

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université Ferhat Abbas / Sétif 1
Faculté des Sciences Économiques,
Commerciales et des Sciences de Gestion
Département : Sciences Économiques



جامعة فرحات عباس / سطيف 1
كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير
القسم: العلوم الاقتصادية

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث في العلوم
الاقتصادية

التخصص: اقتصاد دولي

العنوان:

أثر تطوير أداء الموانئ على تسهيل التجارة الخارجية في
الجزائر - دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة

2020-2000

المشرف:
حليس عبد القادر

إعداد الطالب:
موفق خليل

لجنة المناقشة:

اللقب والاسم	الرتبة العلمية	المؤسسة الجامعية	الصفة
زيات عادل	أستاذ	جامعة سطيف-1	رئيسا
حليس عبد القادر	أستاذ	جامعة الجلفة	مشرفا ومقررا
غطاس عبد الغفار	أستاذ	جامعة برج بوعريج	ممتحنا
سكاك مراد	أستاذ	جامعة سطيف-1	ممتحنا
أمعوش جهيدة	أستاذ محاضر أ	جامعة سطيف-1	ممتحنا
حرفوش سهام	أستاذ محاضر أ	جامعة سطيف-1	ممتحنا

السنة الجامعية: 2024 - 2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

كلمة شكر

أولاً، أحمد الله تعالى وأشكره على توفيقه لإتمام هذا العمل في صورته النهائية، فله الحمد والشكر ملء السماوات والأرض وملء ما بينهما حمداً كثيراً طيباً مباركاً فيه.

ثم أتقدم بخالص الشكر و الإمتنان إلى الأستاذ المشرف عبد القادر حليس لما قدمه من نصائح قيمة، وتوجيهات سديدة، ودعم متواصل كان له بالغ الأثر في إتمام هذا العمل.

كما أشكر كل من أسهم في تقديم يد المساعدة والتوجيه، وأخص بالذكر كل من الأساتذة لطرش ذهبية؛ زايري بلقاسم؛ غطاس عبد الغفار؛ رنان مختار؛ وليد حفاف. وعريف الجمارك كمال براهيمي.

كما أتوجه بجزيل الشكر وعميق الامتنان لكل من قدم لي الدعم والتشجيع لإنجاز هذا العمل من الأهل والزملاء والأصدقاء.

كما لا يفوتني شكر لجنة المناقشة على قبولهم وتفضلهم بمناقشة هذه الأطروحة.

إهداء

أهدي ثمرة جهدي هذه إلى

والدي الكريمين، أطال الله في عمرهما، وأدام عليهما بالصحة والعافية.

إلى إخوتي و أخواتي و كل أهلي.

إلى كل الزملاء والأصدقاء.

و إلى كل طالب علم.



المقدمة العامة

مقدمة:

تُعتبر التجارة الخارجية من بين القطاعات الهامة لدى العديد من البلدان حول العالم، سواء النامية منها أو المتقدمة على حد سواء، وذلك لما تلعبه من دور حيوي في الاقتصاد الوطني. فهي تسمح بالوصول إلى مجموعة كبيرة ومتنوعة من الموارد والمنتجات، والتخصص في إنتاج السلع والخدمات، وتعزيز الإنتاجية، وخلق فرص العمل، علاوة على تحسين مستويات المعيشة والحد من الفقر. ولهذا يعتبر تطوير هذا القطاع وتعزيز تنافسيته على المدى الطويل أمراً حيوياً في تحقيق النمو والتنمية الاقتصادية المستدامان.

تُشارك كل دولة بمستويات متفاوتة في التجارة، وتقوم بالعديد من المبادلات مع مختلف الدول بواسطة وسائل النقل العديدة، ويعتبر النقل البحري أهم هذه الوسائل، إذ أصبح يشكل عنصراً هاماً في اللوجستيات الدولية ويستأثر بالنسبة الأكبر من حجم التجارة العالمية، فما تعالجه الموانئ وطرق الشحن البحري حالياً يفوق ثلثي حجم التجارة العالمية. وفي حين يتطلب وصول البضائع من المصدر إلى المستورد استخدام أنظمة نقل متعدد الوسائط كالنقل البري والمائي والجوي، يظل النقل البحري العمود الفقري للتجارة الخارجية. وتتوقف القدرة التنافسية التجارية لجميع البلدان بشكل كبير على مدى كفاءة وفعالية خدمات النقل البحري والموانئ.

تُعد الموانئ البحرية من الموارد والبنى التحتية الأساسية التي تلعب دوراً حيوياً في نقل البضائع والأشخاص، وتدعم تدفقات التجارة الخارجية. وقد تحولت خلال العقود الماضية من مجرد واجهات بحرية لرسو السفن إلى مراكز لوجستية تقدم مجموعة متنوعة ومتكاملة من الخدمات للسفن والبضائع، مثل التحميل والتفريغ، والتخزين والتوزيع، وتوفير النقل متعدد الوسائط، كما أصبحت تستقطب العديد من الشركات والصناعات. وفي عالم شديد المنافسة، تواجه الموانئ تحديات وضغوطات متنامية تفرض عليها تقديم خدماتها بجودة عالية وتكلفة أقل لتحقيق سياسة إمداد العملاء في الوقت المناسب. ولا يمكن تحقيق هذه المتطلبات إلا من خلال التطوير والتحسين المستمر لأدائها.

وعلاوة على ما تُشكله الموانئ من تجمع لمرافق البنية التحتية والمعدات اللازمة لخدمة البضائع والسفن، فإنها تُعتبر أيضاً من المحطات الحدودية التي تبدأ وتنتهي بها سلطة بلد ما على عملية عبور البضائع والأشخاص. مما يجعلها المعبر الذي يتم فيه تطبيق اللوائح والتشريعات الوطنية المرتبطة بعبور البضائع وإنفاذ الامتثال لها في عدة مجالات كتدابير السياسة التجارية والأمن والصحة والبيئة وغيرها. والتي يتم تطبيقها من قبل سلطات الجمارك وعدة وكالات أخرى مسؤولة عن الرقابة التنظيمية. وبالنظر إلى تعدد هذه الهيئات الحدودية والإجراءات المرتبطة بها، فضلاً عن قصور البنية التحتية فقد تصبح الموانئ بمثابة اختناقات في سلسلة الإمداد، ترفع من تكاليف المعاملات التجارية وتضعف القدرة التنافسية التجارية للدول.

المقدمة العامة

مع تنامي تحرير الأسواق العالمية عبر خفض الرسوم الجمركية وتقليل القيود الكمية خلال النصف الثاني من القرن الماضي، برزت الحواجز غير الجمركية كعقبات رئيسية أمام التبادل التجاري، ومع تراجع هذه الأخيرة جزئياً عبر الاتفاقيات الإقليمية و الدولية كتلك المنظمة تحت مظلة منظمة التجارة العالمية، اتجهت الجهود السياسية إلى معالجة عوائق جديدة تعترض حركة السلع عبر الحدود، لا سيما تلك المرتبطة بالتعقيدات الإدارية وكفاءة الخدمات اللوجستية، حيث أصبحت عدة عوامل مختلفة مثل إجراءات التخليص الجمركي و كفاءة البنية التحتية للموانئ عناصر حاسمة في تحديد مدى انسيابية التجارة بين الدول.

إن الإجراءات الهادفة إلى تخفيف هذه الحواجز والتي تُعرف باسم "تسهيل التجارة" أصبحت محورا رئيسيا للسياسة التجارية المعاصرة. و في هذا الإطار، أطلقت دول أعضاء في منظمة التجارة العالمية مفاوضات مكثفة حول هذا الموضوع، استمرت لأكثر من عقد، وتوجتها بتوقيع "اتفاقية تسهيل التجارة" في عام 2013 والتي دخلت حيز التنفيذ في عام 2017. وتُمثل هذه الاتفاقية أول صك تجاري متعدد الأطراف يُعتمد تحت مظلة المنظمة. إلى جانب ذلك، شهد العقد الماضي تضييماً تدابير تسهيل التجارة في العديد من برامج السياسة الوطنية و الاتفاقيات التجارية الثنائية والإقليمية، مما عزز مكانتها كعنصر جوهري لا غنى عنه في تحسين بيئة الأعمال.

تتمتع الجزائر بواجهة بحرية استراتيجية تتمثل في إطلالة على البحر الأبيض المتوسط الذي يتوسط ثلاث قارات ويُعتبر ملتقى لأهم الأسواق الدولية مثل الاتحاد الأوروبي؛ و المعابر البحرية مثل قناة السويس؛ و الطرق التجارية البحرية الرئيسية، خاصة طريق التجارة الذي يربط أقصى الشرق بأقصى الغرب مروراً بالشرق الأوسط، يُؤهلها لأن تكون نقطة وصل ومركزاً لوجستياً في سلاسل الإمداد العالمية لخدمة النقل و التجارة الدوليان، واستقطاب الصناعات والاستثمارات الأجنبية، مما يسمح لها بدفع عجلة نمو الإقتصاد الوطني وتطويره. غير أن استمرار ضعف أداء الموانئ وعدم تطورها منذ عقود طويلة يُقوض الاستفادة من هذه الميزة الطبيعية، ويترك الموانئ الجزائرية على هامش طرق التجارة واللوجستيات الدولية.

أولاً: إشكالية الدراسة

علاوة على أوجه القصور المرتبطة بتقادم البنية التحتية للموانئ الجزائرية، يُواجه المصدرين والمستوردين العديد من الحواجز اللوجستية و الإدارية، ويتعين عليهم الامتثال إلى لوائح معقدة، والتعامل مع كمية كبيرة من الأعمال الورقية، وإخضاع حمولتهم لعمليات تفتيش متكررة، وانتظار فترات تخليص جمركي طويلة. ويسعى تطوير أداء الموانئ لتصحيح هذه المشاكل. على ضوء ما تقدم تتضح لنا الإشكالية الرئيسية للبحث كما يلي:

ما أثر تطوير أداء الموانئ على تسهيل التجارة الخارجية في الجزائر ؟

المقدمة العامة

يُعد تطوير أداء الموانئ أحد ركائز تسهيل التجارة، لما له من دور مباشر في تقليص تكاليف ووقت المعاملات التجارية عبر الحدود. ويتجسد هذا التطوير في بعدين أساسيين؛ بعد ناعم يتمثل في تبسيط الإجراءات الجمركية وتحديثها، وبعد صلب يتعلق بتطوير البنية التحتية للميناء ومعداته. ومن هذا المنطلق، يندرج تحت السؤال الرئيسي مجموعة من الأسئلة الفرعية التالية:

1. هل يوجد أثر ذو دلالة إحصائية لتدابير تطوير الميناء على تسهيل التجارة الخارجية ؟
2. هل يوجد أثر ذو دلالة إحصائية لتبسيط الإجراءات الجمركية على تسهيل المعاملات التجارية؟
3. هل يوجد أثر ذو دلالة إحصائية لتطوير البنية التحتية للميناء على تسهيل التجارة الخارجية ؟

ثانياً: فرضيات الدراسة

لمعالجة جوانب الموضوع قمنا بوضع الفرضيات التالية:

1. يوجد أثر ذو دلالة إحصائية لتدابير تطوير أداء الموانئ المتمثلة في تبسيط الإجراءات الجمركية و تطوير البنية التحتية على تسهيل التجارة الخارجية.
2. يوجد أثر ذو دلالة إحصائية لتبسيط الإجراءات الجمركية على تسهيل التجارة الخارجية.
3. يوجد أثر ذو دلالة إحصائية لتطوير البنية التحتية للميناء على تسهيل التجارة الخارجية.

ثالثاً: مبررات اختيار الموضوع

من بين الأسباب التي أسهمت في اختيارنا لهذا الموضوع نذكر ما يلي:

1. يعتبر موضوع تسهيل التجارة من المواضيع الحديثة على المستوى العالمي، فقد حظي بأول اتفاقية مستقلة تحت مظلة منظمة التجارة العالمية منذ تاريخ تأسيسها؛
2. الأهمية البالغة التي تمثلها الموانئ بالنسبة للاقتصاد الوطني ودورها الحاسم في دعم تدفقات التجارة الخارجية؛
3. ينتمي الموضوع إلى حقل "التجارة الخارجية" مما يتوافق مع التخصص الذي يدرس فيه الطالب.
4. قلة الدراسات التي تناولت تسهيل التجارة وعلاقته بأداء الموانئ.

رابعاً: أهداف الدراسة

نسعى من خلال هذه الدراسة الى تحقيق مجموعة من الأهداف يمكن إيجازها في النقاط التالية:

1. التعريف بتسهيل التجارة وأهميته في تعزيز القدرة التنافسية التجارية؛

المقدمة العامة

2. استعراض أهم العوامل المؤثرة في أداء الموانئ بالإضافة إلى مؤشرات قياسه؛
3. النمذجة القياسية لأثر تسهيل التجارة على تدفقات التجارة الخارجية الجزائرية من خلال تطبيق نموذج جاذبية التجارة، و الوقوف على أهم الآثار الإيجابية المحتملة له؛
4. تقديم رؤية لأهم التدابير التي يجب أن تتدخل من خلالها الموانئ و سلطات الجمارك من أجل تعزيز تسهيل التجارة.

خامسا: أهمية الدراسة

تبرز أهمية الدراسة في النقاط التالية:

1. تُعتبر الموانئ جزءا من البنية التحتية الوطنية للنقل التي تُساهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية؛
2. مكانة الموانئ في الاقتصاد الجزائري حيث تعتبر المنفذ الرئيسي لأكثر من 95 % من المبادلات التجارية؛
3. الفوائد المحتملة لتسهيل التجارة في خلق بيئة أعمال مواتية و تعزيز القدرة التنافسية التجارية؛
4. ضرورة تسهيل التجارة ضمن مسعى الجزائر في تعزيز الصادرات خارج قطاع المحروقات؛
5. تسهم دراسات الأداء في تشخيص الواقع، و تحديد نقاط القوة والضعف؛ واقتراح السياسات الملائمة لتطوير الموانئ.

سادسا: منهج الدراسة

للإجابة على إشكالية الدراسة واختبار فرضياتها، تم الاعتماد على المنهج الوصفي كونه المنهج الأنسب لتفسير متغيرات الدراسة وتحليل مكوناتها وأبعادها المختلفة و استكشاف طبيعة العلاقات القائمة بينها، بالإضافة إلى إجراء دراسة ميدانية على مستوى ميناء بجاية، تم فيها استخدام استبيان وُجّه إلى عينة من الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك النشطين على مستوى الميناء، ولتحليل

سابعا: حدود الدراسة

يأتي هذا البحث ضمن سياق الزماني في ظل التحولات العميقة التي أفرزتها ظاهرة العولمة، وما رافقها من انفتاح متزايد للاقتصادات الوطنية على بعضها البعض، الأمر الذي استدعى تبني سياسات تهدف إلى تسهيل الإجراءات التجارية من أجل زيادة حجم المبادلات التجارية بين الدول، أما على الصعيد الوطني، فيندرج ضمن مسار الإصلاحات التي باشرتها الموانئ الوطنية و الإدارة الجمركية الهادفة إلى بهدف تسهيل الإجراءات الحدودية خلال الفترة 2000-2020. أما بالنسبة للحدود المكانية فتتمثل في ميناء بجاية.

ثامنا: الدراسات السابقة

بعد الاطلاع على العديد من الأبحاث العلمية والدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع البحث، تبين أن معظمها تناولت الموضوع من زوايا منفصلة، دون الربط المباشر بين المتغيرين ويمكن عرض أهم هذه الدراسات كما يلي:

1. الدراسة الأولى للباحث John S. Wilson بعنوان:

Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective, a research paper, The World Economy, Wiley Blackwell, vol 28(6), 2005.

تناولت هذه الدراسة الفوائد المحتملة لتسهيل التجارة، قام فيها الباحث بقياس وتقدير العلاقة بين تسهيل التجارة وتدفقات التجارة في السلع المصنعة خلال الفترة 2000-2001 على المستوى العالمي، وذلك من خلال التركيز على أربع مؤشرات رئيسية هي: كفاءة الموانئ، بيئة الجمارك، البيئة التنظيمية، والبنية التحتية لقطاع الخدمات. وقد تم استخدام نموذج الجاذبية لتقدير هذه العلاقة عبر 75 دولة، و أشارت النتائج إلى أن تحسين هذه الجوانب من تسهيل التجارة يؤدي إلى زيادة كل من الواردات والصادرات سواء على مستوى الدولة المعنية أو على المستوى العالمي. وقد قُدرت الزيادة الإجمالية في تدفقات التجارة في السلع المصنعة نتيجة تحسينات تيسير التجارة في المجالات الأربعة بنحو 377 مليار دولار أمريكي، وتُظهر الدراسة أن العامل الأهم في تحقيق هذه المكاسب، خصوصاً بالنسبة للأسواق المتقدمة هو تنفيذ الدولة نفسها لإصلاحات فعالة في مجال تسهيل التجارة.

2. الدراسة الثانية للباحثة Evdokia Moïsé بعنوان:

The potential impact of trade facilitation on developing countries trade, OECD research paper 2013.

قامت الباحثة في هذه الدراسة بقياس أثر تدابير تسهيل التجارة على تجارة الدول النامية باستخدام مؤشرات منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، تغطي هذه المؤشرات المجالات الرئيسية التي كانت محل تفاوض في منظمة التجارة العالمية والتي تهدف تقدير تأثير معالجة العوائق المحددة في إجراءات التجارة والحدود الخاصة بكل دولة. و أظهرت النتائج أن من أكثر المجالات تأثيراً في حجم التجارة وتكاليفها سواء بالنسبة للواردات أو الصادرات تشمل: توفر المعلومات المتعلقة بالتجارة؛ تبسيط وتوحيد الوثائق؛ تسريع الإجراءات الجمركية؛ واستخدام الأنظمة المؤتمتة. كما أشارت التقديرات إلى أن الأثر المجمع لتحسين هذه المجالات يفوق بكثير مجموع الآثار الفردية لكل تدبير على حدة، حيث يُمكن أن يؤدي إلى خفض إجمالي تكاليف التجارة بنسبة 14.5% في الدول ذات الدخل المنخفض، 15.5% في الدول ذات الدخل المتوسط الأدنى، و 13.2% في الدول ذات الدخل المتوسط الأعلى.

3. الدراسة الثالثة للباحث Chahir Zaki

How Does Trade Facilitation Affect International Trade? a research paper, Springer, Vol 27, 2015.

قام الباحث في هذه الدراسة بتقدير تأثير الجوانب المختلفة لتنفيذ تسهيل التجارة في الدول المتقدمة والنامية على التجارة الثنائية باستخدام نموذج جاذبية التجارة، اعتمد فيه الباحث على العديد من مؤشرات تسهيل التجارة بما في ذلك استخدام الإنترنت والبيروقراطية والفساد والمسافة الجغرافية والتي تؤثر على وقت معاملات الاستيراد والتصدير، وقد وجد الباحث أن وقت الاستيراد له تأثير سلبي أكبر على تدفقات التجارة مقارنة بوقت التصدير، كما توصل الباحث إلى أن كلا من تسهيل التجارة وتخفيفها يُكملان بعضهما البعض وليسا بديلين، وفي الأخير وجد الباحث عند أخذ الخصائص القطاعية بعين الاعتبار أن بعض المنتجات لا سيما السلع القابلة للتلف، و السلع الموسمية، وتلك ذات القيمة المضافة العالية تعتبر أكثر حساسية لوقت المعاملات من المنتجات الأخرى مما يؤثر في القدرة التنافسية التجارية.

4. الدراسة الرابعة للباحث Ismail Sghayer Almadani Elferjani

Examination of port performance in a developing economy: A case study of Libyan ports, PHD thesis, RMIT University, 2015.

