة مونقرول، 1998)

واختصاص دول الجنوب بإنتاج وتصدير السلع الزراعية والاستخراجية مثل الطاقة والمواد نصف المصنعة والسلع الصناعية النمطية شائعة الاستخدام وذات المعارف التقنية المصممة وغيرها; فكل التغيرات الاقتصادية العالمية التي تبلورت في هذا النظام الاقتصادي العالمي الجديد اثرت على الدول النامية بما فيها انشاء منظمة عالمية للتجارة لاستكمال الثالوث الاقتصادي العالمي وما طرحته من قضايا جديدة في كافة المجالات ويملي على هذه الدول ضرورة التكيف مع وما افزره هذا النظام الجديد من تغيرات لأنها ستواجه تحديات كبيرة. تغلب إذا تم التغلب عليها. وقد تؤدي الى مكاسب جديدة او خسائر في حالة العكس

لكن مواقف الدول النامية من المنظمة العالمية للتجارة بقيت تتأرجح بين التأييد. والتحفظ. والتردد نظرا لأهمية هذه المنظمة بسبب ما هو متوقع لها من سيطرتها في قضايا الاقتصاد العالمي عامة والتجارة الدولية خاصة فان جميع الدول ستأثر بها على درجات متفاوتة وبأشكال مختلفة مثل تقليص حدود استخدام سلاح الحماية أي التخفيض مستوى الحماية بشكل ملحوظ بالنسبة لقطاع الزراعة (زينب جسين عوض الله ، 2008، صفحة 12)

الذي يعد من القطاعات الأساسية في اقتصاديات غالبية الدول النامية على مدى السنوات القادمة وإلغاء الحماية نهائيا على مدى عشر السنوات القادمة بالنسبة لقطاع المنسوجات والملابس وأيضا على القطاعات الهامة لمعظم الدول النامية وتم إلغاء بنسبة 40% من السلع المصنعة مع تخفيضها بنسبة 30% فيما يتعلق بالقسم الآخر أي ما يعادل 60% والهدف من ذلك الوصول الى عالم غير محدود من الناحية التجارية سوف يضعف من قدرة الدول النامية على رغم سياستها التنموية وتطوير اقتصاداتها وهي مجردة من سلاح الحماية او بمستوى متدني منها وخاصة فيما يتعلق بالإنتاج الوطني وحتى قطاع الخدمات الذي تشد فيه المنافسة بسبب التحرير التدريجي ونظرا لضعف وهشاشة هذا القطاع في الدول النامية خاصة خدمات المالية فانه سوف يتأثر سلبا نتيجة هذا التحرير إضافة الى إلغاء او تخفيض الدعم بالنسبة لبعض المنتجات التي تضعف القدرة التنافسية لهذه الدولة في الأسواق العالمية (زينب جسين عوض الله ، 2008)

امام محدودية القدرات الاقتصادية للدول النامية في وضعها الراهن والمستوى المتدني لصناع القرار فيما من اجل تطوير مستوى التعاون والتنسيق بينهما وتجد انها تقف في ما بين اتخاذ القرار او بالرفض وبالتالي الانعزال عن الجزء المتبقي المنتج للتقدم العلمي والتطور التكنولوجي او القبول للانضمام الى المنظمة والتكيف مع نظام اقتصادي دولي غير متكافئ وغير عادل فالخيارات محدودة ولكل خيار تكلفة ينبغي تحملها لان بالرغم ان عدد سكانها على 80% من سكان العالم الا انها لا تساهم في الدخل العالمي بأكثر من حوالي 20% بنصيب يقدر ب 24.4 % من سوق الصادرات العالمية ويعيش فيها اكثر من مليار نسمة تحت خط الفقر كما ان نصيبها في صنع التطور العلمي والتقدم التكنولوجي يكاد يكون منعدم ولعل خيار التكيف هو الأقل تكلفة على ان تتعامل هذه الدول مع المتغيرات الاقتصادية الجديدة بصورة أكثر عقلانية وأكثر انفتاحا وان تعمل على تطوير اليات عملها الاقتصادي بما يساهم في استغلال افضل لطاقتها المتاحة ومواردها الممكنة (جمال الدين لعوسات ، 2000، صفحة 25)

ومنه نستنتج انه ليس مطلوبا من الدول النامية سوى ان تلتحق بقطار العولمة وتندمج في الاقتصاد العالمي وتنتهج سياسة حرية الأسواق وحرية التجارة باي شرط كان وتحت أي وصفة يقدمها صندوق النقد الدولي او تمليها سياسات البنك الدولي او تطرحها مبادئ التجارة الى المنظمة العالمية للتجارة والتي لا تعبر سوى عما تمارسه وتمليه الدول الصناعية الكبرى لتحقيق أهدافها وإيجاد الأسواق التي تقتني منها المواد الأولية بأرخص الاثمان وتبيع منتجاتها بأعلى الاثمان انطلاقا من نفس المواد الأولية. (جمال الدين لعوسات ، 2000، صفحة 33)

#### المطلب الرابع: العلاقة بين التجارة الدولية والبيئة

يؤدي التطور الهائل للتجارة العالمية الى التأثير على البيئة فنجد ان التخصص والاستغلال المكثف للعمليات الإنتاجية يؤديان الى تدهور البيئة بشكل واضح الى جانب انه يكشف بوضوح بعض المشاكل البيئية فهذا نوع من النمو بغرض العمل على عدم خلق التوازن البيئي العالمي في مجالات عديدة مثل المتاجرة ببعض الكائنات المهددة بالانقراض او المواد الخطيرة بالإضافة الى التلوث البيئي الناتج عن التغيرات المناخية والجوية والمحافظة على التنوع البيولوجي .

كما يؤدي الانتشار الواسع للتجارة الدولية وكثافة المشاكل البيئية الى جدال قائم بين او لائك الذين يساندون التبادل الحر والمنادون بضرورة حماية البيئة فالتيار الاولي يجزم انه يجب تشجيع نمو المبادلات الدولية لأنه يحسن من مردودية انتاج السلع والخدمات ويساعد على تزايد الثروات والرفاهية الجماعية كما يضيف ان تحرير التجارة قد يكون مفيدا خصوصا عندما يبني على قواعد بيئية تساعد على

التنمية والمحافظة على وتيرة التنمية المستدامة كما يؤدي الى توسيع نطاق الخدمات ورفع مستوى المنافسة في مجال الخدمات البيئية إضافة الي جذب استثمارات اجنبية ومحلية وخلق فرص عمل وزيادة الاستجابة لمتطلبات المستهلك (كامل البكري ، 2000 ، صفحة 85)

اما التيار الثاني فيعتقد ان تحسين الرفاهية الاجتماعية يمر بحماية البيئة في حين سيكون تحرير التجارة دون مراعات الجوانب البيئية سببا رئيسيا في الاضرار بها

للحفاظ على البيئة تقوم الغرفة التجارية الدولية منذ عام 1971 بتنشيط شبكة من المؤسسات تشارك في الندوات الدولية حول البيئة كما ان هناك مؤسسات أخرى تبنت نهجا مماثلا مثل المجلس العالمي للتجارة والتنمية المستدامة وقد حددت الغرفة منذ 1993 برنامج عمل في خمس نقاط (محمد زكي الشافعي ، 1970 ، صفحة 203).

1-ترقية السياسات البيئية المتوافقة مع الإبقاء على نظام تجاري متعدد الأطراف ومفتوح .

2-الاعلان عن انطلاق حملة دولية لتحفيز المؤسسات الصغيرة والمتوسطة للعالم كله للانضمام الى ميثاق الغرفة للتجارة من اجل البيئة والتنمية .

3- تدعيم وتقوية العمل التقليدي للغرفة عن طريق وضع قواعد السلوك حول المبادلات الدولية للنفايات السامة والتامين على المخاطر الصناعية .

4- وضع برنامج تكوين في ميدان البيئة لصالح المؤسسات

5- ترقية اتفاقيات التعاون في ميدان البيئة بين مؤسسات الدول الصناعية والدول السائرة في طريق النمو.

تعتبر التجارة انها أساس عملية تبادل السلع والخدمات بسبل مختلفة والتي ترتبط بعناصر انتاج السلع ونقلها او تسويقها وتتأثر بطبيعة الموارد الطبيعية المتوفرة وأسلوب ادارتها والاثار البيئية المترتبة عليها ;فتنشأ العلاقة بين التجارة الخارجية والبيئة من أهمية إدارة عناصر الإنتاج والنقل والتسويق للسلع بما يحافظ على الموارد الطبيعية والبيئية ويراعي المعايير الاقتصادية والاجتماعية ;كما تلزم إدارة الموارد الطبيعية بأساليب كفوءة في الإنتاج والاستهلاك مع الحفاظ على البيئة ومراعات الاعتبارات الاقتصادية والاجتماعية لبرامج التنمية. (زينب حسن عوض الله ، 1998 ، صفحة 128)

ان للسلع البيئية دورا في التأثير على التجارة الخارجية مثل السلع المصنعة والمواد الكيميائية المستخدمة مباشرة في تقديم الخدمات البيئية (مثل تنقية الهواء. معالجة المياه. الاراضي) والمنتجات ذات الأفضلية كالمواد الخام والسلع المصنعة فقد تسبب اثارا سلبية مرتبطة بموانع بيئية واقتصادية وفنية تحول دون تحرير التجارة فيها فنجد ان القضايا البيئية فرضت نفسها بقوة على كافة المستويات الدولية والإقليمية والوطنية وفي مختلف جميع الأنشطة خاصتا بعدما بلغت الأوضاع حدود حرجة اوشكت على الاختلال ولم تعد تلك القضايا تشكل لها هاجسا يهدد الحاضر وحسب بل أصبحت واقعا جسيما يهدد حياة الأجيال في المستقبل ولقد تم ادراج ممنوعات التجارة والبيئة في اجندة منظمة التجارة العالمية منذ سنة 1995 ولكنها ظلت محل مفاوضات حتى تم ادراج موضوعها ادراجها في قمة الدوحة في سنة 2001 والتي أكدت لأول مرة هذه العلاقة واطهرت الارتباط بين المعايير البيئية والتجارة وعلاقتها بالقدرة التنافسية ومع تنامي التنمية المستدامة تحول الاعتقاد تدريجيا الى ان تحرير التجارة اصبح وسيلة لتحقيق التنمية المستدامة وليس اضرار بالبيئة (زينب حسن عوض الله ، 1998 ، صفحة 139)

كما تقوم لجنة التجارة والبيئة بمنظمة العالمية للتجارة بتناول المفاوضات المتعلقة بموضوعاتها في إطار نصوص اعلان الدوحة من خلال الاجتماعات الدورية والجلسات الخاصة للجنة وبالتالي كان من الضروري ان تقفز القضايا البيئية في مقدمة أولويات الاهتمام على الصعيد

العالمي وان تعمل جميع الدول المتقدمة منها والنامية على حد سواء من اجل مواجهة تلك القضايا ومعالجتها وفي هذا الإطار يجب ان تكون القضايا والاعتبارات البيئية من الموضوعات الهامة التي تفرض نفسها على السياسات ونظم التجارة الدولية. (كامل البكري ، 2000، صفحة 94).

### خلاصة الفصل

بعد دراستنا للفصل الأول يمكن القول بان التجارة الخارجية تشكل مسألة مركزية في العلاقات بين الدول بحيث في الماضي كانت سبب من أسباب الحروب اما اليوم فإنها تعد من الركائز التي تؤدي الى التقارب الدولي وقد تسمح لهذه الدول بان تستهلك أكثر مما تنتج بمواردها الخاصة إضافة الى توسيع منافذ التوزيع لبيع منتجاته

ومن خلال عرضنا لتطور النظريات الخاصة بالتجارة الخارجية، رأينا أن مضمون نظرية التجارة الخارجية في صيغتها القديمة والحديثة هو أن كل دولة تميل إلى التخصص في إنتاج وتصدير السلع التي تتفوق في إنتاجها، وتميل إلى استيراد السلع التي تمتاز الدول الأخرى في إنتاجها نسبياً كما رأينا كذلك أن نفقات النقل وقانون تناقص الغلة يعملان على تحديد التبادل الخارجي؛ إضافة إلى أن اختلاف نسب عوامل الإنتاج كثيراً ما يؤدي إلى تخصص الأقاليم في إنتاج سلعة بالرغم من عدم توافر العوامل الأخرى يفترض في نظرية التجارة الخارجية، سريان مبادئ المنافسة الحرة، إلا أننا نعلم استحالة ذلك في الحياة الاقتصادية، فظروف الإنتاج تسودها مبادئ الاحتكار، ومبادئ المنافسة بل تخضع أغلب فروع الإنتاجية للمنافسة الاحتكارية، وفي ظل هذه الأنظمة تتغير ظروف التصدير والاستيراد

ونجد ظهور تباين آراء حول نوعين من السياسة التجارية فهناك من يرفعون شعار الحمائية وهناك الداعين الى حرية التجارة حيث ان لكل منهما حجج يدعم بها رايه فهناك من المتفائلين يرى ان تحرير التجارة بين الدول المتقدمة والدول النامية سيكون له من الآثار الإيجابية اذ يساعد على تنشيط الاستثمار وتحديث أساليب الإنتاج من خلال استخدام التكنولوجيات الحديثة فيمكن الدول النامية من منافسة منتجات الدولة المتقدمة في حين ان المنشائمين يرون ان ذلك لن يجعلها تعدو أكثر من مجرد سوق لتصريف منتجات الدول المتقدمة كما ان الخضوع للمعايير والموصفات الدولية سيضعف قدرتها التنافسية ويقيد حركتها التجارية يدل ان يدفعها لإنجاز الأهداف التي تصبو اليها كان تحقق تنمية اقتصادية مستدامة وترفع مستواها المعيشي وتكسب مقومات وامكانيات تمكنها من مواجهة المنافسة العالمية لكن التركيب الهيكلي لأغلب الاقتصاديات النامية لم يساعدها على ذلك بل حمل بداخله عوامل الركود وهكنا واجهت بعد انهيار الاتحاد السوفياتي والمعسكر الاشتراكي وسيطرة الأحادية القطبية لأمريكا التي فرضتها بدورها النظام الرأسمالي الذي ينتهج اقتصاد السوق وتحتم على الدول النامية الخضوع لهذا النظام الجديد وتقبله بكل مزاياه وعيوبه .

الفصل الثاني: مدخل قطاع

النقل البحري

## مقدمة الفصل الثاني:

يعتبر قطاع النقل عموماً الذي يهدف إلى نقل الركاب والبضائع بغية تحقيق غايات وإشباع احتياجات الشعوب والدول أحد الأنشطة المحورية في تحقيق توازن بين مراكز العرض والطلب وخلق المنافع المكان والزمانية والتبادلية لمختلف المنتجات، وتحقيق نوع من التكامل مع شتى الاستثمارات في كافة اقتصاديات الدول

ونظراً لوجود عدد كبير من التكتلات الإقليمية والدولية والعمل على تنمية التجارة المتبادلة بين كل هذه التكتلات بصفة منفردة فقد أصبحت الحاجة إلى تطوير وتنمية كل وسائل النقل المواصلات والاتصالات بغرض تنمية التجارة الخارجية ومن هنا جاءت الحاجة إلى تنمية جزء من وسائل النقل وهو النقل البحري ومعالجة مشاكله داخلياً وخارجياً كما أن هناك أسباباً كثيرة تدعو إلى البحث في هذا الموضوع منها توطيد العلاقات التجارية بين دول العالم وسهولة التنقل عن طريق البحر حيث أن غالبية الطرق بين معظم الدول غير ممهدة

## المبحث الأول: افاق اقتصاديات النقل البحري

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة حيث تبرز أهميته في ضمان انسياب حركة التبادل التجاري الدولي فهو من أرخص وسائل النقل العالمي للبضائع كما أنه يكتسب أهمية خاصة في انجاز عملية الانماء الاقتصادي سواء في الدول النامية والمتقدمة والتي تحظى بتوافر مقومات الطبيعة والاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري

## المطلب الأول: تعريف قطاع النقل البحري

تعتبر التجارة العابرة للقارات من أهم الأمور التي تستوجب نقل البضائع من دولة إلى أخرى والطلب على النقل البحري أكثر أنواع استخداماً إذ شهدت التطورات كبيرة موازية مع تطور التجارة الدولية وذلك بالنظر إلى المزايا التي يتمتع بها

**تعريف قطاع النقل البحري:** هو عبارة عن نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان إلى آخر ويعد نشاطاً توزيعياً نظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محلياً وإقليمياً وعالمياً (سميرة اباهيم ايوب، 2002)

**تعريف:** يعتبر نشاطاً خدمياً من خلال مساهمته بتقديم خدمات النقل سواء نقل البضائع أو ركاب وقد تطور النقل البحري بصورة كبيرة في السنوات الأخيرة وذلك راجع إلى تطور التجارة الدولية حيث تعتمد عليه بنسبة 85/ بالمائة ويمكن تعريفه أيضاً من خلال العناصر التي تسهم في تقديم خدمات نقل بحرية وهي تضم السفينة والسماورة الموانئ البحرية شركات الشحن والتوزيع وما يتبع ذلك من أنشطة نقل وتخزين وشركات تأمين وكافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة (شريف محمد ماهر، 2006)

**تعريف ل Bonavia:** فقد أوضح أنه يمثل جزء من البناء العام للظواهر الاقتصادية ووظيفته الأساسية هو خلق المنفعة المكانية عن طريق النقل السلع والخدمات من المناطق التي تكون منفعتها الحديدية فيها ضعيفة إلى مناطق أخرى تكون فيها منفعتها الحديدية مرتفعة نسبياً (bonavia, 1936)

## المطلب الثاني: العناصر المساهمة في النقل البحري

ويمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال العناصر التي تسهم في تقديم خدمات نقل بحرية وهي تضم السفينة والسماسة الموانئ البحرية شركات الشحن والتوزيع وما ينبغ ذلك من أنشطة نقل وتخزين وشركات تأمين وكافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة او غير مباشرة وفيما يلي هذه العناصر (احمد محمود حسني، 1980)

- **شركات الملاحة البحري** وهي تختص بنقل الحمولات من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية من بتروول ومشتقاته نقل البضائع المختلفة
- **الموانئ البحرية** هي من اهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري لما لها من أهمية في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن وهي تتنوع وفق تنوع الموانئ البحرية من حيث طبيعتها وظائفها
- **مشروعات توريد المعدات البحرية** مهمتها تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها من المواد التموينية وكذلك توفير خدمات الصيانة والتجهيزات اللازمة وامدادها بقطاع الغيار والأجهزة البحرية الضرورية
- **ترسانة بناء وإصلاح السفن** يساهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان واستمرار أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة فهي تقوم بإصلاح السفن الخدمية والتجارية والآلات العائمة مثل القاطرات كما تقوم ببناء السفن العربية وسفن الصيد والأبحاث بالإضافة الى عملها على اعداد الدراسات الأولية والتصميمات التنفيذية واجراء التجارب الأولية للتشغيل
- **شركات الشحن والتفريغ** مهمتها تتعدد من شحن وتفريغ ونقل وتخزين من خلال قيامها بما يلي
  1. القيام بشحن وتفريغ البضائع المختلفة كنقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية الى الأرصفة من اجل شحنها والعكس من داخل المنطقة الجمركية الى الساحات المختلفة خارج المنطقة
  2. منح التسهيلات اللازمة المتعلقة بعمليات الشحن والتفريغ كتأجير المعدات البحرية للغير وتأجير معدات الشحن والتفريغ للسفن
  3. القيام بعمليات قطر للسفن وسحب الصنادل داخل الميناء وخارجها
- **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 فتنفذ كافة التعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء والقيام بدور الوكيل على أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها الى الميناء او بعد الوصول حجز التذاكر للمسافرين على سفن اجنبية وشحن البضائع التي تم تصديرها وفق حجم وسعة الفراغات الموجودة بالسفن وتسليم البضائع الواردة وتحصيل مستحقات الملاك.

المطلب الثالث: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية الاقتصادية  
الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري له أهمية كبيرة في الحياة الاقتصادية تبدو جلية في الأوجه التالية (حمادة فريد منصور، بدون سنة الطبع)

1. حركة الصادرات والواردات: يرتبط النقل البحري بالتجارة الخارجية ارتباط وثيقا إذا ان جزء كبير من البضائع تتم عن طريق البحر
2. مناصب عمل: يعتبر قطاع النقل البحري من القطاعات التي تستوعب يد عاملة لا بأس بها خاصة إذا ما تم استغلاله بكيفية جيدة
3. التأثير الإيجابي على ميزان المدفوعات: ان اكتساب قطاع مزدهر للنقل البحري للبضائع والخدمات البحرية يكسب الدولة وسيلة لتجنب تسرب العملة الصعبة الى القطاعات الأجنبية إذا يمكنها من تصدير خدماتها البحرية وبالتالي جلب العملة الصعبة وهذا ما سيكون له حتما نتيجة إيجابية على ميزان المدفوعات
4. أهمية تنمي بضائع الترانزيت : نظرا لتطور النقل البحري فقد برز في الوقت الحاضر عمليات انشاء موانئ متخصصة في التعامل مع البضائع الترانزيت وتتميز هذه الموانئ بموقعها المميز على الخطوط البحرية الدولية بحيث برزت أهمية استخدام السفن كبيرة الحجم لما توفره من نفقات في التشغيل تؤدي الى إمكانية تخفيض النوالين بما يحقق لها قدرة المنافسة في السوق النقل البحري وهذا النوع من السفن يكون العنصر المهم في تخفيض مصروفاتها هو عامل الوقت المستغرق في الرحلة البحرية وفي توقعها بالموانئ مع الميناء الذي هو الموقع المميز والمجهز بأحداث معدات الشحن والتفريغ وذات المعدلات المرتفعة والمناسبة مع نوعيات البضائع

قطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية الاقتصادية: تلعب خدمات النقل البحري دورا هاما في ارتفاع معدلات الانماء الاقتصادي لتأثير على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية التي تشكل الإطار العام اللازم لرفع هذه المعدلات ودراسة الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري يدفع على الإشارة الى تأثير كل من قطاع التجارة الخارجية وتحسين مراكز ميزان مدفوعات والتخصص وتقسيم العمل وتنوع العمالة وتحديد علاقة كل منها للقطاع (سميرة اباهيم ايوب، 2002، صفحة 54)

1. قطاع التجارة الخارجية : يعد نشاط النقل البحري احد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة وذلك لتمتع هذا النوع من النقل بالقدرة على نقل الاف الاطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن وخلال رحلة واحدة كما انه لا بد من توفير خدمات النقل البحري لأنها تعد ضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة سواء بالنسبة للصادرات او الواردات وتساهم في تحقيق معدلات الأداء المستهدفة في هذا القطاع وكذلك تامين حركة الصادرات والواردات اثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توفير خدمات النقل البحري ويضمن عمليات امداد الجيوش المشتركة في الحرب ( محمد احمد السريتي، 2009)

2. تحسين مراكز ميزان المدفوعات: ويقصد بهذا في حالة معجز ميزان المدفوعات الناجم عن الاختلال القائم بين حجم الطلب الكلي وحجم الجهاز الإنتاجي فبدعم نشاط النقل البحري الذي من شأنه القضاء على العجز وتحقيق المزايا التالية:

- توفير كم ضخم من الموارد النقد الأجنبية الذي يعين الدول في نقل منتجاتها عبر السفن الأجنبية
- تخفيض تكاليف وتخفيض عجز ميزان المدفوعات بالنسبة للدول الفقيرة (سمية بدوى، 1989)

3. التخصص وتقسيم العمل: يعد نشاط النقل عامة والنقل بصفة خاصة من اهم عوامل التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة وبين الدول المختلفة وذلك بتفوق بعض الدول في انتاج سلعة او مجموعة من السلع تكتسب مزايا نسبية بينما تخصص بعض الدول الأخرى في انتاج أنواع أخرى من السلع أي ان كل دولة تعد بمثابة سوق تصريف منتجات الدول الأخرى وبالتالي فنشاط النقل البحري يساهم في توسيع نطاق وتوطين الصناعة والاختيار السليم لموقع الإنتاج ومراكز التوزيع

4. تنوع العمالة: يمارس قطاع النقل البحري دورا هاما في خلق مناصب وفرص عمل سواء في المشروعات الأساسية له او مشروعات الموكلة خاصة في الموانئ الكبرى والدول التي تملك اسطول تجاري بحيث ان سوق العمالية يعد سوق دوليا وتخطى الدول فيها بمنافع تشكل فيما يلي: (احمد عبد المنصف، 2001)

- ✓ زيادة فرص العمل
- ✓ إمكانية الاستعانة بهذه العمالة بعد اكتسابها العديد من المهارات
- ✓ في مجال العمل البحري على السفن اجنبية والاستفادة منها في انشاء اسطول تجاري وطني مع درجة عالية من التخصص اللازم لرفع كفاءة الخدمات المتقدمة

#### الرابع: المستندات المتعلقة بالنقل البحري للبضائع .

لا بد من تحقيق عملية النقل البحري للبضائع يلتزم ان تكون وثائق هامة

**أولاً: تعريف سند الشحن** يعد سند الشحن ايصالا على استلام البضائع ودليلا كتابيا كافيا على وجود عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن وله دورا كبيرا في التجارة الدولية بسبب تداخله مع البضاعة التي يمثلها ويطلق عليه في العرض التجاري بوليصة الشحن ويمكن تعريفه على انه وثيقة التي يصدرها الناقل لأثبات استلامه بضاعة معينة بغرض نقلها من مكان الى مكان اخر مقابل اجر معين ويتم تسليمها نوعا ووزنا وعددا لمن له استلام البضاعة تبعا لنوع السند (مصطفى كمال طه، 2006)

**تعريف من طرف معاهدة بروكسل لعام 1924:** والتي عدلت فيها بعد عام 1974 وقد صادقت عليها دول عديدة من بينها مصر وتم تعريفه كما يلي هو عبارة عن وثيقة تبرهن على قيام العقد النقل البحري وتبين كذلك أيضا تكفل البضاعة التي هي على ظهر السفينة من قبل الناقل ويلتزم بتسليم البضاعة مقابل تبادل سند الشحن مع المرسل اليه حتى يكون المرسل اليه مبين في سن الشحن ومنه يعرف الناقل لمن سيتم تسليم البضاعة (عزيز عبد الامير العكيلى، 1971)

**ثانياً: وظائف سند الشحن:** تتعدد وظائف سند الشحن التي تعتبر ايصالا يقدمه الزبائن الى الشاحن دليل على أولها تسليم البضائع الموصوفة فيه وتنحصر على ثلاثة وظائف رئيسية (الزهرة ناجي، 2010-2011)

1. اعتبار سند الشحن دليل استلام البضاعة لنقلها من البحر : يجب في سند الشحن ان تضع او تدون عليه كل المواصفات المتعلقة بالبضاعة التي تتمثل في الوزن وعدد الطرود والتغليف وإذا كانت حاويات يتم طرح الأسئلة التالية ما هو نوعها وعدد الطرود التي تحتويها عليها كل حاوية ورغم ان عملية النمو والتسارع في المبادلات التجارية بين الشركات التجارية المرتبطة بطول مدة النقل البحري وإيجاد وسيلة لبيع البضاعة وهي عن طريق النقل البحري بدون انتظار وصول البضاعة الى مكان المرسل اليه إذا تقوم هذه الطريقة بتحويل للمشتري الحقوق المرتبطة بالبضاعة وكذلك حق استلام البضاعة في ميناء الوصول وهذا بتوثيق فقط على سند الشحن مع البيان وصف البضاعة في سند الشحن هي نفسها التي على متن السفينة مع مراعاة التزامات كل طرف
2. اعتبار سند الشحن وصلا يسلم البضاعة: سند الشحن له وظيفة تبيين استلام البضاعة وتأكد من طرفه الربان ويتضمن كل الملاحظات المتعلقة بصحة البضاعة أولا ويعتبر سند الشحن ايصالا بالبضائع المشحونة في السفينة يسلمه الربان او من يمثله الى الشاحن البضائع الذي وقع سند الشحن ويسلمه الى الشاحن عند التاريخ الحقيقي للشحن الذي يفترض انه ثبت في السند (الزهرة ناجي، 2010-2011، صفحة 132)
3. اعتبار سند الشحن أداة لأثبات شروط عقد النقل: يعتبر في بعض الأحيان بانه عقد النقل لان أصحاب البضائع الصغيرة يقومون بإصدار سند الشحن او ابرام عقد نقل البضائع بحيث يقوم صاحب البضائع بعملية واحدة وهي باتفاق على نقل البضائع وشحنها ومع ذلك فانه لا يعتبر سند الشحن هو عقد النقل وانما هو اثبات له ومكون للالتزامات المحددة لكل طرف فيعقد النقل الذي يعرف بانه عبارة عن مطبوعات تحتوي على تشخيص او موصفات لكل الأطراف والبضاعة التي تنقل من خلال شروط الرحلة التي يجب أدائها وتكلفة النقل الواجب دفعها (بسعيد مراد، 2011-2012)

**ثالثا: مكونات سند الشحن:** عند وصول السفينة الى ميناء الشحن وقبولها من طرف الشاحن فتسرع مباشرة عملية الشحن وعند الانتهاء منها يقوم الوكيل بتقديم سند الشحن والمتضمن بعض البيانات المتعلقة بالبضاعة وفق للعناصر التالية (العرباوى نبيل صالح، 2010)

- ✓ اسم الناقل: هو شخص معنوي او طبعي الذي يتعهد بالقيام بعملية النقل وقد يكون هو المالك للوسيلة النقل او المستغل لها ويطلق عليه اسم الشاحن والهدف منها ادراج اسم الناقل في سند الشحن وتحديد جميع مسؤوليته
  - ✓ الاسم والعنوان الكامل للمرسل للشاحن: وهو الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل بغرض نقلها وقد يكون صاحب البضاعة او الوكيل عليه ويتعلق الامر بالمرسل اليه إذا ان عقد البيع قد ابرم بقاعدة سيف ويسلم البضاعة ويطلق ايضا عليها إذا ابرم عقد البيع بقاعدة الفوب
  - ✓ الاسم والعنوان الكامل للمرسل اليه: ويعرف بالشخص والشركة التي اقتنت البضاعة واما الوسيط هو الشخص الذي يستطيع ان يحمل السند وأيضا باستطاعته ان يتحمل مسؤولية التكفل بالبضاعة بعد استلامها من قبل الناقل
  - ✓ المعلومات التامة التي تتعلق بالبضاعة: وهي تشمل جل المعلومات المتعلقة بالبضاعة من حيث تحديد التاريخ والامضاء من طرف الشاحن وعدد الطرود وطبيعة البضاعة وذلك من خلال
1. تحديد التاريخ: ويعتبر التاريخ من اهم العناصر التي يجب ان يتضمنها الشحن التي تتمثل في تاريخ عملية الشحن او التفريغ ولكونه يحدد التزامات كل من الناقل والشاحن خلال عملية النقل البحري

2. الامضاء من طرف الشاحن: يمكن ان يكون سند الشحن ممضيا من طرف سمسار الايجار في مكان الربان وهذا لحساب الناقل بتسريح من قاعدة او من سمسار الايجار البحري من المفروض ان الشاحن لا يمضي سند الشحن ضمن عادات الانجلو الامريكية وهذه القاعدة أصبح معمول بها اما في القانون الفرنسي فمن الالزام امضاء الشاحن على سندات الشحن وهذا سبب الشروط المعروضة المحمولة عليها للعديد من الدول
3. عدد الطرود: وتتمثل في الكمية او الوزن لهذه المعلومات لحساب التكاليف من اجل تسهيل الإجراءات الجمركية طبيعة البضاعة وفي هذه الحالة تساهم في معرفة معدلات تكاليف المتعلقة بالنقل البحري
4. حالة وشروط البضاعة بالنسبة للناقل: يجب ان يتأكد من سلامة البضاعة قبل الشحن واثناه وهذا لتجنب المنازعات عند الوصول وبغض النظر عن الحالة والشروط المتعلقة بالبضاعة المفروض ان تكون واضحة جيدا من طرف الناقل وجميع المعلومات الأخرى يجب تكون مدونة بدقة على تصريح الشاحن والتأكد من كل البيانات المقمة من طرف الشاحن لان مسؤوليته مرتبطة اتجاه المرسل اليه (العرباوى نبيل صالح، 2010، صفحة 139)

#### المبحث الثاني: دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري

في مجال التجارة الدولية هناك شروط بين البائع والمشتري تفرض في معاملاتهم وذلك بحكم التباعد الجغرافي والتباين القانوني والحرص على المصالح من كلا الطرفين إذا لابد من وجود اتفاق حول كل ما يتعلق بحركة البضائع من بلد المصدر الى بلد المستورد وصياغة ذلك في بنود او قواعد معيارية تسيير التجارة العابرة للقارات وتسمى هذه الشروط بمصطلحات التجارة الدولية الانكوترمز

#### المطلب الأول: مفهوم مصطلحات التجارة الدولية

انشأت مصطلحات التجارة الدولية لتفسير مجريات تبادل البضائع بين البائع والمشتري ويطلق عليها شروط التسليم البيوع الدولية وعقود او شروط التجارة ولقد تم تحديثها مرارا لمواكبة تطور أساليب البيع الدولي

**أولاً: تعريف مصطلحات التجارة الدولية:** يطلق على مجموعة من عقود التجارة الدولية الصادرة عن الغرفة التجارية الدولية بمصطلح الانكوترمز

**Incoterms** وهي اختصار لكلمة الإنجليزية **International Commercial Terms** أي مصطلحات التجارة الدولية او الشروط التجارة الدولية وهي بمثابة شروط لتسليم البضاعة (عبد القادر فتحي لاشين واخرون، 2007)

**وتعرف:** أيضا على انها قواعد وقوانين دولية لتفسير المصطلحات والمفاهيم التجارية المتأتية في الغرفة التجارية الدولية او هي تعبر عن مصطلحات التجارة الدولية المستخدمة في البيوع الدولية أي انها تنصرف الى صيغ قانونية تجارية معروفة على الصعيد الدولي تحدد ماهية التزامات طرفي عقد البيع الدولي وتعين التزامات في شان نقل البضاعة والتأمين عليها والتعامل بشأن التخليص الجمركي وتستخدم بالإضافة الى ذلك في حالة نشوب نزاع تجارى (عمر سعد الله، 2007)

#### **ثانياً: نشأة وتطور مصطلحات التجارة الدولية:** عرف تاريخ الانكوترمز بالمراحل التالية

يبدو ان مصطلح FOB ظهر قديما في المحاكم البريطانية عام 1812

وتم إضافة CIF اواخر القرن التاسع عشر

وفي 1919 تأسست في باريس -فرنسا غرفة التجارة الدولية

1936 انشأت المحكمة الجنائية الدولية النسخة الأولى من INCOTERMS - (www.iccwbo.org/ products- and- services/ trade- facilitation/ incoterms-2010 history- of- the - incoterms- rules, p. 12/06/2021) and-

إضافة الى انه تم استخدامها من قبل العديد من الشركات في المعاملات التجارية في جميع انحاء العالم وقد تم اصدار طبعات متتالية في أعوام 1953-1967-1967-1980-1990-2000 لمواكبة النمو السريع للتجارة الدولية والتكيف مع الممارسات التجارية واللوجستية المتطورة والعولمة الاقتصادية وقد أصبحت عقود البيع قواعد عالمية في جميع انحاء العالم وجزء من اللغة اليومية للتجارة الدولية كما تعتبر جزء أساسي من أنشطة المحكمة الجنائية الدولية ويتم مراجعة قواعدها كل 10 سنوات

منذ 1980 واخر تغيير تم في اجتماع التجارة بباريس الغرفة الدولية 13 سبتمبر 2010 الذي يحدد دليل عملي لمساعدة المستخدمين وأكثر سهولة وفي الأولى من يناير 2011 رسميا دخلت انكوترمز 2010 حيز التنفيذ وفي جميع الظروف الماضية قدمت مصطلحات جديدة (عمر سعد الله، 2007، الصفحات 129-130)

**ثالثا: الهيئة المصدرة الانكوترمز:** تعتبر (chambre commerciale internationale (ICC) غرفة التجارة الدولية من اهم المنظمات التي تعني بتطوير قانون التجارة الدولية وبمجال العقود التجارية الدولية على وجه الخصوص وتعود نشأتها الى عام 1919 اما مؤتمرها التأسيسي فقد عقد بمدينة (city Atlantic) في الولايات المتحدة الامريكية عام 1919 ومنظمة (ICC) تجمع مندوبين لما يقرب من تسعين دولة ولجانا وطنية في أكثر من خمسين دولة قضا عن أعضاء في أكثر من أربعين دولة أخرى وهي تجمع بين خبرات مختلفة من منتجين ومستهلكين وأصحاب مصانع وبنوك وشركات تامين وناقلين وخبراء في علم الاقتصاد والقانون ويشتركون في وضع قواعد تتبع حقيقة من حاجة التجارة الدولية ويمكن وصفها بمنطقة رجال الاعمال في العالم ومن ابرز اعمالها في مجال التوحيد للقواعد التي وضعتها مصطلحات التجارة الدولية القواعد الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي قواعد تحكم الاعتمادات المستندة وقواعد تتعلق بنقل البضائع (عمر سعد الله، 2007، صفحة 118)

**رابعا: الصيغة التي تظهر عليها المصطلحات:** يتم صياغة المصطلحات التجارية من خلال تحديد العناصر التالية

وتتضمن صيغة المصطلحات التجارة الدولية التي ترد في العقد التجاري المعطيات التالية

1-مصطلح التجارة الدولية /2- غرفة التجارة الدولية /3- الطبعة مثل 2010 /4- ثلاثة أحرف الأولى من المصطلح /5-وجهة البضاعة / 6-ذكر القيود المحتملة كمصاريف النقل والمصاريف المستثناة كالرسوم والضرائب /7-اسم المؤسسة التي ستصل إليها البضاعة /8-العنوان الكامل لمكان التسليم

ويحرص كل من المصدر والمستورد على صياغة مصطلحات التجارة الدولية بدقة حتى لا يتم قراءتها وتفسيرها تفسير خطأ لضمان الفهم المشترك بين الطرفين ومعرفة كل طرف لالتزاماته وحقوقه من خلال تحديد المصطلح عنوان المؤسسة او مكان التسليم للبضاعة إضافة الى التكاليف التي يتحملها كل طرف (Habib Kraiem, 2005)

### خامسا: أهمية وخصائص المصطلحات التجارية الدولية

- **مبدأ العام للمصطلحات التجارية الدولية:** حقيقة الأمر أن استخدام الأنكوترمز من عدمه هو امر اختياري وليس وجوبي، حيث يعتمد ذلك على إرادة أطراف العقد. فإذا ما قرر طرفي التعاقد استخدام هذه المجموعة كان من الضروري النص على ذلك في العقد ذاته على خضوعه للأنكوترمز (محمد عبد الفاتح ترك، 2007، صفحة 16)

أي أن مبدأ إلزام الأنكوترمز يتأتى من إشارة المتعاقدين إليهما في عقودهم، فالمصطلحات التجارية الدولية تسمد إلزامها في هذه الحالة من اتفاق الأطراف، لكنه يفضل عادة في معاملات الاستيراد والتصدير تبني هذه القواعد عندما ينتهي المصدر والمستورد الى دول تتشابه أنظمتها القانونية قصد توحيد وتفسير الاصطلاحات الواردة في العقد (عمر سعد الله، 2007، صفحة 133)

**أهمية المصطلحات التجارية الدولية:** تأخذ الأنكوترمز بيد أطراف التبادل الدولي التجاري وترشداهم على العناصر التالية

- ✚ طريقة الشحن من البائع الى المستورد
- ✚ لتخليص الجمركي على البضاعة سواء عن التصدير او الاستيراد
- ✚ توضيح طريقة اقتسام التكلفة بين البائع والمشتري
- ✚ نوع المصطلح التجاري المواد المستعملة للصفة من اجل رسم إطار وحدود مهمات البائع والمشتري على حد سواء
- ✚ تحديد المستندات الواجب تسليمها من البائع الى المشتري (محمد عبد الفاتح ترك، 2007)

**خصائص الأنكوترمز:** يمكن توضيح اهم الملامح وخصائص الأنكوترمز كما يلي

1. صراحة ووضوح الطرف الذي يتحمل نفقات الشحن والتفريغ للبضاعة في الموانئ بحيث ان قواعد الأنكوترمز لا تتدخل في تفاصيل العقد
2. استخدام قواعد الأنكوترمز مع وسائط النقل المختلفة وهو ما أضاف إليها ميزة هامة وفي ظل التكتلات الاقتصادية عملاقة وانسياب حركة التجارة بين الدول

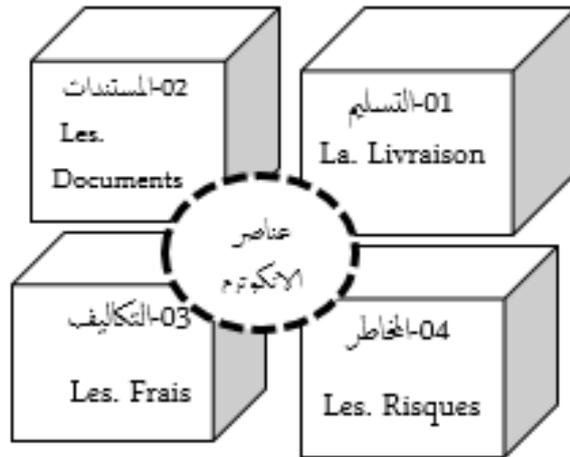
3. التوافق بين المصطلحات الانكوترمز والتجارة من الباب الى الباب أي يمثل أحد المصطلحات أكثر التزاما على عاتق البائع وهو (DDP) (بحيث يقوم بتسليم البضاعة للمشتري على ظهر وسيلة النقل دون تفرغ مع دفع الرسوم الجمركية لاستيراد وذلك في مكان الوصول المعين
4. التأقلم مع الأعراف والعادات في ميناء الشحن والتفريغ نظرا لكون قواعدها تتأثر بها في الموانئ المختلفة والتأكد على ضرورة ان يلم البائع بهذه الأعراف وذلك قبل توقيع العقد التجاري (محمد عبد الفاتح ترك، 2007، الصفحات 11-12)

#### سادسا: العناصر الأساسية لمصطلحات التجارة الدولية

وتهتم بأربعة عناصر أساسية تتمثل فيما يلي ( Habib Kraiem, 2005, p. 14)

- 1- التسليم متى وأين يجب على البائع ان يسلم البضاعة
- 2- المستندات من يضع وينظم التزامات الوثائق الضرورية او الرسائل الالكترونية المماثلة
- 3- المخاطر من يتحمل مسؤولية مخاطر الاضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة
- 4- التكاليف من الذي يدفع التكاليف والى أي مدى يتحملها الطرفين البائع والمشتري

#### الشكل: رقم 01-02 العناصر الأساسية لمصطلحات التجارة الدولية



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Habib Kraiem, 2005)

من خلال الشكل يتبين ان مصطلحات التجارة الدولية تركز على مكان التسليم البضاعة من البائع الى المشتري سواء في الميناء او على ظهر السفينة او المصنع وغيرها إضافة الى العنصر الثاني مستندات النقل مثل الفاتورة التجارية ووثائق التأمين ووثائق

الاعتماد المستندي والرسائل الالكترونية المماثلة لها وعنصر المخاطر عليها مستندات التامين وكل مصطلح يدل على من يقع التامين بين البائع والمشتري ومكان تحول الخطر والعنصر الأهم التكاليف التي يحملها طرفي التجارة الدولية

### المطلب الثاني: أصناف مصطلحات التجارية

هناك عدة معايير لتصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب الانطلاق والوصول من بلد المصدر الى بلد المستورد وحسب الحروف الابجدية والمعيار الأهم هو حسب وسيلة النقل الدولي للبضاعة وهو ما يدل على مضمون كل مصطلح .