هدفت هذه الدراسة إلى تحليل العوامل المؤثرة سلباً على أداء الموانئ الليبية، من خلال وجهة نظر أصحاب المصلحة المحليين. وتبحث في كيفية تفاعل مجموعة من العوامل المختلفة في خلق حالة من تدني الكفاءة التشغيلية و ضعف الأداء. أظهرت النتائج أن ضعف البنية التحتية للموانئ والمعدات الفوقية وشبكات النقل البري تعد من أبرز الأسباب المباشرة لتدني الأداء، غير أن التحليل العميق أظهر أن الإشكال يتجاوز الإطار الفني والتشغيلي ليشمل عوامل خارجية مرتبطة بالبيئة السياسية والاقتصادية والاجتماعية في البلاد. وتخلص الدراسة إلى أن سوء الحوكمة الاقتصادية وغياب الاستقرار السياسي يشكلان عقبة رئيسية أمام تطوير هذا القطاع الحيوي.

5. الدراسة الخامسة للباحثة رصاع حياة بعنوان:

دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية _دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران. أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة محمد بن أحمد وهران، 2019.

هدفت هذه الدراسة إلى إبراز دور العمليات اللوجستية في تطوير الموانئ البحرية وتعزيز قدرتها التنافسية. استهلت الباحثة دراستها بتقديم عرض نظري حول المنظومة اللوجستية، ثم تناولت أهمية إدماجها داخل الموانئ

كوسيلة لتحسين الكفاءة التشغيلية، وتطرت إلى العلاقة بين تبني المنظومة اللوجستية وتحقيق الميزة التنافسية، موضحة كيف يمكن للميناء أن يتحول من مجرد واجهة بحرية إلى عقدة لوجستية في سلسلة الإمداد. وفي الشق التطبيقي، أجرت الباحثة مقارنة تحليلية بين ميناء وهران وميناء روتردام، اعتماداً على مجموعة من المؤشرات مثل المساحة، وعدد الأرصفة، وحجم مناولة البضائع، وساحات التخزين، والأنشطة اللوجستية. خلصت الدراسة إلى أن ميناء وهران لا يزال يواجه تحديات كبيرة على مستوى الإمكانيات اللوجستية، ما يحول دون تصنيفه ضمن الموانئ الحديثة من الجيل الثالث.

6. الدراسة السادسة للباحث Yoto V. Yotov

Trade and Welfare Effects of the WTO Trade Facilitation Agreement, a research paper, World Bank, 2023.

قام الباحث في هذه الدراسة بتقدير آثار الرفاهية المتوقعة من تنفيذ اتفاقية تسهيل التجارة لمنظمة التجارة العالمية 2013 باستخدام نموذج جاذبية التجارة، وكانت النتيجة الأساسية في أن الاتفاقية أدت إلى زيادة في تدفقات التجارة على المستوى العالمي، خاصة في المنتجات الزراعية بين الدول النامية التي قدمت التزامات واضحة بتنفيذ أحكام الاتفاقية. كما أظهرت التقديرات أن التجارة في السلع الزراعية ارتفعت بنسبة 5% على مستوى العالم، في حين ارتفعت التجارة الإجمالية بنسبة 1.17% نتيجة لتنفيذ الاتفاقية. وقد كانت الدول الأقل نمواً من أبرز المستفيدين، حيث ارتفعت صادراتها بنسبة 2.4% بشكل عام، و17% في القطاع الزراعي. كما زاد الدخل الحقيقي العالمي بنسبة 0.12%، بينما بلغ هذا الارتفاع 0.24% في الدول الأقل نمواً.

استناداً إلى ما سبق عرضه من دراسات، يتبين أن الأدبيات السابقة تناولت موضوع تسهيل التجارة وأداء الموانئ من زوايا منفصلة، فقد ركزت بعض الدراسات، على إبراز أهمية تدابير تسهيل التجارة وآثارها على خفض التكاليف دون التعمق في تحليل أداء الميناء باعتباره كيانه تنفيذياً لهذه التدابير. في المقابل، اهتمت دراسات أخرى، بتحليل أداء الموانئ والعوامل التنظيمية المؤثرة فيه انطلاقاً من منظور تشغيلي أو مقارن، دون الربط المباشر بين تحسين الأداء المينائي وتسهيل التجارة من حيث الإجراءات والنتائج على مستوى النشاط التجاري. وعليه، تتموضع هذه الدراسة ضمن هذه الفجوة البحثية من خلال التركيز على الدراسة الميدانية لأداء الموانئ والإجراءات الجمركية المصاحبة لها، وتحليل دورها الفعلي في تسهيل التجارة على المستوى المحلي، بالاعتماد على آراء الفاعلين والمتعاملين داخل الميناء. فضلاً عن ندرة الدراسات التطبيقية التي تعالج العلاقة بين أداء الموانئ وتسهيل التجارة من منظور ميداني مؤسسي، خاصة في السياق الجزائري، بما يسمح بتشخيص نقاط القوة والاختلال واقتراح سياسات عملية لتحسين كفاءة الموانئ وتعزيز دورها في دعم التجارة الخارجية.

تاسعا: صعوبات الدراسة

تمثلت أهم الصعوبات لإنجاز هذه الدراسة فيما يلي:

1. قلة الدراسات المتخصصة التي تربط بين تسهيل التجارة و أداء الموانئ، فقد ركزت بعض الدراسات على تقدير و تحليل آثار تسهيل التجارة على تدفقات التجارة، في حين اقتصرت أخرى على كيفية قياس أداء الموانئ و تطوير مؤشرات فقط؛
2. عدم وجود مؤشرات ترصد أداء الموانئ الجزائرية، وإن وُجدت فهي تقتصر في الغالب على وصف حركة التجارة دون التطرق إلى الجوانب التشغيلية أو الإدارية؛
3. صعوبة النمذجة القياسية لمتغيرات الدراسة لعدم توفر مؤشرات وبيانات حول أداء الموانئ وتسهيل التجارة على مستوى مؤسسة الميناء خلال فترة الدراسة؛
4. قلة المراجع باللغة العربية حول تسهيل التجارة نظرا لحداثة الموضوع.

عاشرا: تقسيم الدراسة

للإجابة على إشكالية الدراسة وتحقيق أهدافها تم تقسيم الدراسة إلى أربعة فصول، تسبقها مقدمة عامة وتليها خاتمة شاملة، يتناول الفصل الأول النظريات المفسرة للتجارة الخارجية، بدءا من النظريات الكلاسيكية، مروراً بالنظريات النيوكلاسيكية، وصولاً إلى النظريات الحديثة، ثم يستعرض سياسات التجارة الخارجية من حيث المفهوم والأهداف والأدوات وآثارها الاقتصادية، مع التطرق إلى تطور نظام التجارة العالمي. أما الفصل الثاني فيركز على تسهيل التجارة من خلال عرضه المفاهيمي والمبادئ الأساسية التي يقوم عليها، مبرزاً الفوائد والتكاليف المترتبة عنه، ثم التطرق إلى مضمون اتفاق تسهيل التجارة وتدابيره وأهم مؤشرات قياسه. ويخصص الفصل الثالث لصناعة الموانئ البحرية وقياس أدائها، حيث يتناول تعريف الموانئ وتصنيفاتها وأساليب إدارتها، ثم يستعرض العوامل المؤثرة في أدائها ومؤشرات قياسه. أما الفصل الرابع فيُعنى بالدراسة الميدانية المنجزة على مستوى ميناء بجاية، حيث يشمل الإطار المنهجي للدراسة من خلال التعريف بالميناء ووصف خصائص العينة وشرح محتوى الاستبيان، ثم تحليل النتائج واختبار فرضيات البحث باستخدام الأساليب الإحصائية المناسبة.

الفصل الأول :
نظريات وسياسات التجارة
الخارجية

ينصرف مصطلح التجارة الخارجية إلى تبادل السلع والخدمات في شكل صادرات وواردات بين مختلف دول العالم، ويستند قيامها إلى ظاهرة التخصص وتقسيم العمل الدولي، الناتجين عن اختلاف الأساليب التقنية من بلد لآخر والتباين في وفرة عوامل الإنتاج والتطور التكنولوجي وغيرها من العوامل. وقد سعت نظريات التجارة الخارجية على اختلافها، منذ أواخر القرن الثامن عشر، إلى تفسير هذه الظواهر مبنية في جوهرها على عدة أسس وافتراضات مختلفة. وتُعد هذه النظريات حلقات مترابطة، حيث عملت كل نظرية على تطوير أو استكمال سابقتها. وبالنظر إلى حتمية التبادل التجاري الدولي، تضع الدول مجموعة من التدابير والإجراءات التي تنظم هذا النشاط والتي تشكل سياستها التجارية، إذ لا يمكن تصور بلد ما مهما كانت توجهاته الاقتصادية أن لا يتدخل في تجارته الخارجية. وتتمثل هذه السياسات في مجموعة من التدابير التي قد تعيق أو توجه المسار الطبيعي لحركة التجارة الدولية، تهدف من خلالها الدول تحقيق عدة أهداف اقتصادية واجتماعية وأخرى استراتيجية.

سنحاول معالجة هذا الفصل الأول من خلال التطرق إلى أهم النظريات المفسرة لقيام التجارة الخارجية، بدءاً من النظريات الكلاسيكية، مروراً بالنظريات النيوكلاسيكية، ثم النظريات الحديثة. لنتطرق بعدها إلى مناقشة سياسات التجارة الخارجية وأدواتها، بما في ذلك تحرير التجارة في إطار نظام التجارة العالمي.

I. نظريات التجارة الخارجية

نقوم فيما يلي باستعراض أهم نظريات التجارة الخارجية، بدءاً من الرؤية الكلاسيكية مثل نظرية الميزة المطلقة لآدم سميث والميزة النسبية لديفيد ريكاردو، مروراً بالنظرية النيوكلاسيكية التي تقوم على الوفرة النسبية لعوامل الإنتاج، وصولاً إلى النظريات الحديثة التي تدخل في التحليل عناصر جديدة مثل التطور التكنولوجي ومبدأ وفورات الحجم.

1.I نظريات التجارة الكلاسيكية

برزت النظريات الكلاسيكية في التجارة الدولية مع نهاية القرن الثامن عشر، وقد شكلت هذه النظريات نقطة الانطلاق في الفكر التجاري، حيث جاءت كرد فعل على مبادئ المذهب التجاري السائد آنذاك، والذي كان يدعو إلى فرض قيود صارمة على التجارة الخارجية بهدف تعظيم الفوائض من المعادن الثمينة، باعتبار هذه الأخيرة المؤشر الرئيسي لقوة الدولة الاقتصادية في تلك الحقبة. وبالتالي قبل التطرق إلى النظريات الكلاسيكية سنبدأ أولاً باستعراض مبادئ المذهب التجاري.

1.1.I مبادئ المذهب التجاري

أوضح الكلاسيك مكاسب قيام التجارة بين الدول مع أواخر القرن 18، وقبل ذلك الوقت، برزت مدرسة للفكر الاقتصادي تُعرف باسم المذهب التجاري "Mercantilism". كان أتباع المذهب التجاري يعتقدون أن ثروة الأمم تأخذ شكل الذهب والفضة، وأن العالم يحتوي فقط على كمية ثابتة من هذه المعادن، وأنها أساس وعملة التجارة بين الدول، بحيث يمكن لبلد ما أن يكسب الذهب والفضة (وبالتالي تحقيق الثروة) عن طريق تصدير البضائع، وعلى العكس من ذلك، فإن استيراد البضائع من بلدان أخرى سيؤدي إلى تدفق الذهب والفضة إلى تلك البلدان¹.

كان المبدأ الرئيسي للمذهب التجاري أن التصدير أمر جيد لأنه يُدرّ الثروة، وأن الاستيراد أمر غير مرغوب لأنه يستنزف الذهب والفضة من الخزينة الوطنية، ولضمان أن بلد ما يُصدر الكثير ويستورد القليل فقط، فإنه يتعين عليه محاولة صنع أكبر عدد ممكن من المنتجات محلياً وتقليل اعتماده إلى الحد الأدنى المطلق على الواردات الأجنبية. ومن خلال القيام بذلك، سيجتمع الذهب والفضة، وبالتالي يزيد من ثروته الوطنية وقوته الاقتصادية². وتماشياً مع

¹ Negishi, T, Mercantilism, Developments of International Trade Theory, Springer, vol 6, 2001, p 4.

² William A. Kerr, James D. Gaisford, Handbook on International Trade Policy, Edward Elgar Publishing, 2007, p 1.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

هذا الاعتقاد، شجع أنصار المذهب التجاري تدخل الحكومة لتحقيق فائض في الميزان التجاري، وذلك بالاستناد إلى سياسة تجارية حمائية تُثبِّط الواردات لأنها تُبدد الثروة، وتُشجع الصادرات لأنها تخلق الثروة¹.

فقدت أفكار المدرسة التجارية مصداقيتها خلال وقت قصير حين أشار الاقتصادي الكلاسيكي ديفيد هيوم في عام 1752 إلى التناقض المتأصل في المذهب التجاري. ووفقا لمفهوم التوازن التلقائي الذي قدمه، إذا حققت إنجلترا فائضا في الميزان التجاري مع فرنسا، فإن التدفق الناتج من الذهب والفضة من شأنه أن يؤدي إلى زيادة في المعروض النقدي المحلي وتوليد التضخم. أما في فرنسا، فإن تدفق الذهب والفضة إلى الخارج من شأنه أن يؤدي إلى تأثير معاكس، حيث ينكمش المعروض النقدي وتنخفض الأسعار.

وهذا التغير في الأسعار النسبية بين البلدين من شأنه أن يشجع الفرنسيين على شراء عدد أقل من السلع الإنجليزية (لأنها أصبحت أعلى سعرا) والإنجليز على شراء المزيد من السلع الفرنسية (لأنها أصبحت أقل سعرا)، وستكون النتيجة عندئذ تدهور الميزان التجاري الإنجليزي وتحسن الميزان التجاري الفرنسي في المقابل. وبالتالي، وفقا لهيوم، فإنه لا يمكن لأي بلد على المدى الطويل أن يحافظ على فائض في الميزان التجاري، و تحقيق الثروة كما تصور أنصار المذهب التجاري².

أرست مبادئ المذهب التجاري نظاما اقتصاديا غير متكافئ يُحاول فيه بلد ما فرض ميزان تجاري إيجابي على الدول الأخرى لصالح تراكم الثروة، تتبنى من خلاله سياسات تجارية تهدف إلى تعزيز الصادرات والحد من الواردات. ولكن، بما أنه لا يمكن لكل الدول أن تحقق فائضا في الصادرات في نفس الوقت كما أثبت هيوم، وفي ظل الافتراض السائد آنذاك بأن حجم المعادن في العالم ثابت خلال فترة زمنية معينة، فإن بعض الدول ستحقق مكاسب من المعادن النفيسة إلا على حساب الدول الأخرى³. وبالتالي، جعلت مبادئ المذهب التجاري "التجارة الخارجية" بمثابة لعبة محصلتها صفر (الوضع الذي يؤدي فيه الربح الذي يحققه بلد ما من التجارة إلى خسارة بلد آخر).

2.1.I نظرية الميزة المطلقة

انتقد الاقتصادي "آدم سميث" أفكار المذهب التجاري والسياسة التقييدية التي كانوا يطبقونها. حيث دعا إلى حرية التجارة، وأيد عدم تدخل الحكومة في النشاط الاقتصادي، وأكد أن ثروة الأمم تنبع من قدراتها في إنتاج السلع والخدمات وليس من تراكم احتياطات المعادن الثمينة⁴. وقد اعتمد في ذلك على مبدأ تقسيم العمل الدولي، فبحكم

¹ محمد، دياب: التجارة الدولية في عصر العولمة، دار المنهل اللبناني، بيروت، 2010، ص 87.

² إيمان، عطية ناصف وهشام، محمد عمارة، مبادئ الاقتصاد الدولي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2008، ص 22.

³ علي عبد الفتاح أبو شرار، الاقتصاد الدولي: نظريات وسياسات، دار المسيرة، عمان، ط: 02، 2010، ص 33.

⁴ Reinhard Schumacher, Adam Smith's theory of absolute advantage and the use of doxography in the history of economics, Erasmus Journal for Philosophy and Economics, Vol 5(2), 2012, p 58.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

الطبيعية، تتمتع البلدان بعوامل وموارد طبيعية مختلفة وغير متكافئة مثل الأرض والعمالة، ومن خلال التخصيص واستغلال مواردها المحلية المحدودة، يُمكن أن تُنتج بأكثر كفاءة في بعض القطاعات الاقتصادية عن دول أخرى، وتتداول بفائض الإنتاج مقابل الموارد والمنتجات التي تفتقر إليها من بلدان أخرى.

تُعد الميزة المطلقة إحدى أقدم النظريات التي تفسر أسباب قيام التجارة الخارجية بين الدول. يُعرّفها آدم سميث في كتابه الشهير "ثروة الأمم" (1776) قائلاً: "إذا كان بإمكان دولة أجنبية أن تزودنا بسلعة أقل تكلفة مما نستطيع أن نصنعها بأنفسنا، فمن الأفضل أن نشتريها منها بجزء من إنتاج صناعتنا نتمتع فيه بميزة مطلقة"¹. الميزة المطلقة هي مفهوم اقتصادي يُشير إلى أن البلد يتمتع بميزة مطلقة إذا كان بإمكانه إنتاج سلعة ما بتكلفة أقل مقارنة بتكلفة إنتاجها في بلدان أخرى².

ولتوضيح هذا المفهوم، نفترض أن هناك بلدين هما ألمانيا (G) وإيطاليا (I)، ينتجان الصلب و النسيج باستخدام العمالة. وبافتراض أن كلا البلدين يمتلكان نفس القدر من العمالة وهو 200 وحدة عمل يتم تخصيصها في إنتاج السلعتين. في ألمانيا يتطلب إنتاج طن واحد من الصلب 10 وحدات من العمالة؛ ويتطلب إنتاج طن واحد من النسيج 20 وحدة عمل³. أي أنه باستخدام العمالة المتاحة يمكن لألمانيا إنتاج إما 20 طناً من الصلب أو 10 أطنان من النسيج. في المقابل، يتطلب إنتاج طن واحد من الصلب في إيطاليا 40 وحدة عمل، ويتطلب إنتاج طن واحد من النسيج 10 وحدات عمل. أي أنه باستخدام العمالة المتاحة يمكن لإيطاليا إنتاج إما 5 طن من الصلب أو 20 طن من النسيج.

بمقارنة تكاليف الإنتاج بين البلدين، من الواضح أن ألمانيا تتمتع بميزة مطلقة على إيطاليا في إنتاج الصلب، لأنها تخصص وحدات عمل أقل في إنتاج نفس الكمية منه مقارنة بإيطاليا ($40 > 10$). و في المقابل، تتمتع إيطاليا بميزة مطلقة في إنتاج النسيج لأنها أيضاً تخصص وحدات عمل أقل في إنتاج نفس الكمية منه مقارنة بألمانيا ($20 > 10$). تُشير نظرية الميزة المطلقة في هذه الحالة أنه من مصلحة البلدين أن تقوم ألمانيا بإنتاج الصلب وإيطاليا بإنتاج النسيج، ثم يقوم البلدين بالتبادل لتحقيق مكاسب متبادلة من التجارة والتي سنوضحها فيما يلي.

بافتراض أنه قبل قيام التجارة يخصص كل بلد نصف العمالة المتاحة لديه (أي 100 وحدة عمل) في إنتاج الصلب والنصف الآخر في إنتاج النسيج، كما يجب على كل بلد أيضاً استهلاك ما ينتجه. في هذه الحالة ستمكن ألمانيا من إنتاج 10 أطنان من الصلب و 5 أطنان من النسيج، و ستمكن إيطاليا من إنتاج 10 أطنان من النسيج

¹ Pierre A. David, International Logistics: The Management of International Trade Operations, Cicero Books, 2017, p 59.

² زينب حسين عوض الله، الاقتصاد الدولي: العلاقات الاقتصادية والنقدية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2004، ص 11.

³ Charles W. L. Hill, Global Business Today, McGraw Hill LLC, 7th edition, New York, 2011, p 167.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

و2.5 طن من الصلب. وبالتالي قبل التجارة، سيبلغ إجمالي إنتاج لكلا البلدين (الإنتاج العالمي) 12.5 طن من الصلب و15 طن من النسيج (الجدول 1).

الجدول (1): المكاسب من التخصص وفق المزايا المطلقة

الإنتاج والاستهلاك قبل التخصص			
السلعة	ألمانيا	إيطاليا	الناتج الإجمالي
الصلب	10 طن	2.5 طن	12.5 طن
النسيج	5 طن	10 طن	15 طن
الإنتاج مع التخصص			
الصلب	20 طن	0 طن	20 طن
النسيج	0 طن	20 طن	20 طن
الإستهلاك بعد التبادل			
الصلب	14 طن	6 طن	20 طن
النسيج	6 طن	14 طن	20 طن

المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على

Charles W. L. Hill, 7th edition, Op cit, p 171.

إذا تخصص كل بلد في إنتاج السلعة التي يتمتع فيها بميزة مطلقة ثم يتاجر مع البلد الآخر في السلعة التي يفتقر إليها، فإن ألمانيا ستوجه كل العمالة التي كانت تستخدمها لصنع 5 وحدات من النسيج وتحولها لإنتاج 10 طن إضافية من الصلب. وفي المقابل، تقوم إيطاليا بتحويل العمالة من إنتاج 2.5 طن فقط من الصلب إلى إنتاج 10 طن إضافية من النسيج. وهكذا، من خلال التخصص سيرتفع الناتج العالمي للصلب من 12.5 طن إلى 20 طن، والناتج العالمي للنسيج من 15 طن إلى 20 طن من النسيج.

بافتراض قيام التجارة بين البلدين، وبافتراض سعر السوق العالمي البالغ 1 طن من الصلب مقابل 1 طن من النسيج. إذا قامت ألمانيا بمبادلة 6 طن من الصلب مقابل 6 طن من النسيج مع إيطاليا، سيرتفع استهلاكها بعد التبادل إلى 14 طن من الصلب و6 طن من النسيج، أي بزيادة قدرها 4 طن من الصلب و 6 طن واحد من النسيج عما كان يمكن أن تستهلكه التجارة. وبالمثل، سيرتفع استهلاك إيطاليا بعد التبادل إلى 14 طن من النسيج و6 طن من الصلب، وهذا يزيد بمقدار 3.5 طن من الصلب و 4 طن من النسيج عما كان يمكن أن تستهلكه قبل التجارة. وبذلك، يستفيد كلا البلدين من التجارة بارتفاع مستويات الإنتاج و الإستهلاك نتيجة التخصص.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

قدم "سميث" تفسيراً واضحاً لقيام التجارة بين الدول على أساس الميزة المطلقة، و أثبت على عكس المذهب التجاري أن التجارة عبارة عن لعبة ذات محصلة إيجابية تؤدي إلى تحقيق مكاسب للبلدان المتاجرة فيما بينها. ومع ذلك، تحمل نظريته نقاط ضعف جوهرية، إذ تفترض أن كل بلد مُصدر لابد و أن يتمتع بميزة مطلقة في إنتاج سلعة معينة، وهو افتراض قد لا ينطبق في الواقع على دول لا تمتلك تفوقاً مطلقاً في أي صناعة ما¹. هذا القصور النظري دفع لاحقاً "ديفيد ريكاردو" إلى تطوير مفهوم الميزة النسبية، الذي وسع نطاق تفسير ظاهرة التجارة الدولية، موضحاً أن التخصص والتبادل يمكن أن يكونا مفيدَيْن حتى عندما لا تمتلك الدول تفوقاً مطلقاً في الإنتاج².

3.1.I نظرية الميزة النسبية

قام ديفيد ريكاردو بتوسيع نظرية آدم سميث خطوة أخرى إلى الأمام من خلال استكشاف ما قد يحدث عندما تتمتع دولة ما بميزة مطلقة في إنتاج جميع السلع (أو العكس). وتُشير نظرية الميزة المطلقة في هذه الحالة إلى أنه لا توجد إمكانية لقيام التجارة، وأن مثل هذه الدولة قد لا تحقق أي مكاسب من التجارة³.

ولكن، في كتابه "مبادئ الاقتصاد السياسي والضرائب" الصادر عام 1817، أظهر ريكاردو أن هناك إمكانية للتخصص وتحقيق مكاسب متبادلة من قيام التبادل، وذلك من خلال تقديمه للمفهوم الأساسي المعروف باسم "الميزة النسبية"، والذي يعتبره العديد من الاقتصاديين حجر الزاوية في تفسير قيام التجارة وأساس النظرية الكلاسيكية. تقوم هذه النظرية على مجموعة من الفروض التالية⁴:

- يتكون العالم من بلدين، ينتجان سلعتين مختلفتين، ويتم التبادل بينهما على أساس المقايضة؛
- العمل هو العامل الوحيد للإنتاج؛
- إختلاف تكنولوجيا الإنتاج (إنتاجية العمالة) بين البلدان؛
- حرية انتقال عوامل الإنتاج بين الصناعات داخل كل بلد، دون إمكانية انتقالها بين البلدان؛
- يخضع الإنتاج لمبدأ ثبات عوائد الحجم؛
- تماثل أذواق المستهلكين بين البلدان، ولا تختلف تفضيلات السلع وفقاً لمستوى الدخل في البلد؛
- ثبات عرض عوامل الإنتاج في كل بلد، ويتم توزيعها بشكل كامل؛
- سيادة المنافسة التامة في أسواق السلع وعوامل الإنتاج؛

¹ Jessie Poon and David L. Rigby, International trade: the basics, Routledge, New York, 2017, P 18.

² رضا عبد السلام، العلاقات الاقتصادية بين النظرية والتطبيق، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2007، ص 39.

³ Michael Hiscox, The Domestic Sources of Foreign Economic Policy in Global Political Economy, Oxford University Press, 2014, p 104.

⁴ عطا الله علي الزبون، التجارة الخارجية، دار البازوري للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 86-87.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

— غياب مختلف التكاليف مثل النقل والرسوم الجمركية وغيرها من الحواجز التجارية؛

وفقا لريكاردو، من المنطقي لبلد ما أن يتخصص في إنتاج السلع التي يُنتجها بكفاءة أكبر ويستورد السلع التي ينتجها بكفاءة أقل من بلدان أخرى مثلما يفترض سميث. ولكنه يعتمد على مبدأ اختلاف التكاليف النسبية (تكلفة إنتاج سلعة ما نسبة إلى تكلفة إنتاج سلعة أخرى) بين الدول من أجل تفسير إمكانية التخصص وقيام التبادل¹. يُشير ريكاردو أنه يتعين على كل بلد أن يتخصص في إنتاج تلك السلع التي يُنتجها بتكاليف نسبية أقل مقارنة ببلدان الأخرى، ويقوم بتصدير الفائض منها لكي يستورد تلك السلع التي تقوم بلدان أخرى بإنتاجها بتكاليف نسبية أقل منها². أي يتخصص البلد في إنتاج وتصدير السلع التي يتمتع بها بميزة نسبية عن غيرها، في المقابل يستورد تلك السلع التي يفتقر فيها إلى الميزة النسبية.

ولتوضيح مفهوم الميزة النسبية، قدم ريكاردو مثاله الشهير حول إنجلترا والبرتغال اللذان يُنتجان سلعتين هي النبيذ والنسيج باستخدام عامل وحيد للإنتاج هو العمل (الجدول 3). وبالنظر إلى الافتراضات التي قدمناها سابقا، يتشابه البلدين في العديد من الجوانب غير أنهما يختلفان في عامل واحد هو: تكنولوجيا إنتاج السلعتين، وهذا هو الافتراض الأساسي لقيام التجارة حسب ريكاردو³.

الجدول (2): تكلفة إنتاج النبيذ والنسيج بعدد وحدات العمل

السلع	إنجلترا	البرتغال
النبيذ (W)	120	80
النسيج (C)	100	90

المصدر: السيد محمد أحمد السريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2009، ص 32.

يُوضح الجدول (2) أن إنتاج وحدة واحدة من النبيذ في إنجلترا يتطلب 120 وحدة عمل، بينما يتطلب إنتاج وحدة واحدة من النسيج 100 وحدة عمل. من ناحية أخرى، يتطلب إنتاج نفس الكميات من النبيذ والنسيج في البرتغال 80 و 90 وحدة عمل على التوالي. وهذا يعني أن البرتغال تُعتبر أكثر كفاءة من إنجلترا لأنها تستخدم وحدات عمل أقل في إنتاج النبيذ ($120 > 80$) وفي إنتاج النسيج ($100 > 90$). وبعبارة أخرى، تتمتع البرتغال بميزة مطلقة على إنجلترا في إنتاج كلا السلعتين. ووفقا لسميث، في هذه الحالة ستكتفي البرتغال ذاتيا بإنتاج السلعتين ولن تكون هناك حاجة إلى التبادل.

¹ Nakanishi Nortisugu, the essence of international trade theory, World scientific publishing co, 2019, P 30.

² فوزي عبد الرزاق، إستراتيجيات التجارة الخارجية، زمزم ناشرون وموزعون، عمان، 2016، ص 31.

³ Giancarlo Gandolfo, International Trade Theory and Policy, 2nd Edition, Springer, New York, P 11.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

أظهر ريكاردو أن البرتغال ستحقق مكاسب أكبر فيما لو تخصصت في إنتاج النبيذ وتصديره لأنها تتمتع فيه بميزة نسبية على إنجلترا، حيث أن التكلفة النسبية لإنتاج وحدة واحدة من النبيذ في البرتغال ($80/90 = 0.89$) أقل من التكلفة النسبية لإنتاجها في إنجلترا ($120/100 = 1.2$). ومن ناحية أخرى، ستحقق إنجلترا مكاسب أكبر فيما لو تخصصت في إنتاج النسيج وتصديره لأنها تتمتع فيه بميزة نسبية على البرتغال، حيث أن التكلفة النسبية لإنتاج وحدة واحدة من النسيج في إنجلترا ($100/120 = 0.83$) أقل من التكلفة النسبية لإنتاجها في البرتغال ($90/80 = 1.125$).

يعكس هذا الاختلاف في التكاليف النسبية لإنتاج النبيذ والنسيج بين البرتغال وإنجلترا اختلاف الأسعار النسبية للسلعتين بينهما قبل التجارة، ويخلق هذا الاختلاف في الأسعار النسبية الفرصة لقيام التجارة بين البلدين¹. على وجه التحديد، سيرغب منتجي النبيذ في البرتغال حيث يُعادل سعره النسبي $P_W/P_C = 0.89$ في تصديره إلى إنجلترا حيث يكون سعره النسبي أعلى $P_W/P_C = 1.2$. في المقابل، فإن منتجي النسيج في إنجلترا حيث يُعادل سعره النسبي $P_C/P_W = 0.83$ سيرغبون في تصديره إلى البرتغال حيث يكون سعره النسبي أعلى $P_C/P_W = 1.12$. وبالتالي، فإن نمط التجارة الذي سيحدث بين البلدين هو أن البرتغال ستخصص في إنتاج وتصدير النبيذ وستخصص إنجلترا في إنتاج وتصدير النسيج. ويمكن توضيح المكاسب من التخصص وقيام التجارة بين البلدين من خلال الجدول التالي.

الجدول (3): معدلات التبادل الداخلي للنبيذ والنسيج

السلع	إنجلترا	البرتغال
النبيذ	وحدة نبيذ = 1.2 وحدة نسيج	وحدة نبيذ = 0.89 وحدة نسيج
النسيج	وحدة نسيج = 0.83 وحدة نبيذ	وحدة نسيج = 1.12 وحدة نبيذ

المصدر: من إعداد الطالب

يوضح الجدول (3) أن معدل التبادل الداخلي في البرتغال هو وحدة من النبيذ تعادل 0.89 وحدة من النسيج، وفي إنجلترا هو وحدة من النسيج تعادل 0.83 وحدة من النبيذ، ستستفيد البرتغال من التجارة إذا استوردت أكثر من 0.89 وحدة من النسيج مقابل وحدة واحدة من النبيذ من إنجلترا. ومن جهة أخرى، ستستفيد إنجلترا من التجارة إذا استوردت وحدة من النبيذ مقابل أقل من 1.2 وحدة من النسيج من البرتغال.

¹ Giancarlo Gandolfo, op cit, p 12.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

بافتراض قيام التجارة بين البلدين، و بافتراض سعر السوق العالمي البالغ وحدة من النبيذ مقابل وحدة من النسيج، أي أن هذا السعر يقع بين السعر النسبي للنبيذ في البرتغال وسعره النسبي في إنجلترا، ستكسب البرتغال 0.11 وحدة من النسيج عن طريق تصدير وحدة واحدة من النبيذ إلى إنجلترا (0.89 - 1). وفي المقابل، ستكسب إنجلترا 0.17 وحدة من النبيذ عن طريق تصدير وحدة واحدة من النسيج إلى البرتغال (0.83 - 1).

وبالتالي، تشير نظرية الميزة النسبية بدرجة أكبر من نظرية الميزة المطلقة إلى أن الإنتاج العالمي المحتمل يكون أكبر في ظل التجارة الحرة غير المقيدة مقارنة بحالة الإكتفاء الذاتي، وتشير أيضا إلى أن المستهلكين في جميع البلدان يمكنهم استهلاك المزيد من السلع إذا لم تكن هناك قيود على التجارة، ويحدث هذا حتى في البلدان التي تفتقر إلى الميزة المطلقة في إنتاج أي سلعة.

و رغم التقدم الذي حققته نظرية الميزة النسبية في تفسير التجارة الدولية، إلا أنها تعرضت للعديد من الانتقادات التي طالت عددا من الفرضيات التي قامت عليها. ومن أبرز أوجه النقد، أنها تستند في تحليلها إلى نظرية العمل في تحديد القيمة، وهو ما يجعلها بعيدة عن الواقع العملي وأقل منطقية. كما تجاهلت إمكانية انتقال عناصر الإنتاج، وهو ما لا يعكس حقيقة الواقع الاقتصادي. كما أن انخفاض تكاليف الإنتاج الناتج عن وفورات الحجم لم يؤخذ بعين الاعتبار بالشكل الكافي، رغم تأثيره الكبير في تفسير أنماط التبادل التجاري بين الدول¹.

4.1.I نظرية القيم الدولية

تعتمد حصة أي بلد من مكاسب التجارة على معدل التبادل مع البلدان الأخرى، وهو المعدل الذي يتم على أساسه مبادلة منتجات بلد ما بمنتجات بلد آخر. عندما ترتفع أسعار صادرات بلد ما نسبيا إلى أسعار وارداته، يُقال إن معدل التبادل لهذا البلد قد تحسن، لأن مثل هذا البلد يستطيع الحصول على كمية أكبر من الواردات مقابل كمية معينة من الصادرات. والعكس، عندما ترتفع واردات بلد ما نسبيا إلى صادراته يتدهور معدل التبادل، وبالتالي تنخفض مكاسبه من التجارة.

قدم ديفيد ريكاردو مفهوم الميزة النسبية في تفسير قيام التجارة، وأوضح أن البلدان ستحقق مكاسب من التبادل عندما تخصص في إنتاج سلعة ما بأقل تكلفة نسبية مقارنة بشركائها التجاريين، ولكنه لم يحدد معدلا معيناً يتم على أساسه التبادل وكيفية توزيع المكاسب بين البلدين المتاجرين². كان الاقتصادي "جون ستيوارت ميل" هو أول من ناقش هذه المشكلة بالتفصيل من حيث نظريته للقيم الدولية.

¹ موسى سعيد مطر وآخرون، التجارة الخارجية، دار صفاء للطباعة والنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص 38.

² نداء محمد الصوص، التجارة الخارجية، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 30.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

تقضي نظرية "القيم الدولية" بأن معدل التبادل الدولي الكفيل بتحقيق التوازن التجاري بين البلدين المتاجرين يتحدد عندما يلتقي طلب البلد الأول (عرض البلد الثاني) بطلب البلد الثاني (عرض البلد الأول) على السلعتين محل التبادل، أي أنه يتوقف على ما يُطلق عليه "ميل" بـ "الطلب المتبادل"¹. ويتأثر معدل التبادل الدولي بظروف هذا الطلب ومرونته. بحيث كلما زاد التفاوت بين معدل التبادل الداخلي وبين معدل التبادل الدولي، كلما زادت المكاسب من التجارة. والعكس، كلما اقترب معدل التبادل الداخلي من معدل التبادل الدولي، كلما قلت المكاسب من التجارة².

لشرح نظريته حول القيم الدولية، أعاد "ميل" أولاً صياغة نظرية الميزة النسبية لريكاردو، فهذا الأخير لكي يُوضح مفهوم الميزة النسبية، قام بتثبيت كمية الإنتاج لسلعتين مختلفتين من أجل إظهار الفرق في تكاليف العمالة النسبية بين البلدين المتاجرين، بينما قام "ميل" بتثبيت كمية العمل لإظهار الفرق في إنتاجية العمالة بين البلدين³. اعتمد "ميل" على نفس افتراضات ريكاردو، وقدم مثاله حول بلدين هما ألمانيا و إنجلترا، يُنتجان سلعتين هي الكتان والصوف كما يوضحه الجدول التالي.

الجدول (4) : إنتاج الكتان والصوف

السلع	ألمانيا	إنجلترا
الكتان	10 ط	10 ط
الصوف	20 ط	15 ط

المصدر: السيد متولي عبد القادر، مرجع سابق، ص 37.

يُوضح الجدول (4) أن تكلفة إنتاج 20 وحدة من الصوف في ألمانيا تعادل تكلفة إنتاج 10 وحدات من الكتان، وبمعنى آخر تعادل تكلفة إنتاج الوحدة الواحدة من الصوف تكلفة إنتاج 2 وحدة من الكتان. من جهة أخرى، تعادل تكلفة إنتاج 15 وحدة من الصوف في إنجلترا تكلفة إنتاج 10 وحدات من الكتان، أي أن تكلفة إنتاج وحدة واحدة من الصوف تعادل تكلفة إنتاج 1.5 وحدة من الكتان. وهذا يعني أن ألمانيا تتمتع بميزة نسبية في إنتاج الصوف؛ وتتمتع إنجلترا بميزة نسبية في إنتاج الكتان، لأنه باستخدام نفس القدر من العمالة تُنتج ألمانيا كمية أكبر من الصوف مقارنة بإنجلترا ($20/10 < 15/10$). وفي المقابل، تنتج إنجلترا كمية أكبر من الكتان مقارنة

¹ علي عبد الفتاح أبو شرار، مرجع سابق، ص 40.

² زينب حسين عوض الله، مرجع سابق، ص 9.

³ خلوفي عائشة، تأثير الهجرة الدولية على التبادل التجاري الدولي بين دول المصدر ودول الاستقبال دراسة قياسية على الجزائر كدولة مصدر، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس سطيف، 2020/2019، ص 69.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

بألمانيا ($10/15 < 10/20$). وبالتالي، إذا أراد البلدين المتاجرة فيما بينهما، ستتخصص ألمانيا في إنتاج وتصدير الصوف وتتخصص إنجلترا في إنتاج وتصدير الكتان.

يتفق "Mill" مع ريكاردو في أن إختلاف التكاليف النسبية هو أساس قيام التجارة بين الدول، ولكن الإختلاف الرئيسي بينهما يظهر في كيفية تحديد معدل التبادل الدولي. يفترض ريكاردو أن معدل التبادل سيكون وحدة من الكتان مقابل وحدة من الصوف. وهذا ما يرفضه "Mill"، وذلك لأن معدل التبادل الداخلي في إنجلترا هو وحدة من الكتان تعادل 1.5 وحدة من الصوف، أي أن إنجلترا إذا قامت بمبادلة وحدة من الكتان بوحدة من الصوف مع ألمانيا ستحقق خسارة قدرها 0.5 وحدة. وبالتالي، فهذا المعدل لا يشكل حافزا لقيام التجارة بين البلدين، وذلك لأنه لا يوجد بلد على استعداد للتبادل بسعر أقل مما يمكنه إنتاجه محليا (لا يحقق مكسب)¹.