**أولاً: مضمون المصطلحات التجارية:** تتضمن مصطلحات التجارة الدولية طبعة 2010 احدى عشرة مصطلحاً لكل واحد منهم مدلولاته تتلخص في ثلاثة أحرف بلغة الإصدار الإنجليزية ويتم ترجمتها لباقي لغات العالم كما هو مبين في الملحق رقم 01.

#### 1. تسليم البضاعة في ارض العمل EXW-EXWORKS

ويعني ان البائع يفي بالتزاماته بالتسليم عندما يضع البضاعة يتصرف المشتري في الأماكن التابعة للبائع مثل (الورشة المصنع المستودع) او في مكان معين اخر غير مخصصة جمركياً (التصدير) وغير محملة على واسطة النقل المرسله من المشتري للاستلام البضاعة فانه يمثل التزام البائع في حده الأدنى وعلى المشتري ان يتحمل جميع النفقات والمخاطر المتعلقة باستلام البضاعة (عمر طلعت الطراونة، 2012)

#### 2. تسليم البضاعة: FCA-FREEC CORRIER

ويقصد به وفاء البائع بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة مخصصة جمركياً للتصدير الى ناقل معين من قبل المشتري وفي المكان المعين واختبار مكان التسليم له اثر في تحديد التزامات التحميل والتنزيل في ذلك المكان فاذا كان التسليم في ارض البائع أصبح البائع مسؤول عن التحميل وإذا كان التسليم في أي مكان اخر فلن يكون البائع مسؤول عن التنزيل للبضاعة (جاك صابونجي، 2001)

#### 3. تسليم البضاعة جانب السفينة FAS-FREE ALOGSIDE SHIP :

وتعني قيام البائع بالوفاء بالتزامه عند وضع البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن المعين وهذا يعني ان المشتري يتحمل جميع النفقات والمخاطر ومخاطر فقدان او الضرر الذي يصدره او يلحق بالبضاعة منذ تلك اللحظة ويتطلب هذا المصطلح (FAS) من البائع ا يخلص البضاعة جمركياً للتصدير (جمال يوسف عبد النبي، بدون سنة الطبع)

#### 4. تسليم البضاعة على ظهر السفينة FOB-FREE ON BOARD

ويعني ان البائع ملزم بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين وهذا يعني ان على المشتري بتحمل جميع النفقات واطار فقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تلك النقطة كذلك فان هذا المصطلح يتطلب من البائع ان يقوم بتخليص البضاعة جمركياً للتصدير (جاك صابونجي، 2001، صفحة 35)

#### 5. التكاليف واجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين CFR-COST AND FREIGHT :

ويعني ان البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن ويترتب على البائع ان يدفع النفقات واجور الشحن الضرورية وان يخلص البضاعة جمركياً في بلده إيصال البضاعة الى ميناء الوصول المعين الا ان مخاطر فقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة بالإضافة الى مسؤولية أي نفقات إضافية ناجمة عن احوادث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع الى المشتري (S-Haddad;et-; Collecif,, 2009)

#### 6. التكاليف التامين واجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين CIF-COST INSURANCE AND: FREIGHT

وهنا البائع ملزم بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن ويترتب على البائع ان يدفع النفقات واجور الشحن الضرورية وان يخلص البضاعة جمركياً في بلد التصدير إيصال البضاعة الى ميناء الوصول المعين الا ان مخاطر الضرر الذي يلحق

البضاعة بالإضافة إلى مسؤولية أي نفقات إضافية ناتجة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري (S- Haddad;et-; Collecif;, 2009, p. 16)

#### 7. أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين CPF

يفي المصدر بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين من قبله لكن يتوجب إضافة إلى ذلك على البائع أن يدفع النفقات الضرورية بما فيها جمركية التصدير لنقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين ويتحمل المستورد جميع تلك مخاطر والنفقات الأخرى الناجمة بعد التسليم البضاعة بهذه الطريقة (جاك صابونجي، 2001، صفحة 55)

#### 8. اجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين

ويعني البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين من قبله ويتوجب على البائع أن يدفع التكاليف الضرورية بما فيها جمركية التصدير والتأمين على نقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين أي يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخرى بعد تسليم البضاعة (عمر طلعت الطراونة، 2012، صفحة 50)

#### 9. تسليم البضاعة في محطة الوصول DAT-Delivered at terminal :

DAT هو INCOTERM جديد الذي يشمل أيضا DEQ مصطلحات التجارة الدولية 2000 لذلك ادخل اسم محطة وتضم المحطة أي مكان مثل ميناء رصيف مستودع ساحة الحاويات أو الطرق والسكك الحديدية بفعل تغيير الممارسات التجارية تم اقتراح مصطلح تفريغ البضاعة في الوصول للسيطرة على سلسلة التوريد لعدة أسباب :

(سمعة وجودة الصيانة التكلفة) واختيار ليس فقط وكيل الشحن عند المغادرة والناقل ولكن أيضا محطة الوصول فالبائع يسلم البضاعة مرة واحدة بتفريغها من وسائل النقل ويتوجب على البائع أن يدفع التكاليف الضرورية بما فيها التأمين على نقل البضاعة إلى المحطة المسماة ويعني أن يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخرى بعد تسليم البضاعة (jonas Malfliaet, 2011)

#### 10. تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه DAP-delivered at place :

ويعني أن البائع يسلم البضاعة ويضعها تحت تصرف المشتري عند وصلها في وسائل النقل ويجب أن يكون على استعداد للتفريغ في المكان المتفق عليه ورسوم الاستيراد يجب أن تدفع من قبل المشتري عند وصلها في وسائل النقل ويجب أن يكون على استعداد للتفريغ في المكان المتفق عليه ورسوم الاستيراد يجب أن تدفع من قبل المشتري وهو اقتصار الجديد الذي يوحد DAF و DDU و INCOTERM. DES 2000 في مصطلح واحد فالبائع يتحمل جميع المخاطر التي تنطوي على جلب البضائع إلى المكان المسمى والتخليص الجمركي للبضائع التصدير وعلى البائع أن يتحمل التكاليف بموجب عقد النقل على التفريغ في الوجهة تم أنه يحقق تسديد هذه التكاليف من المشتري إذا اتفق على خلاف ذلك بين الطرفين (jonas Malfliaet, 2011, p. 167)

#### 11. تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية إلى مكان الوصول المعين DDP- Delivered Duty.Paid :

ويعني أن البائع يلتزم بتسليم البضاعة إلى المشتري مخرجة جمركيا غير منزلة عن وسيلة النقل الواصلة إلى مكان الوصول المعين وعلى البائع أن يتحمل جميع النفقات والمخاطر الناجمة عن إيصال البضاعة إلى ذلك المكان متضمنة رسوم البضاعة إلى لد الوصول حيث ينطبق ذلك في حين يعكس مصطلح EXW التزام البائع في حده الأدنى فان مصطلح DDP يعكس الحد الأعلى التزاما البائع أو يجب استعمال هذا المصطلح إذا كان لا يوفر الموارد اللازمة للتصدير (جمال يوسف عبد النبي، بدون سنة الطبع، الصفحات 71-72)

**ثانيا: التصنيف حسب العائلات أو الأبجدية:** وتنقسم مصطلحات التجارة الدولية وفقا للأحرف الأولى لمداول المصطلح إلى أربعة عائلات (j- Beloti, 1992)

1. عائلة ال E الحرف الأول لكلمة Ex مكان عمالي

2. عائلة ال F الحرف الأول لكلمة Free اجرة نقلي
3. عائلة ال C الحرف الأولى لكلمة Cost.or.carriag التكاليف
4. عائلة D الحرف الأولى لكلمة Delivered التسليم

ويتم تجميع المصطلحات الى أربع عائلات (Jacques.Paveau et Colleclif, 2005)

1. مجموعة E البائع يجعل السلع المتوفرة الى المشتري على في المصنع
2. مجموعة F تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع بل يسلم فقط السلع الى المشتري
3. المجموعة C يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر اثناء النقل خطر فقدان او تلف البضاعة او تكاليف إضافية بسبب الاحداث اللاحقة التحميل او الشحن
4. المجموعة D البائع يتحمل جميع التكاليف والمخاطر المترتبة على توريد السلع الى الوجهة المسماة

### ثالثاً: التصنيف حسب وسيلة النقل

من بين العناصر التي تتكون منها مصطلحات التجارة الدولية عنصر التكاليف ومن اهم تكاليف التجارة الدولية النقل الدولي للبضائع وتنقسم الى نوعين.

#### جدول رقم: 01-02 يوضح التصنيف حسب وسيلة النقل

قواعد أي وسائل نقل Rules for Any Mode or Modes of Transportation	خاص بقطاع النقل البحري Roules for seau and In land waterway Transport
DAP. DDP .DAT	FAS. FOB. CFR. CIF
EXW .FCA .CPT. CIP	

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Habib Kraiem, 2005, pp. 18-19)

من خلال الجدول يتضح وجود أربعة مصطلحات تجارية بحرية وسبعة مصطلحات تجارية بحرية وسبعة مصطلحات تجارية متعددة وسائل النقل بما فيها البحرية اذ يمكن القول بان جميع مصطلحات التجارة الدولية يتم تطبيقها في النقل البحري

#### رابعاً: التصنيف حسب نوع ييوع الانطلاق والوصول

يتم التقسيم للمصطلحات التجارة الدولية حسب بلد المصدر والمستورد او يحسب الانطلاق من بلد البائع والوصول الى بلد المشتري ويمكن ادراجها كما يلي:

#### جدول رقم: 02-02 يوضح التصنيف حسب نوع ييوع الانطلاق والوصول

بيوع الوصول Vente à l'arrivée	بيوع الانطلاق Vente au départ
DAT. DAP. DDP	EXW. FCA. FAS. FOB
CFR .CIF. CPT. CIP	

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Habib Kraiem, 2005, pp. 18-19)

ان مصطلحات التجارة الدولية التي تستعمل عند الانطلاق من بلد المصدر تضم ثمانية مصطلحات تندرج فيها التكاليف والمخاطر التي يتكفل بها البائع لحساب المشتري حيث تزيد الالتزامات التي يتحملها البائع مرارا وذلك بالنظر الى مصطلح المستعمل ومصطلحات التجارة الدولية التي تستعمل عند الوصول الى بلد المستورد ثلاثة مصطلحات يتحمل فيها البائع اغلب التزامات

المطلب الثالث: التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية. تقوم المصطلحات التجارية الدولية بتوزيع هذه الالتزامات بين المصدر والمستورد وفق ما يلي

أولاً: مصطلح الانطلاق من بلد المصدر :

تعد التكاليف والاحطار التي يتحملها المصدر والمستورد من خلال مصطلح تسليم البضاعة في المصنع EXW تمثل أدنى حد من المسؤولية التي يتحملها البائع عكس المشتري الذي يجد نفسه في حالة اعتماد على هذا المصطلح امام حد اقصى من التكاليف ويمكن توضيحها وفق الجدول التالي

جدول: رقم 03-02-التزامات المصدر والمشتري وفقا لمصطلح EXW تسليم البضاعة في المصنع

Acheteur : A      Vendeur : V

EXW	تسليم البضاعة في المصنع	التكاليف frais	الاحطار Risques
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré- acheminement	قبل ارسال البضاعة	A	A
Douane export	جمركية التصدير	A	A
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	A	A
Assurance transport	النقل الأساسي	A	A
Manuteion transport principal déchargement)	تأمين النقل	A	A
Douane import	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Post acheminement	جمركية الاستيراد	A	A
	ارسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

المصدر من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Habib Kraiem, 2005, p. 24)

من خلال الجدول يمثل مصطلح EXW أدنى حد من الالتزامات بالنسبة للبائع حيث يكون مسؤول على تعبئة وتغليف البضاعة فقط كتكاليف والمخاطر فتكون في أدنى مستوياتها

في حين ان المشتري يكون في اقصى التزاماته ويقوم بكل إجراءات الشحن النقل التامين والجمركية إضافة الى كافة المصاريف التي تطلبها البضاعة سواء قبل الارسال او عند ارسالها الى مخازنه او المكان الذي يحدده المشتري.

**ثانياً: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة غير مدفوع من البائع**

وذلك من خلال مصطلحات عائلة المكونة من FCA/FAS /FOB لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع بل يسلم فقط السلع الى المشتري الذي يلتزم بتسديد تكاليف نقل البضاعة إضافة الى التزامات أخرى من احطار وتكاليف يتقاسمها كل من المصدر والمستورد حسب المصطلح التجاري المطبق في عملية التبادل الدولي

جدول رقم 04-02 -التزامات المصدر والمشتري وفقا لمصطلح FCA تسليم البضاعة للناقل

Acheteur : A      Vendeur : V

FCA	تسليم البضاعة للناقل	التكاليف -frais	الايثار -Risques
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré acheminement	قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutentions transport principal (chargement)	شحن عمولة النقل الأساسي	A	A
Transport principal	النقل الأساسي	A	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة ن الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الاستيراد	A	A
Post acheminement	ارسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (S-Haddad;et-; Collecif,, 2009)

يقوم مصطلح FCA على ان البائع يتحمل تكاليف واطار البضاعة من تعبئة وتغليف وتكاليف نقل البضاعة الى رصيف ميناء التصدير والقيام بالإجراءات ومصاريف الجمركية في بلده وذلك حتى يتم تسليمها للناقل او وضعها على وسيلة النقل التي يختارها المشتري ويتم تحويل المخاطر وبقية التكاليف الى المشتري لحظة ابرام استلام الناقل للبضاعة لتبدأ عندئذ مسؤوليات المشتري أي ان نقطة تحول الالتزامات من البائع الى المشتري هي لحظة تسليم البضائع من البائع الى الناقل الدولي

مصطلح Free alongsids ship FAS التكاليف مدفوعة حتى ميناء التصدير تتوزع الاخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لمصطلح FAS كما يلي

جدول: رقم 02 – 05-التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FAS التكاليف المدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير

Acheteur : A      Vendeur : V

FAS	التكاليف المدفوعة حتى رصيف التصدير	التكاليف Frais	الاخطار Risque
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré- acheminement	قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن الحمولة النقل الأساسي	A	A
Transport principal	النقل الأساسي	A	A
Assurance transport	تامين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة ن الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الاستيراد	A	A
Post acheminement	ارسال البضاعة من مكان المصدر	A	A

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على الرجوع (Habib Kraiem, 2005, p. 26)

يشير مصطلح FAS على ان التزامات البائع تنتهي بعد إتمام إجراءات تعبئة وتغليف البضاعة وتكاليف جمركة البضائع وتحمل مخاطر ذلك كما ان البائع يلتزم بإيصال الحمولة الى رصيف الميناء اين يتم انتقال كل تكاليف واعباء المخاطر الى مسؤولية المشتري عند شحن البضاعة الى رصيف ميناء التصدير وهي نقطة تحويل الالتزامات من البائع الى المشتري الذي يقوم على نفقته بشحن البضاعة على ظهر

السفينة إضافة إلى النقل الأساسي والتأمين وتفريغ الحمولة في ميناء الوصول إلى بلد المستورد إضافة إلى قيام بإجراءات التخليص الجمركي من طرف المشتري دائما والتكاليف الأخرى لإرسال الحمولة إلى مكان الوصول

مصطلح **Boord FOB Free on** التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير ويتم توزيع جل الاخطار والتكاليف كما يلي

جدول رقم: 02- 06- التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FOB التكاليف مدفوعة حتى على ظهر السفينة في ميناء التصدير

	Acheteur /A	Vendeur/V
FOB	التكاليف المدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير	التكاليف Frais- الاخطار Risques-
Emballage	التعبئة والتغليف	V V
Pré acheminement	قبل ارسال البضاعة	V V
Douane export	جمركة التصدير	V V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V/A V/A
Transport principal	النقل الأساسي	A A
Assurance transport	تأمين النقل	A A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A A
Douane import		A A
Post acheminement	جمركة الاستيراد ارسال البضاعة من مكان الوصول	A A

المصدر من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Haddad &Collectif, 2009, p. 33)

يتضح من ان مصطلح FOB يشمل التنظيم التالي تنتهي مسؤولية البائع عند وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن بعد تهيئة البضاعة من تعبئة وتغليف ثم تسديد مصاريف ما قبل ارسال البضاعة والمتمثلة في إيصال البضاعة الى الميناء إضافة التكاليف ومخاطر الشحن الحمولة على سطح السفينة او داخل عنابرها (مخزن السفينة) وهذا راجع مضمون العقد التجاري بين البائع والمشتري

ثالثاً: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة مدفوع من طرف البائع

وتشمل مصطلحات عائلة c من خلال يتم دفع النقل الأساسي من قبل البائع الذي يتحمل التكلفة ولكن لا يتحمل المخاطر اثناء النقل (خطر فقدان او تلف البضاعة) او تكاليف إضافية بسبب الاحداث اللاحقة التحميل او الشحن CFR/CIF/ CPT/ CIP

جدول رقم: 02 – 07 -التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CFR التكاليف واجرة الشحن مدفوعة

Acheteur /A

Vendeur/V

CFR	التكاليف واجرة الشحن مدفوعة	التكالي ف Frais	الاطار Risqués
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Préacheminement	قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V
Transport principal	النقل الأساسي	V	V/A
Assurance transport	تامين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي	A	A
Douane import	جمركة الاستيراد	A	A

Post- acheminement	ارسال البضاعة من مكان الوصول	A	A
--------------------	------------------------------	---	---

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Habib Kraiem, 2005, p. 29)

ويقوم مصطلح CFR بتوزيع الالتزامات كالآتي البائع يدفع كامل التكاليف التي تسبق النقل البحري للبضائع حتى ميناء الوصول اما الأعباء الاخطار فيتكفل البائع مع مسؤوليته كل المخاطر حتى الشحن الحمولة في ميناء الانطلاق هذا اذا لم ينص العقد على خلاف ذلك بتحمل المشتري لإخطار الشحن وتحول التكاليف من البائع الى المشتري لحظة وصول البضائع الى ميناء الوصول فيحن تحول الاخطار بعد شحن الحمولة على ظهر السفينة ليكون المشتري مسؤولا فيما يخص التكاليف عن تأمين النقل البحري وتفريغ الحمولة عند الوصول وحقوق الجمارك وارسال البضائع اما الاخطار فيلتزم به المشتري قبل ذلك منذ لحظة الشحن الى غاية وصول البضاعة.

مصطلح التكاليف والتأمين واجرة الشحن مدفوعة CIF Cost Insurance and Freight

جدول رقم: 02 – 08 -المصدر والمستورد وفق لمصطلح CIF التكاليف والتأمين واجرة الشحن مدفوعة

Acheteur /A

Vendeur/V

CIF	التكاليف والتأمين واجرة الشحن مدفوعة	التكاليف Frais-	الاخطار Risques-
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Préacheminement	قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V/A

Manutention transport principal chargement)	النقل الأساسي	V	A
Transport principal	تأمين النقل	V	A
Assurance transport	تفريغ حمولة النقل الأساسي	A	A
Manutention transport	المشحونة		
Principal déchargement	جمركة الاستيراد	A	A
Douane import	ارسال البضاعة من مكان	A	A
Pos acheminement	الوصول		

المصدر من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Haddad &Collectif, 2009, p. 33)

نلاحظ من الجدول ان مصطلح CIF يشمل ما يلي يلتزم البائع بدفع تكاليف التعبئة والتغليف تكاليف ما قبل ارسال البضاعة ;جمركة التصدير شحن حمولة النقل الأساسي والنقل البحري للبضاعة والتأمين عليها اما الاخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على ظهر السفينة ونقطة تحول التكاليف الى المشتري تكون عند وصول الميناء ليتكفل بباقي التكاليف اما مسؤولية المشتري على الاخطار فتبدا عند الشحن الحمولة في ميناء الانطلاق الى غاية وصول البضاعة اليه (المشتري) أي ان المشتري الذي يستورد بمصطلح CIF يتحمل التكاليف والاطار التالية .

تفريغ حمولة النقل البحري للبضاعة في ميناء الوصول إتمام الإجراءات والتكاليف الجمركية والنفقات الأخرى لأرسال البضاعة من مكان الوصول اما الاخطار فيكون المشتري مسؤولا عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة من نقطة شحن الحمولة على ظهر السفينة في ميناء الانطلاق الى غاية وصول الحمولة وجمركتها وارسالها الى المستودعات.

ثالثا مصطلح CPT /carriage paib to جرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين ويتم توزيع الاخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفق لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول

جدول رقم: 09-02 -التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CPT اجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين

	Acheteur/A	Vendeur/V
CPT	اجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين	التكاليف- frais
Emballage	التعبئة والتفريغ	Risques
Pré acheminement	قبل ارسال البضاعة	

Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal chargement	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V/A
Transport principal	النقل الأساسي	V	A
Assurance transport	تامين النقل	A	A
Manutention transport (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	V/A	A
Douane import	جمركة الاستيراد	A	A
Post-acheminement	ارسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : (Habib Kraiem, 2005, p. 36)

ويتضح من خلال الجدول ان مصطلح CPT محتوى على النظام التالي للتكاليف والاحطار

البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف والمصاريف الأخرى قبل ارسال البضاعة التخليص الجمركي للتصدير كلفة الشحن حمولة النقل الأساسي والنقل البحري للبضاعة إضافة الى التزام التامين اما الاحطار فيكون البائع مسؤول عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على وسيلة النقل البحري ونقطة تحول التكاليف الى المشتري تكون عند وصول الحمولة الى الميناء او المحطة ليتكفل بباقي التكاليف اما مسؤولية المشتري على الاحطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الانطلاق الى غاية وصول البضاعة اليه المشتري والفرق بين مصطلح CIP وبين مصطلح CFR الأول يتم استعماله لكافة وسائل النقل اما الثاني ينحصر استعماله في النقل البحري للبضائع الا ان توزيع الاحطار والتكاليف بين البائع والمشتري يتم تنظيمهما بنفس الطريقة وفقا للمصطلحين

رابعا مصطلح **CIP Carriage and Insurance Paid to** اجرة النقل والتامين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين تتوزع الاحطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول

جدول رقم 02-10 التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CIP اجرة النقل والتامين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين

	Acheteur /A		Vendeur/V
CIP	اجرة النقل والتامين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين	التكاليف	الاحطار

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Habib Kraiem, 2005, p. 45)

Emballage	التعبئة والتفريغ	V	V
Pré acheminement	قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal chargement	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V/A
Transport principal	النقل الأساسي	V	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	V/A	A
Douane import		A	A
Post-acheminement	جمركة الاستيراد	A	A
	ارسال البضاعة من مكان الوصول		

من خلال الجدول يتضح ان البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف والمصاريف الأخرى بما قبل ارسال البضاعة التخليص الجمركي للتصدير كلفة شحن حمولة النقل الأساسي والنقل البحري للبضاعة إضافة الى التزام التامين اما الاخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على وسيلة النقل برية بحرية جوية ونقطة تحويل التكاليف الى المشتري تكون عند وصول الحمولة الى الميناء او المحطة او المطار ليتكفل بباقي التكاليف اما مسؤولية المشتري على الاخطار فتبدا عند الشحن الحمولة في ميناء الانطلاق الى غاية وصول لبضاعة اليه (المشتري )

مصطلح CIP الفرق بيه وبين مصطلح CPT الأولى يتحمل فيها البائع تكاليف التامين اما الثاني فتكاليف التامين يتحملها المشتري الا ان توزيع الاخطار والتكاليف بين البائع والمشتري يتم تنظيمها بنفس الطريقة وفقاً للمصطلحين.

مصطلح DAT Delivered at Terminal تسليم البضاعة في محطة الوصول ويتم توزيع الاخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً للمصطلح كما هو مبين

جدول رقم 02-11-التزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح DAT تسليم البضاعة في محطة الوصول

Acheteur /A

Vendeur/V

DAT	تسليم البضاعة في محطة الوصول	التكاليف -frais	الاخطار Risques
-----	------------------------------	--------------------	--------------------

Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré acheminement	قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V
Transport principal	النقل الأساسي	V	V
Assurance transport	تأمين النقل	V	V
Manutention transport (déchargement)	تفريغ الحمولة النقل الأساسي المشحونة	V	V
Douane import	جمركة الاستيراد	A	A
Post-acheminement	ارسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Michel.Piquet،، -، صفحة 39)

من خلال الجدول يتضح ان التعبئة والتغليف وبقية المصاريف المتعلقة بإجراءات ما قبل ارسال البضاعة التخليص الجمركي للتصدير. نفقة شحن الحمولة النقل الأساسي ونقل البضاعة الى محطة الوصول في بلد المشتري اما فيما يخص التزام التامين فيعتبر غير اجباري على البائع مما يجعل المشتري امام حتمية التامين على البضائع إضافة الى تكلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في محطة الوصول اما الاخطار فيكون البائع مسؤول على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى تفريغ الحمولة من وسيلة النقل البحري. وبما ان التامين غير اجباري على البائع يلتزم المشتري بذلك ونقطة تحول التكاليف الى المشتري تكون بعد تفريغ الحمولة في محطة الوصول ليتكفل بباقي التكاليف المتمثلة في إتمام إجراءات الجمارك في بلد الاستيراد وارسال البضاعة من محطة الوصول. اما مسؤولية المشتري على الاخطار فتبدأ عند التفريغ للحمولة في محطة الوصول إضافة الى خطر الذي يلحق بالحمولة النقل الى غاية وصول البضاعة الى المشتري.

مصطلح تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه Delivered at Place ويتم توزيع الاخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا للمصطلح كما يلي

جدول رقم 12-02-التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DAP تسليم البضاعة في مكان المتفق عليه

Acheteur /A

Vendeur/V

DAP	تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه	التكالي ف	الاخطار
-----	-------------------------------------	--------------	---------

Emballage		التعبئة والتغليف	V	V
Pré acheminement		قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export		جمركة التصدير	V	V
Manutention	transport	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V
principal chargement				
Transport principal		النقل الأساسي	V	V
Assurance transport		تأمين النقل	V	V
Manutention	transport	تفريغ الحمولة النقل الأساسي المشحونة	V	V
(déchargement)				
Douane import		جمركة الاستيراد	A	A
Post-acheminement		ارسال البضاعة من مكان الوصول	V	V

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على (Michel.Piquet., -, p. 40)

نلاحظ من الجدول ان البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف والمصاريف الأخرى ما قبل ارسال البضاعة للتخليص الجمركي للتصدير. كلفة شحن حمولة النقل الأساسي والنقل البحري للبضاعة الى مكان المتفق عليه ونفقة ارسال البضاعة من مكان الوصول ما عدا مصاريف الجمركة في بلد المستورد اما الاخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق بالبضاعة من مكان الوصول ما عدا الاخطار التي تنجم عند تسوية الإجراءات والتكاليف الجمركية ونقطة تحول التكاليف والاطار الى المشتري تكون في مرحلة الإجراءات الجمركية فقط.

ثالثا مصطلح تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركي DDP Delivered Duty Paid

جدول رقم 02-13- التزامات المصدر والمستورد وفق لمصطلح DDP تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية

Acheteur /A

Vendeur/V

DDP	تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية	التكالي ف Frais	الاحطار Risques
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré acheminement	قبل ارسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V
Transport principal	النقل الأساسي	V	V
Assurance transport	تأمين النقل	V*	V*
Manutention transport (déchargement)	تفريغ الحمولة النقل الأساسي المشحونة	V	V
Douane import	جمركة الاستيراد	V	V
Post-acheminement	ارسال البضاعة من مكان الوصول	V	V

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Haddad &Collectif, 2009, p. 44)

نلاحظ من الجدول ان مصطلح DDP يشمل البائع بالحد الأعلى من الالتزامات إذا يتحمل تكاليف التعبئة والتغليف والمصاريف الأخرى ما قبل ارسال البضائع التخليص الجمركي للتصدير كلفة شحن حمولة النقل الى المخازن او مكان المشتري إضافة الى التزام التامين وكلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة ونفقة ارسال البضاعة من مكان الوصول وزيادة على ذلك مصاريف الجمركة في بلد المستورد اما الاحطار فيكون البائع مسؤول على الضرر الذي يلحق بالبضاعة من بداية نقل البضاعة حتى تسليمها للمشتري عند الباب. اما تحول التكاليف والاحطار الى المشتري في هذا المصطلح لا توجد ويعتبر DDP عكس EXW تماما من حيث الالتزام.

### المطلب الرابع: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية.

باعتبار النقل البحري الأهم والأكثر استخداما في التجارة الدولية تكتسي مصطلحات التجارة الدولية التي تناسب النقل البحري في سبيل ذلك مكانة كبيرة واستعمال واسع من حيث تطبيقاتها في نقل البضائع ويسعي الطرفان المصدر والمستورد من خلال ذلك لمعرفة واجباتها والتي تنص عليها المصطلحات التجارية الدولية CIF.CFR.FOB.FAS

### أولا: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري FAS

تسليم البضاعة جانب السفينة « Free. Along Sid. SHip » FAS ينظم التزامات كل من البائع والمشتري وفق النقل البحري للبضائع بحيث يتكلف البائع بكل التكاليف حتى رصيف ميناء التصدير. وتتحول عند جانب السفينة الواجبات الى المشتري

ا- واجبات البائع: وتحتوي واجبات البائع على ما يلي (شريف علي الصوص، 2005)

- 1- تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد: على البائع ان يجيز البضاعة والفاتورة التجارية او الرسالة الالكترونية الممثلة وفقا لشروط العقد
- 2- الإجازات والموافقات والإجراءات: على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة التصدير او اية موافقة رسمية اخرى واتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة
- 3- عقود النقل والتأمين: لا يوجد التزام عقد النقل والتأمين عليه
- 4- التسليم: على البائع ان يسلم البضاعة الى جانب السفينة المعينة من قبل المشتري وفي مكان التحميل المعين من قبل المشتري في ميناء الشحن المعين ويتاريخ المتفق عليه وبالطريقة المعتاد في الميناء
- 5- نقل المخاطر: يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان او الضرر الذي يلحق بالبضائع حتى لحظة تسليمها
- 6- توزيع النفقات مع عدم اخلال المشتري بتوزيع النفقات: كذلك على البائع ان يدفع

1. جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها

2. ونفقات الإجراءات الجمركية بالإضافة الى جميع الرسوم والضرائب والنفقات الأخرى المتواجدة عند التصدير

3. اخطار المشتري على البائع اخطار المشتري قبل وقت كافي بانه تم تسليم البضاعة بجانب السفينة

7- اثبات التسليم او مستند النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة: على البائع ان يزود المشتري على نفقته بمستند النقل او بوليصة الشحن يدويا او تبادل المعلومات الكترونيا EDI لأثبات تسليم البضاعة

8- المعاينة والتغليف والتأشير

ب- واجبات المشتري: وتشمل

ب 1- دفع الثمن: على المشتري ان يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد النقل البيع

ب 2- الاجازات والموافقات والإجراءات: على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد او اية موافقة رسمية أخرى واتمام جميع إجراءات الجمركية لاسترداد البضائع ونقلها بطريقة الترانزيت عبر بلد اخر.

ب - 3 عقود النقل والتأمين: وتكمن فيما يلي

○ عقود النقل: على المشتري ان يبرم وعلى نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة من الشحن المعين

○ عقد التأمين: لا يوجد التزام عقد التأمين على المشتري

ب-4 الاستلام: على المشتري ان يستلم البضاعة حين يتم تسليمها وفقا لالتزام التسليم

ب-5 نقل المخاطر: يتحمل المشتري جميع مخاطر الفقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة تسليمها وفقا

لالتزام التسليم

ب-6 توزيع النفقات على المشتري ان يدفع: ويشترط ما يلي

➤ جميع نفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها .

➤ واي نفقات إضافية ناجمة عن عدم تمكين السفينة المعينة من قبله الوصول في الوقت المحدد

➤ وجميع الإجراءات الجمركية والتكاليف الأخرى الواجبة عند استيراد البضاعة ولنقلها بطريقة الترانزيت عبر بلد اخر

➤ اخطار البائع على المشتري اخطار البائع قبل وقت كافي باسم السفينة ونقطة التحميل ووقت التسليم

ب-7 اثبات التسليم او مستند النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة: على المشتري ان يقبل اثبات التسليم وفقا لالتزام التسليم

ب - 8 معاينة البضاعة: على المشتري ان يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير (طالب حسن موسى ، 2007)

ثانيا: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري FOB

من خلال مصطلح تسليم البضاعة على ظهر السفينة Free.On.Board. FOB تكون واجبات البائع والمشتري موزعة بالتنظيم حتى شحن البضائع فوق السفينة في ميناء التصدير ليتم من هذه النقطة. انتقال المخاطر والتكاليف من البائع الى المشتري ويظهر دور مصطلح FOB في تنظيم بوليصة الشحن البحري

ا- واجبات البائع: وتشمل ما يلي (جاسم محمد منصور ، 2015)

ا-1 تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد: على البائع ان يجهز البضاعة والفاتورة التجارية او الرسالة الالكترونية المماثلة وفقا لشروط العقد البيع ولأي اثبات مطابقة اخر قد يتطلبه العقد

ا-2 عقود النقل والتأمين: لا يوجد التزام عقد النقل والتأمين عليه

ا-3 الاجازات والموافقات والإجراءات: على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة التصدير او اية موافقة رسمية اخري واتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة

ا-4 التسليم: على البائع ان يسلم البضاعة الى جانب السفينة المعينة من قبل المشتري وفي مكان التحميل المعين من قبل المشتري في ميناء الشحن المعين وبتاريخ المتفق عليه وبالطريقة المعتاد في الميناء.

ا-5 نقل المخاطر: مع عدم الاخلال بالالتزام المشتري بنقل المخاطر يتحمل البائع جميع مخاطر الفقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين

- 6- توزيع النفقات مع عدم اخلال المشتري بتوزيع النفقات: كذلك على البائع ان يدفع جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها
- ونفقات الإجراءات الجمركية بالإضافة الى جميع الرسوم والضرائب والنفقات الأخرى المتواجدة عند التصدير
- 7- اخطار المشتري: على البائع اخطار المشتري قبل وقت كافي بانه تم تسليم البضاعة
- 8- اثبات التسليم: او مستند الشحن او النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة
- على البائع ان يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على مستند النقل او لإثبات تسليم البضاعة اما عندما يتفق البائع والمشتري على الرسالة الالكترونية فيمكن ان يستبدل مستند النقل برسالة تبادل المعلومات الالكترونية المماثلة
- 9- المعاينة والتأشير: على البائع ان يدفع بنفقات عمليات المعاينة الضرورية لتسليم البضاعة وان يقوم على نفقته الخاصة بالتغليف الضروري ووضع علامات لنقل البضاعة وذلك بما يتلائم مع شروط النقل
- ب- واجبات المشتري: وتكمن فيما يلي
- ب-1 دفع الثمن: على المشتري ان يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد النقل البيع
- ب-2 الاجازات والموافقات والإجراءات: يقوم المشتري بالحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد او اية موافقة رسمية أخرى واتمام جميع إجراءات الجمركية لاسترداد البضائع ونقلها بطريقة الترانزيت عبر بلد اخر
- ب-3 عقود النقل والتأمين: ونجد فيها ما يلي
- عقود النقل: على المشتري ان يبرم وعلى نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة من الشحن المعين
- عقد التأمين: لا يوجد التزام عقد التأمين على المشتري
- ب-4 الاستلام: على المشتري ان يستلم البضاعة حين يتم تسليمها وفقا للالتزام التسليم
- ب-5 قبل المخاطر: يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن
- ب-6 توزيع النفقات على المشتري ان يدفع
- جميع نفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها
  - واي نفقات إضافية ناجمة عن عدم تمكين السفينة المعينة من قبله الوصول في الوقت المحدد
  - تكاليف الإجراءات الجمركية والتكاليف الأخرى الواجبة عند استيراد البضاعة ولنقلها بطريقة الترانزيت عبر بلد اخر
- ب-7 اخطار البائع: على المشتري اخطار البائع قبل وقت كافي باسم السفينة ونقطة التحميل ووقت التسليم
- ب-8 اثبات التسليم او مستند النقل او الوثائق الالكترونية: المماثلة على المشتري ان يقبل اثبات التسليم وفقا للالتزام التسليم
- ب-9 معاينة البضاعة: على المشتري ان يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير (محمد عبد الفاتح ترك، 2007، صفحة 445)

ثالثا: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري CFR

التكاليف واجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين CFR Cost.and.Freight وهذا المصطلح تجاري بحري ينص على تحمل البائع التكاليف اللازمة واجرة النقل الى غاية ميناء الوصول الى بلد المشتري ليقوم بتسليم البضاعة والتكفل بباقي الواجبات الضرورية .

1- واجبات البائع: يمكن ذكرها في العناصر التالية.

1-1 تجهيز البضاعة: وفقا لشروط العقد على البائع ان يجهز البضاعة والفاتورة التجارية او الرسالة الالكترونية المماثلة وفقا لشروط العقد البيع وأي اثبات مطابقة اخر قد يتطلبه العقد.

1-2 عقود النقل والتأمين: لا يوجد التزام عقد النقل والتأمين عليه.

1-3 الاجازات والموافقات والإجراءات: على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة التصدير او اية موافقة رسمية اخري واتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة

1-4 التسليم: على البائع ان يسلم البضاعة على متن السفينة المعينة في ميناء الشحن المعين وتاريخ المتفق عليه

1-5 نقل المخاطر: مع عدم الاخلال بالالتزام المشتري بنقل المخاطر يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين

1-6 توزيع النفقات: مع عدم اخلال المشتري بتوزيع النفقات كذلك على البائع ان يدفع

- جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها
- ونفقات الإجراءات الجمركية بالإضافة الى جميع الرسوم والضرائب والنفقات الأخرى المتواجدة عند التصدير
- اخطار المشتري على البائع اخطار المشتري قبل وقت كافي بانه تم تسليم البضاعة

1-7 اثبات التسليم او مستند الشحن او النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة: على البائع ان يزود المشتري دون تأخير على نفقته ببوليصة الشحن او مستند النقل المعتاد يدويا والكترونيا الذي يشمل نقل البضائع الى ميناء الوصول المتفق عليه

1- 8 المعاينة والتغليف والتأشير: وهنا البائع ان يدفع نفقات عمليات المعاينة الضرورية لتسليم البضاعة وعلى البائع ان يقوم على نفقته الخاصة بالتغليف الضروري ووضع علامات لنقل البضاعة المعدة من قبله (جاك صابونجي، 2001)

ب واجبات المشتري

ب-1 دفع الثمن: على المشتري ان يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد النقل البيع

ب - 2 الاجازات والموافقات والإجراءات: يقوم المشتري بالحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد او اية موافقة رسمية أخرى واتمام جميع إجراءات الجمركية لاسترداد البضائع ونقلها بطريقة الترانزيت عبر بلد اخر

ب - 3 عقود النقل والتأمين: لا يوجد التزام على المشتري

ب-4 الاستلام: وجب على المشتري ان يقبل استلام البضاعة حيث يتم تسليمها وان يستلمها من الناقل في ميناء الوصول المعين

ب-5 نقل المخاطر: يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن إذا لم يتفق يقوم المشتري بإخطار البائع فيجب ان يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ تاريخ المتفق عليه للشحن شريطة ان تكون البضاعة موضوع العقد معرفة بشكل واضح .