يقع معدل التبادل التجاري الدولي حسب "Mill" ضمن مجال محصور بين معدلي التبادل الداخلي في البلدين وهما 1 كتان = 1.5 صوف في إنجلترا؛ و 1 كتان = 2 صوف في ألمانيا. سترغب إنجلترا بمبادلة وحدة من الكتان مقابل أكثر من 1.5 وحدة من الصوف لأن هذا ما يمكنها إنتاجه من دون تجارة. وبالمثل، سترغب ألمانيا بمبادلة وحدة من الصوف مقابل أكثر من 0.5 وحدة من الكتان لأن هذا ما يمكنها إنتاجه من دون تجارة. يُوضح "Mill" أن من بين معدلات التبادل الدولي التي تقع بين هذين الحدين، هناك معدلا خاصا (معدل التبادل الدولي التوازني) يحقق التعادل بين قيمة الصادرات والواردات في كل بلد.

الجدول (5) : معدلات التبادل المحلية والدولية

معدل التبادل / السلعة	الكتان = الصوف
معدل التبادل في إنجلترا	$1.5 = 1$
معدلات التبادل الدولي المحتملة	$1.6 = 1$ $1.7 = 1$ $1.8 = 1$ $1.9 = 1$
معدل التبادل في ألمانيا	$2 = 1$

المصدر: من إعداد الطالب

سيعتمد معدل التبادل الفعلي بين البلدين كما يُشير "Mill" على ظروف الطلب المتبادل، أي على مرونة طلب كل بلد على منتج البلد الآخر. على سبيل المثال، إذا كان الطلب الألماني على الكتان الإنجليزي غير مرن،

¹ خلوفي عائشة، مرجع سابق، ص 70.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

فإن معدل التبادل سيكون أقرب إلى $1 = 2$ وستكون ألمانيا مستعدة لتبادل 1 متر من الصوف مقابل 0.5 متر من الكتان، وبالتالي فإن مكاسب ألمانيا من التجارة ستكون أقل من مكاسب إنجلترا. ومن ناحية أخرى، إذا كان طلب ألمانيا على الكتان الإنجليزي مرنا، فإن معدل التبادل سيكون أقرب إلى $1 = 1.5$ وستكون ألمانيا مستعدة لمبادلة 1 متر من الصوف مقابل أكثر من 0.5 متر من الكتان، وسيتحرك معدل التبادل لصالح ألمانيا وضد إنجلترا، وبالتالي فإن مكاسب ألمانيا من التجارة ستكون أكبر من مكاسب إنجلترا.

ابتعد طرح "جون ستوارت ميل" عن الواقع العملي نتيجة افتراضه لتكافؤ أطراف المبادلة، إذ إن هذا الافتراض لا يعكس طبيعة العلاقات التجارية بين الدول، خاصة عندما يكون التبادل بين دول غير متكافئة اقتصاديا. ففي مثل هذه الحالات، قد لا يكون للطلب المتبادل الدور الحاسم في تحديد معدل التبادل الدولي. كما أن اشتراط توازن قيم الصادرات والواردات بين الطرفين كشرط لتحقيق معدل تبادل دولي مستقر يعد قييدا للنظرية.

2.1 نظريات التجارة النيوكلاسيكية

أشارت النظرية الكلاسيكية للتجارة الخارجية إلى أن التبادل الدولي ينشأ عندما تختلف التكاليف النسبية للإنتاج بين الدول، موضحة بذلك متى تقوم التجارة، لكنها لم تقدم تفسيراً كافياً لأسباب اختلاف هذه التكاليف، أي أنها لم تفسر لماذا تقوم التجارة الخارجية. هذا القصور دفع العديد من الاقتصاديين إلى البحث عن تفسير أعمق لقيام التجارة الدولية. وفي هذا السياق، جاءت نظرية نسب العوامل والنماذج المنبثقة عنها لتسد هذه الفجوة من خلال تفسير أسباب التجارة استناداً إلى اختلاف وفرة ونسب عناصر الإنتاج بين الدول.

1.2.1 نظرية نسب العوامل

برزت نظرية نسب العوامل في مطلع القرن العشرين، وتُعرف أيضاً بنموذج "هيكشر-أولين" نسبة إلى الاقتصاديان السويديان إيلي هيكشر (1919) وبيرتيل أولين (1933). وتستند في مفهومها إلى الرؤى الأساسية لمفهوم الميزة النسبية، غير أنها تختلف في عدة جوانب بارزة أهمها الاختلاف في مصدر الميزة النسبية. أكد ريكاردو على أن الاختلافات في إنتاجية العمل بين الدول تكمن وراء الميزة النسبية، في المقابل، يُشير هيكشر وأولين إلى أن الميزة النسبية تتحدد من خلال التفاعل بين موارد الأمم (الوفرة النسبية لعوامل الإنتاج) وتكنولوجيا الإنتاج (الكثافة النسبية التي تستخدم بها عوامل الإنتاج في إنتاج سلع مختلفة)¹.

طرح كل من هيكشر وأولين تفسيراً مختلفاً للميزة النسبية، حيث أكدوا أنه حتى عندما تكون تكنولوجيا الإنتاج متماثلة (عكس ريكاردو)، فإن بعض البلدان تتمتع بميزة نسبية على غيرها، وذلك لأنها تتمتع بوفرة أكبر في عوامل

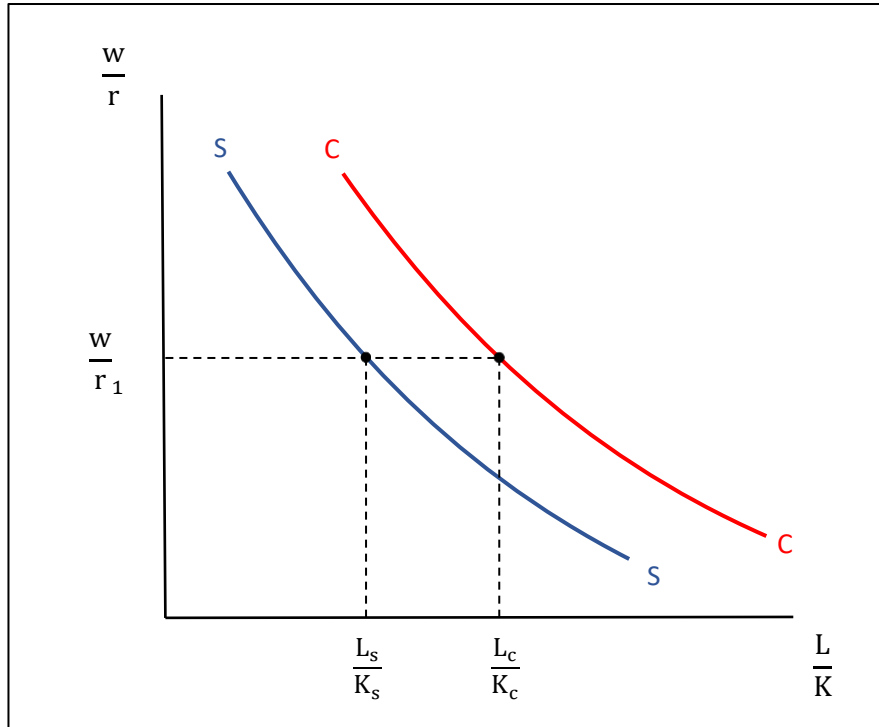
¹ Elhanan Helpman, Understanding global trade, the Belknap press of Harvard university, 2011, p 29.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

إنتاج معينة أهمها رأس المال والعمالة، بحيث تُشكل الوفرة النسبية لهذين العاملين مصدر الميزة النسبية. على وجه التحديد، كلما كان عامل الإنتاج أكثر وفرة كلما انخفضت تكلفته. والعكس، كلما كان عامل الإنتاج أقل وفرة كلما ارتفعت تكلفته. ومن هذا المنطلق، يتنبأ نموذج هيكشر-أولين بأن البلدان سوف تخصص في إنتاج وتصدير تلك السلع التي تستخدم بشكل مكثف العوامل المتوفرة محلياً، وفي المقابل، تقوم باستيراد السلع التي تستخدم بشكل مكثف العوامل النادرة محلياً¹.

و لتوضيح هذا المفهوم، نفترض أن هناك بلدين هما ألمانيا (G) وإيطاليا (I) يُنتجان سلعتين هي النسيج (C) والصلب (S)، باستخدام كل من العمالة L ورأس المال K. تتماثل تقنيات الإنتاج هذه بين البلدين، غير أنها تختلف من صناعة إلى أخرى داخل البلد الواحد وهذا هو الافتراض الرئيسي للنموذج². فعلى سبيل المثال، يُمكن ملاحظة أن إنتاج النسيج يتطلب استخدام مقدار من العمالة L_C أكبر من رأس المال K_C ؛ وفي المقابل، يتطلب إنتاج الصلب استخدام مقدار من رأس المال K_S أكبر من العمالة L_S . يتم قياس كثافة عامل الإنتاج باستخدام نسبة العمالة إلى رأس المال (أو العكس). يمكن توضيح كثافة العوامل المستخدمة في إنتاج كل من النسيج والصلب في الشكل التالي:

الشكل (1): كثافة عوامل الإنتاج في إنتاج النسيج والصلب



المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على:

Paul R. Krugman, M. Obstfeld, M. J. Melitz, International Economics theory and policy, 9th edition, Pearson, 2012, P 85

¹ Wei-Bin Zhang, International Trade Theory: Capital, Knowledge, Economic Structure, Money, and Prices over Time, Springer, 2008, p 46.

² Giancarlo Gandolfo, Op cit, P 35.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

يُوضح الشكل العلاقة بين أسعار عوامل الإنتاج (أجور العمالة "w"؛ العائد على رأس المال "r") ونسبة العمل إلى رأس المال L/K المستخدمة في إنتاج كل من النسيج والصلب. يمثل المنحنى SS الطلب على عوامل الإنتاج في صناعة الصلب، ويمثل المنحنى CC الطلب على عوامل الإنتاج في صناعة النسيج. نظرا لأن صناعة النسيج هي صناعة كثيفة العمالة وصناعة الصلب هي صناعة كثيفة رأس المال فإن نسبة العمالة إلى رأس المال المستخدمة في إنتاج النسيج ستكون دائما أكبر من النسبة المماثلة المستخدمة في إنتاج الصلب ($L_c/K_c < L_n/K_n$) وذلك عند أي مستوى من سعر عوامل الإنتاج (w/r_1).

تتوقف كثافة العامل المستخدم في إنتاج النسيج والصلب في أي بلد على مدى الوفرة النسبية لعوامل الإنتاج المتاحة. يتمتع بلد ما بوفرة نسبية في العمالة إذا كانت نسبة إجمالي العمالة إلى إجمالي رأس المال المتاحة أكبر من النسبة المماثلة في بلد آخر¹. إن وفرة عامل إنتاج معين في بلد ما تميل إلى جعل هذا العامل أقل تكلفة مقارنة بتكلفة نفس العامل في البلدان الأخرى، ولذلك يتم التعبير عن الوفرة النسبية لعوامل الإنتاج أيضا من خلال الاختلاف النسبي في أسعار عوامل الإنتاج، فإذا كانت نسبة أجور العمالة (w) إلى عائد رأس المال (r) في بلد ما أقل من النسبة المماثلة في بلد آخر، نقول أن هذا البلد يتمتع بوفرة نسبية في العمالة وندرة نسبية في رأس المال².

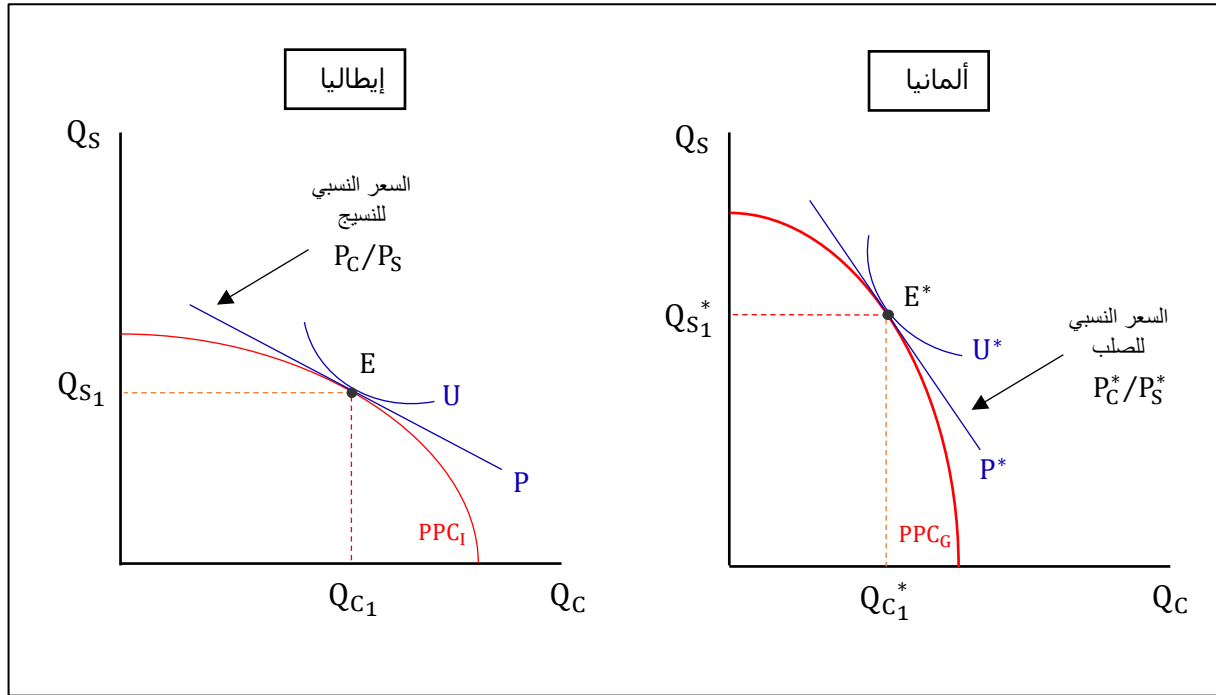
بافتراض أن إيطاليا تتمتع بوفرة نسبية في العمالة وألمانيا بوفرة نسبية في رأس المال، ستحدد منحنيات إمكانيات الإنتاج في كل بلد كما يوضحه الشكل (3). نظرا لأن إيطاليا تتمتع بوفرة نسبية في العمالة، فيمكنها إنتاج كمية أكبر من النسيج مقارنة بالصلب، ويتضح ذلك من خلال انحراف منحنى إمكانيات الإنتاج (PPC_I) في اتجاه المحور الأفقي (كثافة العمالة) ليعكس تكلفة نسبية أقل في إنتاج النسيج. ونظرا لأن ألمانيا تتمتع بوفرة نسبية في رأس المال، فيمكنها إنتاج كمية أكبر من الصلب مقارنة بالنسيج، وبالمثل، ينحرف منحنى إمكانيات الإنتاج (PPC_G) في اتجاه المحور العمودي (كثافة رأس المال) ليعكس تكلفة نسبية أقل في إنتاج الصلب.

¹ Pierre A. David, Op cit, p 64.

² Peter H. Lindert et Thoms A. Pugel, Economie International, Economica, 10th edition, 2010, p 71.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

الشكل (2): التوازن قبل التجارة "نموذج هيكشر-أولين"



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على:

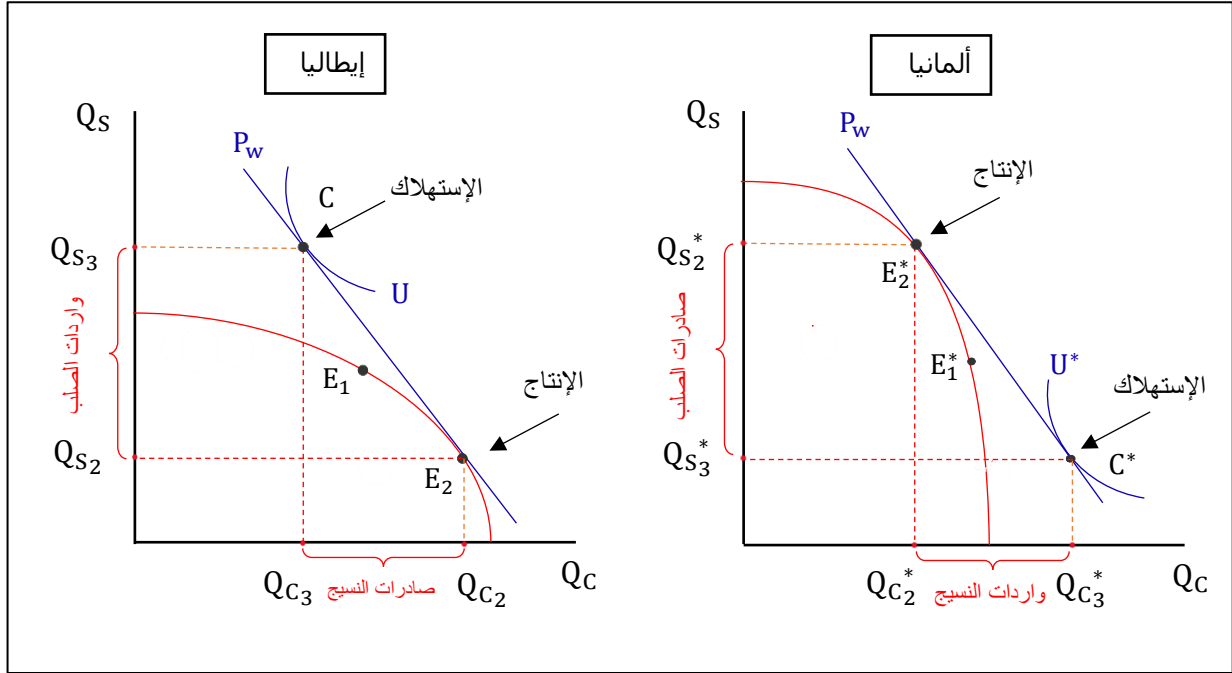
Robert C. Feenstra, Alan M. Taylor, International trade, Macmillan, 4th edition, New York, 2016, p 173.

بالنظر إلى إختلاف منحنيات إمكانيات الإنتاج (PPC) بين البلدين، فإن منحنيات السواء (U و U^*) ستكون مماسية لها عند نقاط إنتاج مختلفة، مما يتوافق مع أسعار نسبية (P و P^*) مختلفة بين البلدين. قبل التجارة، تظهر حالة التوازن في إيطاليا من خلال النقطة E ، حيث يتم الإنتاج والإستهلاك عند (Q_{C1}, Q_{S1}) ، بالسعر النسبي P_C/P_S ، ونظرا لأن منحنى إمكانيات الإنتاج يميل نحو النسيج فإن ميل خط الأسعار سيكون أقل انحدارا، مما يشير إلى انخفاض السعر النسبي للنسيج. في المقابل، تظهر حالة التوازن في ألمانيا قبل التجارة من خلال النقطة E^* ؛ حيث يتم الإنتاج والإستهلاك عند (Q_{C1}^*, Q_{S1}^*) ؛ بالسعر النسبي P_C^*/P_S^* ، وبما أن منحنى إمكانيات الإنتاج يميل نحو الصلب فإن ميل خط الأسعار سيكون أكثر انحدارا، مما يشير إلى ارتفاع السعر النسبي للنسيج.

إن هذا الإختلاف في الأسعار النسبية بين البلدين (تحدد أسعار السلع بالإنتاجية الحدية لعوامل الإنتاج لافتراض سيادة المنافسة التامة) يخلق الفرصة لقيام التجارة بينهما. على وجه التحديد، ستتخصص إيطاليا في إنتاج وتصدير النسيج لأن سعره النسبي في ألمانيا أعلى من السعر المحلي. وتتخصص ألمانيا في إنتاج وتصدير الصلب لأن سعره النسبي في ألمانيا سيكون أعلى من السعر المحلي.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

الشكل (3): التوازن عند التجارة (نموذج هيكشر-أولين)



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على:

Robert C. Feenstra, Alan M. Taylor, 4th edition, Op cit, P 176-177.