ب-6 توزيع النفقات: مع عدم الاخلال البائع بتوزيع النفقات على المشتري ان يدفع

1. جميع نفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها
2. جميع الرسوم والضرائب والتكاليف الواجبة عند الاستيراد البضاعة
3. اخطار البائع عندما يحق للمشتري تحديد موعد شحن البضاعة / او ميناء الوصول فعليه اخطار البائع بذلك قبل وقت كافي

ب-7 اثبات التسليم او مستند النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة: على المشتري ان يقبل مستند النقل إذا كان المستند متطابقا مع شروط العقد

ب-8 معاينة البضاعة: على المشتري ان يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير (عبد المالك هاني، 2014-2015)

#### رابعاً: واجبات البائع والمشتري وفقاً لمصطلح النقل البحري CIF

مصطلح التكاليف التامين واجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين Cost Insurance and Freight من المصطلحات الواسعة لاستعمال في النقل الدولي للبضائع والذي يضم العلاقة بين البائع والمشتري عن طريق تحمل البائع لتكاليف نقل البضائع وشحنها والتامين عليها من المخاطر من ميناء الوصول المعين ومن هذا تتحول الواجبات الى المشتري كشحن البضائع في ميناء الاستيراد وغيرها .

#### ا واجبات البائع

ا-1 تجهيز البضاعة وفقاً لشروط العقد على البائع: ان يجهز البضاعة والفاتورة التجارية او الرسالة الالكترونية المماثلة وفقاً لشروط العقد البيع ولأي اثبات مطابقة اخر قد يتطلبه العقد

ا-2 الاجازات والموافقات والإجراءات: على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة التصدير او اية موافقة رسمية اخري واتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة

ا-3 عقود النقل والتامين: وتشمل ما يلي.

عقد النقل على البائع: ان يبرم على نفقته الخاصة عقد النقل البضاعة بالطريق المعتاد الى الميناء الوصول المعين بواسطة سفينة بحرية من الطراز المستعمل عادة في نقل البضاعة الموصوفة في العقد

عقد التامين البائع: وعلى نفقته الخاصة يزود المشتري بوثيقة التامين على البضائع المشحونة وفق الاتفاق الوارد في العقد ويجب ان تكون قيمة التامين في حدها الأدنى هي القيمة الواردة في العقد مضافا اليها عشرة بالمئة أي 10 ويجب ان تكون قابلة للدفع بالعملة الواردة في العقد

ا-4 التسليم: يقوم البائع تسليم البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن والتاريخ المتفق عليه بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن

ا-5 توزيع النفقات مع عدم الاخلال المشتري بتوزيع النفقات: وجب على البائع ان يدفع

- ✓ جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها
  - ✓ واجور الشحن وجميع 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 ونقل البضاعة الترانزيت عبر بلد آخر.
- 6- اخطار المشتري على البائع اخطار المشتري: قبل وقت كافي بانه تم تسليم البضاعة وتزويده بجميع المعلومات الأخرى التي تمكنه من اتخاذ الإجراءات الضرورية عادة لاستلام البضاعة
- 7- اثبات التسليم او مستند النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة: وهنا البائع يزود المشتري دون تأخير على نفقته بمستند النقل الذي يشمل نقل البضاعة الى ميناء الوصول المتفق عليه وان يمكن المشتري من بيع البضاعة وهي طريقة الترانزيت بتحويل المستند الى مشتري لاحق عندما يتم اصدار مستند النقل على عدة نسخ اصلية يجب تقديم مجموعة اصلية كاملة للمشتري بالمراسلة اليدوية او الالكترونية
- 8- المعاينة والتأشير: وجب على البائع ان يدفع نفقات عمليات المعاينة الضرورية لتسليم البضاعة وعلى البائع ان يقوم بنفقته الخاصة بالتغليف الضروري ووضع العلامات على البضاعة لعملية النقل (جاك صابونجي، 2001، صفحة 45)
- ب- واجبات المشتري :
- ب 1- دفع الثمن: وهنا يقوم المشتري بدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع
- ب-2- الاجازات والموافقات والإجراءات: وعلى المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد واتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد اخر
- ب-3- عقود النقل والتأمين: لا يوجد التزام على المشتري
- ب-4- الاستلام: وجب على المشتري ان يقبل استلام البضاعة حين يتم تسليمها وان يستلمها من الناقل في ميناء الوصول المعين
- ب-5- نقل المخاطر: يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان او الضرر الذي يطرا او يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن
- ب-6- توزيع النفقات: على المشتري ان يدفع جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها وجميع النفقات المتعلقة والتكاليف المتعلقة بالبضاعة بينما هي قيد النقل لغاية وصولها الى ميناء الوصول ونفقات التنزيل بما فيها نفقات تفريغ الصنادل ورسوم الرصيف مالم تكن مترتبة على البائع في شروط عقد النقل إضافة الى النفقات الناجمة عن الإجراءات الجمركية الواجبة عند استيراد البضاعة
- اخطار البائع عندما يحق للمشتري تحديد موعد شحن البضاعة وميناء الوصول فعليه اخطار البائع بذلك قبل وقت كافي
- ب-7- اثبات التسليم او مستند النقل او الوثائق الالكترونية المماثلة: وجب على المشتري ان يقبل مستند النقل إذا كان المستند متطابقا مع شروط العقد
- ب-8- معاينة البضاعة: على المشتري ان يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن باستثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير (محمد عبد الفاتح ترك، 2007)

## المبحث الثالث: العرض والطلب على خدمات النقل البحري

تولي صناعة النقل والتجارة عن طريق البحر اهتماماً متزايداً بالعنصر البشري لما له من أهمية ودور هام في تحديد مصير هذه الصناعة، وكانت قد بدأت منظمة BIMCO بناءً على ذلك بإجراء مسح عالمي كل 5 سنوات عن العرض والطلب على البحارة في العام 2000، حيث ظهرت نتائج التقرير الأول في العام 2005 وألحق بتقرير في كل من العام 2010 والعام 2015.

## المطلب الأول: محددات الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع

يتم تحديد الطلب على خدمات النقل البحري بحجم التجارة الخارجية المنقولة بحراً أي بحجم الصادرات والواردات من السلع والخدمات باستخدام السفن كوسيلة في النقل فالطلب على خدمات وسائل النقل البحري لنقل مختلف السلع والخدمات هو طلب مشتقا أو مستمداً من طلب أصلي آخر يتمثل الطلب على تلك البضائع التي تتضمنها عملية التبادل التجاري الدولي (كارين أولين، 1979)

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

(أ) -تعريف المرونة: تعرف على انها مدى استجابة التغيرات في الكمية المطلوبة من السلعة او الخدمة (صادرات وواردات) بالنسبة للمتغيرات التي ترتبط بهما مثل الثمن (حملاوي ربيعة، 2007-2008)

وقد عرفها مارشال بانها تعبر عن التغير النسبي الحاصل في الطلب على التغير النسبي الحاصل في السعر وهي تعتمد على العناصر التالية:

1- مرونة الطلب السعرية: تعرف على انها التغير النسبي في الكمية المنقولة من سلعة معينة نتيجة التغير النسبي في تكلفة تقديم خدمات النقل البحري فهي تتوقف على تكلفة النقل البحري (النولون) على الشكل التالي:

مرونة الطلب  $E_D$

$$ED = \frac{\Delta \theta}{\theta} \div \frac{\Delta C}{C} \quad \Delta Q \text{ التغير النسبي في الكمية المنقولة}$$

التغير النسبي في تكلفة النقل البحري النولون  $\Delta C$

مرونة الطلب على السلعة المنقولة بحراً تعرف بانها التغير النسبي في الكمية المطلوبة من هذه السلعة نتيجة التغير النسبي في سعر

$$ED = \frac{\Delta Q}{Q} \div \frac{\Delta PD}{PD} \text{ السلعة وذلك كما يلي}$$

بحيث مرونة الطلب السعرية لسلعة معينة  $ED$

$$\frac{\Delta \theta}{\theta} \text{ التغير النسبي في الكمية المطلوبة من السلعة}$$

التغير النسبي في سعر الصرف  $\frac{\Delta\rho}{\rho}$

مرونة عرض السلعة المطلوبة ثقلها بحرا: وهي التغير النسبي في الكمية المعروضة من السلعة (صادرات وواردات) نتيجة للتغير في

$$EOP = \frac{\Delta\theta}{\theta} \div \frac{\Delta\rho}{\rho}$$

حيث مرونة عرض السلعة EO

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

**النولون البحري -انواعه وقياسه:** تعريف وانواعه يعبر عن المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ وهو يدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف المصنعة او التامة الصنع او مواد أولية وتظهر أهميته الى مدى تخفيضه بالنسبة لوسائل النقل الأخرى نتيجة حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ والتي أدت الى انخفاض في التكاليف (سميرة اباهم ايوب، 2002، صفحة 98)

**قياس النولون البحري:** يحسب بالفرق بين سعر السلعة المنقولة والذي يدفع من طرف المستورد والسعر الذي يحصل عليه البائع لتلك السلعة وتظهر المعادلة على الشكل التالي

$$T=DP-SP \quad SP=DP-T$$

افتراض ان تكلفة النولون T يتم حسابها كنسبة من قيمة السلعة ويرمز لها بالرمز F وبالتالي فان بالتعويض عن قيمة T في المعادلة الأخيرة نجد ومن المعادلات السابقة يمكن حساب معادلة مرونة الطلب على خدمات النقل البحري

$$\begin{aligned} \longrightarrow & T=F.DP \\ \longrightarrow & SP=DP - (F.DP) \\ \longrightarrow & SP=DP (1-F) \end{aligned}$$

$$ED=(F)*(ED_p)*(EOP)/EOP+(1-F)EOP$$

✓ مرونة الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع  $\rightarrow ED$

✓ النولون البحري كنسبة من قيمة السلعة  $\rightarrow F$

✓ مرونة الطلب السعرية للسلعة  $\rightarrow ED_p$

✓ مرونة العرض السعرية  $\rightarrow EOP$

واطلاقا من ذلك نجد ان مرونة الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع هي نتاج التفاعل كل من العناصر المكونة للمعادلة وهي مرونة الطلب السعرية على الصادرات مع مرونة الطلب السعرية على الواردات ومرونة عرضها بالإضافة الى تأثير قيمة النولون البحري كنسبة من قيمة الصادرات وقيمة الواردات

قيمة مرونة الاحلال بين السفينة وغيرها من وسائل النقل الأخرى يتأثر بحجم الطلب على خدمة النقل البحري بمدى توفر المرونة الاحلالية الكافية بين السفينة وغيرها من وسائل النقل البديلة بالإضافة الى ان حجم ووزن البضاعة (صادرات وواردات) إذا كان صغيرا وخفيف نزيد مرونة الاحلال بين السفينة والطائرة أي (النقل الجوي) وهذا يؤدي الى انخفاض

**الطلب على خدمات النقل البحري والعكس** اذا كان حجم ووزن البضاعة كبيرا وتقيلا فان قيمة مرونة الاحلال سوف ترتفع ويزداد الطلب على خدمات على خدمات النقل البحري (مثل نقل الحديد الخام) حتى اذا ارتفعت أسعار النولون البحري وهناك عدة أسباب تؤدي الى ارتفاع الطلب على خدمات النقل البحري (احمد سليمان المشوخي، 2003) انخفاض قيمة النولون البحري

- ارتفاع مرونة عرض الصادرات في الدولة المصدرة ومرونة عرض الواردات في الدول التي تنتج وتورد السلع
- انخفاض مرونة الطلب السعرية على الواردات في الدول المستوردة
- انخفاض مرونة الطلب السعرية على الصادرات في الأسواق العالمية
- تأثير احجام واوزان السلع المنقولة في انخفاض قيمة مرونة الاحلال بين النقل البحري في السفن ووسائل النقل الأخرى (احمد سليمان المشوخي، 2003، صفحة 68)

#### المطلب الثاني: محددات العرض على خدمات النقل البحري وعنصر الزمن

ان العرض في خدمات النقل البحري يتم تحديده وفق الطاقة المينائية ووسائل النقل البحري المختلفة والمتكونة من الهياكل الأرضية الأرضية المستودعات الإدارة المشرفة وكذلك الوسائل المتعلقة بالشحن والتفريغ والجر والتخزين بالإضافة الى الاسطول الناقل لمختلف السلع من سفن وناقلات باختلاف احجامها واشكالها (حملوي ربيعة، 2007-2008، صفحة 45)

**مرونة عرض خدمات النقل البحري وعنصر الزمن:** ويقصد بمرونة عرض خدمات النقل البحري معدل التغير في عرض خدمات النقل البحري عبر السفينة نتيجة للتغير في قيمة النولون ويظهر نوعين من المدى (سميرة اباهيم ايوب، 2002، صفحة 22)

**التغير على المدى القصير:** لتلبية الزيادة الحاصلة في الطلب على خدمات السفن تشغل السفن المجاورة في نفس الميناء او الموانئ مجاورة وإذا كانت غير موجودة تشغل السفن من موانئ أخرى ابعد وذلك بعد مدة معينة فيزداد العرض أي لا تغطي الحاجيات المتزايدة فان السفن التي تستخدم للوفاء بهذا الطلب لا تمثل الا نسبة ضئيلة من العمولة الاجمالية للأسطول التجاري في العالم وهذا لسببين -ان معظم السفن تكون مؤجرة لمتعاملين اخرين

-مبرمجة على جداول ايجار معينة لنقل السلع المختلفة

**التغير على المدى الطويل:** يزداد العرض على المدى الطويل وذلك بطرح سفن إضافية في السوق لتلبية الطلب الزائد وذلك يكون ببناء سفن جديدة لاستفاد السفن الموجودة بالموانئ وخلال فترة البناء هذه (طويلة نسبيا) تشتد المنافسة بين المالكين بهدف تحقيق الأرباح الإضافية بحيث حالة العرض هي حالة غير مرنة في هذه الفترة فيتشجع بالتالي المستثمرين على الاستثمار في الاستثمارات البحرية

**العلاقة بين وزن وحجم البضائع المنقولة :** ان معامل التستيف هو ما يعبر عن العلاقة بينهما بحيث يعد من اهم العناصر التي تحدد طاقة السفينة على أداء الخدمة أي انها قد تعجز عن نقل المزيد من البضائع الضخمة بالرغم من وجود جانب عنابر السفينة فارغا وذلك في حالة ان حمولة السفينة قد وصلت الى علامات خط القصوى وقد تمتلى عنابر السفينة بالبضائع ولا يصل غاطسها الى خط الحمولة القصوى وهذا في حالة نقل البضائع ضخمة الحجم وخفيفة الوزن مثل الصوف والنسيج ويتم تحديد قيمة النولون البحري بالنسبة

للبضائع ذات معامل التستيف العالمي على أساس حجمها في حين يتم تحديد قيمته على أساس وزن البضاعة في حالة ان يكون المعامل منخفض ويصنف الى ثلاث أنواع (حملاوي ربيعة، 2007-2008، صفحة 40)

-إذا كان الطن الحجمي يساوي الطن الوزني فان معامل التستيف للبضاعة يساوي واحد 1

-إذا كان الطن الوزني أكبر من 40 قدما مكعبا فان معامل تستيفها مرتفعا

-إذا كان الطن الوزني اقل من 40 قدما مكعبا فان معامل تستيفها يكون منخفضا

**المقاييس المستخدمة لحساب سعة السفينة لتحديد كميات البضائع التي تستطيع السفينة حملها لابد من الاعتماد على المقاييس التالية** (بنية ناصر، 1989)

1. ان طاقة السفينة يجب ان تقاس على أساس الطن الحجمي مقدرة ب 10 قدم مكعب بدل من 40 قدم مكعب استبعاد الفراغات التي تشغلها خزانات الوقود
2. بالإضافة الى ضرورة مراعاة نوعية البضائع ومواصفاتها عند تحديد سعة أي تحديد مقاييس العنابر نفسها فهناك عدة مقاييس التي تأخذ في اعتبارها نوعية البضائع ومواصفاتها والتي تستخدم لتحديد سعتها ومن أهمها
3. على أساس تستيف البضاعة أي يتم نقل البضائع الصب دون الرجوع الى الانخفاض في حجم الذي تشغله التنبؤات والفواصل داخل العنابر
4. على أساس تستيف البضائع المنقولة في بالات غير نمطية أي تنقل مزيج من البضائع العامة والصناديق والبراميل والبالات حيث تنخفض نسبة 10% ككفراغات من اجمالي سعة العنابر
5. على أساس (تسييف البالات) وتعتمد عليها في تحديد سعة العنابر لنقل البضائع معبأة في بالات متماثلة

**السرعة والمسافة وعلاقتها بطاقة عرض خدمات النقل البحري:** وتشمل العناصر التالية

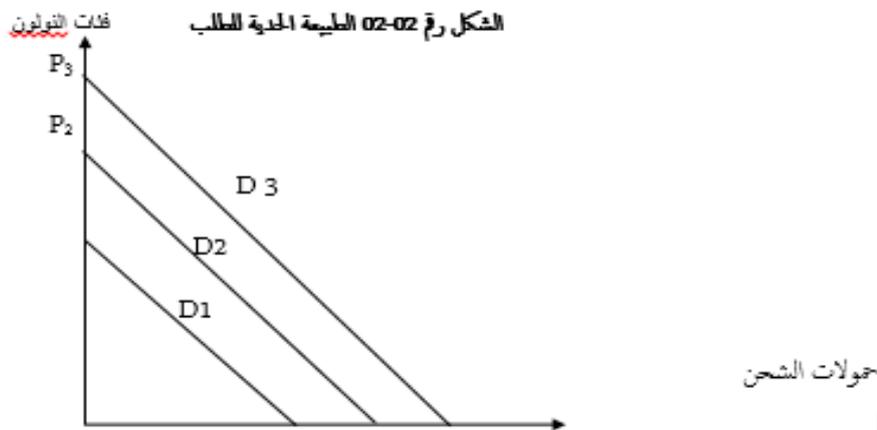
1. **الزمن والمسافة:** وهي تعبر عن المسافات التي تقطعها السفينة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول او ميناء التفريغ تؤثر على قدرة السفينة في تكرار خدمة النقل البحري وبالتالي تؤثر ذلك على حجم العرض الكلي لخدمات النقل البحري عبر السفن وتقدر على أساس طن نولوني يوم فقدره السفينة على بيع (عرض) الفراغات المتاحة لديها عدة مرات في حالة رحلات البحرية ذات المسافات القصيرة في حين انها لا تستطيع بيع هذه الفراغات الا مرة واحدة ويكون ذلك في المسافات البحرية الطويلة نسبا وان السعر النولوني يتحدد طبقا للمسافة التي تقطعها البضاعة المنقولة خلال الرحلة البحرية (بنية ناصر، 1989، صفحة 16)
2. **السرعة:** ولها دور في تحديد قدرة السفينة على نقل الحمولات المختلفة من البضائع خلال مدة معينة فكلما زادت السرعة تزداد عدد الرحلات وتزداد معها الأرباح وتتأثر كذلك بزمن الرحلة البحرية وظروف المناخ فلها أهمية في تحديد معدلات التكرار لرحلة البحرية ثم يتم تقدير طاقة السفينة على استغلال الفراغات المتاحة لديها في تقديم خدمات النقل خلال مدة معينة وان طاقة العرض لا تتحدد بحجم السفينة وسعتها وسرعتها والسفن المفردة والمقودة وانما تضم كذلك اما كن توقف السفن (أي ارضفة التوقف) ووسائل الشحن والتفريغ ومستودعات التخزين وإدارة مينائية قادرة على تسيير مختلف العمليات المينائية تسيير جيدا فاذا لم تتوفر هذه العناصر بشكل كافي تؤدي الى ضعف كفاءة الموانئ وأيضا تحميل تجارة العالم في
3. مجموعها تكاليف زائدة وتجعل المنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر من المنتجات البديلة البعيدة من السوق رغم انها اقل تكلفة بالنسبة الى قطاع النقل البحري (سميرة اباهيم ايوب، 2002، صفحة 50)

4. **إنتاجية الاسطول:** ان الزيادة في إنتاجية الاسطول تؤثر إيجابا على طاقة العرض والعكس كلما انخفضت إنتاجية الاسطول قلت طاقة حمولات النقل او طاقة العرض اجمالا
5. **البيئة التشغيلية:** ان التشريعات المتعلقة بالبيئة والتلوث وسلامة السفن تؤثر على طاقة الاسطول بالتالي على العرض

### المطلب الثالث: تغيرات الطالب في سوق خدمات النقل البحري للبضائع

ان الطلب على خدمات النقل البحري لنقل البضائع المختلفة كالحمولات من الخامات والحديد والمعادن وغيرها... فهو الطلب غير متجانس ومتغير في الكمية والنوعية على المدى الطويل وعند زيادة الطلب على السفن الجواله ترتفع نسبة حجم فراغها مكعبا في حمولتها الوزنية حتى تتماشى مع نوع البضاعة المنقولة الحمولات الحبوب مثلا والتي تتميز بخفتها النسبية ولا تتماشى مع حمولات نقل الحديد والمعادن والذي يتميز بنقله فالشاحنون يطلبون البضاعة فقط ولا يطلبون الخدمات البحرية الاكوسيلة لنقل هذه البضاعة الى الأماكن التي يحددونها فالطلب على خدمات نقل البضائع يعتبر طلبا فرعيا مشتقا من طلب اصلي اخر وهو البضاعة المنقولة نفسها فالطلب على البضائع المنقولة يعتبر طلبا أساسيا ينجر عنها طلبا اخر وهو الطلب على الفراغات المتاحة في السفن فاذا كان الإنتاج المادي يخلق المنفعة الشكلية فان خدمات النقل تخلف المنفعة المكانية حيث النقل البضائع من مكان انتاجها الى مكان استهلاكها لإشباع الحاجات. وتعتبر كميات البضائع المنقولة خلال فترة محددة من الزمن مؤشرا لحجم الطلب بالنسبة لهذه الفترة الزمنية وعند تقدير حجم الطلب بالنسبة لهذه الفترة الزمنية وعند تقدير حجم الطلب لابد من اعتبار المسافة التي تقطعها الباخرة (حملاوي ربيعة، 2007-2008، صفحة 101)

**الطبيعة الحدية للطلب:** تتغير حجم التجارة وتتغير مع تغير حجم الطلب على السفن فتزداد في المدى الطويل اما في المدى القصير فانه يتأثر بمتغيرات سياسية واقتصادية واجتماعية وخدمات السفن تتأثر بتذبذبات التجارة الخارجية فالطلب على خدمات السفن ينتقل من D1 الى D2 يتزايد حجم التجارة الخارجية ومن D1 الى D2 يتناقص حجم التجارة الخارجية وذلك كما هو:



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (كارين اولين، 1979، صفحة 113)

فمن خلال الشكل قد تجد الدول المستوردة للسلع هي منتجة لها او لسلع بديلة فالسلعة التي تنقل على سفن جواله من دولة الى أخرى في نفس المنطقة تخصص لأسباب الطلب الحدي للدولة الثانية اما اذا ازداد الإنتاج في الدولة الثانية لنفس السلعة لإشباع الطلب الحدي هذا يؤثر على انخفاض الطلب على خدمات السفن الجواله اما اذا انخفض الإنتاج في الدولة الثانية يرتفع حجم الواردات من الدولة الأخرى مما يؤدي الى زيادة الطلب على خدمات السفن الجواله لإشباع الطلب الحدي ومنه يمكن القول بان أهمية الطبيعة الحدية للطلب على خدمات السفن الجواله تظهر من حجم السلع المراد نقلها عالميا وان أي خطأ في تقدير كمية الإنتاج ينجر عنه خطأ في حجم الطلب على خدمات النقل بالسفن وان أي تغيير في الطلب على خدمات السفن يؤثر على أسعار النولون سواء بالارتفاع او الانخفاض في السوق الملاحية بالإضافة الى ذلك نجد ان الطلب على السلع الصب المنقولة تعتبر احد العوامل المؤدية الى تذبذب الطلب على خدمات السفن الجواله وبشكل حاد خلال فترة زمنية معينة

**الطلب على خدمات النقل وعلاقتها بالتكاليف:** تتأثر السلع المتبادلة بين مختلف الدول في أي فترة زمنية بتكاليف النقل البحري بحيث تعبر الدولة عن التكاليف الحدية عند مبادلاتهم للسلع ويعتمدون في هذه النظرية الميزة المطلقة والنسبية للمدرسة الكلاسيكية التي ترى بان الإنتاج يكون في الدولة التي تنتج لنفس السلعة بأقل تكلفة ممكنة نسبة لباقي الدول التي تكون تكلفتها انتاجها مرتفعة لذا يفضل استيرادها من الخارج انتاجها قياس الفرق بين التكاليف الحدية للإنتاج في الدولة المتبادلة إذا تشير الى ان هناك علاقة مباشرة بين انخفاض في تكاليف النقل البحري وزيادة الطلب على حمولات السفن فكلما تناقصت التكاليف المقدره بالطن تميل بالنسبة للرحلات الأكثر بعدا كلما ارتفع الطلب على خدمات النقل على هذه الرحلات (حازم الصباغ، بدون سنة الطبع)

**مرونة الطلب للموارد الصب وللمنتجات النهائية** ان الطلب على المواد الصب يتوقف على طلب المستهلكين للمنتجات النهائية التي تدخل فيها هذه المواد وخاصة عندما تعمل السفن الجواله كبديل للسفن الخطية فان الطلب على خدمات هذه السفن يتوقف على طلب البضائع الكاملة الصنع في الدول المستوردة ويمكن تحليل مدى تأثير خدمات النقل الجواله يتغير فيئات النولون وفق لما يلي

(1) **مدى مرونة طلب المستهلك على المنتج النهائي الذي تدخل فيه المواد الصب في الدول المستوردة او على المنتجات الكاملة الصنع في الدول المنتجة:** ان ارتفاع أسعار النولون بسبب ارتفاع في سعر البضائع الصب وبالتالي ارتفاع في سعر البضائع التامة الصنع وتسبب انخفاضاً في كمية البضائع المطلوبة ويتوقف مدى الانخفاض على مدى مرونة الطلب على البضائع الكاملة الصنع على (صدام العايب ; عثمان مسعودي ; , على قزي;، 2016-2017)

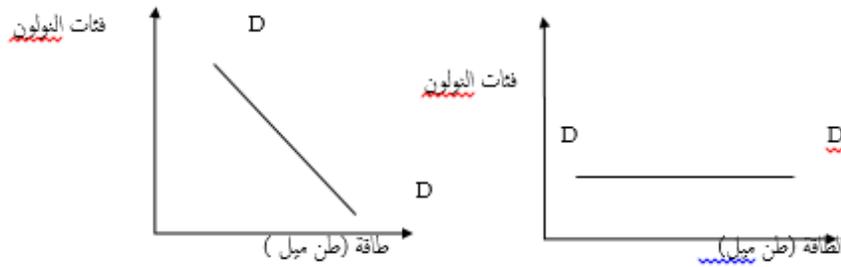
ان انخفاض الطلب يؤدي الى انخفاض الإنتاج لسلع الصب وبالتالي ينخفض الطلب على خدمات النقل نتيجة تقلص الإنتاج ومستوى الانخفاض يحدد بمدى الحاصل في الطلب على المنتجات التامة

اذن العلاقة طردية بين مرونة الطلب على المنتجات النهائية والمواد الصب الداخلية فيها وكذلك خدمات النقل على السفن البحرية فكلما زادت مرونة الطلب على المنتجات النهائية ازدادت مرونة الطلب على خدمات النقل البحري لنقل السلع الصب والعكس كلما قلت مرونة الطلب على السلع التامة قلت مرونة الطلب على خدمات النقل البحري

(2) **مدى أهمية نسبة فئات النولون الى سعر المنتج النهائي:** عند انخفاض نولون النقل فان مرونة الطلب على فئات السفن تتأثر بالمدى الذي قد يؤدي اليه هذا الانخفاض إذا أصبح شراء السلع من الخارج أكثر اقتصادا من انتاجها محليا ، إذا كانت تكاليف النقل تمثل النسبة الكبرى من القيمة الاجمالية لسلعة ما إذا اظهر ارتفاع في نولون النقل مما يؤدي الى ارتفاع القيمة الاجمالية للسلعة المعينة فيصبح من الممكن ان يتم انتاج السلعة محليا بدلا من استيرادها من الخارج; اما إذا كانت تكلفة النقل نسبة اقل من قيمة السلع المنقولة ثم حدث ارتفاع في نولون النقل فلا ينخفض في هذه الحالة الطلب حجز فترات

السفن لنقل السلع من دولة الى أخرى وذلك بشرط لعدم وجود وسيلة بديلة أخرى تحل محل السفن التي ارتفعت اجرة نقلها (صدام العايب ; عثمان مسعودي ; , على قزى;، 2016-2017، صفحة 139) فسياسة تحديد أسعار خدمات النقل النولوني بالنسبة للسفن المتحولة والعاملة على خطوط بحرية تعتبر قيمة البضاعة المنقولة العامل الأساسي المؤثر في تحديد أسعار خدمات النقل البحري ويكون له منحني الطلب غير مرن كما هو في الشكل إذا يؤدي حتى نقطة معينة الى زيادة في الإجراء الكلي ويكون قدر البضائع نتيجة تخفيض حجم البضائع المنقولة أكثر من الكسب الناتج عن ارتفاع مستوى فئات النولون (حملاء، ، سعة، 2007-2008)

الشكل رقم 03-02 تحديد أسعار خدمات النقل النولوني



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (حملاوي ربيعة، 2007-2008، صفحة 29)

فمن خلال الشكل يتضح انه على المدى الطويل تمثل مرونة الطلب على منتجات النهائية التي تدخل فيها المواد الصب المطلوب بواسطة السفن الجواله الى ان تصبح أكبر من الواحد نتيجة لإمكان وجود بدائل أخرى ففي المدى الطويل تكون إمكانية استبدال السفن الجواله الى ان تصبح أكبر من المدى القصير -أي ان مرونة الطلب على خدمات السفن الجواله في المدى الطويل تميل لان تكون أكبر من الواحد

**التغيرات على المدى القصير:** يختار التاجر السفينة المناسبة في السوق (الميناء النولون) وذلك من خلال الفترة القصيرة لنقل سلعته وهذا يتوفر على العوامل التالية -الحدود الزمنية التي يجب خلالها ان تنقل بضاعته حمولات السفن المتوفرة في المنطقة الجغرافية المطلوبة وعلى التاجر المصدر قبل ان يعقد اتفاق مع الناقل لنقل سلعته ان يضع في اعتباره ثمن السلعة في الدولة المستوردة خلال حدود الفترة الزمنية والمنطقة الجغرافية فيجد نفسه امام 3 بدائل ممكنة (Rene Rrodiere، 1967)

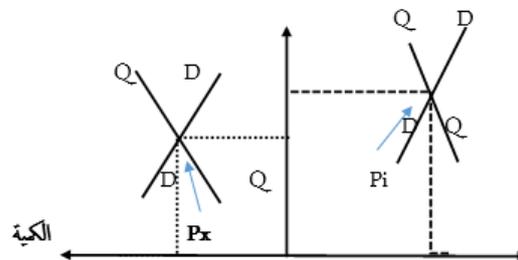
-نوع حجم البضاعة

-إمكانية تخزين سلعته لشحنها في وقت لاحق

-بيع السلع في السوق المحلي بدل تصديرها للخارج وتحقيق خسائر كبرى

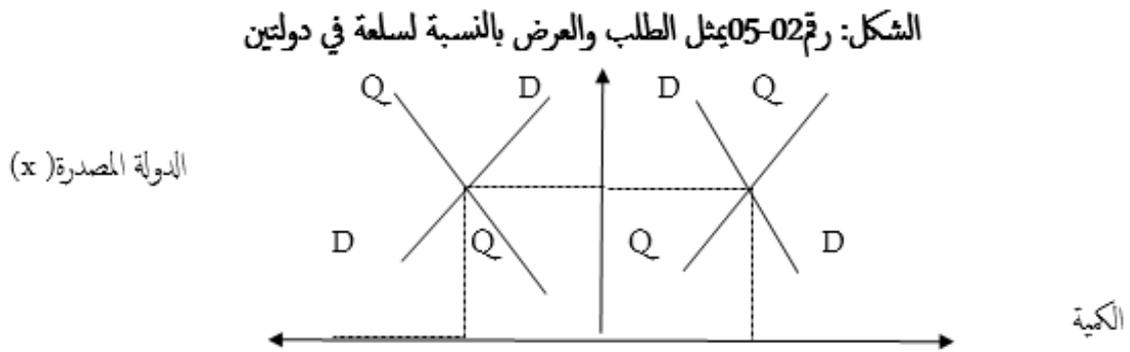
**ملاحظة:** هناك بعض الدول المنتجة للسلعة (س) تستورد من نفس السلعة لإشباع الطلب الحدي وان ثمن السلعة في الدول المستوردة  $P_i$  اعلى من الثمن في الدول المصدرة  $P_x$  وان البائع المصدر يبيع سلعته الى دولة  $i$  (المستورد) كما يظهر في الشكل التالي حسب الظروف الملائمة لقيام بالتبادل (Rene Rrodiere، 1967، صفحة 40)

الشكل رقم 04-02 التغير على المدى القصير



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Rene Rrodiere، 1967، صفحة 41)

ظروف الطلب والعرض بالنسبة لسلعة في دولتين (في المدى القصير) انه ليس دائما ما تكون الظروف موازنة بين دولتين وفي هذه الحالة ( $P_i = P_x$ ) يتجنب البائع تصدير سلعته وبالتالي التاجر يبحث عن منفذ اخر لتصريفها كما يظهر في الشكل التالي (Rapport du secretariat de. la CNUCED- Etude sur.les. transports maritimes, 2001)



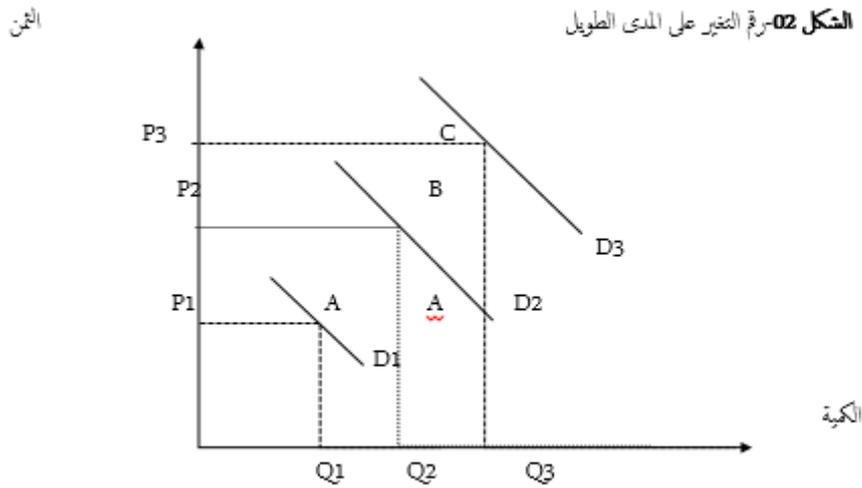
المصدرة: من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (Rapport du secretariat de. la CNUCED- Etude sur.les. transports maritimes, 2001)

ف نجد من خلال الشكل ان التغير على المدى الطويل عندما تنخفض فئات النولون نتيجة ان عرض من الحمولات يكون اكبر من الطلب هذا يؤدي الى ربط عدد السفن الا انها على المدى الطويل الى الارتفاع في نفس الطريق الملاحي نتيجة ان الطلب أكبر من العرض وفي جميع الخطوط الملاحية يوجد اتجاه طويل المدى نحو التوازن بفعل العديد من العوامل الاقتصادية والسياسية والداخلية والخارجية مما يؤثر على متوسط فئات النولون في السوق المحلي والعالمي

#### المطلب الرابع: تحليل تغيرات العرض في سوق خدمات النقل البحري للبضائع

I. **التغير على المدى القصير:** إذا ظهر ارتفاع مفاجئ في الطلب على خدمات السفن لنقل كميات من السلع الصب (كالمح) خلال مدة محددة فان اشباع تستغل السفن الموجودة في نفس الميناء او موانئ مجاورة في حالة لم تكن موجودة وفي تلك الفترة يزداد العرض أي انها لا تغطي حاجياتها المتزايدة فان عدد السفن التي تستخدم للوفاء بهذا الطلب لا تمثل الا نسبة ضئيلة من الحمولة الاجمالية للأساطيل التجارية في العالم ويرجع السبب ان معظم السفن تكون مريحة على الخطوط المنتظمة أي مرتبطة بجداول ابحار معينة لنقل السلع المختلفة (على احمد الامين، 2016); ولكن إذا استمر الطلب في ارتفاع فانه تتم عملية إعادة تشغيل بعض السفن بإعادة تجهيزها بعد استنفاد السفن المعروضة في الموانئ ونتيجة ذلك ترتفع أسعار النوالين لتغطية مصاريف التجهيز وإعادة التشغيل السفن العاطلة كما ان ارتفاع أسعار النوالين يحدث بفعل المنافسة في حالة عدم وجود سفن متوقفة بالموانئ

II. **التغير على المدى الطويل:** وفي هذه الحالة من الممكن طرح سفن إضافية في السوق لاستجابة للطلب المتزايد وذلك يكون ببناء سفن جديدة بسبب استنفاد السفن الموجودة بالموانئ أو السفن المتوقعة فيها بسبب ربطها وهذه العملية تستغرق وقتاً طويلاً نسبياً (شهوراً) مما يؤدي إلى اشتداد المنافسة بين المالكين نتيجة لمحدودية العرض من السفن لتحقيق الأرباح الإضافية خلال فترة التي تقع بين زيادة الطلب ولغاية إتمام بناء السفن وطرحها في السوق لتغطية الطلب بشكل كافي وان الأرباح الإضافية تعتبر عامل مشجع على الاستمرار في الاستثمارات البحرية وخاصة إذا انخفضت أرباحهم في فترات سابقة إلى أقل من المعدل العادي أو بعض الخسائر لذلك فعلى المستثمرين في النقل البحري اعتبار معدل الأرباح على المدى الطويل لاستمرار في الاستثمار البحري من عدمه وفي فترة بناء السفن وتجهيزها لدخول السوق يكون العرض غير مرن (ندرة السفن) وهذا ما يوضحه الشكل (حملوي ربيعة، 2007-2008، صفحة 67)



المصدر من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجح (حملوي ربيعة، 2007-2008، صفحة 135)

**تحليل معطيات:** وفي حالة ان العرض غير مرن عادة ما تكون في الفترة بين زيادة الطلب وبناء السفن مع اعتبار ان كل السفن الأخرى مشغولة ويكون منحني العرض 0 ومنحني الطلب (D1) على المدى القصير...

- يتم إعادة تشغيل السفن العاطلة وإعادة تجهيزها نتيجة لارتفاع الطلب إلى D2 وهذا يؤدي بسعر النولون إلى P2 بهدف تغطية التكاليف وإعادة التشغيل .

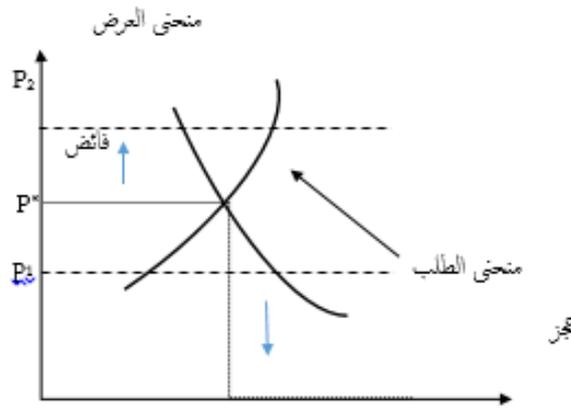
- ان استمرار الطلب في الزيادة من D2 إلى D3 سيدفع بأسعار النولون إلى الارتفاع من P2 إلى P3

- وعند النقاط ABC تتلاقى منحنيات العرض والطلب في السوق الملاحية حيث يتحقق عقود الاستئجار عند الأسعار P3. P2. P

- **التوازن بين العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع:** يحدث التوازن بفعل العديد من العوامل التي تدخل وتؤثر في منطقة معينة خلال فترة زمنية إلا ان هذه الظروف والعوامل التي تتدخل المؤدية للتوازن لن تظل ثابتة على

المدى الطويل في النقل البحري مما يؤدي الى خلل بين العرض والطلب كزيادة انتاج السلعة وارتفاع التكاليف ومشاكل طارئة اخر مثل السياسة والطبيعة بحيث يتم نقل كمية من البضائع على خطوط مختلفة الا ان حجم التجاري للسلع يكون متماثل لجميع الخطوط فقد تبحر ناقلة على خط ملاحي (1) ممتلئة وتعود على الصابورة (فارغة) على نفس الخط الملاحي ولنفس الفترة الزمنية وذلك من خلال ان يكون هناك اتجاه تحول تحقيق التوازن في السوق وخاصة اذ التاجر المستورد يستغرق فترة كافية لتقرير شراء السلع ان أسعار سلع الصب تختلف في الدول المصدرة عن الدول المستوردة

الشكل رقم 02-التوازن بين الطلب والعرض في خدمات النقل البحري للبضائع



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجح (حملاوي ربيعة، 2007-2008، صفحة 99)

في منحنى الطلب عند حجم معين الحد الأقصى لسعر الوحدة الذي يكون المستهلكون على استعداد لدفعه لشراء حجم السلع ويسمى سعر الثمن الطلب وقياسا على ذلك يكون ثمن العرض هو الحد الأدنى لسعر الوحدة ليحصل عليه المنتج حتى يتمكن من عرض حجم معين من انتاجه وخدماته ويتحقق التوازن النقطة التي يتقاطع فيها المنحنى الطلب مع منحنى العرض - بحيث عند السعر  $P_1$  تعد الكمية المطلوبة وتكون أكبر من الكمية المعروضة هذا يدل ان السوق يعاني من عجز (نقص) كبير في العرض مما يؤدي الى تنافس المستثمرون للحصول على السلعة او الخدمة فينتج عنها ارتفاع سعرها

- اما إذا كان السعر السائد في السوق ( $P_2$ ) نجد الكمية المعروضة أكثر من الكمية المطلوبة مما يخلف فائض في العرض.