عند قيام التجارة، يُحفز ارتفاع السعر النسبي العالمي للنسيج المنتجين في إيطاليا على إنتاج المزيد من النسيج والقليل من الصلب، فيرتفع بذلك مستوى الإنتاج من النقطة E_2 إلى E_1 التي ستكون مماسية للسعر النسبي العالمي P_W ، عندما تُتاجر إيطاليا بهذا السعر، فيمكنها الوصول إلى أعلى مستوى استهلاك ممكن عند النقطة C ($Q_{C_3}; Q_{S_3}$). نلاحظ أنه عند هذه النقطة، تفوق الكمية المنتجة من النسيج الكمية المستهلكة منه، وعندها تُصدر إيطاليا النسيج ($Q_{C_2} - Q_{C_3}$) وتستورد الصلب ($Q_{S_3} - Q_{S_2}$).

أما في ألمانيا فيحدث العكس تماما، يُواجه المنتجين في ألمانيا سعرا مرتفعا للصلب، ويحفز هذا المنتجين على إنتاج المزيد من الصلب والقليل من النسيج، فيرتفع بذلك مستوى الإنتاج من النقطة E_1^* إلى E_2^* والتي تتوافق مع السعر النسبي العالمي P_W ومستوى استهلاك أعلى عند النقطة C^* ($Q_{C_3}^*; Q_{S_3}^*$)، حيث تفوق الكمية المنتجة من الصلب الكمية المستهلكة منه، تُصدر عندها ألمانيا الصلب ($Q_{S_2}^* - Q_{S_3}^*$) وتستورد النسيج ($Q_{C_2}^* - Q_{C_3}^*$).

وهكذا، وفقا لنموذج هيكشر-أولين، فإن السبب المباشر لقيام التجارة هو اختلاف الأسعار النسبية للسلع بين البلدان، وتنشأ هذه الاختلافات في الأسعار بسبب الاختلافات في وفرة عوامل الإنتاج المتاحة في البلدين¹.

¹ Peter H. Lindert et Thomas A. Pugel, Op cit, p 71.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

سيتمتع البلد إلى في إنتاج و تصدير السلعة التي يتطلب إنتاجها الاستخدام المكثف لعامل الإنتاج الوفير نسبياً؛ واستيراد السلعة التي يتطلب إنتاجها الاستخدام المكثف لعامل الإنتاج النادر نسبياً. وبعبارة أخرى، يُصدر البلد الغني بالعمالة نسبياً السلعة كثيفة العمالة، ويستورد السلعة كثيفة رأس المال (والعكس).

تتشترك نظرية نسب العوامل مع نظرية ريكاردو للتكاليف النسبية في إهمال إمكانية انتقال عناصر الإنتاج دولياً، كما تفترض تشابه دوال الإنتاج بين الدول، و هذا الافتراض يتجاهل دور البحث والتطوير في خلق مزايا نسبية عبر التقدم التكنولوجي، مما يُضفي على النظرية طابعاً ساكناً يعيق تطبيقها في بيئات اقتصادية ديناميكية تتسم بالتغيرات التكنولوجية المستمرة، كما أن افتراض المنافسة التامة يجعلها عاجزة عن تفسير آليات الإنتاج والتبادل في ظل الأسواق الاحتكارية أو ذات المنافسة غير الكاملة، والتي تشكل جزءاً كبيراً من نمط التجارة المعاصر.

2.2.I نموذج ستوبلر-سامويلسن

يصف نموذج ستوبلر-سامويلسن العلاقة بين التغير في أسعار السلع وأسعار عوامل الإنتاج، ويقوم على نفس افتراضات نموذج هيكلشر-أولين، إلا أنه يبحث في أثر تغير أسعار السلع على توزيع الدخل ينص هذا النموذج على أنه إذا ارتفع سعر السلعة نتيجة قيام التجارة، فإن سعر العامل المستخدم بكثافة في هذه السلعة سوف يرتفع، في حين سينخفض سعر العامل الآخر. وهذا يعني أنه إذا ارتفع سعر السلعة كثيفة العمالة، فإن معدل الأجور سيرتفع والعائد على رأس المال سينخفض. والعكس، إذا ارتفع سعر السلعة كثيفة رأس المال، فإن العائد على رأس المال سيرتفع ومعدل الأجور سينخفض¹.

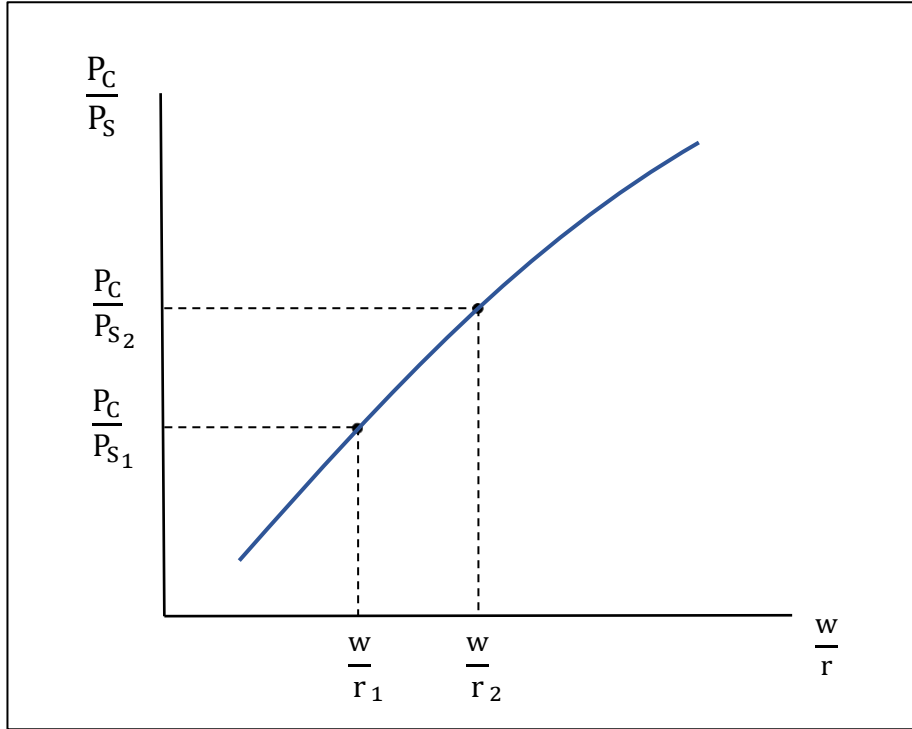
في ظل المنافسة التامة، يتحدد سعر السلعة بأسعار عوامل الإنتاج المستخدمة فيها، مما يؤدي ارتفاع سعر العامل المستخدم إلى زيادة تكلفة إنتاج هذه السلعة. وهذا يعني أن ارتفاع الأجور يؤدي إلى ارتفاع السلع التي يستخدم انتاجها العمل بشكل مكثف، وبالمثل، يؤدي ارتفاع عائد رأس المال إلى ارتفاع السلع التي يستخدم انتاجها رأس المال بشكل مكثف². وبالتالي، عندما يتم التحدث بشكل نسبي، فإنه كلما ارتفع سعر النسيج نسبة إلى الصلب فإن هذا يؤدي إلى ارتفاع الأجر نسبة إلى العائد ويتضح هذا من خلال المنحنى الصاعد في الشكل التالي.

¹ خالد محمد السواعي، التجارة الدولية، عالم الكتاب الحديث، الطبعة الأولى، عمان، 2010، ص 195.

² Paul R. Krugman, Maurice Obstfeld, International Economics theory and policy, 8th edition, Addison-Wesley, 2009, p 59.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

الشكل (4): أسعار السلع وأسعار عوامل الإنتاج



المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على

Paul R. Krugman, Maurice Obstfeld, 2009, op cit, p 59.

بالعودة إلى مثالنا السابق، عندما تُتاجر إيطاليا مع ألمانيا فإنها تُواجه سعرا نسبيا أعلى للنسيج (P_C/P_{S_2}) مقارنة بالسعر في حالة الإكتفاء الذاتي (P_C/P_{S_1})، يُحفز هذا الارتفاع في السعر النسبي للنسيج إيطاليا على إنتاج المزيد من النسيج وتقليل إنتاج الصلب، فتنقل بذلك العوامل من صناعة الصلب إلى صناعة النسيج، ويزيد الطلب على العمالة نسبة إلى رأس المال، نظرا لأن صناعة الصلب هي صناعة كثيفة رأس المال، فإن وحدات العمالة المحررة منها نسبة إلى وحدات رأس المال ستكون أقل مما هو مطلوب في صناعة النسيج كونها صناعة كثيفة العمالة (أي أن انتقال العوامل سيخلق فائض في الطلب على العمالة) وبالتالي يرتفع الأجر نسبة إلى العائد (من w/r_1 إلى w/r_2). وسيكون هذا الوضع معكوسا بالنسبة لألمانيا، أي يرتفع العائد نسبة إلى الأجر.

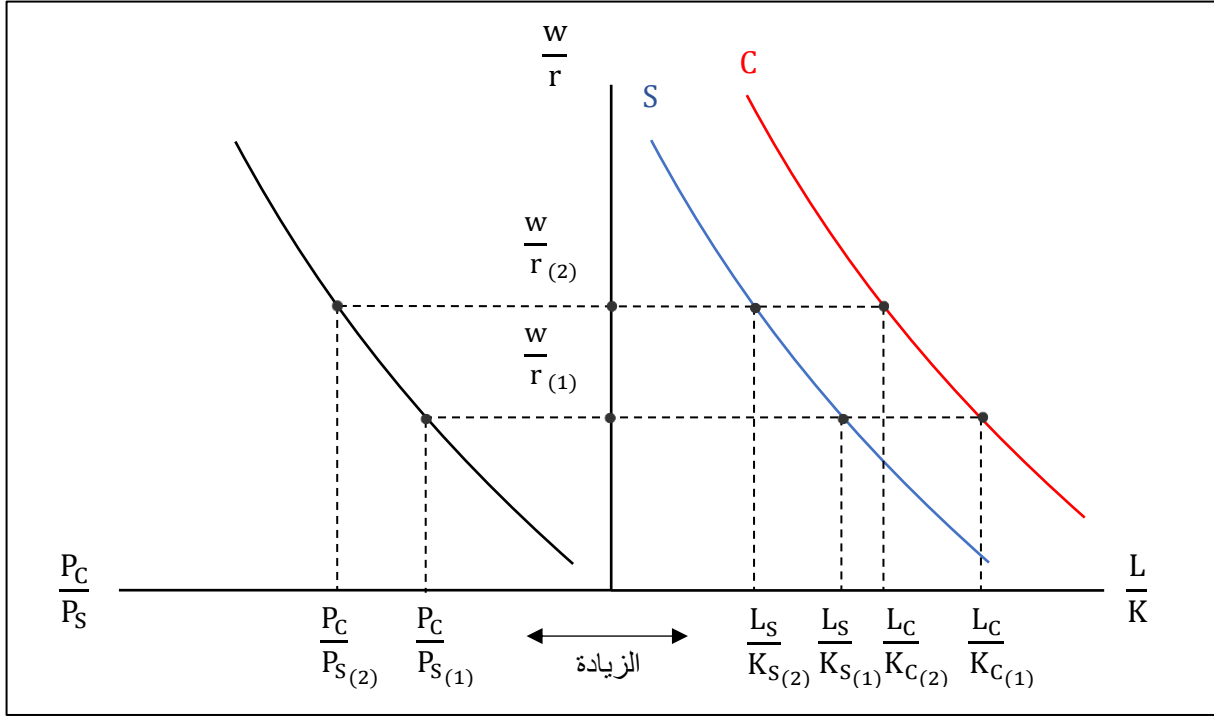
إن حقيقة ارتفاع أسعار عوامل الإنتاج (الأجور والعائد على رأس المال) بشكل إسمي عندما تتغير الأسعار النسبية للسلع نتيجة قيام التجارة، لا تعكس ما إذا كان العمال أفضل حالا من أصحاب رأس المال في إيطاليا؛ وأصحاب رأس المال أفضل حالا من العمال في ألمانيا، فلا بد من تحديد الأجر الحقيقي والعائد الحقيقي، أي تحديد التغير في كمية النسيج والصلب التي يمكن للعمال وأصحاب رأس المال اقتناؤها¹. ولهذا الغرض، يجب تحديد التغير

¹ Robert C. Feenstra, Alan M, Op cit, p 198.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

في الإنتاجية الحدية لكل من العمالة ورأس المال عندما تتغير الأسعار النسبية. وسنقوم بذلك من خلال دمج الشكلين (1) و (4) معا في الشكل التالي (بحيث يتحول الشكل 5 نحو اليسار بـ 90 درجة).

الشكل (5): أسعار السلع ونسب عوامل الإنتاج



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على

Paul R. Krugman, M. Obstfeld, M. J. Melitz, Op cit, p 87.

يوضح الشكل العلاقة بين السعر النسبي للنسيج (P_C/P_S) والأجر نسبة إلى العائد (w/r) ونسبة العمل إلى رأس المال (L/K) المستخدمة في كل من صناعة النسيج والصلب. عندما يرتفع السعر النسبي للنسيج من P_C/P_{S1} إلى P_C/P_{S2} نتيجة قيام التجارة، فإن هذا يؤدي إلى ارتفاع الأجر نسبة إلى العائد من w/r_1 إلى w/r_2 بسبب زيادة الطلب على العمالة نسبة إلى رأس المال، نظرا لأن العمالة تصبح أكثر تكلفة نسبة إلى رأس المال (ينخفض الطلب عليها نسبة إلى رأس المال) سيقوم المنتجين في كلا الصناعتين باستبدال رأس المال بالعمالة، مما يؤدي إلى انخفاض نسبة العمل إلى رأس المال المستخدمة في كلا الصناعتين (في صناعة النسيج من L_C/K_{C1} إلى L_C/K_{C2} ؛ وفي صناعة الصلب من L_S/K_{S1} إلى L_S/K_{S2}).

يُشير الجزء الأيسر من الشكل أن الزيادة في سعر النسيج مقارنة بسعر الصلب ستؤدي إلى زيادة دخل العمال مقارنة بدخل أصحاب رأس المال. ويُشير الجزء الأيمن أن مثل هذه الزيادة في السعر النسبي للنسيج ترفع الدخل

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

الحقيقي للعمال وتُخفض العائد الحقيقي لأصحاب رأس المال بسبب تغير نسب عوامل الإنتاج (تتغير الإنتاجية الحدية لكل من العمل ورأس المال)¹.

في ظل اقتصاد تسوده المنافسة التامة، سيطلب المنتجون الذين يسعون إلى تعظيم الربح في أي صناعة مُدخلات عوامل الإنتاج (ساعة عمل أو وحدة من رأس المال) حتى النقطة التي تُساوي فيها القيمة المنتجة من هذه المدخلات تكلفة تشغيلها. أي أن قيمة ساعة العمل الإضافية (الأجر) تُعادل الناتج الحدي للعمل MPL مضروباً في سعر وحدة واحدة من السلعة؛ وبالمثل، تُعادل وحدة رأس المال الإضافية (العائد) الناتج الحدي لرأس المال MPK مضروباً في سعر وحدة واحدة من السلعة². وبالتطبيق على مثالنا، ستكون أجور العمالة كما يلي:

$$w = MPL_C \times P_C$$

$$w = MPL_S \times P_S$$

حيث تمثل كل من: w أجر العمالة؛ MPL_C و MPL_S الناتج الحدي للعمل في كل من صناعة النسيج والصلب على التوالي؛ P_C و P_S أسعار النسيج والصلب على التوالي. وسيكون العائد على رأس المال كما يلي:

$$r = MPK_C \times P_C$$

$$r = MPK_S \times P_S$$

حيث تمثل كل من: r العائد على رأس المال؛ MPK_C و MPK_S الناتج الحدي لرأس المال في كل من صناعة النسيج والصلب على التوالي.

نظراً لأن نسبة العمل إلى رأس المال L/K تنخفض في كلا الصناعتين نتيجة لارتفاع الأجر النسبي w/r ، فإن الناتج الحدي للعمل MPL يرتفع في كلا الصناعتين، والناتج الحدي لرأس المال MPK ينخفض في كلا الصناعتين، وذلك لأن الزيادة في مُدخلات عوامل الإنتاج المستخدمة تخضع لقانون تناقص الغلة (ينخفض الناتج الحدي لعامل الإنتاج مع زيادة الكمية المستخدمة من هذا العامل والعكس). من خلال هذه النتيجة، وبإعادة ترتيب المعادلات السابقة، نجد ما يلي:

$$MPL_C = w/P_C \uparrow$$

$$MPL_S = w/P_S \uparrow$$

¹ Paul R. Krugman, M. Obstfeld, M. J. Melitz, Op cit, p 87.

² Robert C. Feenstra, Alan M, Op cit, p 199.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

حيث تقيس النسبتين w/P_C و w/P_S الأجر الحقيقي في كل من صناعة النسيج والصلب على التوالي. نظرا لأن الناتج الحدي للعمل MPL يرتفع في كلا الصناعتين نتيجة ارتفاع السعر النسبي للنسيج فإن الأجر الحقيقي (كمية النسيج والصلب التي يمكن للعمال اقتناؤها) يرتفع أيضا. أما بالنسبة للعائد الحقيقي لرأس المال سيكون كما يلي:

$$MPK_C = r/P_C \downarrow$$

$$MPK_S = r/P_S \downarrow$$

حيث تقيس النسبتين r/P_S و r/P_C العائد الحقيقي في كل من النسيج والصلب على التوالي. نظرا لأن الناتج الحدي لرأس المال MPK ينخفض في كلا الصناعتين نتيجة ارتفاع السعر النسبي للنسيج فإن العائد الحقيقي (كمية النسيج والصلب التي يمكن لأصحاب رأس المال اقتناؤها) ينخفض في كلا الصناعتين أيضا.

وبالتالي، ستكون العمالة أفضل حالا في إيطاليا، ولكنها أسوأ حالا في ألمانيا. وسيكون أصحاب رأس المال أسوأ حالا في إيطاليا وأفضل حالا في ألمانيا. وهذا يعني أن العمال في البلد الوفير بالعمالة يكسبون من التجارة، ولكن العمال في البلد الوفير برأس المال يخسرون من التجارة. في المقابل، يكسب أصحاب رأس المال في البلد الوفير برأس المال من التجارة، ويخسر أصحاب رأس المال في البلد الوفير بالعمالة. يتم تلخيص هذه النتائج أحيانا بالقول أنه في نظرية نسب العوامل، يكسب عامل الإنتاج الوفير نسبيا من التجارة، ويخسر العامل النادر نسبيا من التجارة.

3.2.I نظرية تعادل أسعار العوامل

تُعتبر نظرية "تعادل أسعار العوامل" بمثابة نتيجة طبيعية ومنطقية لنموذج هيكشر-أولين، لأنها لا تثبت إلا على افتراضات هذا الأخير. كان الاقتصادي بول سامويلسن هو الذي أشار إلى تعادل أسعار عوامل الإنتاج عند قيام التجارة بين البلدان في عام 1949. ولهذا السبب، يُشار أحيانا إلى هذا النموذج بإسم "نموذج هيكشر-أولين-سامويلسن".