- من اجل تصريف هذا الفائض لابد من تخفيض سعر الخدمة أي ان هناك نقطة واحدة يتم فيها تعادل الحجم المعروض.

- مع الحجم المطلوب أي تقاطع منحنى العرض مع الطلب وتسمى بنقطة التوازن  $Q$  ليتمكن لمنجيات العرض والطلب

- الانتقال يميناً ويساراً إذا تخلق توازناً جديداً وهذا ما يفسر توازن العرض والطلب في سوق خدمات النقل البحري .

### خلاصة الفصل

بعدما تم التطرق لدراسة الفصل الثاني يمكن نستنتج ما يلي يعتبر قطاع البحري للبضائع بموجب سند الشحن من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، فيحتل هذا القطاع أهمية خاصة بين موضوعات التجارة الدولية البحرية باعتباره يؤدي وظيفة جوهرية من الناحية الاقتصادية والتجارية سواء على النطاق الداخلي للدول أو النطاق الدولي، إذ أنه يسهل عملية تداول السلع بين مختلف الدول وذلك عن طريق المستندات القائمة عليه مثل سند الشحن

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 تصنيفها حسب وسائل نقل متعددة إلا أن الوسيلة الأوسع نطاقاً هي النقل البحري بالنظر لقلته تكلفتها وكبر قدرتها الاستيعابية والأمر الذي يجعل مصطلحات النقل البحري أكبر استعمالاً في نقل البضائع عبر الموانئ التجارية وتستخدم حالياً في التجارة الخارجية مصطلح FOB في حالة التصدير ومصطلح CIF عند الاستيراد لتنظيم المبادلات التجارية

ونجد أيضاً يتأثر ويتفاعل العرض مع الطلب بفعل الكثير من العوامل في إطار مجموعة من الشروط كالمنافسة، والحرية، وسرية العمل، بغية الفوز بالسوق وتحقيق أعلى الأرباح بأقل تكاليف ممكنة، فيتلاقى العرض مع الطلب في نقطة محددة وتسمى "بنقطة التوازن" حيث تتوافق الأطراف المتعاملة على تبادل السلعة أو الخدمة، بالسعر المحدد "سعر التوازن" وبكمية محددة "كمية التوازن" لذا لا بد من اعتبار مستوى العرض، الذي يتأثر بطاقة الأسطول وحجمه وما تتضمنه السفن من فراغات والتي تتحدد بواسطة تكعيب البضائع وحجمها ووزنها ومن أجل ذلك لا بد من اعتبار معاملات تسنيف البضاعة والتي قد تختلف حتى بالنسبة لنفس البضائع



الفصل الثالث: أمر قطع

النقل البحري في تعزيز

التجارة الخارجية

## مقدمة الفصل

اكتسبت خدمات النقل البحري والمنشآت المينائية التجارية التي تعتبر حلقة محورية في سلسلة النقل الأهمية البالغة النسبة العظمى في تأمين وتنوع نشاط الاستيراد والتصدير وتطوير التجارة الخارجية بحيث يمثل قطاع النقل البحري نسبة كبيرة من إجمالي نقل البضائع من وإلى دول العالم

وان صناعة النقل البحري تعد من المجاور الأساسية لعملية نمو التجارة الخارجية بحيث تمارس تكلفة النقل البحري تأثيرها المباشر على قيمة السلعة في كل من جانب العرض والطلب فمن المعروف ان زيادة او انخفاض متوسط تكلفة خدمة النقل السلعة الى المستهلك من شأنها رفع او خفض أسعارها النهائية باعتبارها جزء من التكلفة الاجمالية وينعكس على حجم الطلب عليها ومن حيث تأثير خدمات النقل البحري

## المبحث الاول: التطورات الحديثة في التجارة الخارجية

ان التطورات التي تطرأ في الاقتصاد والتجارة على الصعيد العالمي تحدد إذا ان التجارة البحرية العالمية بمقدار كبير مما تدرج علاقة بين الإنتاج الاقتصادي وتجارة السلع التي تبدو سائرة في التحول مع تراجع ملحوظ في معدل نمو التجارة الى الناتج المحلي الإجمالي فان الطلب على خدمات النقل البحري لا يزال يعتمد على أداء الاقتصاد العالمي بكثير

## المطلب الأول: تحديات النقل البحري

يواجه قطاع النقل البحري وانشطته تحديات مثل تداعيات الازمة المالية العالمية بحيث تؤثر في حركة النقل البحري والتجارة الخارجية على المستوى الدولي والإقليمي قد القت الازمة بضلالها الثقيلة على جميع الأنشطة الاقتصادية التي تمس هذا القطاع بالسلب

**أولاً: تعريف الازمة المالية** هي حالة تمس أسواق البورصة وأسواق الائتمان لبلد معين او مجموعة من البلدان وتكمن خطورتها في اثارها على الاقتصاد مسببة بدورها ازمة اقتصادية ثم انكماشاً اقتصادياً ما يصاحبه انحسار القروض وازمات السيولة النقدية وانخفاض الاستثمار وحالة الحيطة والحذر في أسواق المال (ياسر محمود احمد، 2018)

**ثانياً: الازمة المالية وأثرها على حركة النقل البحري** اثرت الازمة المالية العالمية بشكل كبير على قطاع النقل البحري وسببت انخفاضاً في حركة نقل البضائع بين المصدرين والمستوردين في الأسواق العالمية بعد حدوثها كما تراجع سوق النوالين بنسبة 90 بالمئة ونجد ان السفينة التي كانت تؤجر ب 90 ألف دولار تؤجر بحوالي 8 الاف دولار عام 2009 وقد اندلعت في الربع الأخير من العام 2008 موجة تراجع الأسعار الشحن حتي وصلت الى ادناها مما يؤدي الى الركود الذي أصاب التجارة الخارجية في عام 2008 وفي عام 2009 تم انخفاض حركة الصادرات والواردات بسببها وتداعياتها على القطاعات الاقتصادية والصناعية وتشير الأرقام شبه الرسمية الى ان عدد السفن الذي يعمل في اساطيل الشركات العالمية وصل الى أكثر من 4.45 الف سفينة في حين ان الطلبات لبناء السفن جديدة تقدر ب 1.34 الف حتى عام 2011 ([http:// www.w-tb.com/wtb/vb4/archive/index.php/t-404.htm](http://www.w-tb.com/wtb/vb4/archive/index.php/t-404.htm))

**ثالثاً: تداعيات الازمة المالية على قطاع النقل البحري** يمثل قطاع النقل البحري الدافع للنمو للاقتصاد للدول الا انه يواجه تحديات فرضت نفسها على ساحة العمل بأسواق النقل البحري كالتالي

- ✓ تراجع أسعار التولون تكلفة نقل البضائع على السفن بشكل ملحوظ كما انخفاض أسعار الوقود الخفيف والثقيل والزيوت البحرية
- ✓ اضطرت بعض الخطوط الملاحية الكبرى لإيقاف سفنها الكبيرة عن العمل ودمج رحلات الى مناطق معينة والتخفيف من سرعته مما أدى الى انهيار الطلب على الناقلات الكبيرة والصغيرة التي توقف معظمها لعدم وجود الطلب عليها تعمل الاحجام المتوسطة بشكل جزئي
- ✓ تقليص بعض الشركات الملاحية الكبرى التي تعمل اساطيلها بين الشرق الأقصى واروبا لعدد الرحلات نظرا لثقله البضائع المعروضة
- ✓ انخفاض عدد الحاويات المتداولة بالموانئ مما يؤدي انخفاض عائدات محطات وشركات تداول الحاويات

✓ انخفاض أسعار الشحن مما يخلف انخفاض أسعار تأجير السفن للبضائع السائلة لأسعار متدنية مما يؤثر على ملاك السفن وأسعارها بناتها (مجلة انباء النقل البحري : السنة الخامسة عشر - العدد 178- اول نوفمبر 2009)

### المطلب الثاني: دراسة حالة الاقتصاد العالمي

ان التوسع الاقتصادي العالمي يعبر عن المحرك الرئيسي للطلب العالمي على النقل البحري الذي شهد فيه انتعاشا دوريا من المستويات المنخفضة التي لم يسبق لها مثل في السنوات السابقة وذلك بعد مضي قرابة عقد على الازمة الاقتصادية المالية العالمية التي اندلعت في 2009/2008 بحيث اتجهت مؤشرات اقتصادية ومؤشرات النقل البحري الرئيسية الى ارتفاع مجسدة في ازدياد الاستثمارات العالمية ونشاط الصناعة التحويلية وتجارة السلع وفي نفسه ظلت طائفة من مخاطر الارتفاع والانخفاض قائمة على تأثيرات رئيسية في النقل البحري والتجارة البحرية (UNCTAD ، 2017)

ومع سرعة نمو النشاط الصناعي والإنتاج الاقتصادي وتجارة السلع وشحنات التجارة البحرية قد تنفاوت اما تظل هذه المتغيرات مترابطة بشكل إيجابي كما موضح في الجدول الذي يتناول العوامل ذات الصلة بمؤشر الإنتاج الصناعي في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في ميدان الاقتصاد والمؤشرات العالمي

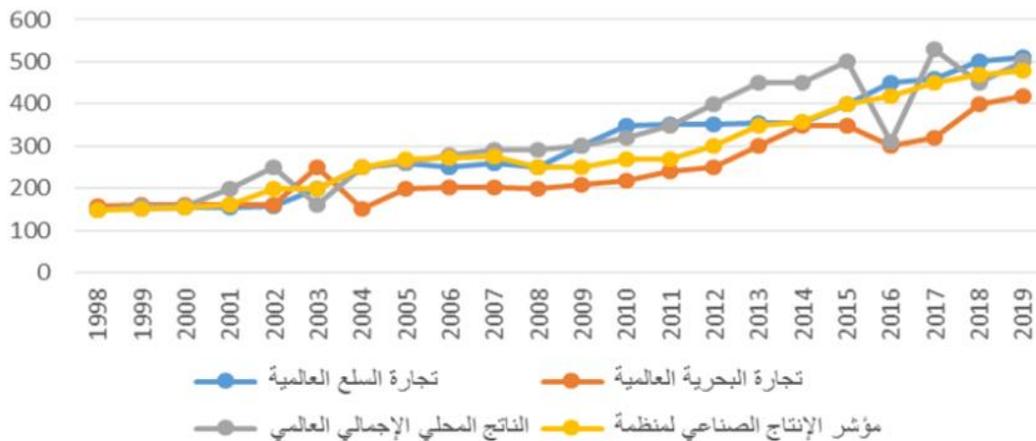
### جدول رقم 01-03 مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون والتنمية في ميدان الاقتصادي والنتائج المحلي

الإجمالي والتجارة الدولي (2000=1000)

2018	2016	2014	2012	2010	2008	2006	2004	2002	2000	
500	450	355	352	350	250	251	250	159	156	تجارة السلع العالمية
400	300	300	250	220	200	201	151	160	160	تجارة البحرية العالمية
450	510	450	400	320	290	280	250	250	158	النتائج المحلي العالمي
400	420	500	300	270	250	271	250	200	154	مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة

المصدر من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD ، 2017)

### الشكل رقم: 01- 03 مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون والتنمية في ميدان الاقتصاد والنتائج المحلي والإجمالي والتجارة الدولية



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على مخرجات Excel والمرجع (UNCTAD ، 2017)

من خلال الشكل ان ظهور تباطؤ لنمو الاقتصاد العالمي في 2018 مما أدى الى ارتفاع الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 3.0 بالمئة وانحدار من نسبة 2.6 بالمئة في سنة 2017 ومسجلا دون المتوسط للنمو السنوي في الفترة ما بين 2000 الى 200 البالغ ب 3.8 بالمئة كما هو موضح في الجدول رقم 02 اذا تشمل العوامل التنظيمية التوضيحية بيئية استثمار عالمية سادها الضعف وازدياد الشكوك التي تكتنف بها السياسات التجارية واستمرار التأثير السلبي الناشئ عن المستويات المنخفضة لأسعار سلع الرئيسية على كل الاستثمار وايرادات صادرات البلدان النامية المصدرة للسلع الأساسية وتراجع الإنتاج الصناعي في البلدان المتقدمة أيضا من 2.2 بالمئة في سنة 2016 الى 1.8 بالمئة فني عام 2014 نتيجة للتباطؤ النمو في الاتحاد الأوروبي ب 1.6 بالمئة والولايات المتحدة ب 1.6 بالمئة واليابان ب 1.5 بالمئة

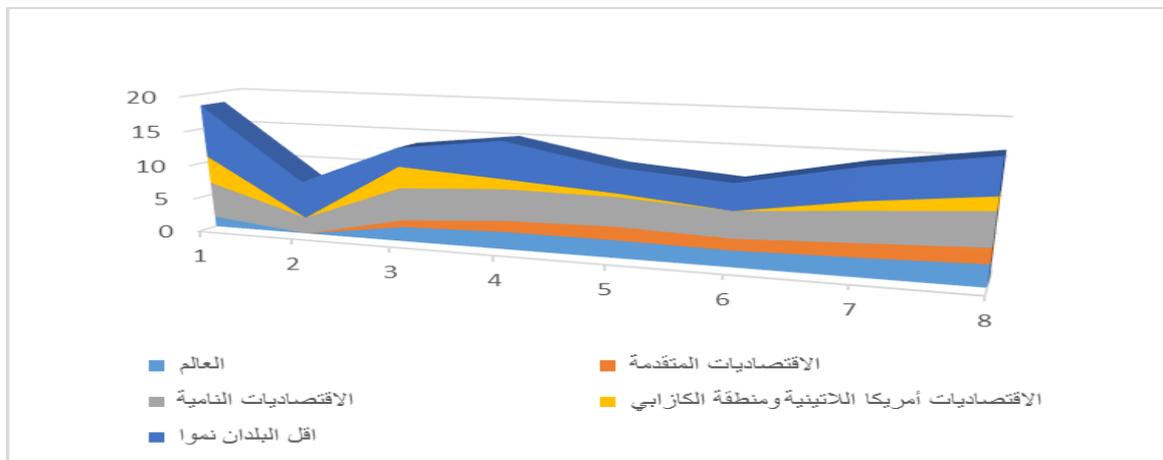
اما اقتصاديات النامية نجد انخفاض في نمو الإنتاج الناتج المحلي الإجمالي الى 3.6 بالمئة بعد ان بلغ 4.5 بالمئة في عام 2015 ورغم نمو الإنتاج المحلي الإجمالي بنسبة 6.8 بالمئة ومدعوما بالتدابير التحفيزية التي اتخذتها الحكومة خلال السنة واصلت الصين انتقالها تدريجيا نحو اقتصاد قوامه الاستهلاك يستقوى بنموها الداخلي.

جدول رقم 02-03-النمو الاقتصادي العالمي لسنة 1998-2018

2018	2017	2016	2015	2014	2013	2009	2008	
3.0%	2.6%	3%	2.5%	2.5%	1.2%	2.5%	1.5%	العالم
2.1%	1.9%	1.6%	1.9%	1.6%	1.0%	3.8%	0.0%	الاقتصاديات المتقدمة
4.6%	4.2%	3.7%	4.1%	4.5%	4.7%	2.4%	5.3%	الاقتصاديات النامية
1.8%	1.2%	0.2%	0.5%	1.4%	3.1%	1.9	4.0%	الاقتصاديات أمريكا اللاتينية ومنطقة الكازابي
4.9%	4.4%	3.7%	3.5%	5.3%	2.7%	5.4%	7.6%	اقل البلدان نموا

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (التقرير السنوية للاكتاد ، 2008-2009-2013-2014-2015-2016-2017-2018)

الشكل رقم 02-03 يوضح النمو الاقتصادي العالمي



المصدر من اعداد الطالبة بالاعتماد على مخرجات والمرجع (التقرير السنوية للانكتاد ، 2008-2009-2013-2014-2015-2016-2017-2018)

المطلب الثالث: التجارة البحرية الدولية حسب نوع البضائع.

تعتبر التطورات التي حدثت في الاقتصاد العالمي أدت الى تحسين الطلب على خدمات النقل البحري وتوسعت التجارة البحرية العالمية بنسبة 2.6 بالمئة وهي نسبة تقل عن المعدل التاريخي المسجل خلال العقود المنصرمة وقدرة ب 3 بالمئة وبلغت الاحجام الكلية ب 10.3 بلاين طن وتشمل زيادة تفوق 260 مليون طن من البضائع ونجدها كثيرا في تجارة الحاويات الصهرجية وفي ظل الطلب القوي على الواردات في الصين تعد من البلدان التي تدعم التجارة البحرية العالمية رغم ان النمو الإجمالي له توسع محدود في الطلب على الواردات من المناطق النامية الأخرى (http:// www.Stata.Uncted.org/maritime, p. 06/05/2021)

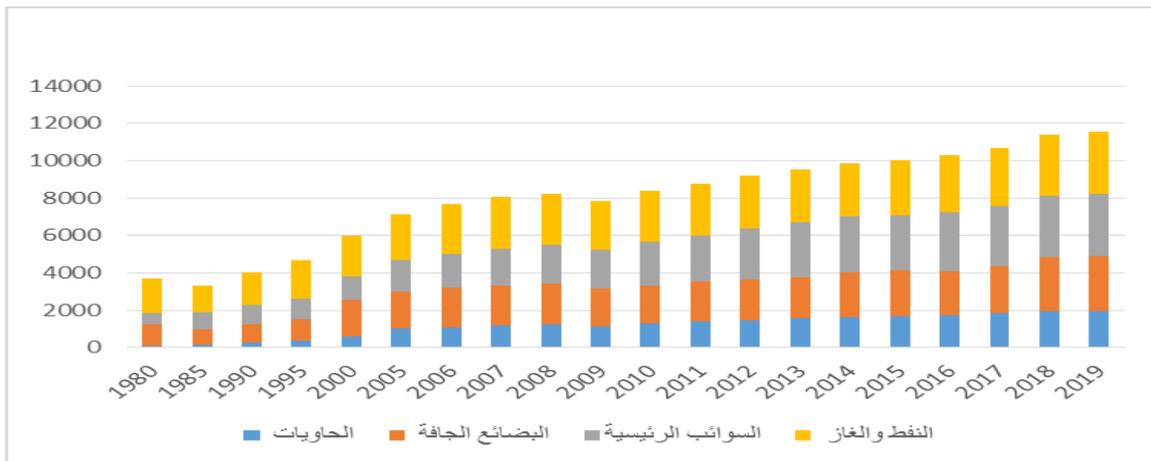
وبلغ مجموع شحنات البضائع الجافة المنقولة بحرا ب 8.23 ملايين طن بزيادة قدرها 2 بالمئة وركاز الحديد والحبوب والبوكست وصخور الفوسفات ب 43.9 بالمئة من مجموع احجام البضائع الجافة ثم تليها التجارة المنقولة بالحاويات ب 23.8 بالمئة والسواكب الثانوية ب 23.7

جدول رقم 03-03-التجارة البحرية الدولية

2018	2016	2014	2010	2008	2006	2000	1990	1980	
1785	1625	1524	1464	1280	1249	1076	598	234	الحاويات
4259	3591	2458	2150	2022	2173	2112	1928	1031	البضائع الجافة
4589	3690	2896	2742	2335	2065	1814	1295	988	السواكب الرئيسية الخمسة
4250	3917	3892	2841	2722	2742	2698	2163	1755	النفط والغاز

المصدر من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (http:// www.Stata.Uncted.org/maritime, p. 05/05/2021)

الشكل رقم 03-03 يوضح التجارة البحرية الدولية



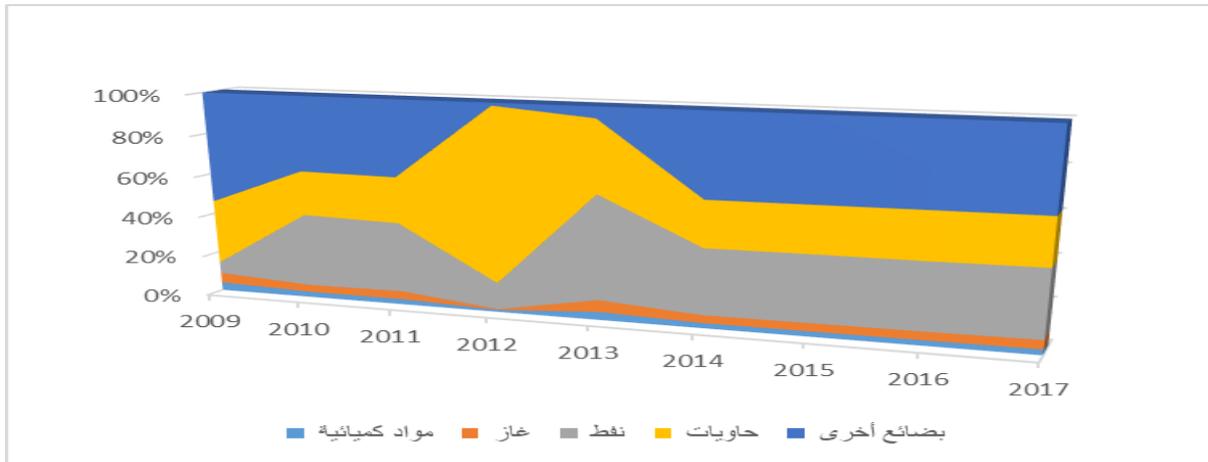
المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على مخرجات Excel والمرجع (http:// www.Stata.Uncted.org/maritime, p. 05/05/2021)

جدول رقم 03-04-التجارة البحرية الدولية من البضائع وحسب نوع البضائع

2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	
1039	998	953	914	908	885	864	824	765	مواد كيميائية
1706	1561	1467	1392	1347	364	1344	1147	958	غاز
12701	12410	12059	11717	11779	11890	11417	11237	1062	نفط
8845	8757	8428	8237	8076	76890	7469	6833	6030	حاويات
15298	15156	14892	14707	1252	1237	12374	11504	10325	بضائع أخرى

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (http:// www.Stata.Uncted.org/maritime, p. 06/05/2021)

الشكل رقم: 03-04 يوضح التجارة البحرية الدولية من البضائع حسب نوع البضائع



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على مخرجات Excel والمرجع (http:// www.Stata.Uncted.org/maritime, p. 06/05/2021)

ورغم الطلب الضعيف على الواردات والصادرات المحدودة في كثير من الاقتصاديات النامية كمجموعة تستأثر بمعظم شحنات التجارة البحرية العالمية كما موضح في الجدول بحث تم استحواذ الاقتصاديان النامية على نسبة 59 بالمئة من البضائع العالمية المحملة الخارجية الصادرات وزهاء ثلثي البضائع المفرغة الداخلية الواردات على النحو التالي:

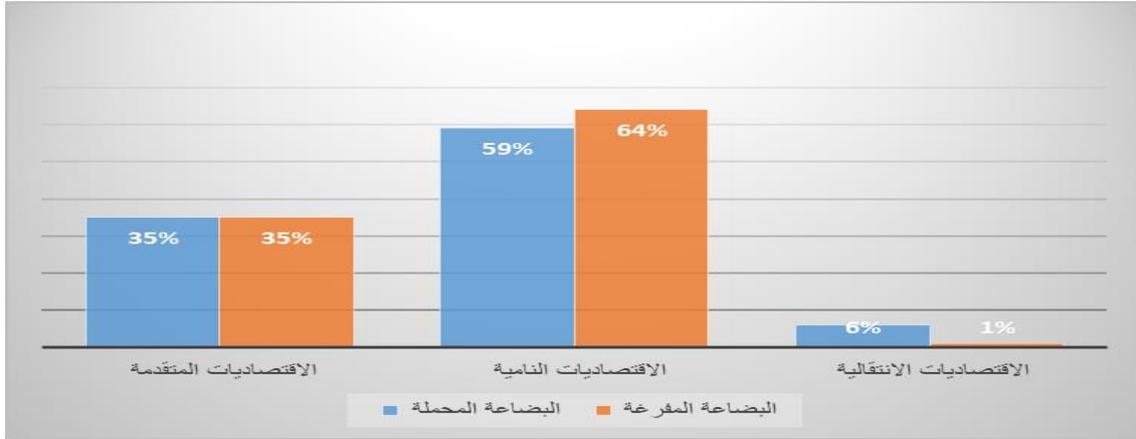
جدول رقم: 03-05-التجارة البحرية العالمية حسب نوع الاقتصاد لسنة 2019/2018

الاقتصاديات المتقدمة	الاقتصاديات النامية	الاقتصاديات الانتقالية
----------------------	---------------------	------------------------

البضاعة المحملة	35%	59%	6%
البضاعة المفرغة	35%	64%	1%

المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD, 2018).

الشكل رقم-03 05 يوضح التجارة البحرية العالمية حسب نوع الاقتصاد



المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على مخرجات Excel والمرجع (UNCTAD, 2018)

ومن خلال الشكل يتضح ان مساهمة الاقتصادات النامية من حيث البضائع المحملة والمفرغة على الصعيد العالمي مما جعلها تحولت في اقتصادها في التجارة البحرية العالمية وبرزها كجهات مستوردة ومصدرة رئيسية وبالنسبة الى اقتصاديات المتقدمة من حيث البضائع المحملة والمفرغة على الصعيد العالمي متوسط في اقتصاد التجارة البحرية العالمية

**طبيعة التجارة السلع العالمية:** كان أداء تجارة السلع العالمية دون المستوى في العام 2016 فزادت الاحجام أي التجارة بالتجارة بالقيمة معدلة لاحتساب التضخم وتحركات معدل الصرف بنسبة متواضعة بلغت 1.9 بالمئة أي متوسط معدل نمو الصادرات والواردات مرتفع بنسبة 1.7 بالمئة في عام 2015; مما أدى ازدياد التجارة ضعفا مسببا تباطؤ في النشاط الاقتصادي العالمي ونتيجة له بفعل الروابط المتبينة بين الاستثمار والنمو التجارة وارتفعت احجام الصادرات العالمية والطلب على الواردات في عام 2016 مقارنة في عام 2015 مما أدى بوتيرة أسرع بلغت 1.8 بالمئة مقارنة بنسبة 1.4 بالمئة 2014 بينما زاد الطلب على الواردات بنسبة 2.1 بالمئة مرتفعا بنسبة 1.9 بالمئة في عام 2015 والجدول يوضح ذلك

جدول رقم: 03-06-نمو حجم التجارة السلعية (النسبة المئوية للتغير النسبي)

الواردات					المناطق الاقتصادية	الصادرات				
2019	2018	2017	2016	2015		2019	2018	2017	2016	2015
4.2	3.1	4.8	1.8	2.5	العالم	1.9	2.5	4.1	1.9%	1.7
1.5	2.5	3.1	2.8	3.2		4.3	2.1	3.3	1.5	2.1

					اقتصاديات البلدان				2.1	
3.5	4.0	6.8	6.4	1.5	المتقدم	1.0	2.9	6.0	0.3	3.5
2.3	4.5	2.5	2.1	0.5	البلدان النامية	4.1	-0.6	4.0	7.1	4.4
1.2	5.9	1.1	3.4	2.4	أمريكا الشمالية	6.3	2.5	3.6		5.2
					أمريكا اللاتينية				1.2	
1.6	2.8	2.3	1.4	4.4	والبحر	2.0	4.6	3.0	3.3	0.5
3.2	3.1	1.6	2.4	2.5	أوروبا	1.5	2.0	2.5		2.3
					اسيا					

المصدر من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (للائكتاد، 2015-2016-2017-2018-2019)

الشكل رقم 03-06 يوضح نمو حجم التجارة السلعية



المصدر من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (للائكتاد، 2015-2016-2017-2018-2019)

من خلال الجدول والشكل نجد ان ضعف التوقعات التجارية في اقتصاديات المتقدمة والنامية على حد سواء مما ظهر اختلاف من الأداء على الصعيد الإقليمي فإدرات صادرات الاقتصاديات المتقدمة بوتيرة ابطأ أي بالواحد بالمئة في عام 2016 مقارنة بعام 2015 (2.1 بالمئة وتراجع الطلب على واردتها الى 2.8 بالمئة مما كان مقترنة بعام في 2015 ب 3.2 بالمئة. اما أداء نمو التجارة في المنطقة النامية كان دون المستوى في عام 2016 رغم ان صادراتها زادت ب 2.8 بالمئة مرتفعة من نسبة 0.6 بالمئة فهذه النسبة تضل دون مستوى بالنسبة النمو المسجلة في عام 2017 وقدرت ب 4.4 بالمئة وزاد الطلب في اقتصاديات النامية على الواردات بنسبة متواضعة بلغت 1.1 بالمئة في سنة 2018 وهذا راجع لسبب انخفاض القدرة الشرائية لدى كثير من البلدان المصدرة للسلع الأساسية التي أدت الى تآكل معدل التبادل الدولي التجاري كما هو الحال عند افريقيا وامريكا اللاتينية

#### المطلب الرابع: نظم النقل البحري المستدامة والصمود .

يضل النقل البحري بمثابة العمود الفقري للتجارة الدولية والعولمة فأكثر من 80 بالمئة من تجارة السلع العالمية تنقل بحرا بفضل هذا القاع إذا يمثل محفزا رئيسيا في قطاعات وانشطة اقتصادية أخرى مثل صناعة المعدات البحرية والخدمات البحرية الفرعية ومن شأنها التامين والاعمال المصرفية والوساطة والتصنيف والاستشارة ;وتتضمن توافر عدة عوامل من بينها ان تكون بنية النقل وخدماته مأمونة ومقبولة محليا وقطاعيا وتقريراً عن توقعات النقل العالمي انعقد مؤتمر الدولي الاولي بشأن التنمية المستدامة في عام 2017

العوامل المحفزة للاستدامة في النقل البحري وتعتمد القواعد التنظيمية برعاية المنظمة البحرية الدولية على الجهود المبذولة لتحسين أداء قطاع النقل البحري في مجالات الطاقة والبيئة وعلى الصعيد الاجتماعي اذا توحد طائفة واسعة النطاق من السائل مثل السلامة من

الحوادث والامن التدابير التنظيمية القرصنة والتلوث البحري مثل انسداد النفط ومياه الصابورة وطلاء السفن وظروف العمل حقوق البحارة وظروف عملهم ومن العوامل التي أحدثت تغيرات ملموسة في قطاع النقل البحري احتياجات السوق ومتطلبات الزبائن المتنامية بمزيد من مسؤولية للشركات في سلاسل الامداد العالمية وزيادة الشفافية والحيوية الموثوقة وعلى ذلك يتوقع الزبائن في سلاسل الامداد برمتها ان يتصرف مقدمو خدمات النقل البحري تصرف الشركاء الاستراتيجيين القادرين على ان يكونوا عوناً لهم في تحقيق فوائد اقتصادية لهم (Responsibility, 2014)

النفذ والربط والبنية التحتية تعد الفجوة القائمة في بنية النقل التحتية لا تزال تمثل تحدياً جسيماً في الكثير من المناطق النامية وقدرة احتياجات بنية النقل على الصعيد العالمي ب 11 ترليون دولار خلال الفترة 2009-2020 (OECD, 2011)

وغير ان الفجوة في البنية التحتية يشمل تلك البنية النقل التحتية واسعة في البلدان النامية مثل تقدر احتياجات الاستثمار المطلوبة سنويا لتلبية الطلب على البنية التحتية في أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي للفترة 2016-2020 بنسبة 6.2 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي أي قرابة ب 320 بلون دولار (ECLAC, 2014)

ولسد الفجوة للعجز الواسع في البنية التحتية للبلدان النامية بما في ذلك النقل تشير التقديرات الحالية الى ان النفقات ينبغي ان تتراوح ما بين 1.8 الى 2.3 ترليون دولار سنويا بحلول عام 2020 مقارنة بالمستويات الحالية البالغة ل 0.8 الى 0.9 ترليون دولار سنويا (Gledhill R, Hamza-Goodacre D and Ping . , 2013) وفي الوقت الحالي تخصص 60 بالمئة من مجموع التقديرات الاستثمارات السنوية في بنية النقل لبلدان منظمة التعاون والتنمية في البلدان الاقتصادي

**الطاقة والتكاليف النقل** ويتبين من تقييم التاثير الذي تحدثه أسعار النفط في أسعار الشحن البحري بما فيها أسعار شحن البضائع المنقولة في حاويات حساسية الأسعار ومن تم تكاليف النقل في أجزاء السوق الثلاثية حيال ارتفاع أسعار البترول ودرجات متفاوتة (UNCTAD, 2010) وفي التجارة المنقولة في حاويات تتراوح مرونة التقليدية التقديرية بين 0.19 الى 0.36 بينما تقدر ان تكون المرونة مشابهة لذلك بالنسبة لبضائع النفط والخام إذا تبلغ 0.28 اما مرونة ركائز الحديد تقدر ان تكون أكبر بكثير أي ما تعادل الواحد وتواجه البلدان النامية فعلا أسعار النقل المرتفعة بشكل غير متناسبي إذا يقدر الاونكتاد ان متوسط تكاليف الشحن لعام 2017 كنسبة من قيمة الواردات ما يقارب 7.0 بالمئة في اقتصاديات المتقدمة و 10.0 بالمئة في البلدان اقتصاديات النامية وبينما يبلغ متوسط العالمي 8.0 بالمئة وقد يكون لتقلب أسعار النفط وتكاليف الوقود تداعيات سلبية ملموسة تؤثر في تنمية الاقتصاديات تنمية مستدامة نظرا الى لتأثيرها المحتمل في تكاليف النقل والمقدرة على دفع التكاليف الخدمات وفي التنافسية التجارية تقتضي زيادة الاستدامة في النقل البحري ان تعالج القطاع معالجة فعالة وعلى سبل أولوية لاعتماده المفرط على نظم الدفع التي تدار بالنفط (UNCTAD, 2010)

واتباع لممارسات تشغيلية وإدارية أكثر استدامة في ضبط تكاليف الوقود والنقل وتحقيق مكاسب في الكفاءة ومن تم الولوج للأسواق بفعالية أكبر وتعزيز تنافسية التجارة

**تمويل النقل البحري المستدام والصمود** لتعزيز استدامة النقل البحري وصموده تأثيرات محتملة على تكاليف وهي عملية تستدعي توفير مزيد من الموارد من اجل إيجاد سبل مبتكرة لحشد الموارد المطلوبة في بيئة تزداد فيها القيود على الميزانيات الوطنية بشدة غير مسير أي إيجاد موارد واليات وزيادة اشتراك القطاع الخاص عبر الشركات بينه وبين القطاع العام وفي مضمار اليات التمويل المبتكرة يمكن ان يصبح تمويل المناخ بوسيلة ناجعة لحشد موارد إضافية يستفيد منها النقل البحري ويرى بعض المحللين في حالة تغير التدابير المناخ بانه يجب إعادة توجيه المورد الحالية نحو الاستخدامات كفضية الكربون والمستدامة سيكون كافيا; وحثهم في ذلك ان أفضل تقديرات للاستثمار المطلوبة لتحقيق وطأة تأثير المناخ والتكيف معه في البلدان النامية إذا يتراوح ما بين 400 الى 500 بليون دولار بحلول عام 2020 وفي الوقت ذاته زاد مجمل الاستثمارات في هذه البلدان بأكثر من 3.25 ترليون دولار خلال الفترة 2002 الى 2016

مما سيدعم توجيه قسط يسير النمو المستمر المتوقع في الاستثمار الى تدابير التخفيف والتكيف مع تحقيق الأهداف المناخ والتنمية المستدامة (UNCTAD, (2010))

### المبحث الثاني: تطور حركة الأسطول العالمي.

لا يوفر اسطول النقل البحري العالمي للتجارة العالمية الربط بشبكات النقل فحسب بل ينتج أيضا للعاملين في الاعمال التجارية البحرية في البلدان المتقدمة والنامية لاكتساب خبرة في مجال السفن وامتلاكها

### المطلب الأول: هيكل الاسطول العالمي.

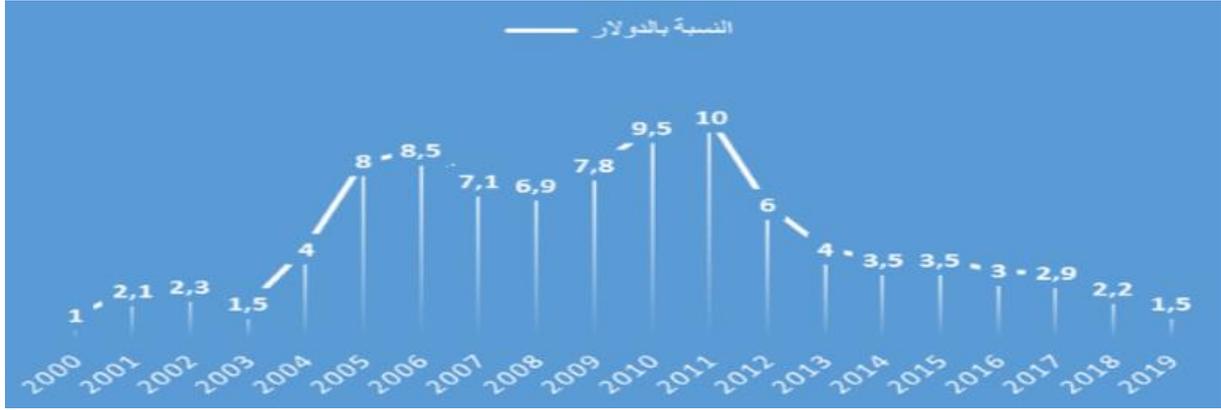
نمو العرض ان نمو الاسطول العالمي للنقل البحري التجاري من حيث الحمولة الساكنة بمعدل قدره 3.48 بالمئة خلال الأشهر الاثني المنتهية بيناير 2016 وهو ادنى معدل لنموه منذ عام 2003 ولكن السعة العالمية للنقل البحري للبضائع زادت بسرعة أكبر من سرعة زيادة الطلب بحيث قدرة ب 2.6 بالمئة مما أدى الى استمرار الوضع المتمسم بزيادة السعة العالمية والضغط على أسعار الشحن باتجاه الهبوط ومن حيث عدد السفن بلغ معدل النمو 2.48 بالمئة وهي نسبة اقل من حمولة الطنية معبرا عنها بالاستمرار الزيادة في متوسط الاحجام السفن وفي 01 يناير 2017 تالف الاسطول البحري التجاري العالمي اجمالا من 93161 سفينة بحمولة طنية تراكمية قدرها 1.87 بليون طن من الحمولة الساكنة وهذا ما يوضحه الجدول التالي

الجدول رقم: 03-07-يوضح النمو السنوي للأسطول العالمي لسنوات

السنوات	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
النسبة	1%	2.1%	2.3%	1.5%	4%	8%	8.5%	7.1%	6.9%	7.8%	9.5%
السنوات	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019		
النسبة	10%	6%	4%	3.5%	3.5%	3%	2.9%	2.2%	1.5 %		

المصدر من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (http://.Stats.Unctad.org//fieet, p. 18/06/2021)

الشكل رقم: 07-03 يوضح نمو الاسطول العالمي



المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على مخرجات والمرجع (http://.Stats.Unctad.org//fleet, p. 18/06/2021)

**أنواع السفن:** ظلت ناقلات الغاز الطبيعي وأنواع الغاز الأخرى تسجل نسبة عالية من النمو ب 9.8 بالمئة شأنها في ذلك شأن قطاعات ناقلات النفط الصهرجية ب 5.8 بالمئة وناقلات المواد الكيماائية الصهرجية ب 4.8 بالمئة وخلافا على ذلك استمر التراجع في الاجل الطويل في قطاع سفن البضائع العامة الذي شهد نموا سلبيا ب 0.2- بالمئة وتبلغ حصة هذا البضائع الحالية من الحمولة الطنية العالمية ب 4 بالمئة بعد ان كانت 1.7 بالمئة في عام 1980 كما موضح في الجدول.