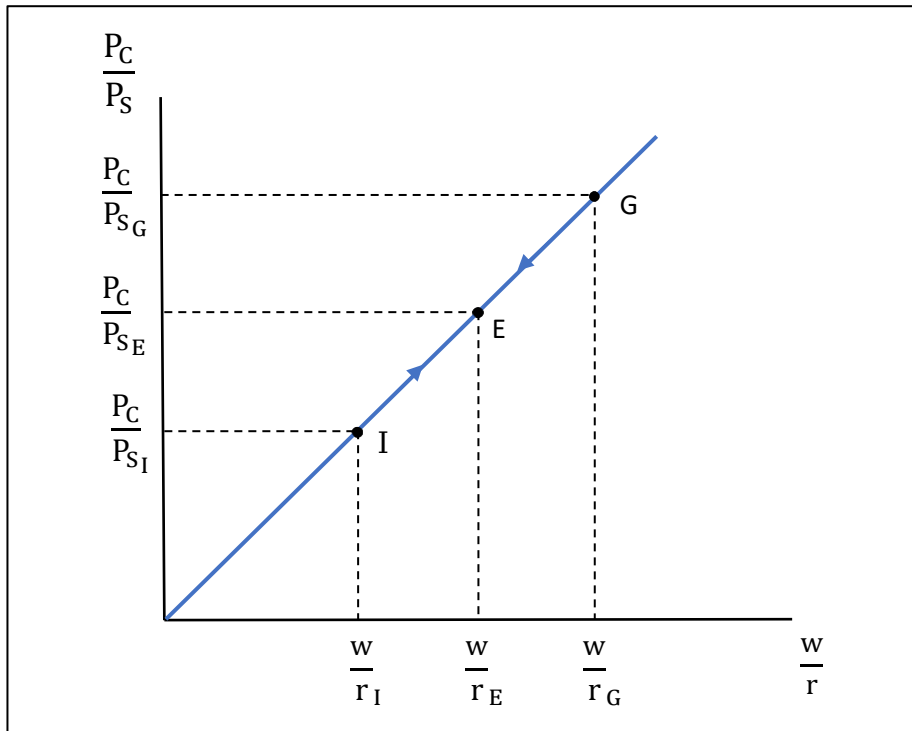
ينص هذا النموذج على أن التجارة تُعادل أسعار عنصري العمل ورأس المال (أي الأجور والعائد على رأس المال) بين البلدان نسبيا وبشكل مطلق. وهذا يعني أن قيام التجارة سيؤدي إلى أن تكون أجور العمالة المتجانسة (w) متماثلة في جميع البلدان المتاجرة فيما بينها، كما ستؤدي أيضا إلى أن يكون عائد رأس المال المتجانس (r) متماثلا أيضًا في هذه البلدان¹.

¹ محمد دياب، التجارة الدولية في عصر العولمة، دار المنهل اللبناني، بيروت، 2010، ص 121.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

وبالعودة إلى مثالنا السابق، عندما تُتاجر ألمانيا و إيطاليا، فإن الأسعار النسبية للنسيج والصلب تتقارب بين البلدين (تمثل خط الأسعار P_W في الشكل 4)، يؤدي هذا التقارب بدوره إلى تقارب الأسعار النسبية للعمالة ورأس المال، وذلك لأن ما يحدث بين البلدين هو أكثر من مجرد تبادل بسيط للسلع بطريقة غير مباشرة، يُتاجر البلدين في الواقع بعوامل الإنتاج¹. تُصدر إيطاليا بعض العمالة الوفيرة لديها إلى ألمانيا، ليس عن طريق بيع العمالة بشكل مباشر، ولكن من خلال تصدير السلع المنتجة بنسبة عالية من العمالة إلى رأس المال (النسيج). وبالمثل، تُصدر ألمانيا بعضا من رأس المال الوفير لديها من خلال تصدير السلع المنتجة بنسبة عالية من رأس المال إلى العمالة (الصلب). وبالتالي، فهناك اتجاه واضح نحو تعادل أسعار عوامل الإنتاج عند قيام التجارة بين البلدين (تماما مثل تعادل أسعار السلع).

الشكل (6): تعادل أسعار عوامل الإنتاج



المصدر: خالد السواعي، مرجع سابق، ص 200 .

يُوضح الشكل أنه قبل التجارة، يكون السعر النسبي للنسيج في إيطاليا (P_C/P_{S_I}) أقل من مثيله في ألمانيا (P_C/P_{S_G}) وذلك كون إيطاليا تتمتع بوفرة نسبية في العمالة (أو بالأحرى بميزة نسبية في إنتاج النسيج) مما يتوافق أيضا مع أجر نسبي منخفض (w/r_I) مقارنة بألمانيا (w/r_G). عند قيام التجارة، تُواجه إيطاليا سعرا نسبيا أعلى

¹ Paul R. Krugman, M. Obstfeld, M. J. Melitz, Op cit, p 68.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

للتسيج، فتتخصص بذلك في إنتاج وتصدير التسيج، مما يؤدي إلى زيادة الطلب على العمل مقارنة برأس المال، فيرتفع بذلك معدل الأجور (w) نسبة إلى العائد (r) وبالتالي يرتفع الأجر النسبي (w/r) نحو النقطة E .

يحدث العكس تماما في ألمانيا، حيث تُواجه عند التجارة سعرا نسبيا أعلى للصلب، فتتخصص بذلك في إنتاج وتصدير الصلب، يزداد الطلب على رأس المال مقارنة بالعمالة، فيرتفع بذلك معدل العائد (r) نسبة إلى الأجور (w) مما يؤدي إلى انخفاض الأجر النسبي (w/r) نحو النقطة E . وتستمر هذه العملية (ارتفاع الأجر النسبي في إيطاليا وانخفاضه في ألمانيا) إلى غاية الوصول للنقطة E ، أي عندما تتعادل الأسعار النسبية للسلع (P_C/P_{SE}) وأسعار عوامل الإنتاج (w/r_E) بين البلدين.

4.2.I الاختبار التجريبي لنظرية نسب العوامل

تُعد نظرية "نسب العوامل" واحدة من أكثر الأفكار النظرية تأثيرا في الاقتصاد الدولي، ويُفضل معظم الاقتصاديين هذه النظرية على نظرية الميزة النسبية لريكاردو، لأنها تتضمن عددا أقل من الافتراضات المبسطة. وبسبب تأثيرها الهائل، خضعت نظرية نسب العوامل للعديد من الاختبارات التجريبية. وذلك بدءا من دراسة مشهورة نشرها في عام 1953 الاقتصادي الأمريكي فاسيلي ليونتييف أثارت العديد من هذه الاختبارات تساؤلات حول مدى صحة نموذج هيكر-أولين¹.

الجدول (6): اختبار فاسيلي ليونتييف 1947

الواردات (مليون دولار)	الصادرات (مليون دولار)	
3,1	2,55	رأس المال
170	182	العمل
18,200	14,000	نسبة رأس المال إلى العمل

Source : W. Leontief, Domestic production and foreign trade; the American capital position re-examined, Economica International, Vol 7 (1), 1954, pp 3-32.

قام ليونتييف بقياس كميات العمالة ورأس المال المستخدمة في جميع الصناعات اللازمة لإنتاج 1 مليون دولار من الصادرات الأمريكية وإنتاج 1 مليون دولار من الواردات إلى الولايات المتحدة. وافترض أنه بما أن الولايات المتحدة تتمتع بوفرة نسبيا في رأس المال مقارنة بالدول الأخرى، فإنها ستكون مُصدرا للسلع كثيفة رأس المال ومُستوردا للسلع كثيفة العمالة. ولكن ما وجده ليونتييف في الواقع كان العكس تماما، تُظهر البيانات في الجدول السابق أن صادرات الولايات المتحدة الأمريكية كانت كثيفة العمل نسبيا ووارداها كثيفة رأس المال نسبيا. وبما أن هذه النتيجة

¹ مجدي محمود شهاب، الاقتصاد الدولي المعاصر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 64.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

كانت متعارضة مع افتراضات نموذج هيكشر-أولين، فقد أصبحت تعرف باسم "مفارقة ليونتييف". تم تقديم مجموعة واسعة من التفسيرات لهذه النتائج المتناقضة بما في ذلك ما يلي¹:

- أن تكنولوجيا الولايات المتحدة والدول الأجنبية ليست متماثلة عكس ما تفترضه نظرية هيكشر-أولين؛
- من خلال التركيز فقط على العمالة ورأس المال، تجاهل ليونتييف وفرة الأراضي في الولايات المتحدة؛
- كان يجب على ليونتييف أن يميز بين العمالة الماهرة والعمالة غير الماهرة، لأنه لن يكون من المستغرب أن تكون الصادرات الأميركية كثيفة العمالة الماهرة؛
- قد تكون بيانات العام 1947 غير عادية لأن الحرب العالمية انتهت قبل عامين فقط من هذا التاريخ؛
- أن الولايات المتحدة لم تكن منخرطة مع شركائها في تجارة حرة تمامًا كما تفترض نظرية هيكشر-أولين.

حاول ليونتييف في نفس الدراسة تبرير نتائجه بدلا من رفض نموذج هيكشر-أولين. وقد قدم تفسيرين لهذه النتائج المتناقضة. التفسير الأول هو أنه منذ عام 1947 كانت العمالة الأميركية أكثر إنتاجية بثلاث مرات من العمالة الأجنبية. على هذا النحو، كانت الولايات المتحدة دولة وفيرة في العمالة حقا إذا تم مضاعفة قوة العمل الأميركية بثلاث مرات ومقارنتها بالمتاح من رأس المال². لذلك، كان من المناسب أن تكون الصادرات الأميركية كثيفة العمالة مقارنة بوارداتها. التفسير الثاني الذي قدمه ليونتييف للنتائج المتناقضة هو أن الأذواق الأميركية كانت متحيزة بشدة لصالح السلع كثيفة رأس المال مما أدى إلى ارتفاع الأسعار النسبية لهذه السلع في الولايات المتحدة. وبالتالي، ستصدر سلعا كثيفة العمالة نسبيا³.

الجدول (7): كثافة عوامل الإنتاج في الصادرات والواردات الأمريكية 1962

الواردات (مليون دولار)	الصادرات (مليون دولار)	
2,132,000	1,876,000	رأس المال
119	131	العمل
17,916	14,321	نسبة رأس المال إلى العمل
9.9	10.1	متوسط سنوات التعليم لكل عامل
0.0189	0.0255	نسبة المهندسين والعلماء في القوى العاملة

Source: Robert Baldwin, "Determinants of the Commodity Structure of U.S. Trade," American Economic Review, vol 61(1) 1971, p 126-145.

¹ Robert C. Feenstra and Alan M. Taylor, Op cit, p 182.

² عبد الرحمن يسري وآخرون، الاقتصاد الدولي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 105.

³ السيد متولي عبد القادر، مرجع سابق، 51.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

يُوضح الجدول (7) مفارقة ليونتيف فضلا عن معلومات أخرى حول أنماط التجارة الأمريكية في دراسة أجراها Robert Baldwin في عام 1962. حيث قام هذا الأخير بإجراء نفس اختبار ليونتيف من خلال مقارنة عوامل الإنتاج المستخدمة في إنتاج صادرات أمريكية بقيمة مليون دولار بتلك المستخدمة لإنتاج نفس قيمة الواردات الأمريكية، وكما تُظهر السطور الأولى من الجدول، كانت مفارقة ليونتيف لا تزال موجودة في تلك السنة، حيث تم إنتاج الصادرات بنسبة رأس مال إلى العمالة أقل مقارنة بالواردات. كما يُظهر الجدول أيضا أن الولايات المتحدة صدرت منتجات كانت أكثر كثافة في العمالة الماهرة من وارداتها كما تم قياسه بمتوسط سنوات التعليم، فضلا عن منتجات كانت كثيفة التكنولوجيا بحيث تتطلب المزيد من العلماء والمهندسين لكل وحدة من المبيعات.

وبالتالي، يُظهر الجدول وجود مفارقة ليونتيف ويؤدي إلى أحد التفسيرات الرئيسية لها، وهو أن الافتراض الأساسي في نموذج هيكشر-أولين القائم على تماثل تكنولوجيا الإنتاج عبر البلدان قد لا يكون صحيحا دائما. فالولايات المتحدة تتمتع بميزة خاصة في إنتاج منتجات جديدة مصنوعة بتقنيات مبتكرة، قد تكون مثل هذه المنتجات أقل كثافة في رأس المال من المنتجات الأخرى التي أُتيح لتقنياتها الوقت الكافي لتنضج وتصبح مناسبة للإنتاج الضخم. وبالتالي، قد تُصدر الولايات المتحدة سلعا تستخدم العمالة الماهرة وريادة الأعمال المبتكرة بكثافة (مثل رقائق وبرامج الكمبيوتر) في حين تستورد المنتجات الثقيلة التي تستخدم كميات كبيرة من رأس المال (كآلات)¹.

3.I نظريات التجارة الحديثة

تفترض نظريات التجارة الكلاسيكية القائمة على مبدأ الميزة النسبية أن التجارة الدولية تقوم من خلال الاختلافات بين البلدان في تكنولوجيا الإنتاج (نموذج ريكاردو) أو في وفرة عوامل الإنتاج (هيكشر-أولين)، حيث يتخصص كل بلد في إنتاج السلع التي يتمتع فيها بأقل تكلفة نسبية. ومع ذلك، تُظهر البيانات التجريبية أن جزءا كبيرا من التجارة العالمية يتم بين بلدان متشابهة في القدرات التكنولوجية والموارد (خاصة بين الدول المتقدمة مثل دول أوروبا الغربية وأمريكا الشمالية واليابان). هذا التناقض يُلقى الضوء على قصور النظرية الكلاسيكية في تفسير هذا النمط من التجارة ويُبرز الحاجة إلى نظريات أكثر شمولية.

1.3.I التفوق التكنولوجي والتجارة الخارجية

¹ Christina Paraskevopoulou and al, Revisiting Leontief's paradox, International Review of Applied Economics, 2016, p 3-4. DOI:10.1080/02692171.2016.1173655

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

تتأثر التجارة العالمية بشكل متزايد بالتقدم والابتكار التكنولوجي، فإلى جانب تمتع البلدان بعوامل وموارد طبيعية مختلفة، يمكن للتغيرات الديناميكية في التكنولوجيا بين البلدان أن تُشكل عاملاً مُحددًا للتجارة الدولية. ويتم دراسة أنماط التجارة الدولية بناءً على التفوق التكنولوجي من خلال نموذجي "الفجوة التكنولوجية" و "دورة حياة المنتج".

1.1.3.I نموذج الفجوة التكنولوجية "Technological Gap"

ظهر نموذج "الفجوة التكنولوجية" (المعروف أيضًا بـ "فرضية تأخر التقليد") بواسطة مايكل بوسنر عام 1961. على عكس نموذج هيكشر-أولين الذي يفترض تماثل تكنولوجيا الإنتاج بين البلدان، يركز نموذج بوسنر على التفاوت التكنولوجي بين البلدان كمحدد رئيسي لقيام التجارة، و يفترض أن تكنولوجيا الإنتاج نفسها ليست متوفرة دائمًا في جميع البلدان وأن هناك "تأخرًا في انتقال التكنولوجيا" من بلد إلى آخر¹.

إنطلق "بوسنر" من فكرة مفادها أن أنشطة البحث والتطوير بالإضافة إلى ريادة الأعمال تؤدي إلى إنتاج منتجات جديدة يتمتع البلد المبتكر باحتكارها مؤقتًا حتى تتمكن البلدان الأخرى من تصنيعها. خلال هذه الفترة، تلجأ البلدان غير المبتكرة إلى استيراد هذه السلع، مما يُنشئ تدفقات تجارية دولية تستمر طوال المدة اللازمة لتقليد المنتج الجديد، والتي تُعرف باسم فجوة التقليد "Imitation Lag". قسّم بوسنر من منظور البلد المستورد "فجوة التقليد" إلى عدة فترات زمنية، وهي²:

- فجوة الاستجابة الخارجية: هي الفترة الزمنية بين بدء استخدام الابتكار الجديد بنجاح في البلد المبتكر، واعتباره منافسًا محتملاً لمنتجات بعض الشركات في البلدان المستوردة؛
- فجوة الاستجابة المحلية: تمثل المدة اللازمة لكافة الشركات في البلدان المستوردة لإدراك وجود منافسة من المنتج الجديد؛
- فترة التعلم: تشمل الوقت المطلوب لشركات البلدان المستوردة لاكتساب المعرفة اللازمة لإنتاج المنتج الجديد، ثم تصنيعه فعليًا وطرحه في السوق المحلي.

وفقًا لبوسنر، تُحسب الفجوة الصافية بطرح فجوة الطلب من فجوة التقليد. تُعرف فجوة الطلب بأنها الفترة الزمنية بين طرح المنتج الجديد في البلد المبتكر وبداية ظهور الطلب عليه في البلدان الأخرى (بسبب الوقت اللازم لتعرف المستهلكين على المنتج و قبوله) بناءً على هذا، تتدفق الواردات من المنتج الجديد فقط خلال الفترة الناتجة عن هذا الفرق بين الفجوتين، وبمجرد نجاح البلد المستورد في تقليد المنتج الجديد، تميل وارداته منه إلى التوقف و لكن

¹ سامي، عفيفي حاتم، اقتصاديات التجارة الدولية، مطبعة الإسراء، عمان، 2003، ص 1.

² Giancarlo Gandolfo, Op cit, p 166.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

مع استمرار خلق و تدفق الابتكارات التكنولوجية عبر الزمن، يستمر هذا النمط من التبادل التجاري الدولي بشكل متجدد. علاوة على ذلك، فقد تختلف فجوة التقليد في مدتها بين البلدان، فحتى إذا قام بلد أو أكثر بتقليد المنتج بنجاح، يحتفظ البلد المبتكر بميزة تصديرية تجاه بلدان أخرى تكون فجوة التقليد فيها أطول، وذلك بفضل خبرته الأكبر في إنتاج السلعة وتسويقها¹.

وبالتالي، فإن مصدر الميزة النسبية لبلد ما وفقا لبوسنر هو ديناميكيته في السوق العالمية، والتي يُعرفها بأنها مزيج من معدل الابتكار والسرعة التي يقلد بها الابتكارات الأجنبية (عدد المنتجات الجديدة التي يقدمها بنجاح في كل وحدة زمنية). ففي نموذج تجاري ثنائي، إذا تفوق إحدى البلدين في الديناميكية، فإنه يجبر البلد الأقل ديناميكية على تمويل وارداته من المنتجات الجديدة عبر تصدير منتجات تقليدية بأسعار أقل، مما يُقلص موارده المالية ويحد من قدرته على الاستثمار لتعزيز ديناميكيته.

نتيجة لذلك، يظل البلد الأقل ديناميكية محاصرا في دائرة منخفضة من القدرة على الابتكار والتقليد، مما يعمق الفجوة التكنولوجية والتجارية مع البلد الأكثر ديناميكية. وعلى العكس، عندما تتمتع بلدان متعددة بمستويات متقاربة من الديناميكية، يُمكن للتجارة الدولية أن تُحفز عملية نمو مشتركة، وذلك بسبب سرعة تقليد الابتكارات التي تظهر في أي بلد من قبل البلدان الأخرى.

1.2.3.I دورة حياة المنتج

تم تطوير نظرية دورة حياة المنتج في عام 1966 على يد الاقتصادي الأمريكي ريموند فرنون امتدادا لنموذج الفجوة التكنولوجية، حيث تستند إلى نفس الفكرة الجوهرية وهي الاختلاف في مستويات التقدم التكنولوجي بين الدول، غير أن نظرية فرنون تذهب أبعد من ذلك، إذ تسعى إلى تحليل الأسباب التي تؤدي إلى ظهور الابتكارات، والطريقة التي تنتشر بها التكنولوجيا والمنتجات عبر الدول والأسواق². وتشرح تطور التجارة الدولية خلال أربع مراحل كما يلي:

1. مرحلة النشوء: في هذه المرحلة تقوم الشركة بإنشاء منتج جديد لتلبية حاجة السوق. يحدث هذا بشكل عام في دولة متقدمة، حيث أن العدد الحاسم من العملاء اللازم لإطلاق منتج جديد غالبا ما يكون موجودا فقط في هذه البلدان، كما قد يستخدم المنتجين تقنيات خاصة لا تتوفر إلا في ذلك البلد. تقوم الشركة بتصنيع المنتج في بلد الابتكار لأنها تحتاج إلى القدرة على مراقبة عملية التصنيع بعناية، حيث أن هناك دائما مشاكل

¹ Ibid, p 167.