ويشير امعان الاسطول العالمي في التخصص تحديات اما اقتصاديات الأصغر حجما وأكثر ضعفا إذا يتعذر عليها في الأحيان كثيرا مما يستوجب إيجاد احجام كافية من البضائع لملء السفن المتخصصة

إذا كانت سفن البضائع العامة مزودة بمعدات التحميل والتفريغ تتميز بالمرونة وقدرتها على التوقف في الموانئ الصغيرة المفتقرة الى معدات مناولة البضائع من السفينة الى الشاطئ فيؤدي بسفن الحاويات تزداد حجما مما يستدعي وجود رافعات على الأرصفة وتستلزم ناقلات المواد الكيماائية الصهرجية والسفن البحرية لقطاع استكشاف النفط والغاز ومقدار كبيرا من الاستثمارات في المحطات النهائية وموافق التخزين وبسبب النمو المنخفض في الطلب وأسعار النقل المتدنية والمتقلبة تعزف الموانئ البحرية عن الاستثمار في انشاء محطات نهائية جديدة توحى بالاستمرار الضغط الذي يمارسه قطاع النقل البحري مشيرا الى ان هيأت الموانئ والسلطات البحرية يجب ان تخطط بدقة ان كانت ترغب في استقبال السفن الأكبر حجما والمتخصصة وتهيئ السبل الكفيلة ببلوغ تلك الغاية وثمة اتجاه اخر يتسم بالاستمرار استبدال السفن المبردة بالسعة المبردة في السفن الحاويات ويؤثر هذا الاتجاه في كثيرا من البلدان النامية وبوجه خاص تلك التي تصدر الفواكه والاسماك واللحوم ولا يقدر هذا الاتجاه الى وفيات التكاليف المحققة في الشق البحري من الرحلة بقدر ما يعود الى التحسن الذي يطرا على النقل من المنطقة الى الوجهة النهائية (UNCTAD, 2018)

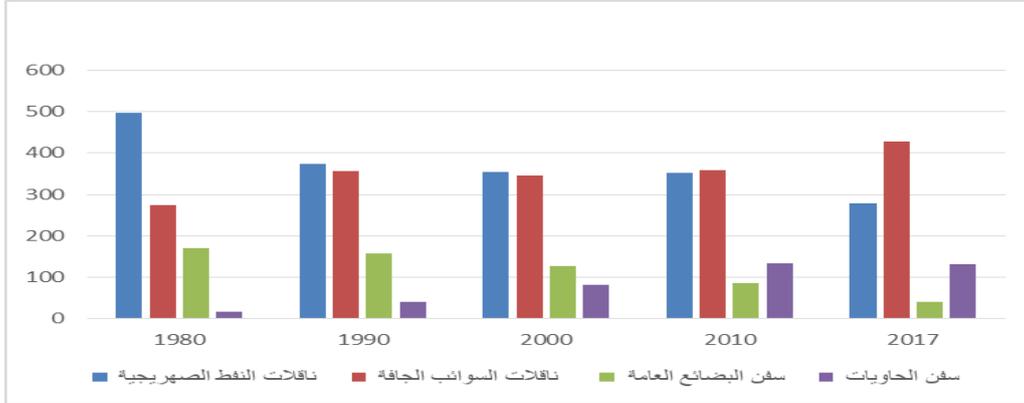
جدول رقم: 03 – 08 يوضح حركة الاسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية

السنة	1980	1990	2000	2010	2017
ناقلات النفط الصهرجية	49.7	37.4	35.4	35.3	28.7
ناقلات السوائب الجافة	27.2	35.6	34.6	35.8	42.8
سفن البضائع العامة	17.0	15.6	12.7	8.5	4.0

سفن الحاويات	1.6	3.9	8.0	13.3	13.2
--------------	-----	-----	-----	------	------

المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD, 2018)

الشكل رقم: 08-03 - يوضح حركة الاسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية



المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD, 2018)

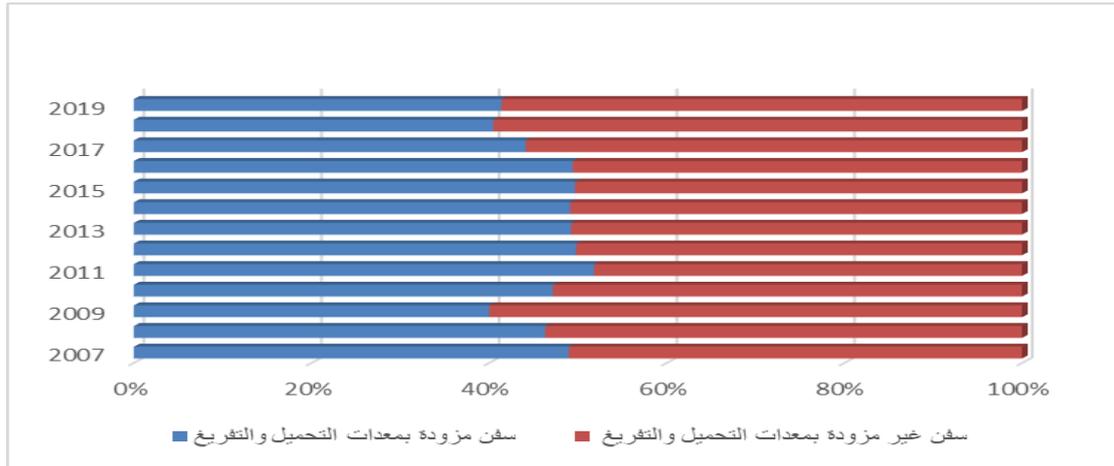
I. الحمولة الطنية والقيمة: يتيح تحليل القيمة التجارية للأسطول العالمي النظر من زاوية اخري لحصة السوق التقليدية من حيث الطاقة الحملية من البضائع (الحمولة الساكنة) وتعتبر هذه الحمولة مؤشر سليم للنقل البحري لأنها تمثل جدوى النقل البحري لأحجام التجارة الدولية وفي مضمار الحمولة الساكنة تهيمن ناقلات السوائب الجافة وناقلات النفط الصهرجية بالوحدات المعادلة لعشرين قدما

جدول رقم: 09-03 يوضح عمليات تسليم سفن الحاويات

2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	
180	170	150	850	160	140	125	120	129	125	100	125	120	سفن مزودة بمعدات التحميل والتفريغ
255	250	190	870	162	145	129	121	120	140	150	145	125	سفن غير مزودة بمعدات التحميل والتفريغ

المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (Freightwaves, 2019)

الشكل رقم: 09-03 يوضح عمليات تسليم سفن الحاويات



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على مخرجات Excel والمراجع (Freightwaves, 2019)

ونجد في عام 2016 تحسن متوسط حجم السفن للسفن الجديدة بعض الشيء فقد كانت سعة كل سفينة من السفن المسلمة اقل قليل من عام 2015 بالوحدات المعادلة أي ان السفن الجديدة تظل أكبر حجم من سفن الاسطول الحالي ولا يزال الضغط يتواصل على الموانئ لاستيعاب سفن لا تنفك ازداد حجما ولا ينطبق ذلك على الموانئ الرئيسية المركزية في العالم الواقعة في شرقي اسيا وأروبا فحسب

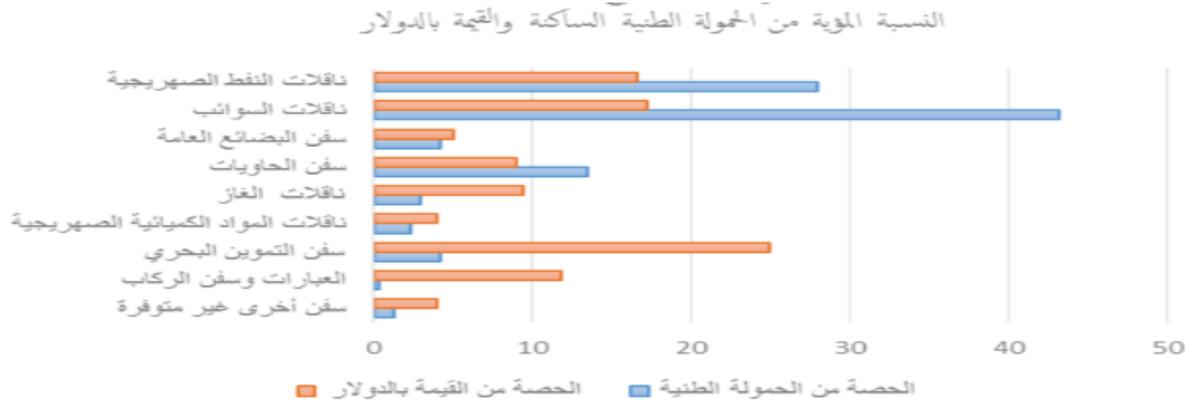
ويبين الجدول الفرق بين احجام السفن أي بين السفن المزودة بمعدات التحميل والتفريغ وتلك التي تفتقر اليها من خلالها يتم تضاعف متوسط السعة الحملية من الحاويات في السفن الجديدة غير مزودة بمعدات التحميل والتفريغ منذ عام 2005 ظل متوسط سعة السفن الجديدة المزودة بهذه المعدات بدون تغيير؛ وسفن الحاويات التي تنقل ركاز الحديد او الفحم على الاسطول البحري اما إذا اخذت قيمة الاسطول التجاري في الحسبان ستزداد أهمية السفن التموين البحري والعبارات والناقلات الغاز كما هو مبين في الجدول وبناء على هذه السفن أكثر تكلفة وكثيرا ما تكون قيمة الوحدة من البضائع التي تنقلها اعلى مما تنقله ناقلات السوائب السائلة والجافة من النفط او ركاز الحديد .

### جدول رقم: 03-10-الاسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية لسنة 2018

سفن أخرى	العبارات وسفن الركاب	سفن التموين البحري	ناقلات المواد الكيميائية الصهرجية	ناقلات الغاز	سفن الحاويات	سفن البضائع العامة	ناقلات السوائب	ناقلات النفط الصهرجية	
13	3	42	23	30	135	42	43 2	280	الحصة من الحمولة الطنية
4.0	11.5	24.9	4.9	9.4	9.0	5.0	17.5	16.6	الحصة من القيمة بالدولار

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD, 2018)

الشكل رقم: 03-10 يوضح حركة الاسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية لسنة 2018



المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على مخرجات والمرجع (UNCTAD، 2018)

ملاحظة حسب الحصة من الحمولة الساكنة لجميع السفن التي تبلغ حمولتها الاجمالية 1000 طن فأكثر وقدرة الحصة من السوق لجميع السفن التجارية التي تبلغ حمولتها الاجمالية 10000 طن فأكثر

III النقل البحري الحاويات: بعد سنوات من فرط الاستثمار في النقل البحري بالحاويات توجي عمليات تسليم السفن كما هو موضح في الجدول وطلبت السفن في الآونة الأخيرة بحدوث بعض التحسينات ففي عام 2016 سلمت 128 سفينة جديدة من سفن الحاويات وهو رقم يمثل انخفاض قدره 80 بالمئة من عام الذروة في 2008 حيث بلغ عدد السفن 432 سفينة وكانت السعة المركبة بالوحدات المعادلة لعشرين قدما اقل من 904 ألف وحدة معادلة لها بانخفاض يقارب النصف مقارنة بعمليات التسليم في عام 2015 ويتواصل الاتجاه الميل

لاستخدام السفن غير مزودة بمعدات التحميل والتفريغ أي بلغت نسبة السفن قادرة على التوقف في الموانئ تفتقر لمعدات مناولة الحاويات من سفينة الى الشاطئ ب 4.1 بالمئة من السعة المسلمة.

#### المطالب الثاني: التوزيع لسفن الحاويات والربط بخطوط النقل البحري

يعبر هيكل الاسطول العمري عن ازدياد حجم السفن وبوجه خاص زادت سفن الحاويات طاقتها الحملية في العقود الأخيرة بحيث أصبحت قبل 15 الى 19 سنة أصغر درجة ملموسة من ناقلات السوائب في ذلك الوقت اما اليوم هي تعد أكبر السفن حجما في المتوسط الحمولة الساكنة المسلمة طول السنوات الأربع الماضية .

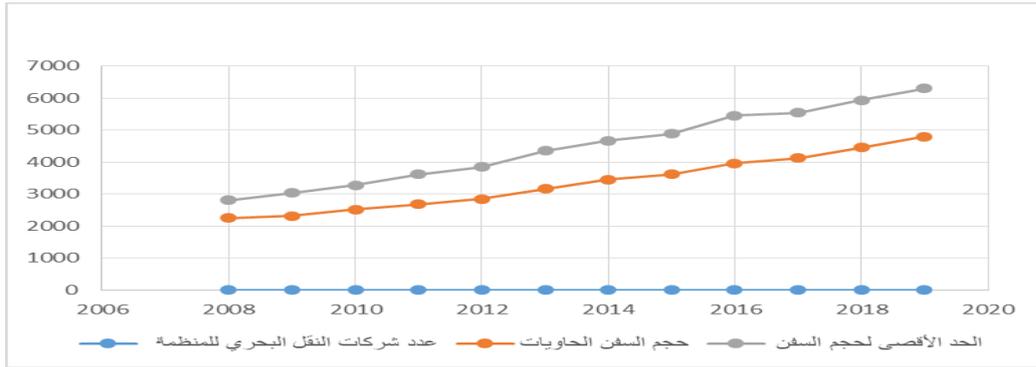
الربط على مستوى القطري ونجد التوحيد في هذا القطاع للبيانات المتعلقة بالتوزيع للأسطول فأحجام سفن الحاويات لكل بلد سواء من حيث المتوسط او الحد الأقصى اخذة بالارتفاع في حين ان عدد الشركات التي تقدم الخدمات الى الموانئ البحرية للبلدان تمثل متوسط عام اخذا في الانخفاض كما هو موضح في الجدول فعدد شركات النقل التي تتنافس على شحن بضائع البلدان تمثل متوسط قدره 34 بالمئة في 12 عاما ومن 21.1 شركة في 2004 الى لضمان وجود سوق تنافسية لا يكشف المتوسط عن تزايد عدد البلدان الذي لا يوجد فيها بعض الجهات التي تقدم خدمات للحاويات أي احتمال وجود أسواق تنسم بالاحتكار القلة وفي عام 2004 كان هناك 44 بلد لديها خمس جهات مقدمة للخدمات او لديها جهات اقل عدد مقارنة بما يبلغ 56 بلد عام 2016 وهو ما تم تحديد وجهة واحدة مقدمة للخدمات من 5 بلدان في 2004 الى 10 بلدان في سنة 2016

#### جدول رقم: 03-11 عدد شركات خطوط النقل البحري المنتظمة لحجم السفن

2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

15.7	16.3	16.3	17.0	17.8	17.9	18.4	19.5	20.2	20.5	21.8	22.1	عدد شركات النقل البحري للمنظمة
4798	4449	4121	3962	3622	3452	3161	2849	2689	2520	2312	2259	حجم السفن الحاويات
6298	5937	5540	5452	4889	4673	4353	3847	3620	3279	3045	2812	الحد الأقصى لحجم السفن

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD، 2018)  
الشكل رقم: 11-03 يوضح عدد شركات خطوط النقل البحري المنتظمة لحجم السفن



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD، 2018)

والوضع العام لأي بلد في الشبكات العالمية للنقل البحري للبضائع في الحاويات يعبر عنه بمؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة ومن اهم البلدان التي كانت ذات ارتباط بهذه الخطوط أي تلك التي لها اعلى مؤشر مثل المغرب مصر وجنوب افريقيا والصين ويمكن الإشارة الى ثلاثة مجالات التي تساعد على تحسين مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة لأي بلد .

✓ زيادة حجم شحنات البضائع في المناطق الخلفية للموانئ أي التوسع في سوق خدمات أي في الميناء وتسيير التجارة والمرور العابر للترانزيت الدوليين لكي تزداد سهولة وصول الزبائن من البلدان المجاورة الى الميناء .

✓ كفاءة ان تكون الأسواق تنافسية ومن ناحية وينبغي ان تكون متاحا للشاحنين الاختيار من بين المحطات المختلفة وشركات مختلفة للنقل في شاحنات ولتنقل البحري .

تلبية طلب شركات خطوط النقل البحري المنتظمة بوجود موانئ بحرية حديثة وتنسم بالكفاءة وهذا يشمل البني التحتية المادية اللازمة لاستيعاب سفن تتزايد احجامها باستمرار مع توافر العمق المائي الضروري وروافع مناولة الحاويات من السفينة الى غاية وصولها ووجود عمليات جمركية حديثة في الموانئ مما يسهل عليهم عملية التأخير في نشاطاتهم.

**الربط على الصعيد الثنائي** ويتم من خلال الخدمات الموجودة داخل المناطق لاسيما داخل اسيا وأوروبا ومن بين أكبر 10 طرق من حيث السعة الحملية بالوحدات المعادلة لها نجد طريقا واحد فقط عابرا للقارات وهو الذي يربط ما بين الصين والولايات المتحدة وأكبر سفن موزعة على خدمات بين اسيا وأوروبا بما يشمل الروابط المقابلة داخل المناطق اما أمريكا الشمالية فهي لا تخدمها حتى الان لأكبر سفن العملاقة سواء على طريق شمال الأطلسي او من خلال خدمات الصين وليس من المرجح ان تتغير لان السفن الجديدة لا تحمل سوى ما يتراوح من 13000 الى 140000 وحدة أي اقل من عدد الوحدات الذي تحمله أكبر سفن الحاويات الموجودة وهي 19224 وحدة والجدول التالي يوضح ذلك (http:// www.Stata.Uncted.org/maritime, p. 20/06/2021)

جدول رقم: 12-03 -استخدام السفن بالحاويات على طريق العشر الأوائل لسنة 2019

أكبر السفن	عدد الشركات التي تقوم بتشغيل السفن	مجموع الوحدات	الخدمات المباشرة
19224	43	548608	الصين - جمهورية كوريا
19224	34	528823	الصين - سنغافورة
16652	43	4289451	الصين - هونغ كونغ
19224	29	4280703	الصين-ماليزيا
19224	35	3245488	المانيا - هولندا
19224	31	3598891	المانيا - المملكة المتحدة
19224	40	3311277	هولندا - المملكة المتحدة
14032	25	3095080	الصين - الولايات
19224	48	2878121	ماليزيا - سنغافورة
19224	30	2717087	بلجيكا - المانيا
14080	34	2694487	الصين - مقاطعة تايوان

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (http:// www.Stata.Uncted.org/maritime, p. 20/06/2021)

#### المطلب الثالث: ملكية الاسطول العالمي وتشغيله

تعد اليونان واليابان والصين وألمانيا وسنغافورة أكبر خمسة بلدان مالكة للسفن من حيث الطاقة الحمولية من البضائع الحمولة الساكنة وتبلغ حصة هذه البلدان الخمسة مجتمعة من السوق 49.5 بالمئة من الحمولة الساكنة ويندرج بلد واحد من أمريكا اللاتينية وهي البرازيل في عدد اهم 35 بلد مالكا للسفن ولا تضم قائمة هذه البلدان أي بلد من افريقيا اما أكبر خمسة سجلات فهي بنما وليبيريا وجزر مارشال وهونغ كونغ والصين وسنغافورة وتبلغ حصة هذه التسجيلات مجتمعة من السوق 58.7 بالمئة وظهرت ثلاث بلدان وهي جمهورية كوريا والصين واليابان ب 91.8 بالمئة من اجمالي الحمولة الطنية في عام 2018 ومن بين هذه البلدان استأثرت جمهورية كوريا بنصيب 38.1 بالمئة وبلغ نصيب أربعة بلدان معا وهي الهند وبنغلادش وباكستان والصين ب 94.9 بالمئة

وتؤكد بيانات الاونكتاد استمرار الاتجاه نحو توحيد القطاع بحيث تخصص بلدان في شبه قطاعات بحرية مختلفة وتؤكد أيضا على ازدياد مشاركة البلدان النامية في قطاعات بحرية عديدة

البلدان المالكة للسفن باعتبار اليونان من أكبر البلدان المالكة للسفن من حيث طاقة حمل البضائع 3.9 ملايين طن من الحمولة الساكنة تم تليها اليابان كشم الصين وألمانيا تم سنغافورة وتستأثر هذه البلدان نصف الحمولة الطنية في العالم كما هو موضح في الجدول

إذا اندرج بلد واحد من أمريكا اللاتينية وهو البرازيل بلدا مالكا للسفن ولا يوجد أي بلد من افريقيا ومن حيث عدد السفن تنصدر الصين قائمة البلدان المالكة بمتوسط قدره 52.6 للسفن ذات الحمولة اجمالية بلغت 10000 طن او أكثر من بينها سفن أصغر حجما تستخدم في النقل البحري الساحلي

مما أدى بحصة الأمم البحرية التقليدية في أوروبا وأمريكا الشمالية من ملكية السفن تنحصر فيها بينما زادت حصة البلدان النامية ذات الدخل المتوسط لاسيما اسيا ولا تمثل ملكية السفن قطاعا عالي بل يستلزم توفير أحدث التكنولوجيات وأكثرها تطورا ومن تم فهو يتيح فرصا لاقتصاديات الناشئة (Gledhill R, Hamza-Goodacre D and Ping . , 2013) وفي الوقت نفسه لا تمثل ملكية السفن عملا تجاريا كثيف العمالة إذا يمكن الاستفادة منه

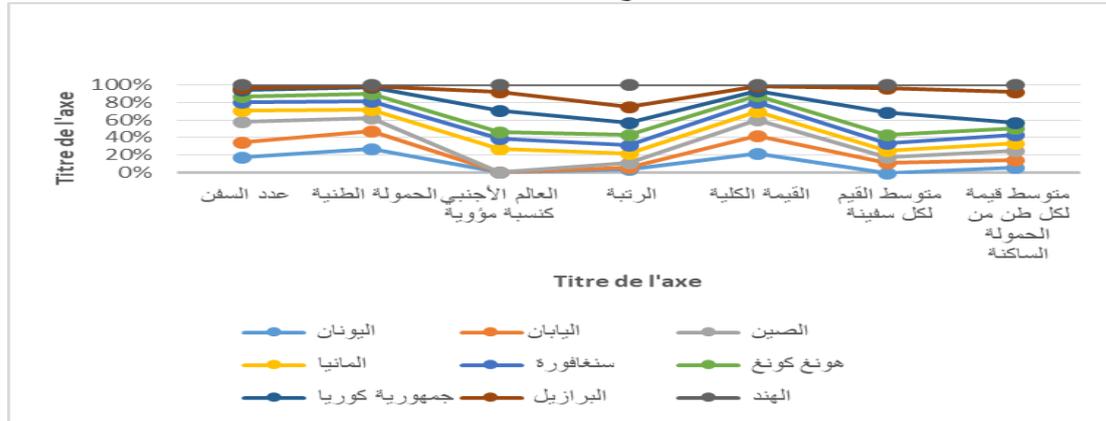
للبلدان المنخفضة الدخل من أي ميزة في التكاليف مثلما هو الحال في تخريب السفن ولهذا السبب زادت البلدان المتوسطة الدخل من حصتها السوقية خلال العقود الأخيرة بينما لا تدرج اقل البلدان نموا في عدد مالكي السفن الرئيسيين في العالم.

جدول رقم: 03 – 13 ملكية الاسطول العالمي لسنة 2019

البلد او الإقليم	عدد السفن	الحمولة الطنية	العالم الأجنبي كنسبة مؤوية	الرتبة	القيمة الكلية	متوسط القيم لكل سفينة	متوسط قيمة لكل طن من الحمولة الساكنة
اليونان	4199	308836933	78.76	3	82538	17.2	235
اليابان	3901	223855788	85.79	2	77898	20.0	348
الصين	5206	165429859	53.97	4	65044	12.5	392
المانيا	3090	112028306	90.77	8	38412	13.4	342
سنغافورة	2099	104414424	39.02	7	39794	15.1	375
هونغ كونغ	1532	93629850	23.98	9	25769	16.7	275
جمهورية كوريا	1656	80976874	81.98	11	20968	45.8	258
البرازيل	394	14189164	72.25	14	19676	49.8	1387
الهند	986	22665456	28.35	19	6938	7.8	306

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD، 2018)

الشكل رقم: 03-13 يوضح ملكية الاسطول العالمي لسنة 2019



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD، 2018)

ومن خلال الشكل تبرز صورة مختلفة ما إذا أخذت قيمة الاسطول التجاري في الحسبان فعندئذ يتنبأ اسطول الولايات المتحدة مركز الصدارة بمبلغ 96 مليون دولار تم تليه اليابان واليونان والصين ثم النرويج كما هو موضح في الجدول اذا بلغ متوسط قيمة السفينة لدى المالكين من قطر 85 بليون دولار وهو مبلغ معبر اسطولها من ناقلات الغاز الطبيعي والناقلات الصهريجية الباهظة الثمن وبالمقارنة مع ذلك تمتلك ان إندونيسيا تمتلك اساطيل تبلغ متوسط قيمة السفينة التجارية فيها 3.6 مليون دولار وهي قيمة تعبر عن العدد الكبير من السفن البضائع العامة والعبارات الأصغر حجما والأكبر سنا التي تستخدم في النقل

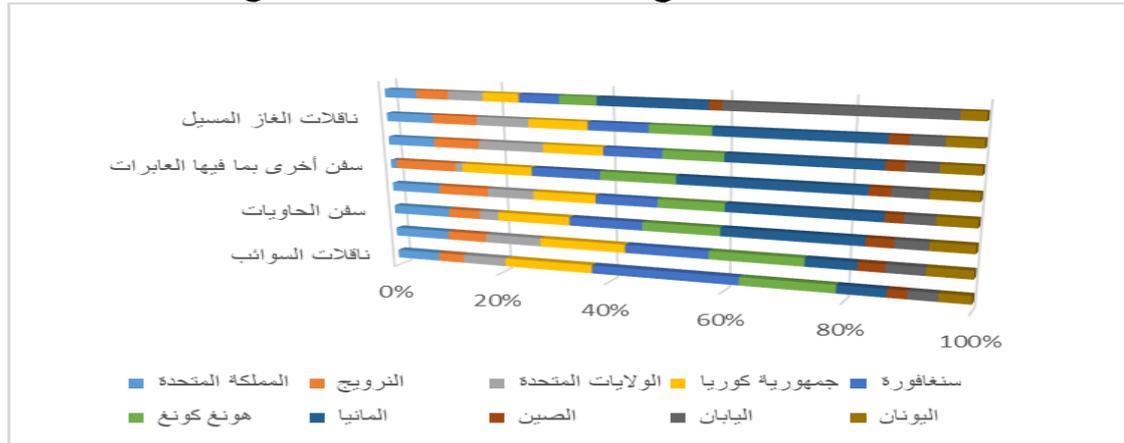
الوحدة تقدر

جدول رقم: 03-14 يوضح اهم عشرة اساطيل مملوكة وطنيا حسب نوع السفن

1000

اليونان	اليابان	الصين	المانيا	سنغافورة	هونغ كونغ	جمهورية كوريا	الولايات المتحدة	النرويج	المملكة المتحدة	
160	150	100	250	500	800	500	250	150	250	ناقلات السوائب
250	220	150	290	5500	500	530	350	250	350	ناقلات النفط الصهرجية
3000	230	190	1000	570	550	560	150	250	450	سفن الحاويات
320	250	150	130	580	551	570	430	470	460	سفن التموين البحري
340	260	160	140	590	553	580	600	5100	500	سفن أخرى بما فيها العابرات
350	280	1700	1800	5700	5600	5900	6500	4600	4800	سفن البضائع العامة

المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD ، 2017)  
الشكل رقم 13-03 يوضح اهم عشر اساطيل مملوكة وطنيا حسب نوع السفن



المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على مخرجات Excel المرجع (UNCTAD , 2017)

ويبين الجدول تشكيلة اساطيل اهم 10 بلدان مالكة للسفن بالحمولة الساكنة وتستأثر اليابان بأكبر حصة من ناقلات النفط الصهرجية بينما تمتلك الصين أكبر حصة من سفن البضائع العامة في حين تمتلك المانيا أكبر حصة من السفن الحاويات وتندرج الولايات المتحدة والنرويج بحصص مرتفعة نسبيا من سفن التموين البحري ذات القيمة التجارية العالمية ويفسر أيضا ان قيمة الوحدات العالمية للسفن التي تمتلكها هاذين البلدين.

ونجد أن ملكية السفن الحاويات وخدمات خطوط النقل البحري المرتفعة تمثل سفن الحاويات القوى المحركة للشبكة العالمية من خطوط النقل البحري المنتظمة فهي تربط القيمة العالمية والتجارة في السلع المصنعة وتدعمها والجدول التالي يبين ملكية اسطول سفن الحاويات بالوحدات المعادلة لعشرين قدما ولا تزال المانيا أكبر المالكين إذا تبلغ حصتها من السوق 21.46 بالمئة وتليها الصين واليونان

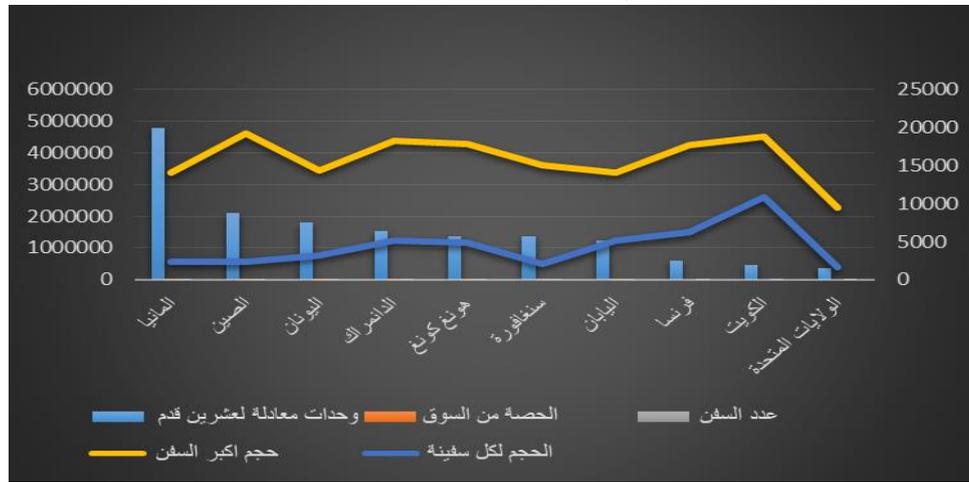
جدول رقم: 15-03 يوضح ملكية الاسطول العالمي الناقل للحاويات في عام 2019

وحدات معادلة لعشرين قدما	الحصة من السوق	عدد السفن	حجم أكبر السفن	الحجم لكل سفينة
--------------------------	----------------	-----------	----------------	-----------------

2277	14036	2106	21.46	4796085	المانيا
2409	19224	871	9.39	2098655	الصين
3224	14354	561	8.13	1815265	اليونان
5163	18270	300	6.93	15438865	الدانمارك
4815	17859	448	6.19	1382765	هونغ كونغ
2028	15026	410	5.55	1368888	سنغافورة
5195	14026	236	5.49	1240891	اليابان
6239	17722	95	2.64	592738	فرنسا
10903	18800	42	2.05	457918	الكويت
1708	19443	206	1.58	351895	الولايات المتحدة

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Freightwaves, 2019)

### الشكل رقم: 03-14 يوضح ملكية الاسطول العالمي الناقل للحاويات لعام 2019



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على مخرجات Excel والمرجع (Freightwaves, 2019)

وتتملك شركات النقل كل من الصين وهونغ كونغ والدانمارك وفرنسا والكويت أكبر سفن الحاويات التي تبلغ حمولتها ب 18000 فأكثر من الوحدات المعادلة لعريش قدما لا يمتلكها مالكو السفن النقل البحري المنتظمة أي ان السفن الحاويات من هذا الحجم يمثلها اغلب المالكين سفن الاستئجار في المقام الأول وهم يمثلون شركات تاجر سفنها لشركات خطوط النقل المنتظمة التي تقدم خدمة محددة من خدمات النقل البحري

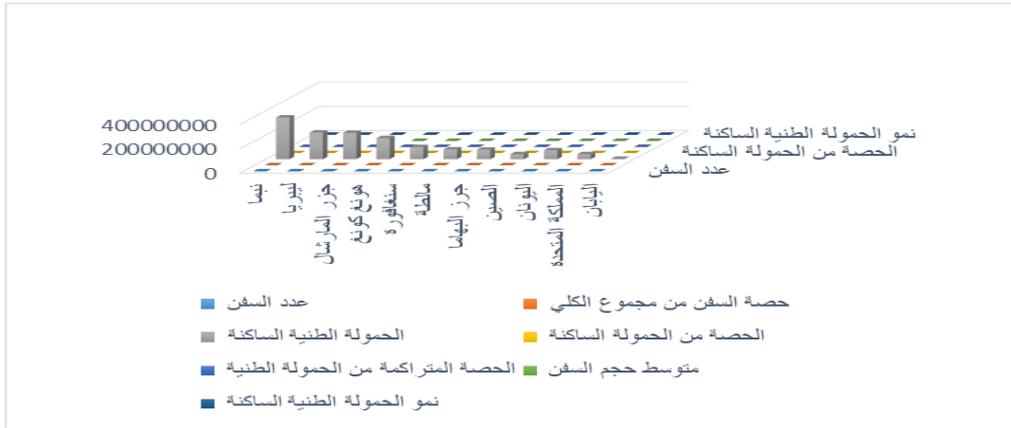
تسجيل السفن: تفوق نسبة سفن الاسطول التجاري المسجلة تحت علم غير علم بلد الملكية إذا تقدر ب 80 بالمائة كما هو موضح في الجدول أي ان نظام السجلات المفتوحة هذا يتيح فرصا للبلدان النامية وعلى رأسها الدول الجزرية الصغيرة النامية مثل جزر مارشال واقل البلدان نموا مثل ليبيريا وكلاهما من اهم ثلاثة سجلات

### جدول رقم 03-16-16 اعلام التسجيل الرئيسية حسب الحمولة الطنية لعام 2019

علم التسجيل	عدد السفن	حصة السفن من المجموع الكلي	الحمولة الطننية الساكنة	الحصة من الحمولة الطننية الساكنة	الحصة المتراكمة من الحمولة الطننية	متوسط حجم السفينة	نمو الحمولة الطننية الساكنة
نيما	8052	8.64	343397556	18.44	18.44	45237	2.75
ليبريا	3296	3.54	219397222	11.78	30.23	66806	5.66
جزر مارشال	3199	3.42	216616351	11.63	41.86	67968	7.76
هونغ كونغ	2586	2.88	173237959	9.31	51.17	68942	6.23
سنغافورة	3558	3.83	99316495	5.32	63.18	46297	0.21
مالطة	2180	2.32	79842495	4.29	68.46	56625	5.14
جزر البهاما	1440	1.55	78400283	4.09	71.68	20555	2.12
الصين	4287	4.60	40985987	6.64	81.46	66999	1.65
اليونان	1364	1.46	73637988	3.01	75.68	30495	10.46
المملكة المتحدة	1551	1.66	40985698	2.21	88.77	35490	16.15
اليابان	5289	5.68	3259405	1.85	79.84	8583	1042

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Freightwaves, 2019)

الشكل رقم: 03-15 يوضح اعلام التسجيل الرئيسية حسب الحمولة الطننية لعام 2019



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Freightwaves, 2019)

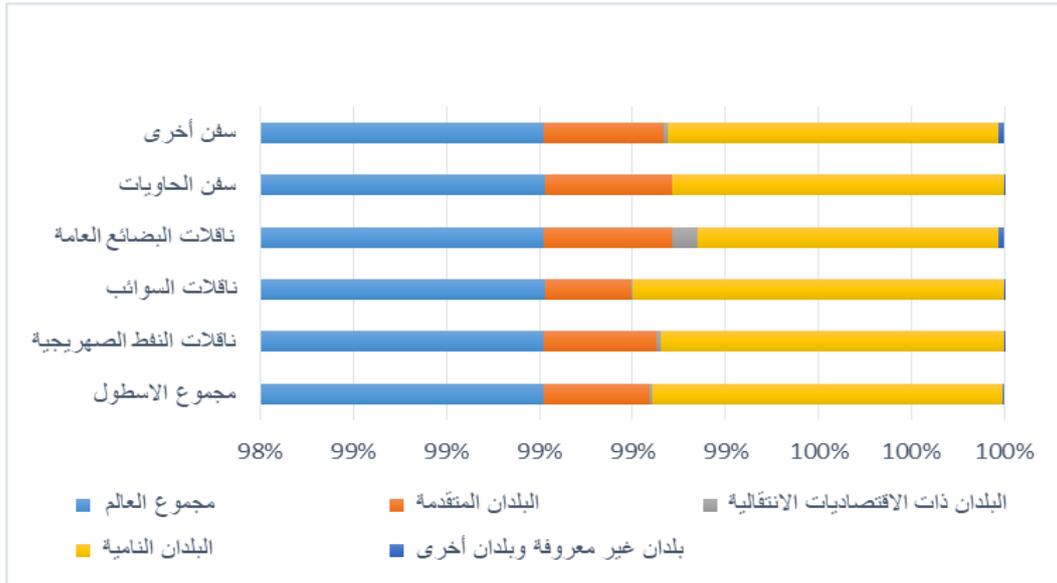
وتشير المعلومات الموجودة في الجدول لمختلف الاساطيل التي ترفع اعلام وطنية بحيث يتمركز على حمولة الطننية واعداد السفن إذا تفضل بنما علم التسجيل الرئيسي وتحتل المرتبة الثانية لليبيا من حيث الحمولة الطننية بينما تتبوأ جزر مارشال المركز الثالث من حيث القيمة إذا تضم أصغر اسطول بنما ويضم عدد كبير من ناقلات الغاز الطبيعي المسيل الصهرجية وسفن الحفر البحري وغيرها من السفن المتخصصة العالمية القيمة المسجلة تحت علمها

جدول رقم: 03-17 -توزيع السعة من الحمولة الطننية الساكنة لأنواع السفن حسب مجموعات بلدان التسجيل لسنة 2019

سفن اخرى	سفن الحاويات	ناقلات البضائع العامة	ناقلات السوائب	ناقلات النفط الصهرجية	مجموع الاسطول	
10000	10000	10000	10000	10000	10000	مجموع العالم
25,91	27,72	27,82	18,88	24,48	22,84	البلدان المتقدمة
1,03	0,05	5,38	0,2	0,91	0,68	البلدان ذات الاقتصاديات الانتقالية
71,85	71,95	65,56	80,77	74,52	76,24	البلدان النامية
1,22	0,06	1,23	0,04	0,09	0,24	بلدان غير معروفة وبلدان أخرى

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Freightwaves, 2019)

الشكل: رقم 03-16- يوضح توزيع السعة من الحمولة الطننية الساكنة لأنواع السفن حسب مجموعات بلدان التسجيل لسنة 2019



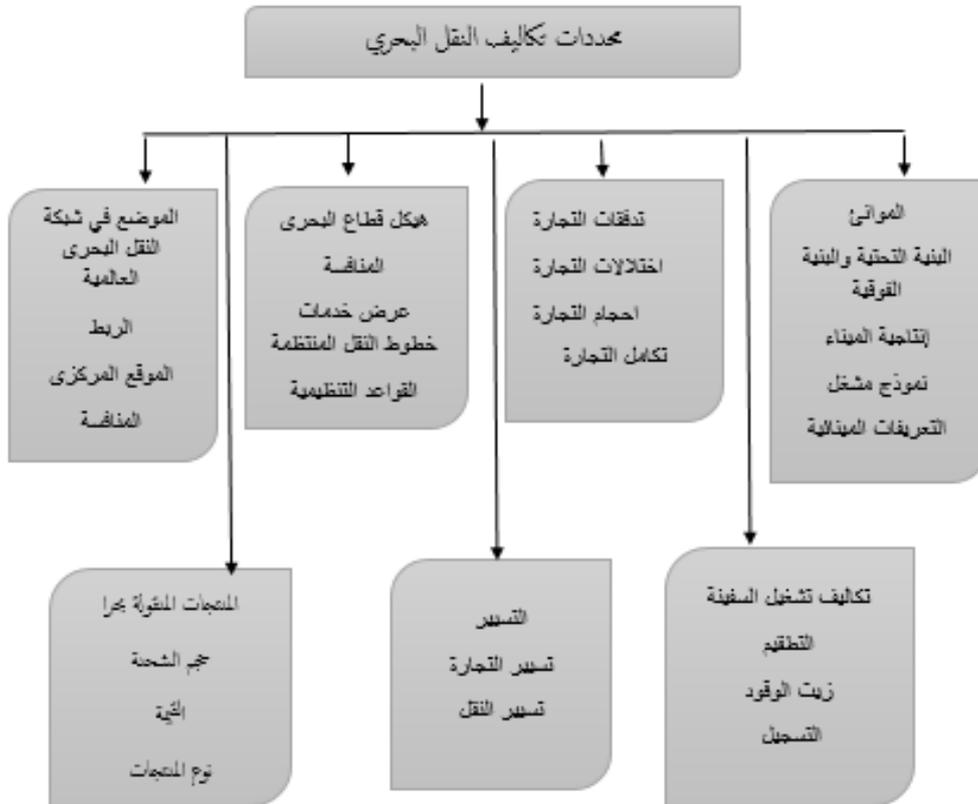
المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على مخرجات Excel المرجع (Freightwaves, 2019)

المطلب الرابع: أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري

محددات تكاليف النقل البحري: يعود فهم العوامل التي تحدد تكاليف النقل البحري الدولي بالفائدة على واضعي السياسات والناقلين البحريين فالنقل البحري يعالج 80 بالمئة من حجم التجارة العالمية

ويساعد إدراك الأسباب التي تغزو إليها الفوارق في المبلغ الذي يدفعه التاجر مقابل النقل الدولي للسلع التجارية في تحديد المجالات التي يمكن ان يتدخل فيها واضعو السياسات وكان للبحوث المستفيضة التي أجريت في الآونة الأخيرة لها دور كبير في تمييز العوامل الرئيسية التي تحدد تكاليف الشحن كما هو موضح في الشكل التالي

الشكل رقم: 03-17 يوضح محددات تكاليف النقل البحري



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Wilmsmeier G ., 2014)

ويوجز الشكل الأول العوامل المحددة في سبع مجموعات ويعرض الجزء التالي من القسم كل مجموعة من هذه المجموعات ويناقش الخيارات المتاحة لواضعي السياسات للمساعدة في تخفيض تكاليف النقل البحري الدولي

وفي السنوات الأخيرة على تعميم معايير الاستدامة البيئية في عملياتهم التخطيطية وسياساتهم وهيكلهم لا للتصدي للتحديات العالمية التي تواجه تخفيض الانبعاثات وتحسين البصمة البيئية فحسب بل لزيادة وفرة الطاقة والتمكن من تخصيص الموارد المتاحة تخصيصا أكثر نجاعة وتشمل التدابير المحددة مثل بناء سفن تتمتع بكفاءة الوقود وزيادة كفاءة الطاقة وإعادة تشكيل بنية النقل وشبكاته وتكييف البنى التحتية الملائمة وانشائها وإعادة التفكير في إجراءات تشغيل لوجستيات النقل وتحقيق الكفاءة القصوى فيها ودعم التقنيات الجديدة ونظم المعلومات والاتصالات ونظم النقل الذكية.