² Hui Cao and Paul Folan, Product life cycle: the evolution of a paradigm and literature review from 1950–2009, Production Planning & Control: The Management of Operations, vol 23(8), 2012, p 641.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

غير متوقعة في تصنيع منتج جديد. ومع اكتساب المنتج للقبول، تقوم الشركة بتصدير المنتج إلى بلدان متقدمة أخرى، حيث تبدأ أسواق مماثلة في الظهور¹.

2. مرحلة النمو: في هذه المرحلة تبدأ المبيعات في الدول المتقدمة الأخرى في النمو ويرى المنافسون المحليون أن هناك عددا كافيا من العملاء لتبرير إنتاج منتجات تقلد المنتج الأصلي. يتم تطوير العمليات البديلة أو براءات الاختراع. تنمو المبيعات بشكل أكبر وتصبح عملية تصنيع المنتج خاضعة للتحكم بشكل أفضل وموحدة إلى حد ما، بحيث تتمكن العديد من الشركات من إتقان تعقيدات صنع هذا المنتج. وفي الوقت نفسه، تستورد الشرائح ذات الدخل المرتفع في أسواق البلدان النامية المنتج من البلدان المتقدمة، وتنشأ بذلك سوق لهذه المنتجات في تلك البلدان².

3. مرحلة النضج: في هذه المرحلة تصبح عملية التصنيع موحدة تماما وشبه روتينية. حيث تواجه الشركات فيها ضغوطا لخفض تكاليف الإنتاج، وفي الوقت نفسه، تصبح الأسواق في البلدان النامية كبيرة بما يكفي لتمكين رواد الأعمال في هذه البلدان من البدء في تصنيع المنتجات، وذلك في كثير من الأحيان بموجب عقود مع شركات في البلدان المتقدمة. ولأن تكاليف تصنيع المنتج الناضج تميل في الغالب إلى أن تكون مرتبطة بالعمالة، تبدأ الشركات من البلدان النامية في التصدير على نطاق واسع نحو البلدان المتقدمة، لتحل ببطء محل كل القدرة التصنيعية في تلك الأسواق³.

4. مرحلة الإنحدار: في هذه المرحلة، يصبح المنتج أكثر تنميطا، وتصبح التكنولوجيا اللازمة لإنتاجه متاحة لعدد كبير من الشركات، مما يفقد الدول المبتكرة ميزتها التكنولوجية الحصرية. ومع تعميم المعرفة التكنولوجية، تنتقل عملية الإنتاج تدريجيا نحو الدول النامية، التي تمتاز بانخفاض تكاليف الإنتاج بفضل وفرة اليد العاملة وتدني أجورها. تبدأ الدول النامية في تصنيع المنتج وتصديره إلى الدول المبتكرة والمقلدة، وهكذا، تتحول هذه الدول من مستوردة إلى مصدرة للمنتج ذاته.

وبالتالي، وفقا لهذه النظرية، فإن كل منتج يمر بعدة مراحل من حياته، وتؤثر كل مرحلة منها على موقع الدولة المنتجة في التجارة الدولية. فمثلا، في مرحلة الابتكار، تحتكر الدولة المتقدمة تكنولوجيا الإنتاج وتحقق فائضا تجاريا بفضل تصديرها للمنتج الجديد. أما في المراحل اللاحقة، وخصوصا مرحلة النضج، تنتقل التكنولوجيا إلى دول أخرى،

¹ Pierre A. David, Op cit, p 66.

² Emmanuel Nyahoho, Pierre-Paul Proulx, le commerce international: Théorie, politiques et perspective industrielles, presse de l'université du Québec, Québec, 2006, p 146.

³ Ibid.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

بما فيها الدول النامية، فتبدأ هذه الأخيرة بإنتاج المنتج نفسه بتكاليف أقل، مما يؤدي إلى تغير أنماط التجارة الدولية ويؤكد الطابع الديناميكي لنظرية دورة حياة المنتج.

على الرغم من نجاح نظرية دورة حياة المنتج في تفسير أنماط التوزيع الدولي للإنتاج لبعض السلع الاستهلاكية كالمنتجات الإلكترونية، إلا أنها تواجه تحديات في تطبيقها على فئات أخرى من السلع. ويعزى هذا القصور إلى عوامل عدة أهمها قصر دورة الحياة حيث تتمتع بعض السلع بدورات حياة ضئيلة المدى، مما يعيق تطبيق افتراضات النظرية التي تعتمد على مراحل زمنية ممتدة.

2.3.I نظرية تشابه الأذواق

في حين أن نظريات التجارة الكلاسيكية تُعد مناسبة لشرح أنماط التجارة في الموارد والمنتجات الأولية، إلا أنها غير كافية لتفسير أنماط التجارة في السلع المصنعة. قدم الاقتصادي السويدي ليندر في إحدى أوراقه البحثية عام 1961 تفسيراً ديناميكياً لقيام التجارة الدولية، يختلف جذرياً عن المنظور الكلاسيكي، من خلال تركيزه على جانب الطلب كمحدد رئيسي للتدفقات التجارية بين الدول.

بالنسبة للمنتجات الأولية، يرى ليندر أن تبادلها يتم وفقاً لمبدأ الميزة النسبية، التي تتحدد تبعاً لنسب عوامل الإنتاج، وهو نفس ما تفسره نظرية هيكلر-أولين، غير أن ليندر يعتبر أن تفسير تبادل السلع الصناعية أكثر تعقيداً، لأن هناك مجموعة من العوامل الإضافية التي تتحكم في تحديد الصادرات والواردات المحتملة. الفرضية الأساسية التي قدمها ليندر في هذا السياق تنص على أن الشرط الضروري (وإن لم يكن كافياً) لكي يُعتبر منتج ما من الصادرات المحتملة هو أن يُستخدم هذا المنتج كسلعة استهلاكية أو استثمارية في البلد الأم، أي أن يكون هناك "طلب ممثل" عليه في السوق المحلية¹. ويُقصد بالطلب الممثل أن يكون الطلب على المنتج شائعاً ومنتشراً بشكل عام. ويُقدم ليندر ثلاثة أسباب رئيسية لدعم فرضيته هذه كما يلي²:

- من غير المرجح أن تُقدم الشركات على إنتاج سلع لا يوجد عليها طلب محلي؛
- حتى وإن أدركت الشركات وجود حاجة إلى تلك السلع في الخارج، فقد لا يكون بمقدورهم تصور المنتج الذي يلي هذه الحاجة؛
- وحتى إذا تم تصور هذا المنتج، فمن غير المرجح أن يتمكنوا من تكييفه مع ظروف غير مألوفة دون تكبد تكاليف إضافية باهظة.

¹ Erick Kitenge, The Linder hypothesis during the globalization era, Economics Letters, Elsevier, Vol 200, 2021, p 1.

² Giancarlo Gandolfo, Op cit, p 169.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

يعني هذا، خلافا لنظرية هيكشر-أولين، أن دوال الإنتاج ليست متطابقة على المستوى الدولي، بل إن دوال إنتاج السلع المطلوبة محليا تُعد الأكثر ملاءمة للشركات المنتجة في أي بلد لكي تقوم بالتصدير. أما فيما يتعلق بالواردات المحتملة، فإن الطلب المحلي هو الذي يحدد السلع التي يمكن استيرادها (ومن الواضح أن هذا الطلب لا يشترط أن يكون تمثيلا).

انطلاقا من هذه الفرضية الأساسية، يرى ليندر أن كثافة التجارة تكون أكبر بين البلدان التي تتشابه هياكل الطلب فيها، أي تلك التي تتقارب فيها أنماط الاستهلاك. ويستخدم ليندر تشابه مستويات الدخل الفردي كمؤشر على هذا التشابه، إذ يرى أن هناك علاقة قوية بين الدخل الفردي وأنواع السلع المطلوبة، نتيجة لذلك، يصبح التبادل التجاري بين الدول ممكنا نظرا لملاءمة أسعار السلع لأذواق المستهلكين في الدول الأخرى، مدفوعا بتكافؤ القوة الشرائية. من جهة أخرى، حجم السوق المحلي يؤثر في تحديد التخصص الدولي، فالدول التي تمتلك سوقا محليا واسعا بما يكفي لاستيعاب الإنتاج بكميات كبيرة، يُفترض أن تخصص في تصدير هذا المنتج، ويمكن هذا الإنتاج الكبير الشركات من الاستفادة من وفورات الحجم، مما يؤدي إلى خفض التكاليف وتسهيل الدخول إلى الأسواق الأجنبية¹.

و على الرغم من الإسهامات القيمة التي قدمتها هذه النظرية في فهم ديناميكيات التجارة الدولية، فقد تعرضت لبعض الانتقادات الهامة. فقد ارتكز "ليندر" في معياره للتشابه على مقارنة متوسط الدخل القومي بين البلدان المعنية، حيث افترض أنه كلما كان الفارق ضئيلا بين متوسطات الدخل، زادت احتمالية وجود تجارة كبيرة بينهما، بيد أن هذا المقياس أغفل جانبا بالغ الأهمية وهو كيفية توزيع الدخل داخل كل بلد على حدة. فتوزيع الدخل يُعد عاملا محوريا في تشكيل هياكل الطلب. إذ قد نجد دولتين تتساويان في متوسط الدخل القومي، لكن التباين الكبير في توزيع الثروة والدخول داخل كل منهما يمكن أن يؤدي إلى اختلاف جوهري في أنماط الاستهلاك والطلب، وبالتالي يحول دون التشابه المفترض في هياكل الطلب الذي تقوم عليه النظرية. هذا التجاهل لتوزيع الدخل الداخلي يمثل نقطة ضعف في قدرة النظرية على تفسير كامل لتعقيدات التجارة الدولية².

3.3.I اقتصاديات الحجم والمنافسة الاحتكارية

برزت هذه النظرية كامتداد لنظريات التجارة الكلاسيكية في أوائل الثمانينيات من القرن الماضي، وارتبطت في الأصل بعمل الاقتصادي Paul Krugman الذي لاحظ إلى جانب اقتصاديين آخرين، أن الدول ذات التقنيات

¹ مجدي محمود، مرجع سابق، ص 88.

² خلوفي عائشة، مرجع سابق، ص 146.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

والموارد المتشابهة تتاجر مع بعضها البعض، علاوة على ذلك، لاحظوا أن الدول المتشابهة تتبادل أنواعا مختلفة من السلع المتشابهة. وكان هذا الشكل الجديد من التبادل هو التجارة "داخل الصناعة".

تحدث "التجارة داخل الصناعة" عندما تُتاجر البلدان بأنواع مختلفة من السلع المتماثلة مع بعضها البعض ويُعرّف التماثل هنا عادة بأنه السلع التي تندرج ضمن القطاع نفسه ولكنها متميزة (بدائل قريبة)¹. على سبيل المثال، قد يُصدّر ويستورد بلد ما أنواعا مختلفة من السيارات في آن واحد، ومع ذلك تختلف أنواع السيارات المصدّرة والمستوردة. يتم تمييز التبادل في إطار التجارة داخل الصناعة على أساس أفقي ورأسي²:

- تحدث التجارة داخل الصناعة بشكل أفقي عندما تُتاجر الدول بمنتجات متشابهة في نفس مرحلة التصنيع. على سبيل المثال، قد تكون هذه المنتجات سلعا نهائية (مثل السيارات) ولكنها قد تختلف اختلافا طفيفا لتلبية طلب المستهلكين على تنوع المنتجات (مثل ميزات السلامة أو التصميم).
- تحدث التجارة داخل الصناعة بشكل رأسي عندما تتاجر الدول بسلع متشابهة في مراحل تصنيع مختلفة. على سبيل المثال، قد يستورد بلد ما المدخلات الوسيطة التي تُشكل السلع النهائية (مثل مكونات أو مواد السيارات) و يُصدر السلع النهائية (مثل السيارات).

هذا النمط من التجارة لا يتوافق مع نظريات التجارة الكلاسيكية القائمة على مبدأ الميزة النسبية، فهذه الأخيرة تفسر التجارة بين الصناعات (Inter-Industry Trade). على سبيل المثال، إذا كان بلد ما يتمتع بميزة نسبية في إنتاج السيارات فإنه يُعتبر مُصدّرا وليس مستوردا لها، و تُشير النظرية الكلاسيكية في هذه الحالة إلى أن مثل هذا البلد سيتخصص في إنتاج وتصدير السيارات مقابل استيراد سلع أخرى مختلفة. تختلف النماذج المفسرة للتجارة داخل الصناعة عن النظرية الكلاسيكية في أنها تخفف من افتراض سيادة المنافسة التامة وعوائد الحجم الثابتة، وتفترض بدلا من ذلك تزايد عوائد الحجم والمنافسة غير التامة³.

اقتصاديات الحجم (أو عوائد الحجم المتزايدة) هي الحالة التي تؤدي فيها مضاعفة مدخلات عوامل الإنتاج مثل العمل ورأس المال إلى زيادة الإنتاج بأكثر من الضعف. تتيح اقتصاديات الحجم للشركات التخصص في خطوط الإنتاج الأكثر كفاءة، فبيع المزيد من هذه المنتجات يؤدي إلى انخفاض متوسط تكلفة إنتاجها. يمكن للشركات خفض متوسط تكاليفها بزيادة مبيعاتها في أسواقها المحلية، ولكن من الممكن أيضا خفض تكاليفها بزيادة مبيعاتها

¹ Pamela Smith, Global Trade Policy: Questions and Answers, Wiley-Blackwel, 2014, p 88.

² Jean- Louis Muchielli, Thierry Mayer, Economie Internationale, Dalloz, Paris, 2005, p 41.

³ Pamela Smith, Op cit, p 89.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

في الأسواق الخارجية من خلال التصدير. لذا، فإن اقتصاديات الحجم تُنشئ سببا لقيام التجارة حتى عندما تكون الدول المتاجرة فيما بينها متشابهة في تقنياتها وثرواتها من عوامل الإنتاج¹.

السمة الثانية للتجارة داخل الصناعة هي المنافسة الاحتكارية، والتي هي مزيج من الاحتكار والمنافسة التامة، حيث تتكون الصناعة من عدة شركات تُنتج منتجات متمايزة (غير متماثلة تماما) ولكن يمكن أن تكون بدائل قريبة. تتمكن الشركات من خلالها ممارسة بعض السيطرة على السعر الذي يمكنها فرضه لمنتجاتها المحدد نظرا لأن السوق الذي تعمل فيه هذه الشركات ليس سوقا تنافسيا تماما، فلا يتعين عليها قبول سعر السوق، وعندما تقوم بزيادة أسعارها، فإنها لا تخسر جميع أعمالها للمنافسين. من ناحية أخرى، نظرا لأن هذه الشركات ليست محتكرة، فإنها لا تستطيع فرض أسعار مرتفعة مثل المحتكر².

يُشبه التوازن في المدى القصير للشركة التي تنشط في ظل المنافسة الاحتكارية التوازن في حالة الاحتكار التام (الشكل). حيث تواجه الشركات منحنى الطلب في الصناعة D_0 المنحدر نحو الأسفل، والذي يعني أنه لكي تبيع المزيد يجب أن ينخفض السعر. يُشير هذا الانخفاض في السعر بدوره إلى أن الإيرادات الإضافية التي تحققها الشركات من بيع وحدة واحدة إضافية أقل من سعر تلك الوحدة ويمر لها بـ M_R (الإيرادات الحدية). يمثل المنحنى A_C التكاليف المتوسطة الذي يعكس عوائد الحجم المتزايدة (تنخفض التكلفة المتوسطة مع زيادة حجم الإنتاج)، ويمثل المنحنى M_C منحنى التكلفة الحدية الموافق له³.

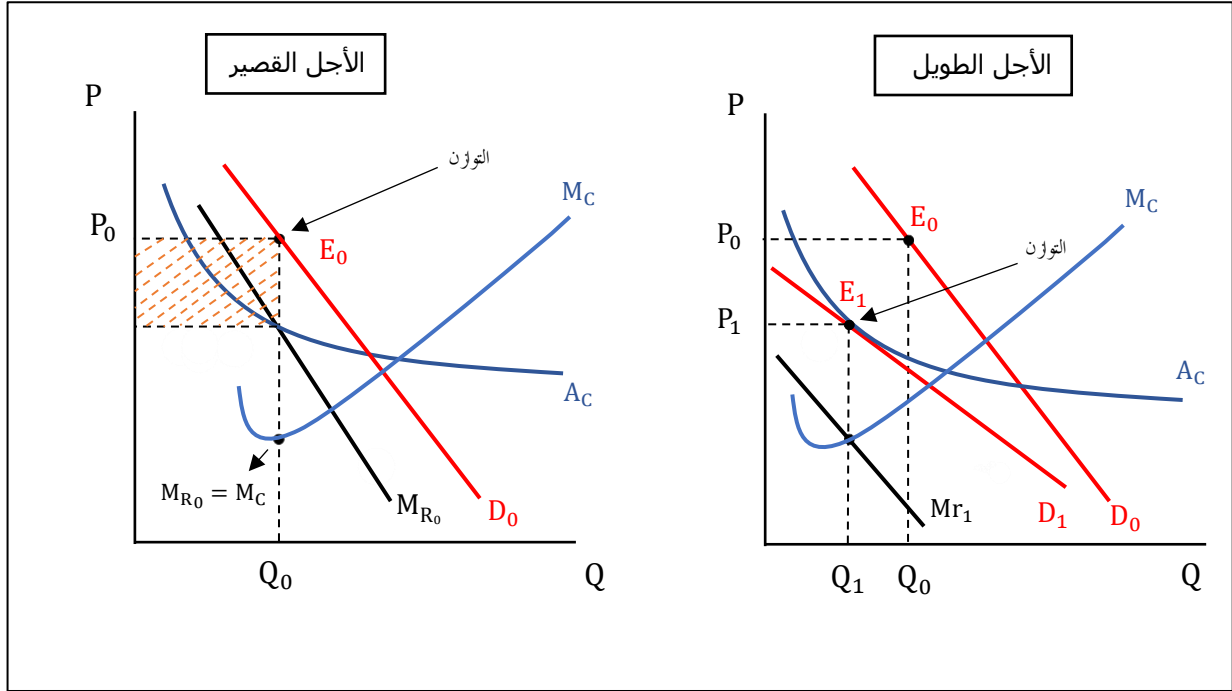
¹ Jessie Poon and David L. Rigby, Op cit, p 34.

² Wei-Bin Zhang, Op cit, p 77.

³ Robert C. Feenstra and Alan M. Taylor, Op cit, p 282.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

الشكل (7): التوازن في سوق المنافسة الاحتكارية



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على:

Robert C. Feenstra and Alan M. Taylor, Op cit, p 282.

من أجل تعظيم أرباحها، تباع الشركات حتى النقطة التي تتساوى فيها الإيرادات الحدية المكتسبة من بيع وحدة واحدة إضافية (MR_0) مع التكلفة الحدية لإنتاج وحدة واحدة إضافية (MC). نلاحظ أنه عند هذه النقطة تباع الشركات عند الكمية Q_0 ، وبإسقاط هذه الكمية على منحنى الطلب D_0 نجد السعر الذي تفرضه الشركات في الصناعة وهو P_0 ، نظرا لأن هذا السعر يتجاوز التكلفة المتوسطة AC تحقق الشركات أرباح الاحتكار الممثلة بالمنطقة المضللة (وهي ناتج ضرب الكمية Q_0 في السعر P_0 مطروحا منه التكاليف المتوسطة AC).