أولاً : التجارة وتسيير النقل يؤثر تقصير مدد الانتظار السفن وما تحمله من البضائع في الموانئ البحرية في تكاليف التجارة تأثير مباشر فهو يعني تخفيض تكاليف الاحتفاظ بمخزونات في الطريق الى الوجهة المينائية من منظور الناقلين البحريين وتشير التقديرات الى ان يوماً إضافياً تمضية البضائع في العبور يعادل رسمياً او ما يتناسب مع قيمتها أي يتراوح ما بين 0.6 و 2.1 بالمئة وينطوي أيضاً مدد الانتظار على تكاليف النقل التي يتحملها الناقل ويدفعها الزبون في نهاية المطاف عبر زيادة رسوم الشحن (Wilmsmeier G ., 2014)

وقدر Wilmsmeier وآخرون 2006 بان يؤدي تقصير الوقت اللازم للتخليص الجمركي بنسبة 10 بالمئة الى تخفيض أسعار الشحن البحري ب 0.5 بالمئة ويمكن تنفيذ تدابير شتى لتسيير التجارة بغية تقصير مدد الانتظار وتحسين أداء اللوجستيات في البلدان بطرق أخرى بحيث ان ثمة صلة إحصائية وثيقة بين نشر المعلومات التجارية بشكل شفاف مثل التدابير الواردة في المادة الأولى من اتفاق منظمة التجارة العالمية لتسيير التجارة (Wilmsmeier G, Hoffmann J and Sánchez RJ , 2006)

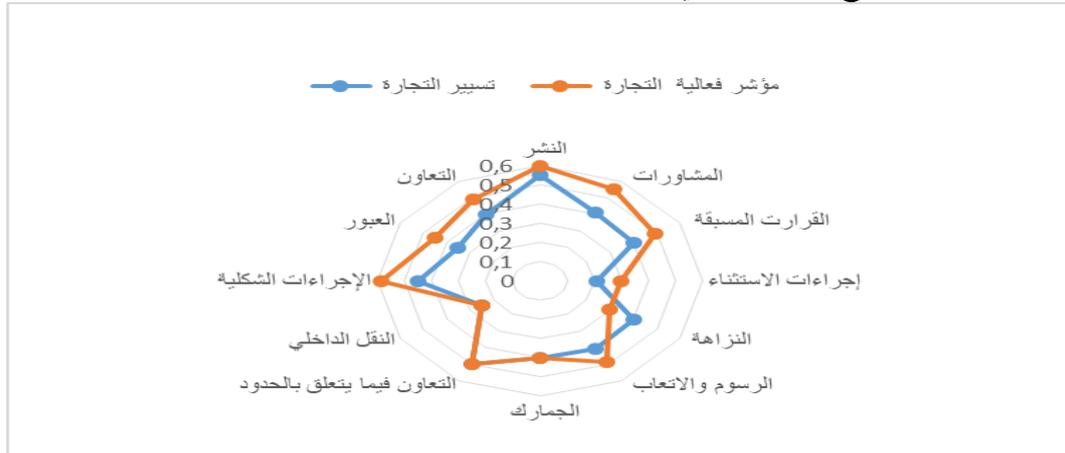
وتبسيط الإجراءات الجمركية وتقليلها مثل التدابير الواردة في المادة العاشرة من اتفاق المنظمة العالمية للتجارة لتسيير التجارة والمرتبة التي يحتلها البلد المعني في مؤشرات معايير اللوجستيات الدولية مثل مؤشر البنك الدولي لأداء اللوجستيات كما هو موضح في الجدول التالي

جدول رقم: 03 18- الترابط الاحصائي بين مواد اتفاق تسيير التجارة لمنظمة العالمية للتجارة ومؤشر فعالية التجارة

النشر	المشاورات	القرارات المسبقة	إجراءات الاستثناء	النزاهة	الرسوم والأتعاب	
0.55%	0.41%	0.40%	0.21%	0.31%	0.41%	تسيير التجارة
0.60%	0.55%	0.49%	0.40%	0.40%	0.49%	مؤشر فعالية التجارة
الجمارك	التعاون فيما يتعلق بالحدود	النقل الداخلي	الإجراءات الشكلية	العبور	التعاون	
0.51%	0.50%	0.25%	0.45%	0.35%	0.40%	تسيير التجارة
0.60%	0.50%	0.25%	0.59%	0.45%	0.49%	مؤشر فعالية التجارة

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Wilmsmeier G, Hoffmann J and Sánchez RJ , 2006)

الشكل رقم: 03 18 يوضح الترابط الإحصائي بين مواد اتفاق تسر التجارة لمنظمة العالمية للتجارة ومؤشر فعالية التجارة



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Wilmsmeier G, Hoffmann J and Sánchez RJ , 2006)

**ملاحظة:** يمثل المحور من الجدول معامل الارتباط الجزئي بين الإبلاغ عن تدابير تسيير التجارة بموجب اثني عشرة مادة من مواد اتفاقية تسيير التجارة والقيمة في مؤشرات أداء اللوجستيات وسهولة مزاولة الاعمال .

**ثانياً: تكاليف تشغيل السفن :** أسفرت التطورات التكنولوجية عن انخفاض تكاليف تشغيل السفن بشكل متزايد خلال العقود الماضية إذا ساعدت زيادة كفاءة الوقود ووفورات الحجم وتنمة العمليات في الموانئ تخفيض التكاليف المالية والبيئية . ويبدو انه د يكون لجهود الاستثمار التي يبتغي منها تخفيض تكاليف التشغيل واقع سلبي على أسعار الشحن فعلى سبيل المثال يساهم الناقلون أيضاً دون قصد في تقاقم العرض الزائد من السعة حين يستثمرون في سفن أكبر حجماً وأكثر طاقة في الوضع السائد حالياً في السوق ابتغاء تحقيق وفيات الحجم او جعل الوقود أكثر كفاءة (Hummels D and Schaur G , 2013)

وقد يستفيد بعض الناقلين من استخدام سفن أكبر حجماً أي ان جميع الناقلين يتحملون عبء العرض الزائد وتدني مستويات أسعار الشحن بينما يجني الموردون والمصدرون فوائدهم

ويشكل العرض الزائد من سعة السفن وضعف الاقتصاد العالمي عاملاً أساسياً وأثره في أسعار الشحن للسنوات القليلة الماضية وسعيًا لتحسين مستويات أسعار الشحن المنخفضة وتحقيق قدر من الإيرادات وعمد الناقلون الى اتخاذ تدابير لتحسين الفعالية التشغيلية وشملت بعض التدابير توحيد عمليات التشغيل واللجوء الى الإبحار البطيء وإيقاف السفن عن العمل واستبدال السفن الأصغر والأقدم بأخرى أحدث منها وأكثر تحقيق لكفاءة الطاقة ورغم ان تكاليف التشغيل في النقل البحري ظلت تتناقص فان مجموع تكاليف نظم النقل لم ينخفض الا بقدر اقل وذلك من خلال (Hummels D and Schaur G , 2013) وجب او يتعين ان يحتسب تكاليف الاستثمار في أصول جديدة لمجموع التكاليف التي يتحملها الناقل

يقضي استخدام سفن أكبر حجماً وموانئ محورية أي ان تستثمر الموانئ والمدن المينائية في زيادة قدرات التخزين والمناولة والربط المتعددة الوسائط ولا يتحمل الناقل هذه التكاليف الإضافية بما فيها التكاليف الخارجية الاجتماعية والبيئية بل يقع عبؤها على عاتق الموانئ والمجتمعات المحلية

ويرجع ان تؤدي تكاليف التشغيل المنخفضة مقارنة بالأسعار الثابتة المرتفعة أي ان التكاليف الرأسمالية المقترنة بالسفن الأكبر حجماً وأكثر كفاءة من حيث الوقود يؤدي الى زيادة أسعار الشحن تقلباً وفي الاجل القصير

ينبغي ان تغطي تكاليف الشحن التي يتحملها الناقل على الأقل أي في حالة عجز سعر خدمة النقل عن تغطية تكاليف الوقود والاتصالات وطاقم السفينة على الأقل فان الناقل سيوقف السفينة عن العمل ويكف عن تقديم خدمات النقل غير ان رسوم الشحن ينبغي ان تغطي في الاجل الطويل بمجموع متوسط التكاليف بما فيها تكاليف الثابتة وبما ان تكاليف التشغيل متفاوتة تكون اقل اليوم مما كانت عليه في العقود الماضية فان ذلك يعني ان تكاليف الشحن قد تصل أيضاً الى مستويات أدنى من مستوياتها السابقة

ولا يبدو ان السفن ذات الحجم الكبير تحقق تكاليف تشغيل اقل بالوحدة الا ان إذا كانت معدلات استخدامها كافية وان لم يحدث ذلك فقد يتضرر المالك من عدم تحقيق وفيات الحجم ويزداد هذا الاحتمال أيضاً مع حجم السفينة ولاسيما ان افتعل تطور العرض والطلب الى الاتساق وحقبة الامر ان أسعار الشحن تبدو اليوم أكثر تقلباً من العقود السابقة ولعل هذا الاتجاه يعزز الى تغيير هيكل تكاليف التشغيل مقارنة بالتكاليف الثابتة

**ثالثاً: المسافة وموقع البلد في شبكات النقل البحري:** يستغرق نقل البضائع بحراً عبر مسافات أطول تأخذ وقتاً أطولاً أي ان تكاليف رأسمالية مما يتطلب وقود تكاليف التشغيل ولذلك قد يتوقع الشركاء التجاريون الأكثر بعداً عن الأسواق الرئيسية ان يتحملون تكاليف أعلى شحنة للشحنة الثابتة اما من حيث تأثير المسافة فان نموذج الجاذبية التقليدي يوحي بان التجارة بين البلدان المتباعدة عن بعضها ستكون اقل حجماً كما ورد في مثال

Tinbergen. 1962. Poyhonen.1963.and Linnemann1966 بحيث أكد بان نماذج الجاذبية التقليدية لا تأخذ في الحسبان بالمسافة الفعلية والربط بخطوط النقل فحسب تعريفهما في هياكل الشبكات مثل تشكيلة خدمات خطوط النقل البحري المنتظمة

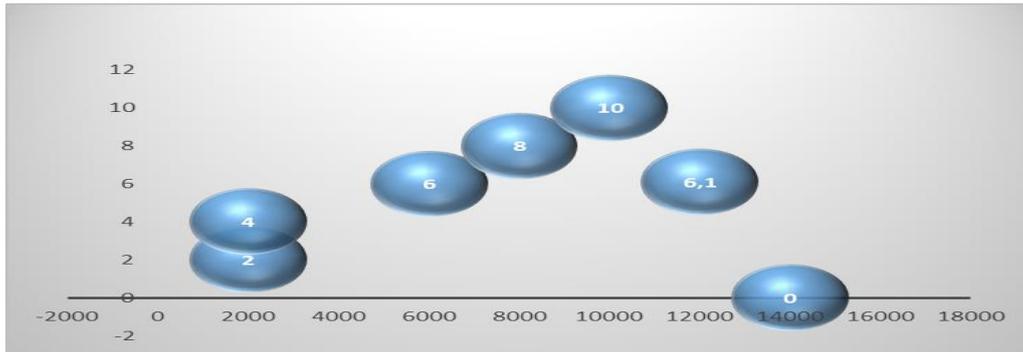
واتخذ Venables Limao2001 بان التكاليف النقل البحري توجي الى بالتمور مثالا ليين ان السافة الجغرافية لا تفسر وحدها التفاوت في أسعار الشحن كما هو موضح في الجدول التالي (Wilmsmeier G and Hoffmann J , 2008)

جدول: رقم 03- 19-انعدام العلاقة بين المسافة وتكاليف النقل البحري

14000	12000	10000	8000	6000	4000	2000	Navitalmiles
0%	6.1%	8.5%	10%	8.4%	8%	3.9%	Transport.perton

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Wilmsmeier G and Hoffmann J , 2008)

الشكل رقم: 03-19 يوضح انعدام العلاقة بين المسافة وتكاليف النقل البحري



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على مرجع (Wilmsmeier G and Hoffmann J , 2008)

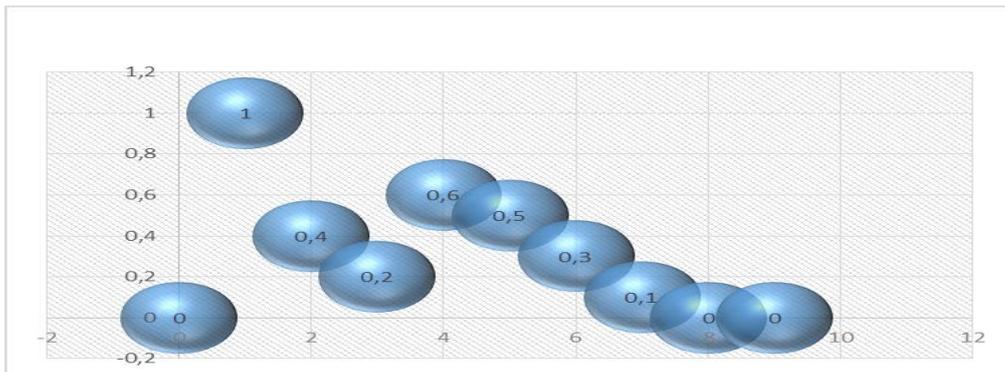
وبين الجدول العلاقة الإحصائية بين المسافة الجغرافية البحرية وأسعار الشحن وهي علاقة واهية والراجح ان تكون المسافة الاقتصادية المحددة على سبيل المثال بمعيار الربط بخطوط النقل البحري وموقع البلد المعين في شبكات النقل البحري العالمية يعد عاملا أكثر تأثير في تكاليف النقل الدولي من السافة الجغرافية فالربط الشائني بخطوط النقل البحري المنتظمة تقاس بمؤشر خدمات النقل البحري المنتظمة أي تعد اشد تأثيرا في أسعار الشحن من المسافة كما هو موضح في الجدول التالي

جدول رقم : 03- 20 العلاقة الإحصائية بين المسافة الجغرافية البحرية وأسعار الشحن

9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	مؤشر الربط
%0	%0	%0.1	%0.3	%0.5	0.6	%0.2	%0.4	%1	%0	تكلفة النقل

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Wilmsmeier G and Hoffmann J , 2008)

الشكل: رقم 03-20 يوضح العلاقة الإحصائية بين المسافة الجغرافية البحرية وأسعار الشحن



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Wilmsmeier G and Hoffmann J , 2008)

وتتوصل البحوث المتعلقة بالربط بخطوط النقل البحري المنتظمة الى ان الموقع ف الشبكة تأثير اقوى من مفهوم المسافة الجغرافية إذا ينبغي ان ينظر الى هذه النتيجة على ضوء المتغيرات التي تؤثر في الربط بشبكة خطوط النقل البحري المنتظمة مثل حجم السفينة والتواتر اللذين يحددان مستوى التجارة العام والموقع الجغرافي فضلا عن البنية التحتية وخيارات تطويرها ويقتضي عمل الشبكة وبنيتها عملية تفاعل معقدة بين قطاع النقل البحري والموانئ والبلد المعني والمنظمات الدولية التي تتولى مهام الهيئات الإدارية التنظيمية فالقرارات التي تتخذها ستؤثر أيضا في تكلفة النقل التي يتحملها بلد او منطقة ف التجارة مع نظيرها

اما الجدول الثاني يبين انخفاض أسعار الشحن بسبب ازدياد الربط الذي يمثل إمكانيات النقل البحري والبنية التحتية المينائية المتاحة وهيكل القطاع النقل البحري

#### رابعا: المنافسة وتنظيم السوق:

يعتمد تحديد أسعار النقل وأسواق اللوجستيات على مستوى المنافسة الفعلية اعتمادا شديدا وتعتمد المنافسة في أسواق النقل على حجم السوق واللوائح الفعالة الناطمة له كما يؤثر على التواطؤ وعمليات الاحتكار في هيكل الأسعار وقد ورد نقاش على هذه العوامل في المواد التالي (Kumar S and Hoffmann J : , 2002)

**المادة 01:** من الوجهة التاريخية سعت الخطوط النقل البحري المنتظمة الى تركيز أنشطتها بالتوافق في بعض النقاط مع الجهات الفاعلة الأخرى في السوق أدركا منها فوائد التي تؤتيها التجميع والحجم ومن خلالها أمكن من وضع استراتيجيات التوزيع المحوري وتقاسم السعة التي تمثل فيها المراكز المحورية نقاطا تتقاطع فيها خدمات كبيرة الحجم بغية تبادل البضائع وتحويلها الى طرق فرعية

**المادة 02:** تؤثر الاستراتيجيات المختلفة التي تأخذ بها خطوط النقل البحري المنتظمة وتوازن القوة بين هذه الخطوط والشاحنين والموانئ وعوائق النقل في تطور شبكات النقل البحري وخصائصها والمنافسة السائدة فيها وتؤثر هذه الاستراتيجيات المنعقدة بين الميناء وقطاع النقل البحري وهي ظاهرة اوجدتها عمليات التركيز الشديد والتكامل الراسي على الصعيد العالمي تأثيرا شديدا في هيكل شبكة النقل البحري وفي درجة اندماج المنطقة في شبكة النقل البحري العالمي

**المادة 03:** ومن خلال هذه السياسات ينبغي مراقبة عمليات التركيز في قطاع النقل البحري عن كثب وان يدركوا تأثيراتها السلبية المحتملة في التجارة وفي المنافسة صادرات البلد المعني ولاسيما في البلدان والمناطق الطرفية للشبكة

#### تكاليف النقل الدولي:

تشكل عنصرا رئيسيا من عناصر تكاليف التجارة والتنمية الاقتصادية وتفيد الأبحاث الحديثة التي أجريت في اسيا والمحيط الهادي ان التعريفات الجمركية لا تمثل سوى نسبة تتراوح بين الصفر والعشرة بالمئة من تكاليف التجارة الثنائية الشاملة بينما تستأثر تكاليف التجارة الأخرى المتصلة بالسياسات أي غير جمركية الطابع بنسبة ما بين تسعة والستين بالمئة من تكاليف النقل الربط البحري والإجراءات في تكاليف التجارة تأثيرا اشد من تأثير الرسوم الجمركية (Kowalski.p, 2005)

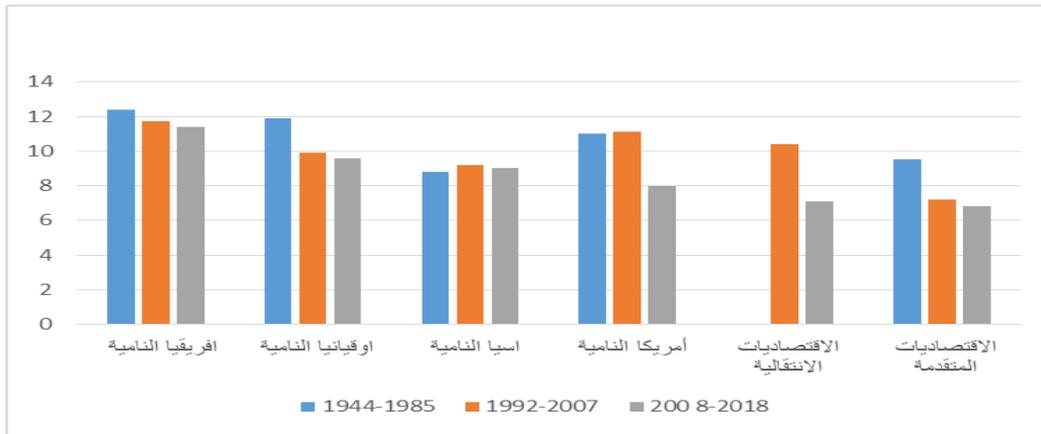
Economico and .Social. Commission for. Asia the Pacific 2015 واستناد الى التقارير السنوية تم الحصول على بيانات مستمدة من واردات السلع فقدر نفقات النقل البحري لجميع الوسائط النقل حسب مجموعات البلدان كما هو موضح في الجدول التالي

جدول رقم: 21-03-تكاليف النقل الدولي تكاليف الشحن كنيسة مؤوية من قيمة الواردات متوسطات العشر سنوات داخل المجموعات البلدان 1985-2018

2008-2018	1992-2007	1944-1985	
%11.4	%11.7	%12.4	افريقيا النامية
%9.6	%9.9	%11.9	اوقيانيا النامية
%9.0	%9.2	%8.8	اسيا النامية
%8.0	%11.1	%11.0	أمريكا النامية
%7.1	%10.4	-	الاقتصاديات الانتقالية
%6.8	%7.2	%9.5	الاقتصاديات المتقدمة

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Kowalski.p, 2005)

الشكل: رقم 21-03 يوضح تكاليف النقل الدولي تكاليف الشحن كنسبة مؤوية من قيمة الواردات متوسطات العشر سنوات داخل المجموعات



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Kowalski.p, 2005)

وبلغت تكاليف النقل البحري التي يتحملها البلد المتوسط قدر ب 9 بالمئة من قيمة الواردات خلال العقد 2008-2018 ومن بين المجموعات الإقليمية الرئيسية دفعت البلدان الأفريقية اعلى نسبة ب 11.4 بالمئة في متوسط مقابل متوسط قدره 6.8 بالمئة في البلدان المتقدمة فقط ومن خلال الجدول نلاحظ بان تكاليف النقل المشاركة الى البلدان النامية وبوجه خاص في افريقيا و اوقيانيا تدفع لقاء النقل الدولي لوارداتها مبالغ تفوق ما تدفعه البلدان المتقدمة وهذا راجع لأسباب التالية ومن أهمها أوجه الاختلاف في تجارة هذه المناطق وعدم تنفيذ إصلاحات الموانئ وتسيير التجارة وتدني احجام التجارة وضعف الربط بخطوط النقل البحري ولدى واضعي السياسات فرص لإصلاح بعض جوانب هذا الحال بالاستثمارات والإصلاحات لاسيما في موانئ هذه المناطق ونظم العبور و واردات الجمارك

**التطورات الحديثة في أسعار الشحن:** خلال السنوات المبرمة في التقارير السنوية للانكناد ظل سوق أسعار الشحن يتقلب تقبلا شديدا في شتى اقسامه وتعرضت الأسعار للضغوط بسبب تواصل تسليم السفن الكبيرة المبنية حديثا وتردد الطلب في سوق النقل البحري العالمي. أسعار الشحن بالحاويات ظل التقلب من سمة أسعار الشحن بالحاويات طوال

السنوات المبرمة وان تفاوت انماطه في كل طريق من الطرق التجارية لم يطرا اية تغيير يذكر على مؤشرات السوق الرئيسية رغم ازدياد الطلب العالمي على النقل البحري بالحاويات وذلك لأسباب تأتي في مقدمتها الضغط الناشئ عن العرض المستمر من السفن الذي

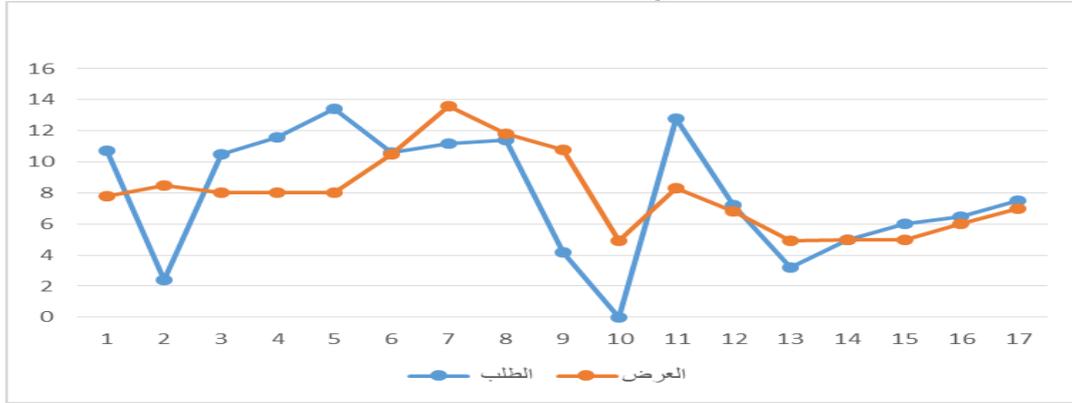
ظلت تتعرض له أسعار السوق بسبب دخول وحدات كبيرة جدا الى طرق التجارة الرئيسية وتأثير انتقال السفن من طرف التجارة الرئيسية الى الطرق الفرعية والجدول التالي يبين نمو الطلب العالمي على نقل بالحاويات (UNCTAD , 2018)

جدول رقم: 22-03-نمو الطلب والعرض في النقل البحري بالحاويات (معدلات النمو السنوية)

2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	
4.2	11.4	11.2	10.2	13.4	11.6	10.5	2.4	10.7	الطلب
10.8	11.8	13.6	10.5	8.0	8.0	8.0	8.5	7.8	العرض
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	
	7.5	6.5	6.0	5.0	3.2	7.2	12.8	-9.0	الطلب
	7.0	6.0	5.0	5.0	4.9	6.8	8.3	4.9	العرض

المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD , 2018)

الشكل رقم: 22-03 يوضح نمو العرض والطلب ف النقل البحري بالحاويات



المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD , 2018)

### المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة البحرية

ان توسع نشاط الموانئ ومناولة البضائع المنقولة بالحاويات والبضائع الجافة بوتيرة سريعة على الصعيد العالمي في اعقاب سنتين اتسمتا بضعف الأداء وجاء هذا التوسع مع الاتجاهات الإيجابية في الاقتصاد العالمي والتجارة البحرية

#### المطلب الأولي: الاتجاهات العامة في الموانئ العالمية

تظل الموانئ البحرية تقوم بدور رئيسي في عمليات الإنتاج المعولمة وولوج الأسواق والاندماج الفعال في الاقتصاد العالمي فهي جهات رئيسية في التجارة العالمية وتعبر عن همزة وصل في سلاسل الامداد العالمية وتشكل أصول رئيسية من البنية التحتية تقدم خدمات للنقل البحري والتجارة وادائها شديد الاعتماد على التطورات التي تحدث في الاقتصاد والتجارة على الصعيد العالمي ويظهر نشاط المناولة للبضائع واجمالي حركة في الموانئ العالمية الذي يجسد ما حدث في الاقتصاد العالمي وفي احجام التجارة من انتعاش عزز الطلب على النقل البحري والتجارة البحرية مما اظهر تحسنا عاما واتجاهات واعدة .

#### أولاً: أوجه التحسين في اجمالي حركة البضائع في الموانئ

تمثل الاحجام التي تعالجها الموانئ مؤشرا شائع الاستخدام يتيح معلومات وافية عن أسلوب عمل الموانئ وقدرتها على اجتذاب المعاملات التجارية وبما ان التغيرات التي تطرأ على الطلب تحدد بدرجة كبيرة تدفقات البضائع فان الاحجام المينائية تعد وسيلة نبض الاقتصاد العالمي والالمام بالاحتياجات المحتملة في بنية النقل التحتية ومتطلبات الاستثمار ومنه يمكن القول بأنه يمثل اجمالي حركة البضائع في الموانئ ويشمل ذلك جميع أنواع البضائع مؤشرا اقتصاديا رئيسا (UNCTAD , 2015)

وقدر اجمالي حركة جميع أنواع البضائع مما في ذلك السلع الأساسية المنقولة في حاويات والسائبة في الموانئ العالم بما يفوق 15 بليون طن في عام 2017 بعد زيادة قدرها ب 2.1 بالمئة عن 2015 وبرز أداء الموانئ العالمية الرئيسية بين عامي 2011 – 2016 الا ان المحطات النهائية تعالج السوائب واستأثرت بمعظم مكاسب التوسع في جميع الموانئ بما فيما في ذلك موانئ الحاويات وتلك التي تعالج السوائب وسجلت جميع الموانئ الرئيسية على وجه التقريب زيادة في الاحجام باستثناء ميناء شنغهاي الذي تراجع فيه كمية البضائع المعالجة وشهد ميناء بورت هيد لاند Port Hedland بأستراليا نموا سريعا خلال الفترة نفسها اذا بلغ حجم البضائع المعالجة فيه ب 480 بالمئة في عام 2017 تليه موانئ نبنغو – زهوشان Ningbo- Zhoushan وكوفيديان Cofeidian وتانغشان Tangshan وسوزهو Suzhou وشمل اهم 20 ميناء عالميا ثلاث موانئ فقط تقع خارج اسيا وهي موانئ هيد لاند روتردام وتاوث لوزيانا وبالمقارنة مع الموانئ الأخرى الواردة في القائمة زادت البضائع المعالجة في ميناء روتردام بمعدل ابطا بين عامي 2011- 2017 بسبب تراجع النسبي في احجام الموانئ في الصين وتفيد المعلومات بان هذه الاحجام تتأثر بشكل متزايد بانتقال هذا البلد تدريجيا الى اقتصاد يزداد فيه الاعتماد على خدمات والاستهلاك (UNCTAD , 2015)

وفي سنغافورة زادت الاحجام بين عامي 2011-2017 وافتتحت في عام 2017 اول محطة نهائية لتزويد السفن بوقود الغاز الطبيعي ومنه نستنتج بان الاحجام المينائية زادت في 2017 وتجلي ذلك الى حد كبير الانتعاش الاقتصادي العالمي ونمو التجارة البحرية وتشير التقديرات الى ان الاحجام المعالجة في اهم عشرين ميناء عالميا زادت بنسبة 5 بالمئة فوصلت الى 9.4 بالمئة بلاين طن في 2017 مقابل 8.9 بلاين طن سنة 2016 وورد من خلال الجدول لقائمة الموانئ العالمية الرئيسية منسقة بمجموع الاطنان من جميع البضائع المعالجة ومن بين 10 موانئ تقع ثمانية موانئ في اسيا اغلبها من الصين ونجد ميناء نبنغو زهوشان ; يحتل المرتبة الأولى لتجاوز مجموع الاحجام المعالجة فيه حاجز البليون طن لأول (UNCTAD , 2018)

مرة وباستثناء ميناء تانجيين الذي شهد هبوط في الاحجام بلغ 8.4 بالمئة وسجلت بقية الموانئ الواردة في الجدول زيادة في الأحجام في عام 2017 ولعل هذا يادي الى التأثير المتأخر للحادث الصناعي الذي وقع عام 2015

### جدول رقم 03-23 يوضح اهم عشر موانئ عالميا حسب اجمالي حركة البضائع للسنوات التالية

اجمالي حركة الموانئ										
2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	
7025	8361	9637	7806	9573	5285	8591	7812	9587	9652	نبنغو- زهوشان
5634	6781	6589	7892	6354	7623	8412	5692	8549	7852	شنغهاي
8471	8954	8952	6357	8247	6937	8744	4290	8592	4713	سنغافورة
6870	9781	8314	6547	2597	6987	3578	2691	2387	6852	سوزهو
7891	4891	5987	4597	7594	5897	6410	7951	4875	9587	غواتغزو
4789	2368	8564	4789	5921	4691	3658	5471	6217	5947	تانغشان
6520	5691	8754	4581	6253	7561	6517	3691	3256	4258	كينغداو
6478	5982	6354	7845	9527	7429	5987	6931	7852	8961	بورت – هيد لاند
9856	7892	8790	7594	9531	8750	8529	7482	8592	8474	تباينان
7481	8724	6872	5987	5781	5982	5692	5478	8963	8591	روتردام
9851	9685	9687	6451	7453	9872	7541	8952	8796	6982	داليان
7841	6870	7894	7589	6987	7854	9587	7521	8972	7542	يوسان

المصدر من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Global . Shanghai International Shipping Institute) (2016, port development)

ومن خلال الجدول نلاحظ تحسن نشاط الموانئ العالمية في جميع المناطق تحسنا جراء ثمة الانتعاش الاقتصادي العالمي حتى الى غاية عام 2017 واتسم ببعض أوجه التفاوت وتبرز البيانات المتاحة حاليا أداء الموانئ الإيجابي في أوروبا والولايات المتحدة بحيث ارتفعت الاحجام المعالجة بمعدل 4.9 بالمئة على التوالي وزادت الاحجام المينائية المعالجة في الموانئ الاسيوية بنسبة 8.2 بالمئة في عام 2017 وجاءت تعبيرا عن مكانة اسيا كمصدر رئيسي للنقل البحري في العالم وعن نفوذ الصين وقد عالجت الموانئ الرئيسية في الصين ب 12.5 بليون طن أي بزيادة قدرها 6.9 بالمئة في عام 2016

وأبضا نجد في جمهورية كوريا ب 1.58 بليون مقارنة بعام 2017 حيث ارتفعت الاحجام المينائية في افريقيا ب 3.5 بالمئة مما طرا عليها التحسن وخاصة على الأحوال الاقتصادية بشكل عام وانتعاش الإيرادات المحققة من صادرات السلع الأساسية والزيادة في الطلب على الواردات في هذه المنطقة وارتفاع حجم الموانئ في استراليا الرئيسية بوتيرة بطيئة بلغت 2.3 بالمئة في عام 2017 مما أدى الى تضرر النشاط المينائي في عام 2015 وخاصة من إعصار دبي Debte وفوض هذه الاضرار بشكل خاص أداء ميناء هبي بونيت Hay- Point وهو أكبر ميناء للفحم في استراليا

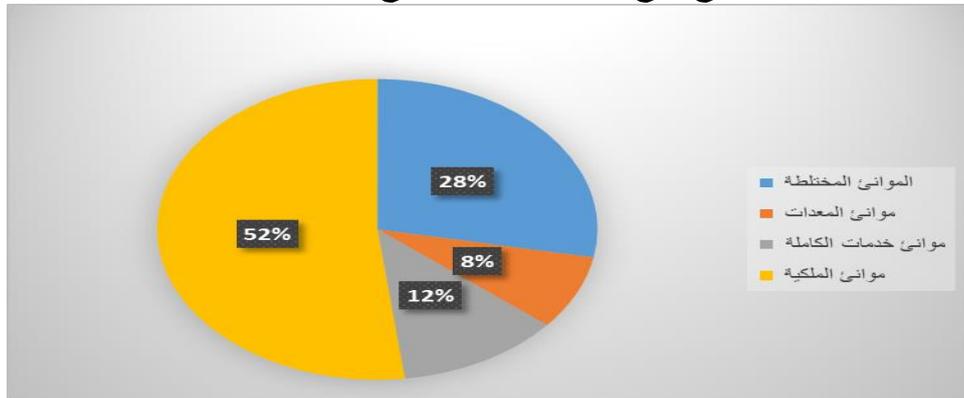
ثانيا تتبع أداء الموانئ وقياسه تعتمد التجارة وسلاسل الامداد وعمليات الإنتاج وتكامل البلدان اقتصاديا على الصعيد العالمي اعتمادا شديدا على نظم الموانئ الفعالة واللوجستيات الداعمة لها إذا أصبح رصيد أداء الموانئ التشغيلي والمالي والاقتصادي والاجتماعي والبيئي وقياسه وقد اعد برنامج التدريب من اجل التجارة وكانت نتيجة ذلك هو الاعتماد على ستة وعشرون مؤشر في ستة مجالات وهي المالية والموارد البشرية وعمليات السفن وعمليات البضائع والبيئية ويتمثل الهدف الرئيسي في تزويد أعضاء شبكة البرنامج من الموانئ بأداء مفيدة وتقيس الأداء وتعد مقارنات بين الموانئ والمناطق ثم الموانئ المشاركة في قياس أداء الموانئ وهي موانئ الملكية وموانئ الخدمات الكاملة وموانئ الأدوات والموانئ المختلطة كما هي موضحة في الجدول التالي وفي اطار هذا البرنامج يسترشد نظام قياس أداء الموانئ الى حد كبير بمفهوم السجل المتكامل لقياس الإنجاز (Global . Shanghai International Shipping Institute) (2016, port development)

جدول رقم 03-24 نماذج الميناء لشبكة موانئ برنامج إدارة الموانئ الحصص بالنسبة المؤوية

الموانئ	الموانئ المختلطة	موانئ معدات	موانئ خدمات الكاملة	موانئ الملكية
النسبة	28%	8%	12%	52%

المصدر من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD, 2016)

الشكل رقم 03-24 يوضح نماذج الميناء لشبكة موانئ برنامج إدارة الموانئ الحصص بالنسبة المؤوية



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على مخرجات Excel والمرجع (UNCTAD, 2016)

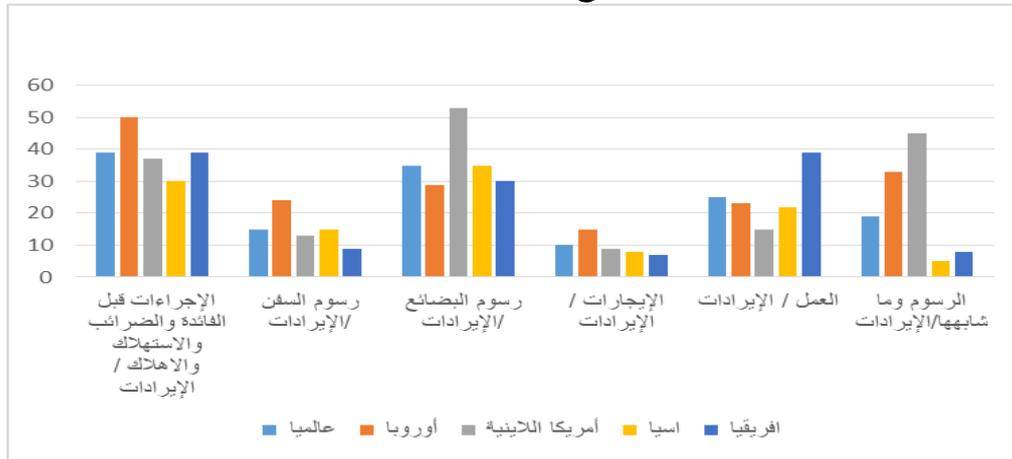
ويعد الايجار مصدرا تقليديا للدخل المستقل الذي حققته الموانئ ويتسق تجميع البيانات في الجدول التالي مع التقرير السابقة وهو يتفاوت تفاوتاً ملموساً في الشبكة عند مقارنتها بالامتياز او بمتغير الرسوم وثمة توجيه نحو منح الامتيازات لقطاع الخاص أي لا يعني ضمناً الابتعاد عن التأجير حتى الان ولم يتضح بعد ان كان مرد ذلك ان الامتيازات تضاف الى عقد الايجار عوضاً عن ان يحل محله

جدول رقم 03-25 المؤشرات المالية ما بين 2010-2017

افريقيا	اسيا	أمريكا اللاتينية	أوروبا	عالميا	
30	30	37	50	39	الإجراءات قبل الفائدة والضرائب والاستهلاك والاهلاك /الإيرادات
09	15	13	24	15	رسوم السفن / الإيرادات
30	08	53	29	35	رسوم البضائع / الإيرادات
07	08	09	15	10	الإيجارات / الإيرادات
39	22	15	23	25	العمل /الإيرادات
08	05	45	33	19	الرسوم وما شابهها /الإيرادات

المصدر من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD، 2016)

الشكل رقم 03-25 يوضح المؤشرات المالية ما بين 2010-2017



المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على مخرجات Excel والمرجع (UNCTAD، 2016)

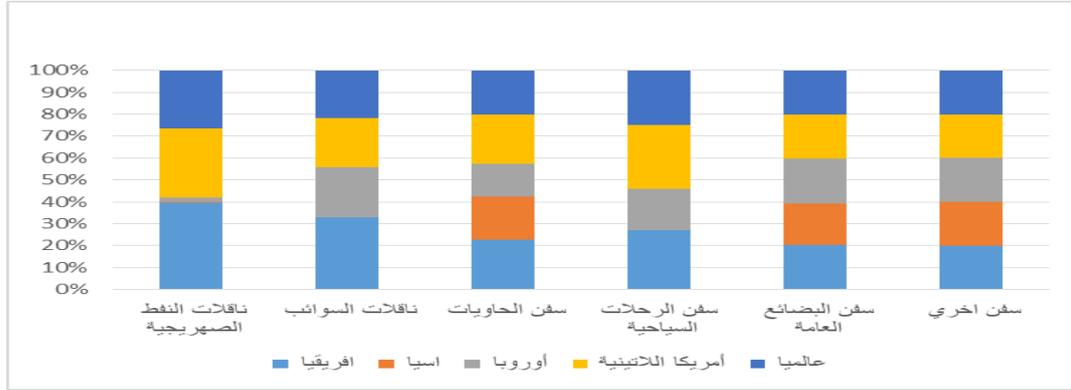
واستأثرت عمليات وصول سفن الحاويات بنسبة 36 بالمئة في جميع السفن الواصلة خلال الفترة المشمولة وهي نسبة تعبر عن ازدياد أهمية التجارة المنقولة بالحاويات ودور الحاويات في نقل المتعدد الوسائط وتوجد 24 بالمئة بلدا زود بنظام البيانات لإدخالها فيه ويتعلق بجميع المؤشرات وعددها ل 26 مؤشرا تجاوزت نقاط القياس ل 100 نقطة ويزيد من الإبلاغ من الموانئ وقد شرع بالعمل على تفسير النتائج وشمل استخدام متوسط متغير لمدة خمس سنوات لأغراض التحليل

جدول رقم: 03 – 26 متوسط الوصول السفن حسب نوع السفينة لسنة 2018

افريقيا	اسيا	أوروبا	أمريكا اللاتينية	عالميا	
15	0.1	0.8	12	10	ناقلات النفط الصهرية
32	0.2	22	22	21	ناقلات السوائب
69	60	45	69	61	سفن الحاويات
68	0	47	73	62	سفن الرحلات السياحية
80	75	81	80	80	سفن البضائع العامة
100	100	100	100	100	سفن اخري

المصدر: من اعداد الطالبه بالاعتماد على المرجع (UNCTAD، 2016)

الشكل رقم 03-26 يوضح متوسط وصول السفن حسب نوع السفينة



المصدر: من اعداد الطالبه بالاعتماد على مخرجات Excel والمرجع (UNCTAD، 2016)

### المطلب الثاني: إحصاءات الموانئ

لقد قام الباحثون وذوو العقول النيرة بنحت مقولة إذا لم يكن بإمكانك ان تقيسها ليس بإمكانك ان تديرها ولذا فليس بإمكانك ان تحسنها وينسب الى غاليلو 1564- 1642 أيضا الى قوله احسب ما يمكن حسابه وقس ما يمكن قياسه ومالا يمكن قياسه اجعله قابلا للقياس (kozak.m , 2004) وباعتبار ان الموانئ هي البوابة الوحيدة للدخول لبلد الخروج منه مما جعل من السهل على الحكومات تسجيل البيانات التجارية وفرض ضرائب وقد كانت إحصاءات الموانئ تقليديا ضمن اختصاص مشغلي المحطات او الهيئات المحلية للموانئ او رابطات وطنية اذا تقرر ما هي البيانات التي تجمع ومتى وكيف تنشر وفي بعض الحالات كان الامر يستغرق اشهر بل سنوات قبل ان تصبح الأرقام متوفرة على نطاق واسع والان تضاءلت حصة الدخل القومي المستمدة من فرض ضرائب على الواردات أي التعريفات الجمركية في معظم البلدان من اجل تحصيل ضرائب في قطاعات أخرى مثل تقدر حصة رسوم الاستيراد من الإيرادات الضريبية بنسبة قدرها 18 بالمئة وبما يتجاوز 50 بالمئة في بعض الحالات من مجموع إيرادات كثير من البلدان منخفضة الدخل (Kowalski,p, 2005) مثل في الهند انخفاض متوسط معدل التعريفات الجمركية من 55 بالمئة في أوائل التسعينات القرن العشرين الى ما يتجاوز قليلا 25 بالمئة بحلول نهاية العقد United Nations. Département of Economie and Social Affias 2002

وفي حين التعريفات الجمركية في الولايات المتحدة مثلت بنسبة قدرها 30 بالمئة من إيرادات الحكومية في عام 1912 فأنها تمثل الان نسبة قدرها ب 1 بالمئة (Progressive Economy) . Tariffs raised 30 per cent of government revenue in 1912, . and now raise 1 per cent. April 10 (2013) وتتسم الموانئ في معظم بملكية مختلطة تنقسم بين مشغلي المحطات الخاضعين والهيئات العامة للموانئ إذا تعتبر مصدرا مهما للإحصاءات بحيث توفر تفاصيل عن اليد العاملة المستخدمة واستخدام المعدات وحركة النقل للبضائع وعمليات رسو السفن ومع ذلك فان معظم تلك البيانات مخصصة للاستخدام الداخلي وليست لأغراض التمهين العام وحتى البيانات التي تجمعها المؤسسات العامة لإنتاج دائما للجمهور وأيضا لا تكون البيانات متوافرة عن بعض الموانئ متجانسة او من السهل مقارنتها بالبيانات الخاصة بمواني أخرى .

ومن الصعب التأكد من الإحصاءات العالمية او الإقليمية للموانئ لعدم وجود منظمة عالمية مسؤولة عن جمع هذه البيانات وحتى كبار مشغلي المحطات العالمية يعلمون عادة في قطاع واحد من السوق وهو موانئ الحاويات وينشر قطاع الخاص البيانات عن أداء المحطات

كأدوات للتسويق لا كجزء من بحوث غير متحازة ومن تم تكون البيانات انتقائية وتكون تغطيتها متفاوتة ولا يوجد منشور عالي يصدر عن مجموعة من الهيئات الموانئ وهي التجمع الدولي الوحيد لهيئات الموانئ للاختصاص الضروري ولا الموارد اللازمة لإجراء الدراسات استقصائية سنوية بشأن إحصاءات الموانئ .

ومع ذلك لا تمثل مقارنة على الصعيد العالمي ميزة لان التنافس على شحن البضائع تعد مسألة إقليمية مما رات الهيئات الموانئ ان كل ميناء يختلف لذا لا يمكن ولا ينبغي مقارنته الا ان المؤسسات الأكاديمية وجدت سبلا للتغلب على المعوقات من خلال تقنيات شتى فتحليل يتضمن بيانات مثلا يأخذ في الاعتبار مختلفة لمدخلات ومخرجات الموانئ في حين يجمع البيانات وتحليل المجموعات بين بنود متماثلة لأغراض التعلم مما اجبر مديرو الموانئ للتساؤل عن السبب الذي يستوجب مقارنة مينائهم بموانئ بعيدة ويرجع ذلك من خلال

تتسم بارتفاع حركة نقل البضائع وتحقيق وفورات حجم أكبر عندما يكون المنافس الرئيسي معروف في بلد مجاور ورغم احتمال صحة ذلك لن يدفع هذا الموقف من الابتكار والتغيير اللازمين بدرجة الاولى

فمن ناحية يجعل وجود تفاصيل عن الموانئ العالمية من جهة أي باعتبارها شريكة ملائمة للمقارنة للإجراء مقارنة مجدية اما من الناحية الأخرى إذا لم تكن مقارنة مباشرة بين الموانئ الموجودة في قارات مختلفة تعتبر مقيدة إذا ينبغي الا يكون هناك خوف من الكشف عن البيانات لان ليس من شأنه ان يسفر عن فقدان اعمال بخصوص الموانئ المنافسة لها ويبدو من المرجح ان السبب الرئيسي لغزوف الموانئ وهي ان تكون أكثر شفافية أي أداؤها اقل مما يستجيب

ويواجه الباحثون الذين يعملون في هذا المجال ويرغبون في مقارنة أداء الموانئ العالمية مهمة صعبة في الحصول على مدخلات ومخرجاتها اللازمة لحسابها واساسا يجب ان توافق الموانئ على ان تدرس من اجل البيانات التي تجمع او تحلل وحتى في حالة موافقة الموانئ على ان تدرس إذا لا يتوفر التقارير عنها ذو الصلة للجمهور دوما فالدراسات التي تجربها الرابطة الإقليمية ومن اهمها دراسة عام 2015 للجنة الدائمة للتعاون الاقتصادي والتجاري التابعة لمنظمة التعاون الإسلامي المعنونة ب

#### **Evaluating the Ownership Governance Structures and Performances of Ports. In. The OIC. Member –**

**Countries** ونتيجة للكميات الكبيرة من البيانات اللازمة يجب ان تكون التحليل اليا من اجل الحد من الوقت وتقليل من تكاليف عمل المحللين وبعد التشغيل الالي مؤديا الى أخطاء اذا يركز على البيانات الوصفية لا على الدراسات التحليلية لتلك البيانات

وتؤدي هذه البيانات الى زيادة سهولة التوفيق بين الشحنات والسفن مما يؤدي الى ارتفاع معدلات استخدام الاسطول وانخفاض تكاليف النقل البحري وقد تصبح الموانئ قادرة على التخطيط على أفضل لوصول السفن إذا يتجنب الحاجة الى شراء معدات باهظة التكلفة ولا يستخدم استخداما كافيا كما تتدعى الحفاظ على البيئة وخاصة في فترات زيادة هجرة الحيوانات مع بلوغ عمليات وصول السفن ذروة وذلك من اجل الاقلال من أي عوامل سلبية وفي الواقع ومن المرجح ان يؤدي فتح باب البيانات الضخمة الى إيجاد وظائف وفرص جديدة لم تكن في السابق وحسب التقارير السنوية المحصلة للانكناد على البيانات الرصد الخاصة بالنظام الألي لتحديد الهوية من طرف **Marine Traffic** وهي شركة بحرية تنتمي الى قطاع خاص ويوجد مقرها في لندن 55963 وورد تفسير لبيانات من خلال هذا النظام قد حدد ما يلي:

- كيفية او الطريقة التي يعمل بها البيانات وجود صحة لهذه البيانات وقد زودت شركة Marine Traffic للانكناد بتفاصيل عن بيانات النظام، ونجد تفاصيل عن البيانات النظام الالي لتحديد الهوية فيما يتعلق ب 2. مليون عملية رسو السفن ل 221 ميناء في 151 بلد في سنة 2018 كما هو موضح في الجدول (أ) ومجموعة البيانات عمليات الرسو البالغة 2.8 مليون عملية لا تمثل صورة كاملة لجميع تحركات السفن اذا يتكون الاسطول التجاري العالمي من 19918 سفينة ولكن بيانات النظام الالي لتحديد الهوية في هذه العينة تتعلق فقط ب ما يبلغ 32225 سفينة أي ما يقارب 40 بالمئة وهناك الاف من الموانئ في مختلف العالم وتشير الى بعض التقديرات الى ان السفن يتجاوز 100000 ولكن رصد جميع لتلك الموانئ من شأنه ان يكون مرهقا وقد حصر خبراء الانكناد عدد الأرصد في 1.22

مليون إشارة اذا يعتقدون انها تمثل قدر كبيراً من نسبة التجارة السلعية العالمية التي تنقلها السفن البحرية والتي تقدر بانها تبلغ 80 بالمئة ويتضح من خلال ذلك ما يلي:

**ماهي النظم الالية:** لتحديد الهوية تشترط الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر وتجهيز السفن الملاحية الدولية ذات الحمولة الطنية الاجمالية البالغة ل 3000 طن او أكثر ويثبت هذا النظام للسفن البيانات اليا والكترونيا من خلال جهاز لاسلكي عالي الترددات على فترات منتظمة ويشمل ما يلي رقم تحديد الهوية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية والهوية المحددة من الخدمة المتنقلة البحرية وإشارة النداء واسم السفينة وابعاد السفينة وموقعها ومسارها وسرعتها وتثبت البيانات باستمرار على فترات غير منتظمة مما يوفر مجموعة البيانات شاملة ومفصلة عن مرور السفينة وقد يبلغ معدل يثبت المعلومات الخاصة بالنظام كل ثلاث دقائق تقريبا فيما يتعلق بالسفن الرئيسية اما

اما السفن سريعة الحركة او المناولة بمقدار ثانيتين فقط ويقتصر نطاق البيانات عادة على قوة إشارة التردد العالي جدا من قبل الجزر والسلاسل الجبلية وانحاءات الأرض (UNCTAD, 2016)

كيفية عمل بالنظام الالي لتحديد الهوية عمليا: تتولد اليا بيانات النظم الالية لتحديد الهوية عن عمليات رسو السفن في الموانئ من خلال تحركات السفن وإشارات بيانات النظام التابعة لشركة Marine Traffic تنبث لدى استلام اخطار وصول يبين متى تعبر السفينة الحدود التي تم تحديدها سلفا بطريقة غير مرئية وكذلك على عكس لدى استلام اخطار مغادرة أي يبين متى تغادر سفينة وقد تفسر إشارة السفينة عند المناورة بانها رسو متكرر في ميناء ومن ناحية اخري لا تدرج هيئة الميناء في إحصاءات رسمية سوى السفن التي قد لها من خلال المناولة الشحنات وليست تلك التي ابحرت على مقربة ميناء من اجل اخذ شخص او طرد (UNCTAD, 2016)

#### جدول رقم 03-27 يوضح عمليات رسو السفن في الموانئ بحسب المنطقة والنوع

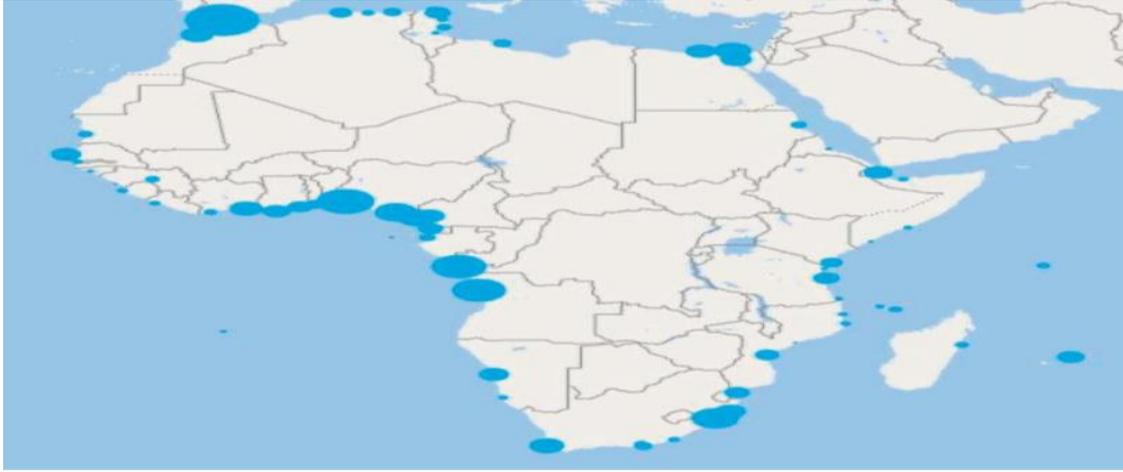
المجموع	أمريكا الجنوبية	اوقيانوسيا	أمريكا الشمالية	أوروبا	الكابيس ر	اسيا	افريقيا	
138385	13403	14051	10553	17048	3684	6915	9486	ناقلات السوائب
322229	17629	81871	14620	64900	16725	18075	30418	سفن الحاويات
966198	19870	40651	48834	431849	13035	385134	36915	سفن البضائع الجافة
229898	10312	3306	10387	586518	6599	127312	9120	الناقلات الصحريجية
1656710	61214	139879	84395	1100315	40043	537436	85939	المجموع

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع (Raballand G, 2012)

ويبين الجدول توزيعا للحد الأدنى لعدد عمليات الرسو في الموانئ بحسب الفئة السفينة لكل منطقة وتمثل اسيا وأوروبا اعلى عدد من عمليات الرسو في الموانئ وفي استراليا والمناطق المتقدمة من أوروبا وأمريكا الشمالية تمثل فئة سفن البضائع الجافة أكثر من 50 بالمئة من المجموع

**التوزيع للنظام:** نطاق توزيع عمليات رسو السفن في الموانئ في افريقيا ل وبين التوزيع الجغرافي لنطاق يبلغ 76000 عملية رسو مسجلة في الموانئ افريقيا وقد حدد في السابق قدر كبيراً من البحوث في قطاع سفن الحاويات نقاط الانعطاف في أفريقيا و هي جنوب افريقيا ومصر والمغرب بوصفها أكثر أجزاء القارة ذو نشاط من حيث التجارة البحرية وتبين أيضا وجود حركة مرور كبيرة للسفن في خليج غينيا وتبرز لواندا بأنغولا كثنائي انشط ميناء في عينة البيانات بعد طنجة بالمغرب بحيث جرى فيه ما يقارب من 40000 عملية رسو للسفن ب 21.5 سفن الحاويات والبضائع الجافة و 1236 ناقلة صحريجية و 5.7 سفن الحاويات 147 ناقل سوائب وتحتل المرتبة الأولى في عينة البيانات مستويات كبيرة لحركة مرور في ديربان بجنوب افريقيا ولاغوس بنيجيريا وبور سعيد والإسكندرية والسويس بمصر

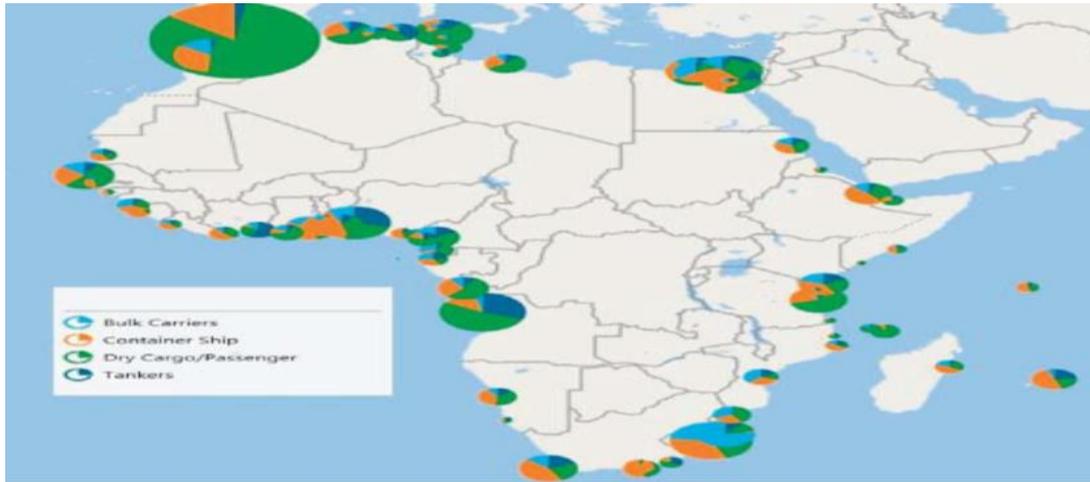
الشكل رقم: 03-27 يوضح نطاق التوزيع عمليات الرسو السفن في الموانئ في افريقيا



المصدر من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD , 2014)

نطاق عمليات لرسو السفن الموانئ في افريقيا: وتوضح عدد التسجيلات لبيانات نظام الالي لتحديد الهوية الواردة فيما يتعلق بالبلدان الافريقية وتمثل بيانات النظام ب 73 ميناء موجود في 37 بلد يشمل هذا الرقم جزيرة سانت هيلانة وهي إقليم بريطاني فيها وراء البحار ولا يشمل الرقم البلدان الافريقية غير الساحلية الخمسة عشر مثل كابو فردي او جمهورية الكونغو الديمقراطية حيث لم يبلغ عن البيانات إذا تعتبر مؤشرا يمثل الحد الأدنى لها مما تكون عمليات الرسو في الميناء اعلى

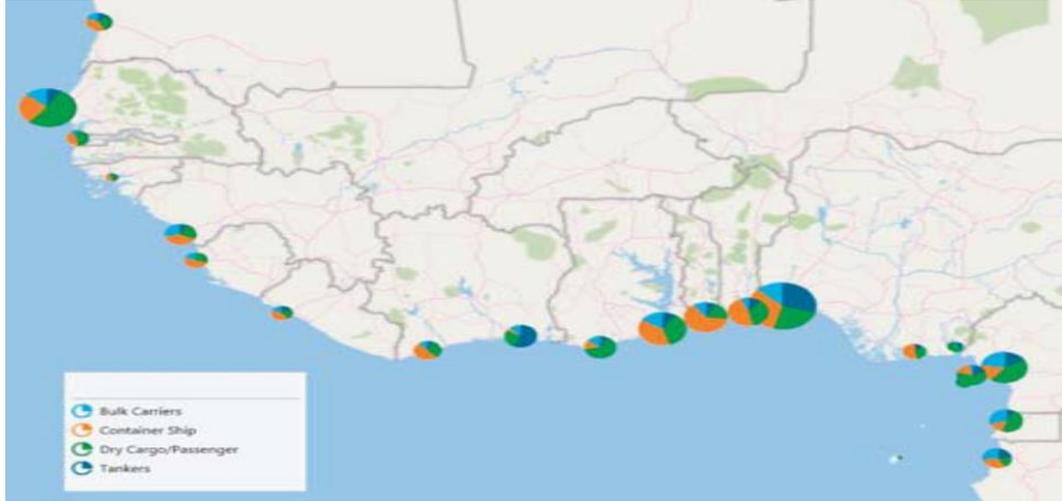
الشكل رقم 03- 28 عمليات رسو السفن في الموانئ في افريقيا ل 2017



المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD, 2016)

نطاق عمليات رسو السفن في الموانئ في غرب افريقيا لسنة 2016 وتشير تخصص الموانئ غرب افريقيا لها حصة أكبر من الناقلات الصهرجية لكل من ل لأبيدجان (كوت ديفوار) في حين ان لومي (توغو) لها حصة من سفن الحاويات أكبر ولا ويندو (غابون) حصة منقسمة بالتساوي تقريبا من أنواع السفن الأخرى وترجع مجموعة البيانات المتعلقة بنوع السفن التي ترسو في الموانئ الى عمل الاونكتاد بشأن منهجية السجل المتوازن واستخدام النظام الالي لتحديد الموانئ ذات الخصائص المتماثلة من حيث السفن يتيح إمكانية مقارنة عينة من الموانئ مماثلة في الوقت نفسه ويناقض الحجة التي تساع منذ امد طويل وهي ان الموانئ لا يمكن مقارنتها لان كل ميناء فريد من نوع

الشكل رقم: 03- 29 عمليات رسو السفن في الموانئ في غرب افريقيا 2016



المصدر من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD, 2016)

### المطلب الثالث التطورات في الموانئ الحاويات في العالم

رغم التحسن الطفيف الذي يحدث في احجام التجارة البحرية العالمية لايزال التأثير الناجم عن النمو الاقتصادي العالمي الضعيف وتناقص احجام التجارة مثل تجارة السلع واستبدال ضغوط التكاليف مستمرا في أداء الموانئ في العالم ولئن كانت هذه الاتجاهات تؤثر في جميع الموانئ فان وقعها على الموانئ الحاويات اشد وطأة (UNCTAD , 2014)

المناولة الاجمالية واجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم ان اجمالي حركة الحاويات قد زاد بنسبة 1.8 بالمئة في عام 2018 كما هو موضح في الجدول بحيث بلغت الاحجام الكلية حوالي 686.8 مليون وحدة معادلة لعشرين قدما وتمثل هذه النسبة اقل من النمو المسجل في عام 2016 وتعتبر عن الصعوبات التي واجهتها تدفقات التجارة العالمية المنقولة في حاويات في عام 2018 (UNCTAD , 2014)

اما في عام 2019 قدر ان اجمالي حركة الحاويات في العالم زادت بنسبة 1.9 بالمئة فبلغ مجموع الاحجام 699.8 مليون وحدة معادلة لعشرين قدما وحسب واستأثرت الحاويات المليئة بنسبة 76 بالمئة من مجموع الحاويات الاحجام المعالجة في عام 2019 والحاويات الفارغة بنسبة 24 بالمئة وقدر نصيب المسافة بنسبة 26 بالمئة رغم انه لوحظ ان الأرقام المطلقة بالوحدات المعادلة لعشرين قدما لمعالجة وقد شهدت هبوطا طفيف في عام 2015

### جدول رقم 03-28 يوضح حركة اجمالي حركة الحاويات في الموانئ العالم حسب المناطق

2019	2018	2017	2016	2015	2014	
7863	9637	7982	6986	7956	7859	افريقيا
9631	6952	9637	8963	7829	8592	اسيا
8527	8972	8759	9871	8926	9682	أمريكا النامية
9517	5927	9257	7892	2971	2398	أوروبا
8569	5891	5478	7852	2987	2987	أمريكا الشمالية
7892	6987	7483	9627	3697	28973	اوقيانيا
69043	52338	54074	61062	46266	62859	المجموع

المصدر من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع (UNCTAD , 2014)

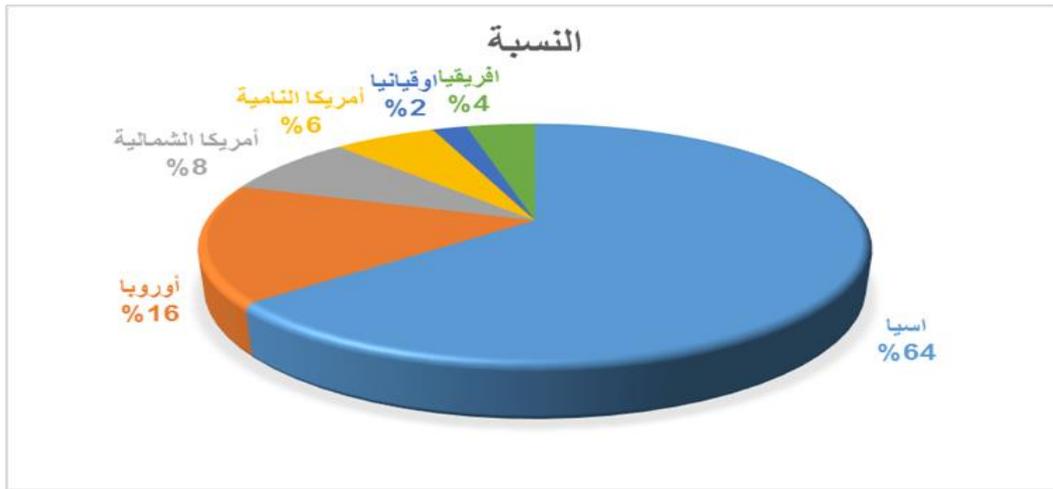
اما من جانب الحصص الإقليمية من حركة الحاويات في موانئ العالم تم تقسيمها على معظم الدول بحيث بلغت نصيب اسيا 64 بالمئة من اجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم ومثلت شرق اسيا وجنوبها الجهات الفرعية الفاعلة الرئيسية بالحاويات المتبقية بمواني أوروبا ب 16 بالمئة وامريكا الشمالية ب 8 بالمئة وامريكا النامية 6 بالمئة وافريقيا 4 بالمئة وأوقيانا ب 2 بالمئة كما هو موضح في الجدول.

جدول رقم 03-29-احجام موانئ الحاويات في العالم حسب المناطق الحصص بالنسبة المئوية

البلد	اسيا	أوروبا	أمريكا الشمالية	أمريكا النامية	افريقيا	اوقيانا
النسبة	% 64	% 16	% 8	% 6	% 4	% 2

المصدر من اعداد الطالبة بالاعتماد على المرجع(UNCTAD, 2018), .

الشكل رقم 03-30 يوضح اجمالي موانئ الحاويات في العالم حسب المناطق الحصص بالنسبة المئوية



المصدر من اعداد الطالبة بالاعتماد على مخرجات Excel والمرجع (UNCTAD, 2018), .

اما بالنسبة الى معدلات النمو في مناولة الحاويات عبر الموانئ ظلت دون مستويات تاريخية مسجلة خلال الفترة 1980-2019 وهي تندرج أيضا في اطار أدني معدلات النمو المسجلة بين عامي 2017 و2018 باستثناء عام 2009 الذي هبطت فيه احجام بنسبة 8.1 بالمئة

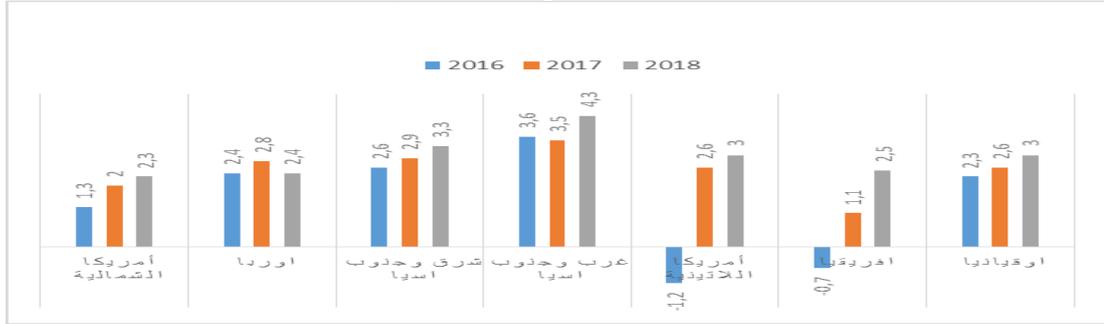
أي ان زيادة الاحجام التي عالجتها موانئ الحاويات في اسيا بنسبة 2.7 بالمئة وتوسع نشاط المعالجة في موانئ جنوبي اسيا بمعدل 11.2 بالمئة وكان أداء بعض الموانئ المختارة في الهند مثل كوشين وكلكتا وكريشنا باتتام ويعتبر بوجه خاص جيدا اما بالمناطق الأخرى في أوروبا وأمريكا الشمالية زادت احجام المعالجة في الموانئ بنسبة 2.4 بالمئة و1.2 بالمئة على باقي الدول مما أدى ذلك الى إعاقة تراجع الاحجام المعالجة في الموانئ لبعض المناطق عملية التوسع في اجمالي حركة الحاويات وسجلت حالات تقلص في افريقيا ب 0.8 بالمئة وامريكا النامية 1.2 بالمئة وغربي اسيا 0.8 بالمئة

جدول رقم 03-30-يوضح نمو الاحجام في الموانئ الحاويات

أوقيانيا	افريقيا	أمريكا اللاتينية	غرب وجنوب اسيا	شرق وجنوب اسيا	أوروبا	أمريكا الشمالية	
2.3	0.7	1.2-	3.6	2.6	2.4	1.3	2017
2.6	1.1	2.6	3.5	2.9	2.8	2	2018
3	2.5	3	4.3	3.3	2.4	2.3	2019

المصدر من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع ( UNCTAD ) , 2019)

الشكل رقم 03-31 يوضح نمو الاحجام في الموانئ الحاويات



المصدر من اعداد الطلبة بالاعتماد على مخرجات Excel المرجع ( UNCTAD ) , 2019)

مشغلو المحطات النهائية العالميون والدوليون: يتولى مشغلو المحطات النهائية العالميون والدوليون معالجة جل الاحجام في موانئ الحاويات العالمي ومن بينها اهم أربعين ميناء للحاويات وفي عام 2019 استأثرت المحطات النهائية التي يمتلكها كلها او جزء منها مشغلون عالميون ودوليون بنسبة 65 بالمئة واجمالي حركة العالمية وعالج الحصة المتبقية مشغلون خواص اخرون ب 18 بالمئة والدول ب 19 بالمئة وزادت حصة المشغلون العالمين والدوليين زيادة طفيفة بقدوم عضو جديد هو Yildirim Group في عام 2019 واستأثرت المشغلون العالميون والدوليون بنسبة 60 بالمئة من السعة العالمية بما يقابل 58 بالمئة وفي عام 2018 يمثل خواص اخرون ب 20 بالمئة من السعة وإذا يعتبر جميع مشغلي المحطات النهائية العالمين والدوليين مشغلو خواص بحيث اضحى نحو 80 بالمئة من السعة العالمية في ايدي قطاع الخاص وتتحكم الدول في الكمية المتبقية ومن اهم 10 مشغليين عالميين دوليين للمحطات النهائية (UNCTAD , 2019)

جدول رقم 03 – 31-اهم 10 مشغليين عالميين ودوليين للمحطات النهائية في عام 2019

مليون وحدة معدلة لعشرين قدما	الحصة من احجام موانئ	مليون وحدة معدلة لعشرين قدما	
3.0-	5.2	36	APM Terminales
2.1	3.8	26	China .Merchants Port Holdings
1.8	3.2	20	China .Océan Shipping Group
9.2	2.8	19	Terminal. Investment
13.5	1.3	9	China. Shipping Terminal Développement
3.8	1.1	8	Eue green
0.9	1.0	7	Euro gâte

المصدر من اعداد الطلبة بالاعتماد على المرجع ( UNCTAD ) , 2019)

المطلب الرابع: انعكاسات الأزمة على الموانئ البحرية.

1. قطاع النقل البحري والازمة المالية الاقتصادية

لم يكن للازمة تأثير واضح على الموانئ البحرية خلال الربع الأخير من عام 2008 والذي يمثل بداية الازمة حيث ان غالبية البضائع المتداولة خلال هذه الفترة تقع ضمن تعاقدات سابقة تم ابرامها قبل الازمة ولكن لاريب في تأثير الموانئ البحرية بتلك الازمة سواء حركة تداول البضائع بأنواعها المختلفة او الحاويات بغض النظر عن اعداد السفن والتي قد لا يتأثر عددها بقدر تأثر حمولاتها من البضائع حيث انخفضت معدلات التداول بمحطات الحاويات في الموانئ الصينية في شهر يناير 2009 بحوالي 13.9 بالمئة وهبطت حركة تداول الحاويات في ميناء هونغ كونغ بمعدل 2.3 بالمئة كما واجه ميناء جوانجزو احد موانئ الصين أكبر انخفاض في تداول الحاويات بحوالي 30.9 بالمئة في نفس الشهر وهبوط معدل تداول الحاويات في ميناء شنغهاي بنحو 17 بالمئة وتراجع معدل حركة تداول الحاويات في ميناء سنغافورة الى 19.8 بالمئة في شهر فبراير عام 2009 مقارنة بنفس الشهر (ياسر محمود احمد، 2018)

متابعة موقف الموانئ العالمية خلال عام 2009، وذلك لما لها من تأثير على سوق النقل البحري وتأثيرها أيضاً على الموانئ البحرية المصرية نجد أن حجم التجارة المنقولة بالحاويات عن طريق أوروبا وأمريكا واليابان قد انخفض بنسبة حوالي 6% خلال الفترة من ديسمبر 2008 إلى أبريل 2009، مقارنة بنفس الفترة من العام السابق في حين حققت الموانئ الصينية زيادة في عدد الحاويات بلغت نسبتها في حدود 8%، وبذلك تتربع الصين حالياً على قمة سوق النقل البحري متخطية أوروبا وأمريكا واليابان وقد زادت صادراتها بمقدار 10 ملايين حاوية رغم الركود الذي يشهده العالم حالياً في حجم التجارة المنقولة بالحاويات، وذلك خلال نفس الفترة من ديسمبر 2008 وحتى أبريل 2009 (<http://transport-era.info/ArtileDesc.aspx.Id=137>).

ومن متابعة حركة التجارة العالمية خلال النصف الثاني من عام 2009، فقد تلاحظ حالياً تأثر الصين، وذلك بانخفاض حركة التجارة الصينية بشكل كبير وصل إلى 52.1% في أعداد السفن العابرة لقناة السويس، وكذلك حجم المنقول من 155 مليون طن إلى 101 مليون طن، وذلك وفقاً لما جاء بتقرير هيئة قناة السويس، ويعد هذا مؤشراً خطيراً يدل على استمرار الازمة العالمية في سوق النقل البحري على أكبر عملاق في السوق.

بالنسبة لانخفاض أسعار النوالين لتأجير السفن فما زال الانخفاض الشديد في أسعار النوالين مستمراً، مما انعكس سلباً على سوق تأجير السفن وخروج بعض الخطوط الملاحية من السوق.

مما دفع الشركات الملاحية الكبرى التي تعمل أساطيلها بين الشرق الأقصى وأوروبا لتقليص عدد الرحلات لقلّة المعروض في البضاعة. (ماريتايمز: الازمة المالية العالمية وتداعياتها على النقل البحري ، 2020)

وقد ألفت كل تلك العوامل بظلالها على الموانئ البحرية، وذلك بانخفاض عدد السفن المترددة على الموانئ، وكذلك انخفاض حجم البضائع المنقولة بحراً وانخفاض في أعداد الحاويات المتداولة بالموانئ، مما أثر على جميع الأنشطة اللوجستية المصاحبة والمقدمة بالموانئ المصرية بالسلب، وأعتقد أن النصف الثاني من العام 2009 هو الأشد تأثيراً من تواع الازمة العالمية الاقتصادية على سوق النقل البحري، خاصة الموانئ المصرية، وأتوقع أن تحدث انفراجة ومرور هذه السحابة السوداء في

خلال النصف الأول من عام 2010، حيث من المتوقع حدوث نمو في سوق النقل البحري في حدود «2» و«2.5» مقارنة بعام 2007/2008، مما يعتبر انفراجة متوسطة للموانئ البحرية المصرية، وكذلك جميع الأنشطة اللوجيستية المصاحبة، وذلك طبقاً لتقرير الانكناد، والذي يتوقع زيادة عالمية في حجم وإجمالي البضائع المنقولة بحراً وإن لم تصل إلى الحجم الذي تم تداوله عام 2008.

## 2. قطاع النقل البحري وجائحة كورونا

النقل البحري هو ركيزة التجارة الدولية وسلاسل القيمة العالمية، فينقل الشحن البحري ما يقدر بأكثر من 80 في المائة من مجمل التجارة العالمية من حيث الحجم، وأكثر من 70 في المائة من هذه التجارة من حيث القيمة. وقد أبرزت أزمة جائحة كوفيد-19 مدى مرونة هذا القطاع إزاء عوامل الاختلال مثل الأوبئة، والاهمية الحاسمة لضمان استمرارية عمله في تيسير وصول السلع الأساسية أثناء الازمة، وفي استدامة التدفقات التجارية. وفي الانخفاض المتوقع في أحجام التجارة البحرية العالمية في عام 2020 واتجاهات أعداد

زيارات السفن للموانئ في العالم على سبيل المثال دلالة على مدى تأثير الجائحة على النقل البحري والتجارة وتبلغ حصة الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا السكوا من الصادرات البحرية العالمية ما نسبته 14.5 بالمئة من حيث الحجم وتمثل تجارة النفط والغاز معظم هذه الشحنات وما نسبته 5.6 بالمئة من الواردات البحرية العالمية وقد سجل عدد زيارات السفن في المنطقة العربية بعض التراجع في اول 31 أسبوعا من عام 2020 مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019 (استعراض النقل البحري ، 2020)

ولعل في عدد زيارات الموانئ إشارة الى مدى الخلل الذي أحدثته الجائحة ولكن الجائحة وما يرتبط بها من إجراءات للاستجابة وليست بالضرورة سبب كل تغير في العدد الأسبوعي لزيارات الموانئ فقد تتأثر بالعوامل الموسمية والتغيرات في السياسات التجارية التي تحول أنماط التجارة والتدابير التنظيمية التي قد تؤثر على الشحن والموانئ كما يتأثر بالاستراتيجيات التي تعتمد عليها شركات النقل في نشر طاقات سفنها وبالقرارات التي تتخذها تحالفات شركات الشحن

### خلاصة الفصل

من خلال درستا للفصل نستنتج ان التجارة البحرية العالمية فقدت الزخم في عام 2018 فتوسعت احجامها بنسبة 2.7 بالمئة وهي نسبة اقل من النسبتين المتوسطتين السابقتين المسجلتين في عام 2017 وهما 3.0 بالمئة و4.1 بالمئة وتشير التقديرات الى ان الاحجام الكلية وصلت الى مستوى غير مسبوق من الارتفاع فبلغت 11 بليون طن ونجد حسب سجلات الاونكتاد ويتوقع ان يبلغ النمو 2.6 بالمئة في 2019 وان يصل متوسط النمو السنوي الى 3.4 بالمئة خلال الفترة 2019-2024 ولا تزال مصحوبة بالتحديات نظر لاشتداد لعدم اليقين حيال السياسات التجارية والمخاطر المنذرة بالانخفاض واسعة النطاق التي تعم الأفق ونجد في عام 2018 تراجع نمو تجارة البضائع بمعدل مسبق وتساعدات لتعريفات الجمركية على التجارة بين الصين والولايات المتحدة الامريكية في خصم التوترات التجارية وتكاثر التدابير الوطنية المقيدة للتجارة

وتعمل على إعادة تشكيل مشهد النقل البحري ببطء ويبدو ان وصفها عاديا جديدا يتناقض مع المنظور الذي كان سائدا من قبل بدا يرسخ اقدمه ويتسم هذا بنمو اجمالي متعدل في الاقتصاد والتجارة على الصعيد العالمي

ونجد ان الاسطول النقل البحري لا يوفر للتجارة العالمية الربط بشبكات النقل فحسب بل يتيح أيضا للعمال في الاعمال التجارية البحرية في البلدان المتقدمة والنامية سبلا لكسب عيشهم وظل نمو الاسطول العالمي يتراجع فمما اسطول النقل البحري التجاري بنسبة 3.15 بالمئة في 2017 مقارنة بنسبة 3.5 بالمئة في عام 2015 ورغم استمرار هذا التراجع زاد العرض بوتيرة أسرع من الطلب فاستمر الوضع المتسم بالسعة العالمية الزائدة والضغط على الأسعار باتجاه الهبوط

تحتل الموانئ مكانة هامة في اقتصاديات الدول باعتبارها رئة التجارة الخارجية الحقيقية. حيث تساهم من جهة على تقليص قيمة الصادرات بالنسبة لدول العالم ومن جهة اخرى تضمن حركة وارداتهم مقارنة بمنافسيهم مما يخلق منافسة حقيقية في مجال التجارة الخارجية كما يعتبر المحفز للنقل البحري اد يحتاج نشاطه الى مواقع لرسو السفن كبيرة وخدمات مينائية وتقوية الاتصالات مما يضمن تطور الموانئ.



# الخاتمة العامة:

بعد ان تم التسليط الضوء على العناصر الواردة في دراستنا المعنونة **بدور واهمية قطاع النقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية** بداية بالجانب النظري الذي افرز اهم المفاهيم المتعلقة بالتجارة الخارجية بحيث يجدر الإشارة على انها قامت أساس من خلال تطورت النظريات الاقتصادية عبر السنوات، كما عرفت تفسيرات مختلفة حول مفهوم وطبيعة التجارة الخارجية، وتعددت المدارس والاتجاهات فيما يخص النظريات المتعلقة بذلك، وكذا العوامل المؤثرة فيها، من مدرسة إلى أخرى، ابتداء بالمدرسة الكلاسيكية التي أقرت أن كل دولة لها القدرة على إنتاج السلع التي تملك ميزتها النسبية، والتجارة بالتخصص والتقسيم الدولي للعمل تسمح بتقوية التبادل الذي ينهض باقتصاد كل بلد، إلى أن وصلت إلى الاتجاهات الحديثة التي درست تطور التجارة، والأهمية الكبيرة التي تلعبها في تقدم الدول، من خلال مفكرها ووجهات نظرهم في تفسير أسباب الاختلاف في التكاليف النسبية بين دولة وأخرى. ولم يتوقف الأمر عند هذا الحد بل تواصلت الدراسات إلى حد الساعة لإعطاء حقيقة وطبيعة التجارة الدولية.

يعتبر قطاع النقل عموماً (الذي يهدف إلى نقل الركاب والبضائع بغية تحقيق غايات وإشباع احتياجات الشعوب والدول) أحد الأنشطة المحورية في تحقيق توازن بين مراكز العرض والطلب وخلق المنافع المكانية والزمانية والتبادلية لمختلف المنتجات وتحقيق نوع من التكامل مع شتى الاستثمارات في كافة اقتصاديات الدول.

ويبرز قطاع النقل البحري نشاط وخدمات او كما يسمى الذهب الأزرق على قائمة الأنشطة القطاعية الأخرى الجوي والبرية، لما يتفرد به من خصائص ويحققه من ميزات للتجارة الخارجية الدولية مقارنة بغيره من قطاعات النقل الأخرى

يتأثر ويتفاعل العرض مع الطلب بفعل الكثير من العوامل في إطار مجموعة من الشروط كالمنافسة، والحرية، وسرية العمل، بغية الفوز بالسوق وتحقيق أعلى الأرباح بأقل تكاليف ممكنة، فيتلاقى العرض مع الطلب في نقطة محددة وتسمى "بنقطة التوازن" حيث تتوافق الأطراف المتعاملة على تبادل السلعة أو الخدمة، بالسعر المحدد سعر التوازن

وبكمية محددة "كمية التوازن" لذا لا بد من اعتبار مستوى العرض، الذي يتأثر بطاقة الأسطول وحجمه وما تتضمنه السفن من فراغات والتي تتحدد بواسطة تكعيب البضائع وحجمها ووزنها ومن أجل ذلك لا بد من اعتبار معاملات تستيف البضاعة والتي قد تختلف حتى بالنسبة لنفس البضائع، نتيجة اختلاف في طرق التغليف أو لأسباب أخرى، مع العلم أن معامل تستيف أي نوع من أنواع البضاعة يقاس بعدد الأرقام المكعبة التي يشغلها الطن النولوني الواحد من هذه البضائع في فراغات السفينة بالإضافة إلى تأثير سياسات الشركات والهيكل الأخرى. وكذلك لا بد من اعتبار مستوى الطلب الذي يتحدد بمستوى تطور حجم التجارة الخارجية وتزايد حاجيات أفراد المجتمع، وأسعار النولون التي تتذبذب بفعل مؤشرات السوق الداخلية والخارجية، فمرونة العرض تكون قليلة نسبياً على المدى القصير من حدوث الارتفاع في الطلب، وسيكون عرض السفن أكثر مرونة على المدى الطويل (سنوات) وهي الفترة اللازمة لإنهاء بناء السفن، وطرحها في السوق الملاحية أو بناء أرصفة لتغطية الطلب المتزايد، وذلك عكس ما يحدث للطلب على المدى القصير حيث يكون أكثر مرونة.

اما الجانب التطبيقي فسقطنا واقع تحليل استخدام لقطاع النقل البحري مع ابراز لدوره واهميته في تعزيز التجارة الخارجية باعتبار انه له أثر بالغ الأهمية من حيث التأثير في الإنتاج والتوزيع كما يمكن الإشارة الى تأثيره على العرض والطلب بفعل تحديد مرونة كل طرف ويساهم أيضاً في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالإضافة الى أثره على المنافسة وسهولة الحصول على عناصر الإنتاج ويجدر الإشارة الى ان النقل الكفوء على الأسعار كما يعمل زيادة المنافسة في السوق

ومن المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل البحري تناقص التكلفة وتزايد الغلة وبالإضافة الى الخدمة بمعيار الاستعلامات البديلة وتتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة ونوع وحجم السفينة وكفاءة الموانئ وأيضاً الى تنظيمات الخدمات الملاحية والتجارية ولقد برز دوره أيضاً في المجالات التالية

اكتسبت التجارة البحرية العالمية مزيداً من الزخم في عام 2017 فزادت أحجامها بنسبة 4 في المائة، وهي أسرع نسبة تسجل خلال خمس سنوات. وبلغت تقديرات التجارة البحرية العالمية المدعومة بانتعاش الاقتصاد العالمي، وتحسّن تجارة السلع العالمية، 10.7 بلايين

طن، مع استئثار السلع الأساسية السائبة بزهاء نصف الزيادة في الحجم. ومع مراعاة تأثير القاعدة المنخفضة، عاد الانتعاش بالفائدة على جميع قطاعات السوق، وسجلت التجارة المنقولة في حاويات، والسلع الأساسية الجافة السائبة، أسرع وتائر التوسع وفي أعقاب الأداء الضعيف في السنتين السابقتين، زادت التجارة المنقولة. حاويات بنسبة 6.4 في المائة في عام 2017، بينما سجلت تجارة السلع الأساسية السائبة الجافة زيادة بنسبة 4.0 في المائة، مرتفعة من 1.7 في المائة في عام 2016. وزادت شحنات النفط الخام بنسبة 2.4 في المائة، منخفضة 4 في المائة في عام 2016، بينما زادت منتجات البترول المكررة والغاز معاً بنسبة تُقدَّر بنحو 3.9 في المائة وتشير التحليلات التي أجراها الأونكتاد إلى تواصل النمو في التجارة البحرية الدولية الذي يرتفع باستمرار التحسن في الاقتصاد العالمي. وفي اتساق مع النمو المتوقع في الناتج المحلي الإجمالي العالمي، يتوقع الأونكتاد أن تنمو التجارة البحرية العالمية بنسبة 4 في المائة أخرى في عام 2018. وإضافة إلى ذلك، يُتَوَقَّع أن تنمو التجارة البحرية العالمية بمعدل نمو سنوي مركب يبلغ 3.8 في المائة بين عامي 2018 و2023. ويُتَنظَر أن تزداد الأحجام في جميع القطاعات، وأن تسجل التجارة المنقولة في حاويات، وتجارة السلع الأساسية السائبة الجافة، أفضل الأداء. ويُتَوَقَّع أيضاً أن ترتفع أحجام تجارة الناقلات الصهرجية، وإن كان بوتيرة أبطأ قليلاً من قطاعات السوق الأخرى، وذلك اتجاه يتسق مع الأنماط السابقة.

وأظهر اهتمامه على التطورات في توفير خدمات من النقل البحري وأسعار الشحن وتكاليف النقل، فضلاً عما يتصل بالموانئ من بنية تحتية وفوقية وخدمات. وهو يعرض البيانات والاتجاهات المتصلة بما لوحظ في عام 2018 من تطورات في المجالات الثلاثة الرئيسية وهي الاسطول العالمي وقطاع النقل البحري بالحاويات والاعمال التجارية والعمليات في الموانئ واضحى تعميم مراعاة ابعاد الاستدامة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية بوسائل من بينها قواعد المنظمة البحرية الدول التنظيمية والتدابير الطوعية التي يتخذها هذا القطاع يحظى بالأولية في النقل البحري واستدامة مثل التطورات التنظيمية التي تؤثر في توفير النقل البحري وعلى راسها قاعدة منظمة البحرية الدولية لعام 2020 المقرران تغدو نافذة في 2020/01/01 وهي تفرض حد اقصى أكثر صرامة على محتوى الكبريت في أنواع وقود السفن وتنطوي هذه القاعدة على اثار مهمة للقطاع تشمل تكاليف النقل وسائل اعم مدرجة في جداول اعمال النقل البحري المستدام اذ ان القاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية ل 2020 ستساعد في معالجة في الانبعاثات في هواء للنقل البحري والموانئ.

### النتائج العامة

1. خدمات النقل البحري دورا هاما في رفع معدلات النمو وتحقيق الزيادة المطلوبة في كافة المتغيرات الاقتصادية وتساهم في تخفيض تكاليف الإنتاج وتوفير مدخلاته الذي ينعكس إيجابا على ميزان المدفوعات
2. يساهم قطاع النقل البحري في دفع عجلة النمو والتنمية الاقتصادية بالبلاد من خدمة التجارة الخارجية وتوفير عملات صعبة التي كانت تسرب الى الخارج في شكل أجور نولين تدفع لشركات الملاحة
3. يؤدي التحسن او التطور في النقل البحري الى زيادة حجم التجارة الخارجية
4. أدى عدم التطور في قطاع النقل البحري وعدم مواكبة التكنولوجيا الى ضياع فرص التي كان من الممكن ان يستفيد منها النقل البحري في حركة الصادرات والواردات
5. أدى تدني النقل البحري الى انخفاض حجم الصادرات التي تنقل عبره لسبب تدني الاسطول العالمي لشركة الخطوط البحرية الدولية
6. عدم وجود مؤسسات أكاديمية منخفضة في مجال النقل البحري في العالم مدى هذا القطاع بمتطلباته من الكوادر البشرية المؤهلة لسد الفجوة التي تظهر بسبب هجرة العقول الى الخارج تسبب ذلك في ضعف أداء شركة الخطوط البحرية والموانئ البحرية
7. ان أداء النقل البحري عامة وأداء شركة الخطوط البحرية على وجه الخصوص تربطها علاقة طردية تبادلية قوية بقطاعات الاقتصاد العالمي ويظهر ذلك من خلال التطورات الحديثة للتجارة البحرية

8. تلعب مصطلحات التجارة الدولية دوراً هاماً في تحديد مسؤوليات المصدر والمستورد لتنظيم حركة النقل البحري
9. بما ان النقل البحري هو الأكثر استخداماً في المعاملات التجارية الدولية فان المصطلحات الأكثر استخداماً هي المتعلقة بوسيلة النقل البحري FAS FOB CFR CIF
10. للنقل البحري للبضائع مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية باعتباره محرك البضائع بين القارات والدول
11. تتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة ونوع حجم السفينة وكفاءة الموانئ بالإضافة الى تنظيم الخدمات الملاحية والتجارية
12. يعتبر حجم السفينة من العوامل المؤثرة على تكاليف النقل البحري فزيادة حجم السفينة يؤدي الى انخفاض تكلفة الطن الواحد المنقول
13. عدم التوازن بين العرض والطلب العالمي بين الطاقات المتاحة كالأرصفة والمخازن والمستودعات والآلات والمعدات والسفن وبين حجم التجارة الخارجية والمنقولة بحراً مما خلق عجزاً في تغطية الطلب العالمي على المدى القصير
14. ان تطور حجم التجارة الخارجية بفعل تطور الاقتصاديات العالمية خاصة منها الدول المتقدمة تزامن مع تطور تكنولوجيا كبير في أنظمة النقل البحري وحجم السفن فظهرت ناقلات الحاويات ذات الحجم وارتفعت بالتالي طاقات العرض على المدى المتوسط والبعيد
15. ظهور نظم النقل جديدة أدت الى تغيرات في البيئة التحتية في الموانئ والتي تميزت بانها اقل مرونة بين التغير الحاصل في الطلب والهياكل كتهيئة الأرصفة وبنائها واعماق المياه والآلات والمعدات... الخ وهذا ما يمكن المؤسسات المينائية من تجنب التكدس وطول الانتظار في المياه الداخلية مما يحملها التكاليف الكبيرة
16. الاسطول التجاري العالمي أداة استراتيجية وضرورية للغاية لاستغلال امن لامتدادات الاقتصادية للدول مما في الموارد اللازمة يستوجب إعادة النظر والبنى التحتية (عصرنة الموانئ التجارية شراء السفن ذات الحجم الكبير والمعايير الدولية للنقل البحري للبضائع) للنهوض بهذا القطاع الحيوي في مجال التجارة الخارجية

#### اقتراحات:

- 1- تدعيم الأسطول البحري بسفن حديثة ومتطورة تخدم جميع النشاطات.
- 2- إدراج قوانين جديدة تتيح مشاركة عادلة للقطاع الخاص مع العام في نشاط النقل البحري.
- 3- إدراج تطبيقات مبنية على التكنولوجيات الحديثة.
- 4- إدراج تطبيقات مبنية على التكنولوجيات الحديثة، بهدف توسيع الشراكة المعلوماتية وتنسيق العمل بين الموانئ ومصالح المراقبة والجمارك وباقي الوزارات المعنية بمخرجات هذا القطاع بغية حماية الاقتصاد الوطني من التجارة الغير مشروعة.

## قائمة المراجع والمصادر:

قائمة المراجع باللغة العربية

قائمة الكتب بالعربية

- محمد احمد السريتي. (2009). التجارة الخارجية. القاهرة: الدار الجامعية الاسكندرية.
- احمد سليمان المشوخي. (2003). اقتصاديات النقل والمواصلات. بيروت: دار الفكر الكريبي.
- احمد عبد المنصف. (2001). اقتصاديات النقل البحري. الاسكندرية: الدار الجامعية.
- احمد محمود حسني. (1980). النقل الدولي والبحري للبضائع. مصر: منشأة المعارف بالاسكندرية.
- ادريس حسن عوض الله. (2008). العلاقات الاقتصادية الدولية. الاسكندرية - مصر: دار الجامعية الجديدة للنشر.
- اشرف احمد العدلي. (2006). التجارة الدولية. مصر: مؤسسة الرؤية للطباعة والنشر المعمورة.
- ايمان عطية ناصف. (2007). مبادئ الاقتصاد الدولي. مصر: المكتب الجامعي الحديث.
- بن حمود سكيينة. (2006). دروس الاقتصاد في السياسي. الجزائر: دار الملكية للطباعة والاعلام.
- بنية ناصر. (1989). البحرية التجارية الجزائرية واقع وافاق بحوث بحرية. الجزائر.
- جاسم محمد منصور. (2015). التجارة الدولية. مصر: دار الفكر الجامعي الاسكندرية.
- جاك صابونجي. (2001). المصطلحات التجارية الدولية الحديثة انكوتر 2000. - اتحاد المصارف العربية.
- جمال الدين لعوسات . (2000). العلاقات الاقتصادية الدولية. الجزائر: دار هومة للطباعة والنشر.
- جمال يوسف عبد النبي. (بدون سنة الطبع). الاعتمادات المسندية. عمان -الاردن: مكتبة روعة للطباعة.
- حازم الصباغ. (بدون سنة الطبع). السفينة وعمال البضاعة. مصر: دار اسامة للنشر والتوزيع.
- حمادة فريد منصور. (بدون سنة الطبع). مقدمة في اقتصاديات النقل البحري (الإصدار 25). مصر: مركز الاسكندرية.
- رعد حسن الصرن. (2000). اساسيات التجارة الدولية المعاصرة الجزء الاولى. بيروت: دار الرضا للنشر.
- زينب جسين عوض الله. (2008). العلاقات الاقتصادية الدولية. الاسكندرية -مصر: دار الجامعية الجديدة للنشر.
- زينب حسن عوض الله. (1998). الاقتصاد الدولي. مصر: دار الجامعية للنشر والتوزيع.
- سامي خليل. (2001). الاقتصاد الدولي نظرية التجارة الدولية. القاهرة: دار النهضة العربية.
- . سمية بدوي. (1989). اقتصاديات النقل البحري في العالم. الاسكندرية: مطبعة الجمهورية
- .سميرة إبراهيم ايوب. (2002). اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية. مصر: دار الجامعية الاسكندرية
- .شريف علي الصوص. (2005). التجارة الدولية الاسس والتطبيقات. عمان -الاردن: دار اسامة عمان

- شريف محمد ماهر. (2006). كتاب ادارة النقل البحري التجارة الخطية. مصر: دار الجامعة الاسكندرية.
- . طالب حسن موسى. (2007). القانون البحري. بدون بلد النشر: دار الثقافة للنشر والتوزيع
- عادل احمد حشيش. (2002). اساسيات الاقتصاد الدولي. مصر: الدار الجامعة الجديدة الاسكندرية.
- عزيز عبد الامير العكيلي. (1971). دور سند الشحن في تنفيذ البيع. CAF دمشق: دار النشر والتوزيع دمشق.
- على احمد الامين. (2016). أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي. السودان: دار الجامعة للنشر والتوزيع
- على عبد الفاتح ابو شرار. (2007). اقتصاد دولي. عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع
- كامل البكري. (الاسكندرية - مصر). الاقتصاد الدولي التجارة والتمويل. 2000: الدار الجامعة للنشر والتوزيع
- عمر طلعت الطراونة. (2012). المستشار في ادارة الشراء والتجارة الدولية. عمان - الاردن: دار البداية ناشرون وموزعون
- كارين اولين. (1979). اقتصاديات النقل البحري دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية. مصر: دار النشر الا
- محمد احمد السريتي. (2009). التجارة الخارجية. القاهرة: الدار الجامعة الاسكندرية.
- احمد سليمان المشوخي. (2003). اقتصاديات النقل والمواصلات. بيروت: دار الفكر الكربي.
- احمد عبد المنصف. (2001). اقتصاديات النقل البحري. الاسكندرية: الدار الجامعة.
- احمد محمود حسني. (1980). النقل الدولي والبحري للبضائع. مصر: منشأة المعارف بالاسكندرية.
- ادريس حسن عوض الله. (2008). العلاقات الاقتصادية الدولية. الاسكندرية - مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر.
- أشرف احمد العدلي. (2006). التجارة الدولية. مصر: مؤسسة الرؤية للطباعة والنشر المعمورة.
- ايمان عطية ناصف. (2007). مبادئ الاقتصاد الدولي. مصر: المكتب الجامعي الحديث.
- بن حمود سكيينة. (2006). دروس الاقتصاد في السياسي. الجزائر: دار الملكية للطباعة والاعلام.
- بنية ناصر. (1989). البحرية التجارية الجزائرية واقع وافاق بحوث بحرية. الجزائر.
- جاسم محمد منصور. (2015). التجارة الدولية. مصر: دار الفكر الجامعي الاسكندرية.
- جاك صابونجي. (2001). المصطلحات التجارة الدولية الحديثة انكونتر 2000. - اتحاد المصارف العربية.
- جمال الدين لعوسات. (2000). العلاقات الاقتصادية الدولية. الجزائر: دار هومة للطباعة والنشر.
- جمال يوسف عبد النبي. (بدون سنة الطبع). الاعتمادات المسندية. عمان - الاردن: مكتبة روعة للطباعة.
- حازم الصباغ. (بدون سنة الطبع). السفينة واعمال البضاعة. مصر: دار اسامة للنشر والتوزيع.
- حمادة فريد منصور. (بدون سنة الطبع). مقدمة في اقتصاديات النقل البحري (الإصدار 25). مصر: مركز الاسكندرية.
- رعد حسن الصرن. (2000). اساسيات التجارة الدولية المعاصرة الجزء الاولى. بيروت: دار الرضا للنشر.

- زينب جسين عوض الله. (2008). العلاقات الاقتصادية الدولية. الاسكندرية -مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر.
- زينب حسن عوض الله. (1998). الاقتصاد الدولي. مصر: دار الجامعة للنشر والتوزيع.
- سامي خليل. (2001). الاقتصاد الدولي نظرية التجارة الدولية. القاهرة: دار النهضة العربية.
- سمية بدوي. (1989). اقتصاديات النقل البحري في العالم. الاسكندرية: مطبعة الجمهورية.
- سميرة إبراهيم ايوب. (2002). اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية. مصر: دار الجامعة الاسكندرية.
- شريف علي الصوص. (2005). التجارة الدولية الاسس والتطبيقات. عمان -الاردن: دار اسامة عمان.
- شريف محمد ماهر. (2006). كتاب ادارة النقل البحري التجارة الخطية. مصر: دار الجامعة الاسكندرية.
- طالب حسن موسى. (2007). القانون البحري. بدون بلد النشر: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- عادل احمد حشيش. (2002). اساسيات الاقتصاد الدولي. مصر: الدار الجامعة الجديدة الاسكندرية.
- عزيز عبد الامير العكيلي. (1971). دور سند الشحن في تنفيذ البيع CAF. دمشق: دار النشر والتوزيع دمشق.
- على احمد الامين. (2016). أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي. السودان: دار الجامعة للنشر والتوزيع.
- على عبد الفاتح ابو شرار. (2007). اقتصاد دولي. عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع
- كامل البكري. (الاسكندرية -مصر). الاقتصاد الدولي التجارة والتمويل. 2000: الدار الجامعة للنشر والتوزيع.
- عمر طلعت الطراونة. (2012). المستشار في ادارة الشراء والتجارة الدولية. عمان -الاردن: دار البداية ناشرون وموزعون.
- كارين اولين. (1979). اقتصاديات النقل البحري دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية. مصر: دار النشر الاسكندرية.
- حمد دياب. (2000). التجارة الدولية في عصر العولمة. بيروت: دار المناهل اللبناني
- محمد زكي الشافعي. (1970). مقدمة في العلاقات الاقتصادية الدولية. بيروت: دار النهضة العربية
- محمد سيد عابد. (1999). التجارة الدولية. مصر: مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية المعمورة
- محمد عبد الفاتح ترك. (2007). عقود البيوع البحرية الدولية. مصر: دار الجامعة الجديدة
- مدحت القريشي. (2008). تطور الفكر الاقتصادي. عمان: دار وائل للنشر
- مصطفى كمال طه. (2006). القانون البحري مقدمة السفينة - انخفاض الملاحة البحرية - ايجار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية - التامين البحري. 31. الاسكندرية.
- التقرير السنوية للانكناد . (2008-2009-2010-2011-2012-2013-2014-2015-2016-2017-2018).

#### قائمة الرسائل والاطروحات الجامعية

الزهرة ناجي. (2010-2011). النظام القانوني لوثائق نقل البضائع. الجزائر: مكتبة الروعة للطباعة.

- العرباوى نبيل صالح. (2010). مسؤولية الناقل على نقل البضائع والاشخاص في القانون الجزائري. تلمسان:
- بسعيد مراد. (2011-2012). عقد النقل البضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية. تلمسان: دار الدوحة للنشر
- حملاوي ربيعة. (2007-2008). مردودية المؤسسات المينائية. الجزائر.
- زيرمي نعيمة. (2010-2011). التجارة الخارجية الجزائرية من الاقتصاد المخطط الى الاقتصاد السوق. تلمسان
- صدام العايب ; عثمان مسعودي ; , على قزي. (2016-2017). صناعة الشحن البحري ودورها في تنمية قطاع التجارة الخارجية. الجزائر: دار الجامعية حمه لخضر بالوادي.
- عبد المالك هاني. (2014-2015). دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع. الجزائر: اكادمي جامعة بسكرة.
- عز الدين علي. (2013-2014). أثر التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي بالجزائر. الجزائر.

#### قائمة المجلات

- مجلة انباء النقل البحري: السنة الخامسة عشر-العدد 178-اول نوفمبر 2009. (بلا تاريخ).
- ماريتايمز: الازمة المالية العالمية وتداعياتها على النقل البحري. (2020). الازمة المالية العالمية وتداعياتها على النقل البحري . الاسكندرية: مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري.

#### قائمة التقارير

- التقرير السنوي لهيئة الأمم المتحدة الانكناد استعراض النقل البحري 2013
- التقرير السنوي لهيئة الأمم المتحدة الانكناد استعراض النقل البحري 2014
- التقرير السنوي لهيئة الأمم المتحدة الانكناد استعراض النقل البحري 2015
- التقرير السنوي لهيئة الأمم المتحدة الانكناد استعراض النقل البحري 2016
- التقرير السنوي لهيئة الأمم المتحدة الانكناد استعراض النقل البحري 2017
- التقرير السنوي لهيئة الأمم المتحدة الانكناد استعراض النقل البحري 2018
- التقرير السنوي لهيئة الأمم المتحدة الانكناد استعراض النقل البحري 2019
- التقرير السنوي لهيئة الأمم المتحدة الانكناد استعراض النقل البحري 2020

- ., UNCTAD. (2018). UNCTADstat database. International trade.
- ANDREW HARISON et autres. (2004). *Business international et mondialisation*. France: -.
- bonavia. (1936). *the economies of transport Cambridge université presslondon*.
- ECLAC. (2014). Investment in infrastructure in Latin America and the Caribbean. Available at <http://www.cepal.org/sites/>.
- Freightwaves. (2019). Marine box terminal operators hit truckers with huge Vehicle Booking System fee hikes.
- Gledhill R, Hamza-Goodacre D and Ping . . (2013). Business-not-as-usual: Tackling the impact of climate change on supply.
- Habib Kraiem. (2005). *Incoterms.Liner.Terms& Couts.de Transpor Maritime*. Tunisie: edition Lunivers. du.Liver.
- Haddad &Collectif. (2009). *Les.Incoterms 2000*. Algerie: pag bieues- editions Bouira.
- <http://www.Stata.Unctad.org/maritime>. (s.d.).
- <http://www.w-tb.com/wtb/vb4/archive/index.php/t-404.htm>. (s.d.).
- <http://Stats.Unctad.org//fiect>. (s.d.).
- <http://transport-era.info/ArtileDesc.aspx.Id=137>. (s.d.).
- Hummels D and Schaur G . (2013). Time as a trade barrier. *American Economic Review*.
- j- Beloti. (1992). *Le Transport International de marchandises .Librairie Vuibert*. Paris: bd st- germain - 75005.
- Jacques.Paveau et Colleclif. (2005). France: -.
- jonas Malfliaet. (2011). *Incoterms.2010.and. the .mode of transpot.how.to.choose .the right.term Institute.of.Private.Internatioal.Low.Faculty*. Ghent University.
- Kowalski.p. (2005). *Impact.of.changes in. tanitffs.on.developing countries government. revenue.Working.Party of the.Trade.Commilliee.Organiztion.For.Economic.Cooperation.and.Development.Trad.Policy.W orking.Paper*.
- kozak.m . (2004). *Destination.Benchmarking. Concepts.Practices and Operations CABI .Pubishing. Oxon.United .Kingdon and .Cambridge. United. States*.
- Kumar S and Hoffmann J : . (2002). Globalization: The maritime nexus. In: CT Grammenos, ed., *Handbook of Maritime*.
- LASARY. (2005). *le commerce.international.a laportee de tous.ouvrage.imprime a compte dauteur*. Francaic.
- MICHEL RAINELLI. (2002). *le commerce intenatioal*. France: -.

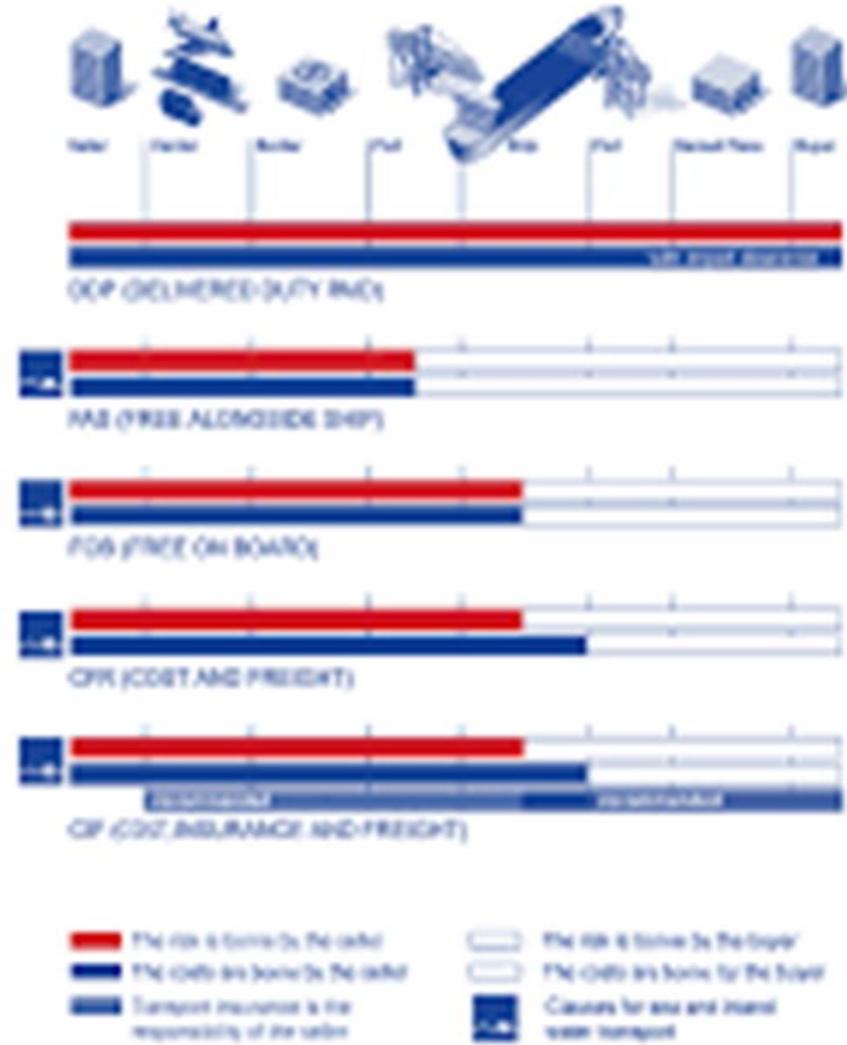
- Michel.Piquet. (-). *Incoterms.2010. Compcendre et bien utiliser les regles.* france: Edite par le Groupe SMECT L.ANTENNE.Marseille.
- OECD. (2011). . *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030.* Paris.
- PATRICKA.Messerin. (1998). *commerce interational.* france: -.
- Progressive Economy . *Tariffs raised 30 per cent of government revenue in 1912, and now raise 1 per cent.* April 10. (2013).
- Raballand G, R. S. (2012). *Why cargo dwell time Matters in trade.* Economic Premise No. 81. World Bank Group. May. .
- Rapport du secretariat de. la CNUCED- *Etude sur.les. transports maritimes.* (2001).
- Responsibility, B. f. (2014). *Global maritime trade lane emissions factors.* Available at <http://www.bsr.org/>.
- Rene Rrodiere. (1967). *affretement et transport- traite generle de droit maritime.* frans: tome- edition dalloz.
- S-Haddad;et-; Collecif;. (2009). *Les Incoterms.2000 pages.bleues.* Algerie: editiont. Bouira.
- Shanghai International Shipping Institute . *Global port development.* (2016).
- UNCTAD . (2017). UNCTAD (2017d). *UNCTAD E-commerce Week 2017: "Towards inclusive e-commerce"* . Geneva, Switzerland, 24–28 April. Summary.
- UNCTAD . (2014). *Port Management Series: Port ManagementCase Studies. Volume 1.* United Nations publication. New York and Geneva.
- UNCTAD . (2015). *La .gestion portuaire. Volume 2.* United Nations publication. New York and Geneva.
- UNCTAD. ((2010)). *Oil prices and maritime freight rates: An empirical investigation.*
- UNCTAD ) . (2019). *Trade and Development Report 2019: Financing a Global Green New Deal )*United Nations publication. Sales No. E.19.II.D.15. Geneva(.
- UNCTAD. (2016). . *Port Performance: Linking Performance Indicators to StrategicObjectives UNCTAD Train for Trade Port Management Series. Volume 4.*
- Wilmsmeier G . (2014). *International Maritime Transport Costs: Market Structures and Network Configurations.* Ashgate.
- Wilmsmeier G and Hoffmann J . (2008). *Liner shipping connectivity and port infrastructure as determinants of freight rates .*
- Wilmsmeier G, Hoffmann J and Sánchez RJ . (2006). *The impact of port characteristics on international maritime transport.*
- [www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010-history-of-the-incoterms-rules](http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010-history-of-the-incoterms-rules). (s.d.).

الملاحق:

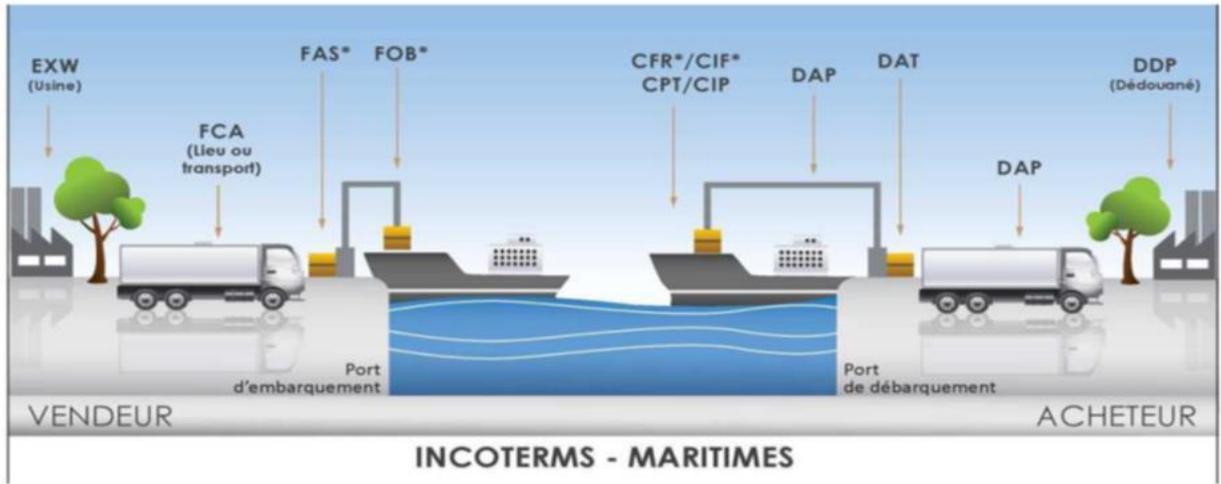
## الملحق رقم: 01 مصطلحات التجارة الدولية

Regles.Incoterms®2010	Définition. en. anglais	Définition .en. français	Définition en. arabe
EXW	Ex.Wouks	A-l 'usine	تسليم البضاعة في المصنع
FCA	Free. Carrier	Franco transporteur	تسليم البضاعة للنقل
FAS	Free. Along Sidé Ship	Franco Le Long de. navire	التكاليف مدفوعة التصدير حتى ميناء رصيف
FOB	Free. On. Boarrd.	Franco a bord	التسليم على ظهر السفينة
CFR	Cost. and Freight	Cout et Fret	التكاليف واجرة الشحن مدفوعة
CIF/CAF	Cost .Insurance. and. Freight	Cout. assurance et .Fret	التكاليف والتأمين واجرة الشحن مدفوعة
CPT	Carriage Paid.To	Port paye jvspua	اجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول
CIP	Carriage and Insu rance. Paid To	Port. Paye assurance comprise jusqu'à	النقل والتأمين اجرة مدفوعة حتى مكان الوصول المعين
DAT	Delivered.at .Terminal	Rendu au Terminal	تسليم البضاعة في محطة الوصول
DAP	Delivered .at. Place	Rendu au. Lieu .de destination	تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه
DDP	Delivered Duty .Paid	Rendu droits acquêtes	تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية

ملحق رقم: 02 التزامات المصدر والمستورد وفق لمصطلحات التجارة الدولية



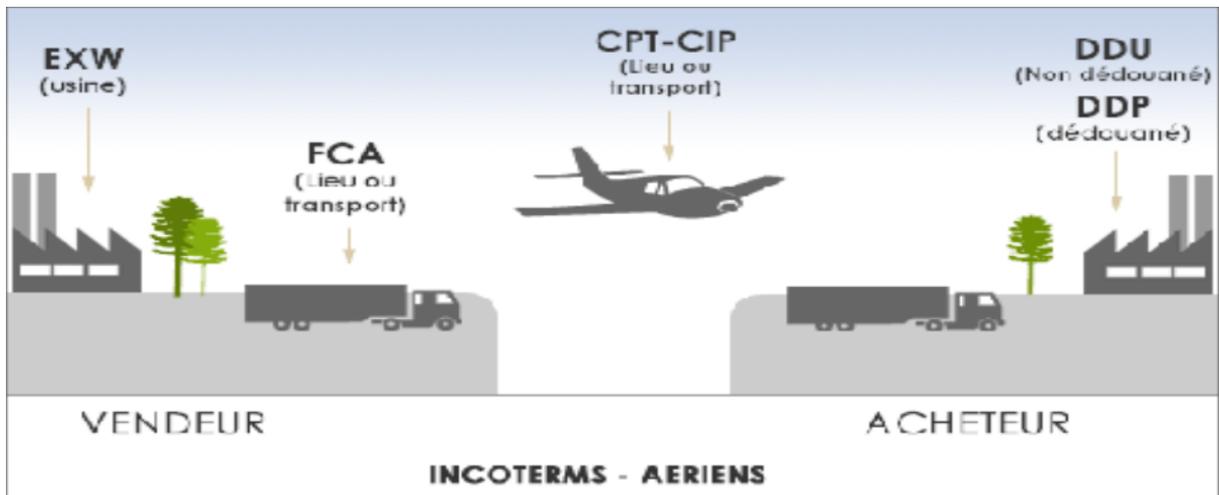
الملحق رقم: 03 يوضح تنظيم النقل البحري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية



\* إذا كانت نقطة الإنطلاق والوصول موانئ

Port d'embarquement ميناء الإنطلاق  
Port de débarquement ميناء الوصول

الملحق رقم 04: يوضح تنظيم النقل البري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية



الملحق رقم: 05 يوضح دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري

Date: April 8, 20XX

OCEAN BILL OF LADING

<b>SHIP FROM</b>		Bill of Lading Number: NMI 3786 9876	
Canadian Farm Commodities, Inc 1865 Marshall Street Vancouver, BC, Canada Att: Max Smith		BAR CODE SPACE	
<b>SHIP TO</b>		<b>Carrier Name: Northern Maritime Services</b>	
Valparaiso Imports S.A. Avenida Pinochet Valparaiso, Chile 934756 Att: Abdon Derecho		Container number: NMI456-9875 Serial number(s):  PORT OF EXPORT: Vancouver, B.C., Canada PORT OF ARRIVAL: Valparaiso, Chile	
<b>THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO</b>		<b>SCAC:</b>	
N/A		Pro Number: GASC 4590  BAR CODE SPACE	
<b>Special Instructions: Free On Board Vancouver Port</b>		<b>Incoterms Rule:</b> FOB Vancouver, British Columbia, Canada	
<input type="checkbox"/> Master bill of lading with attached underlying bills of lading.			
<b>CUSTOMER ORDER INFORMATION</b>			
<b>Customer Order No. TR695</b>	<b># of Packages</b>	<b>Weight</b>	<b>Pallet/Slip (circle one)</b>
Grade A Summer Corn	Bulk	80,000 lbs	N
			Y N
			Y N
			Y N
<b>Grand Total</b>			
<b>CARRIER INFORMATION</b>			
<b>Handling Unit</b>		<b>Package</b>	
Qty	Type	Qty	Type
		80,000 lbs	
<b>Commodity Description</b> <small>Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowing must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. See Section 2(e) of NMFC item 360.</small>			
Grade A Summer Corn			
Country of Origin: Canada			
OCEAN FREIGHT CHARGES COLLECT AT DESTINATION			
Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows: "The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding _____ per _____."			
		Ocean Freight Vancouver to Valparaiso \$ <b>\$50,000 CD</b>	
Received, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications, and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations.		The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of charges and all other lawful fees. <b>Shipper Signature Max Smith April 8, 20XX</b>	

الملحق رقم 06: عقد الاستيراد وفقا لمصطلح CFR

Dundee Medical Diagnostics 485 Ruffles Blvd. Canton, OH 34859 Att: Rene Smith	<b>PURCHASE ORDER</b> Purchase Order Number: 356A Sales Quote Reference Number: 386
----------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------

<b>TO:</b> Sino Hospital Equipment 385 Benson Lane Hong Kong Att: Mitchell Yip	<b>SHIP TO:</b> Same
--------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------

P.O. DATE	REQUISITIONER	SHIPPED VIA	Incoterms® Rule	TERMS
November 15, 20XX	Rene Smith	Ocean Freight	Cost & Freight	30 days

QTY	UNIT	DESCRIPTION	UNIT PRICE	TOTAL
4	racks	Metal racks for medical diagnostic equipment	HKD 7,817	HKD 31,268
			TOTAL CFR PRICE	HKD 31,268
			OTHER	
			TOTAL	31,268

<ol style="list-style-type: none"> <li>Please send two original copies of your invoice.</li> <li>Enter this order in accordance with the prices, terms, delivery method, and specifications listed above.</li> <li>Please notify us immediately if you are unable to ship as specified.</li> <li>Send all correspondence to: Same as above</li> </ol>	Authorized by Rene Smith Date Nov 15, 20XX
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------

الملحق رقم 07: دور مصطلح CIF في تنظيم الاستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجاري

## PRICE QUOTATION-PRO FORMA FORMAT

CIF, Hai Phong Port, Vietnam

<b>SELLER: AgChem Incorporated</b> 7523 Industrial Park 1A Mobile, AL Att: Bob Beattie	Date: February 1, 20XX Sales Quote Number: B635 Payment Terms: Letter of Credit Delivery Terms (Incoterms®): <b>CIF Hai Phong port, Vietnam Incoterms® 2010</b> Main mode of transport: Ocean Estimated Shipmen Date: April 3, 20XX Quotation Valid Through: March 1, 20XX
-------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>SOLD TO: HCM Rice Cooperative</b> Ho Chi Minh Highway Hanoi, Vietnam Att: Mr. Nguyen	<b>SHIP TO: SAME</b>
--------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

Quantity	Product Description	Gross Weight	Measurement	Unit Price	Extended Price
5,000	Potassium nitrate liquid		liters	20.00 USD	USD 100,000
	Bulk ocean freight Mobile-Hai Phong Minimum cover insurance				USD 20,000 USD 8,000

CIF Port of Hai Phong, Vietnam : USD 128,000		
Payment Terms: Letter of Credit w/sight draft		
Statements:		
Authorized Signature	John Holmes, Export Sales Manager	Feb 1, 20XX
	Print Name	Date