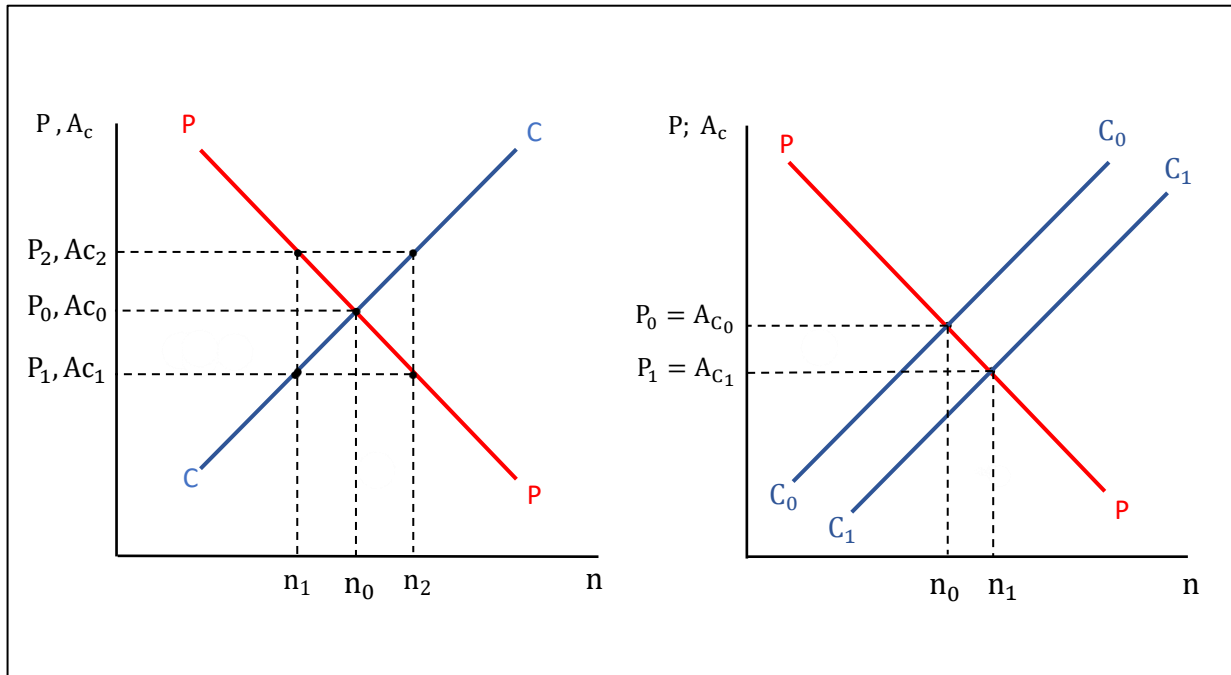
نادرا ما تبقى أرباح الاحتكار دون منافسة، فالشركة التي تحقق أرباحا عالية عادة ما تجذب المنافسين¹. على المدى الطويل (الجزء الأيمن من الشكل)، تدخل شركات جديدة إلى الصناعة طالما تحقق أرباح احتكارية، فينتقل بذلك منحنى الطلب نحو اليسار من D_0 إلى D_1 ويصبح أكثر مرونة، لأنه مع زيادة عدد بدائل السلع المتميزة، يصبح المستهلكون أكثر حساسية للسعر. يتحقق التوازن عند النقطة E_1 حيث يتساوى (MR_1) مع (MC)، نلاحظ أنه عند هذه النقطة تباع الشركات عند الكمية Q_1 ، وبإسقاط هذه الكمية على منحنى الطلب D_1 نجد السعر الذي تفرضه الشركات في الصناعة وهو P_1 ، نظرا لأن هذا السعر مماسي لمنحنى التكلفة المتوسطة AC تحقق الشركات أرباحا احتكارية عادية، ولا يوجد دخول أو خروج من الصناعة.

¹ Paul R. Krugman, M. Obstfeld, M. J. Melitz, Op cit, p 120.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

وبالتالي، يتحدد عدد الشركات في سوق المنافسة الاحتكارية والأسعار التي تفرضها عند التوازن من خلال علاقيتين. من ناحية، كلما زاد عدد الشركات، زادت حدة المنافسة بينها وبالتالي ينخفض السعر في الصناعة، يتم تمثيل هذه العلاقة بواسطة المنحنى المنحدر PP (الجزء الأيسر من الشكل)، و من ناحية أخرى، كلما زاد عدد الشركات، يقل بيع كل شركة وبالتالي يرتفع متوسط تكلفتها، ويتم تمثيل هذه العلاقة بواسطة المنحنى الصاعد CC. إذا تجاوز السعر متوسط التكلفة (منحنى PP فوق منحنى CC)، فستحقق الصناعة ربحاً وستدخل شركات إضافية إلى الصناعة؛ إذا كان السعر أقل من متوسط التكلفة، فستكبد الصناعة خسائر وستغادر الشركات الصناعة¹. يحدث سعر التوازن طويل الأجل وعدد الشركات عندما يساوي السعر متوسط التكلفة (أي عند تقاطع PP و CC).

الشكل (8): أثر التجارة على التوازن في سوق المنافسة الاحتكارية



المصدر: من إعداد الطالب اعتماداً على:

Pamela Smith, Op cit, pp 64-65.

وبالتالي، يكمن أساس تفسير نموذج المنافسة الاحتكارية للتجارة داخل الصناعة في أن قيام التجارة بين الدول يزيد من حجم السوق، ففي الصناعات التي تتوفر فيها اقتصاديات الحجم، يكون كل من تنوع السلع التي يمكن للبلد إنتاجها وحجم إنتاجها مقيداً بحجم السوق، ولكن من خلال التجارة فيما بينها، وبالتالي تشكيل سوق عالمية متكاملة أكبر من أي سوق وطنية فردية، تتمكن الدول من تخفيف هذه القيود². سيتخصص كل بلد في إنتاج

¹ Ibid, p 123.

² Richard Pomfret, International Trade Theory, Evidence and Policy, World Scientific Publishing Co, 2016, p 84.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

مجموعة محددة من المنتجات مما كانت ستتخصص فيه في غياب التجارة، ومن خلال استيراد السلع التي لا تنتجها من دول أخرى، يمكن لكل دولة في الوقت نفسه زيادة تنوع المنتجات المتاحة لمستهلكيها. ونتيجة لذلك، توفر التجارة فرصة لتحقيق مكاسب متبادلة حتى عندما تتشابه الدول في مواردها أو تقنياتها.

يوضح الجزء الأيمن من الشكل آثار التجارة على التوازن في حالة المنافسة الاحتكارية، تؤدي زيادة حجم السوق إلى زيادة حجم إنتاج كل شركة وانخفاض متوسط تكاليفها، ونتيجة لذلك، ينتقل المنحنى CC من C_0C_0 إلى C_1C_1 ويؤدي هذا التغيير إلى انخفاض سعر التوازن P_0 إلى P_1 وزيادة عدد الشركات في التوازن من n_0 إلى n_1 . وبالتالي، مع انفتاح الدول على التجارة، يزداد حجم السوق، حيث تتاجر الشركات بمنتجاتها المتميزة في السوق العالمية الأكبر بدلا من السوق المحلية. تزيد الشركات من حجم إنتاجها في نوع معين من المنتجات للاستفادة من وفورات الحجم، ونتيجة لهذه الوفورات، تنخفض الأسعار ومتوسط التكاليف. وبالتالي، نتيجة لقيام التجارة داخل الصناعة، يتمكن المستهلكون من الحصول على تنوع أكبر من المنتجات المتميزة وانخفاض أسعارها و تزيد رفاهية المستهلكين في الدول المتاجرة.

4.3.I الميزة التنافسية " نموذج بورتر "

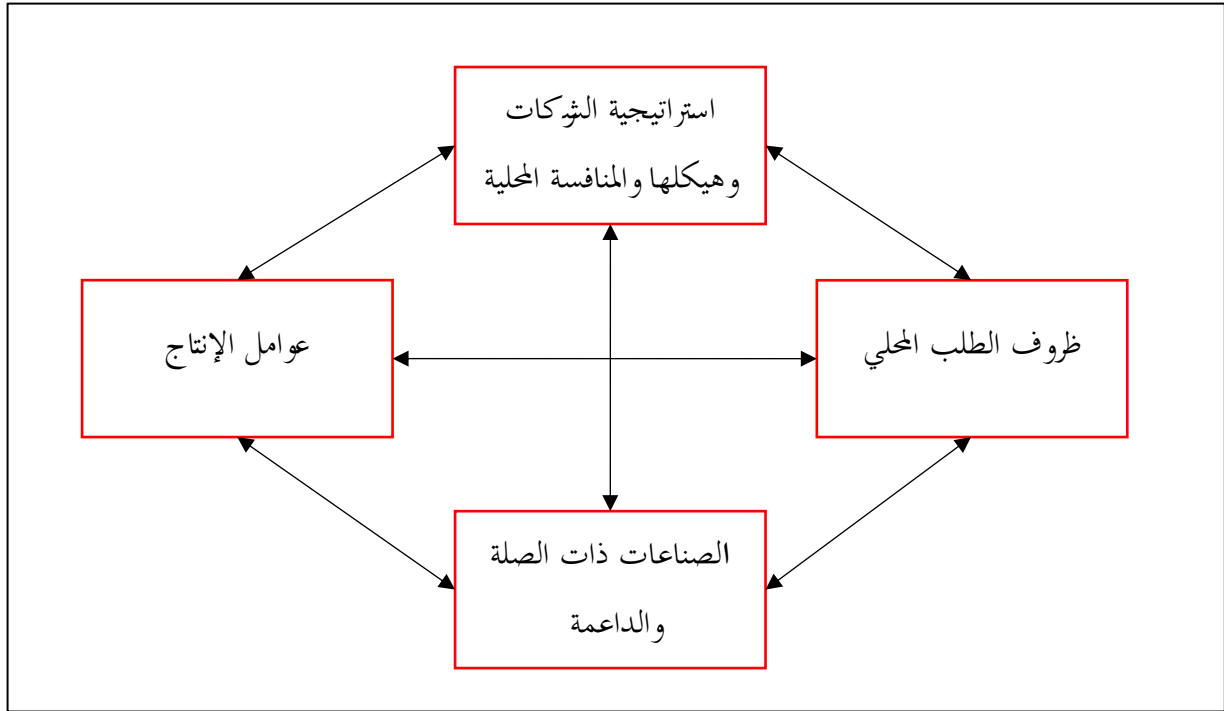
نشر مايكل بورتر من كلية هارفارد للأعمال في عام 1990 نتائج بحث مكثف هدف إلى تحديد أسباب تفوق بعض الدول وفشل أخرى في المنافسة الدولية. قام بورتر وفريقه بدراسة 100 صناعة في 10 دول، متأثرين بفكرة أن النظريات التقليدية للتجارة الدولية لا تقدّم تفسيراً شاملاً. ركز بورتر على سؤال محوري هو: لماذا ينجح بلد ما في صناعة معينة دولياً، على سبيل المثال لماذا تتفوق اليابان في صناعة السيارات وكيف تهيمن ألمانيا والولايات المتحدة على الصناعات الكيماوية¹.

لا تقدم نظرية الميزة النسبية أو نظرية نسب العوامل لهذه الأسئلة أية إجابات وافية، إذ تركز فقط على الإنتاجية النسبية للموارد دون تفسير سبب تفوق بلد على آخر في صناعة محددة. في محاولة منه لحل هذا اللغز، افترض بورتر أن هناك أربع عوامل (أو سمات) رئيسية تُشكل البيئة التي تتنافس فيها الشركات المحلية. وهذه العوامل (الشكل 7) إما تُعزز أو تُعيق خلق الميزة التنافسية للبلدان، و يطلق عليها بـ "ماسة التنافسية لبورتر". وهي كما يلي:

¹ A.J. Smit, the competitive advantage of nations: is Porter's Diamond Framework a new theory that explains the international competitiveness of countries? Southern African Business Review, Vol 14 (1), 2010, p 115.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

الشكل (9): محددات الميزة التنافسية "ماسة بورتر"



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على:

Michael E. Porter, The Competitive Advantage of Nation, New York: Free Press, MacMillan, 1990, p 78.

1.4.3.I عوامل الإنتاج

تُعتبر عوامل الإنتاج أساس نظرية نسب العوامل (نموذج هيكشر-أولين) و التي تُركز على التخصص في إنتاج السلع بناء على مدى وفرة الموارد الإنتاجية محليا (العمل ورأس المال)، يُقدم تحليل بورتر للميزة التنافسية رؤية أكثر تعمقا لهذه الفكرة من خلال تمييزه بين نوعين من عوامل الإنتاج، وهي¹:

- العوامل الأساسية مثل الموارد الطبيعية، والمناخ، والموقع الجغرافي، والتركيب الديموغرافية؛
- العوامل المتقدمة مثل البنية التحتية للاتصالات، والقوى العاملة عالية المهارة، ومراكز البحث العلمي، والمعرفة التكنولوجية المتخصصة.

يؤكد بورتر أن العوامل المتقدمة هي العوامل الأكثر تأثيرا في خلق ميزة تنافسية مستدامة، فبخلاف العوامل الأساسية الموهوبة طبيعيا، تُعد العوامل المتقدمة نتاجا لاستثمارات مكثفة من الحكومات أو الشركات أو الأفراد والتي تدعم العوامل الأساسية. فمن ناحية، قد توفر العوامل الأساسية (كالموارد الطبيعية) ميزة أولية تُعززها لاحقا

¹ Charis M. Vlahos, Porter's Diamond Approaches and the Competitiveness, International Journal of Business Administration, Vol 10(5), 2019, p 35.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

استثمارات مكثفة في العوامل المتقدمة (كالتعليم والتكنولوجيا). ومن ناحية أخرى، يمكن أن يُخفف النقص في العوامل الأساسية الدول على تعويض هذا الضعف عبر الاستثمار الاستباقي في تطوير عوامل متقدمة. وبهذا، يتجاوز بورتر النظرة التقليدية للميزة النسبية القائمة على الهبات الطبيعية من الموارد فقط، لِيُبرز دور الاستثمار البشري والمؤسسي في بناء موارد ديناميكية تُعزز القدرة التنافسية على المدى الطويل.

ومن الأمثلة البارزة على هذه الظاهرة هي اليابان التي تفتقر إلى الأراضي الزراعية الواسعة والثروات المعدنية، لكنها استطاعت عبر استثمارات ضخمة في التعليم والبحث العلمي على بناء قاعدة قوية من العوامل المتقدمة، مثل الكوادر الهندسية عالية الكفاءة. يُشير بورتر إلى أن التفوق الياباني في الصناعات التحويلية (كالإلكترونيات والسيارات) يعتمد بشكل جوهري على وفرة المهندسين المؤهلين، حيث تُعد نسبة خريجي الهندسة لكل فرد في اليابان من الأعلى عالمياً¹. كما تُظهر التجربة اليابانية كيف يمكن تحويل التحديات المرتبطة بنقص الموارد الأساسية إلى حافز لخلق ميزات تنافسية غير تقليدية تعتمد بشكل كبير على الاستثمار في رأس المال البشري والمعرفة التكنولوجية. مما يؤكد أن الميزة التنافسية في الاقتصادات الحديثة لم تعد مُرتبطة بالموارد الطبيعية، بل بقدرة الدول على تطوير موارد بشرية ومؤسسية ديناميكية.

2.4.3.I ظروف الطلب المحلي

يؤكد بورتر على دور الطلب المحلي في تطوير الميزة التنافسية للبلدان، فالشركات تكون عادة أكثر استجابة لاحتياجات عملائها المباشرين، مما يجعل خصائص الطلب المحلي عاملاً حاسماً في تشكيل سمات المنتجات المصنعة محلياً وفي خلق ضغوط مستمرة نحو الابتكار والجودة. وفقاً لبورتر، تكتسب شركات البلد ميزة تنافسية عالمية عندما يكون مستهلكوها المحليون مُتطلبين وذوي معرفة عميقة، حيث يضغط هؤلاء المستهلكون على الشركات المحلية لتلبية معايير عالية لجودة المنتج، وللتفوق في تقديم منتجات وحلول مبتكرة².

على سبيل المثال، ساهمت معرفة المستهلكين اليابانيين بالتقنية العالية وتوقعاتهم المرتفعة تجاه جودة "الكاميرات" في تحفيز الشركات المحلية على تطوير منتجات عالية الدقة وإدخال تحسينات تكنولوجية مبتكرة، مما مكنها لاحقاً من ريادة السوق العالمية. وهكذا، يُصبح الطلب المحلي حسب بورتر ليس مجرد مؤشر على حجم السوق، بل عاملاً ديناميكياً مساهماً في تطوير منتجات قادرة على المنافسة دولياً، مما يعكس تكامله مع باقي عناصر "ماسة التنافسية".

3.4.3.I الصناعات ذات الصلة والداعمة

¹ Charles W. L. Hill, Op cit, p 187.

² A.J. Smit, Op cit, p 116.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

يُمثّل وجود صناعات مُساندة وذات صلة تتمتع بقدرة تنافسية دولية العامل الثالث في بناء الميزة التنافسية لقطاع صناعي في بلد ما. فاستثمارات هذه الصناعات في تطوير عناصر إنتاجية متقدمة (كالتكنولوجيا والكفاءات) قد تنتقل فوائدها إلى الصناعات المرتبطة بها بشكل سريع، مما يعزز موقعها التنافسي عالمياً. علاوة على ذلك، تميل الصناعات الناجحة داخل البلد الواحد إلى التجمع في مجموعات واحدة من الصناعات ذات الصلة (industrial clusters) كانت هذه إحدى أكثر النتائج انتشاراً في دراسة بورتر، وكان أحد هذه التجمعات التي حددها بورتر في قطاع النسيج والملابس الألماني، والذي شمل القطن والصوف والألياف الصناعية عالية الجودة وإبر ماكينات الخياطة ومجموعة واسعة من آلات النسيج¹.

تكتسب هذه التجمّعات أهمية استثنائية بسبب قدرتها على تسهيل تدفقات المعرفة بين الشركات ضمن النطاق الجغرافي نفسه. و يحدث تدفق المعرفة هذا عبر آليتين، عندما ينتقل الموظفون بين الشركات داخل منطقة واحدة؛ وعندما تجمع الجمعيات الصناعية الوطنية موظفين من شركات مختلفة لحضور مؤتمرات أو ورش عمل منتظمة، هذه التفاعلات تُحوّل التجمّعات إلى أنظمة ابتكارية حية، حيث تُغذي الشركات المحلية الابتكار الجماعي، وتُسارع تبني التكنولوجيا، مما يعزز الميزة التنافسية للصناعة ككل على المستوى الدولي.

3.4.3.I استراتيجية الشركات وهيكلها والمنافسة المحلية

يحدد بورتر العامل الرابع في بناء الميزة التنافسية الوطنية من خلال ثلاثة عناصر مترابطة هي استراتيجية الشركات، وهيكلها التنظيمي، وطبيعة المنافسة المحلية بينها. ويُسلط الضوء في هذا الصدد على نقطتين رئيسيتين. أولاً، تتباين البلدان في فلسفاتهما الإدارية السائدة، مما قد يُعزز أو يُضعف ميزتها التنافسية الوطنية². فقد لاحظ بورتر في دراسته هيمنة المهندسين على الإدارات العليا في الشركات الألمانية واليابانية، وربط ذلك بتركيز هذه الشركات على تحسين عمليات التصنيع وتصميم المنتجات. في المقابل، سيطر ذوي الخلفيات المالية على قيادة العديد من الشركات الأمريكية، مما أدى وفقاً لبورتر إلى الإفراط في التركيز على تعظيم الأرباح المالية قصيرة الأجل على حساب الاستثمار في الابتكار التكنولوجي أو تطوير العمليات الإنتاجية، وبالتالي إلى تراجع تنافسيّتها في الصناعات القائمة على الهندسة كصناعة السيارات.

ثانياً، يؤكد بورتر على وجود علاقة قوية بين شدة المنافسة المحلية وخلق الميزة التنافسية واستدامتها في أي قطاع، حيث تحفز شدة المنافسة الشركات المحلية على تحسين كفاءتها، مما يعزز قدرتها التنافسية عالمياً. كما تولد هذه المنافسة

¹ Jaglul Hoque Mridha et al, Analysis of the Competitiveness of Bangladesh RMG Sector Using Porter's Diamond Model, IJRAR, Vol 9 (4), 2022, p 642.

² Charles W. L. Hill, Op cit, p 189.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

ضغوطا مستمرة للابتكار، ورفع الجودة، وخفض التكاليف، والاستثمار في تطوير العوامل المتقدمة (مثل التقنية والموارد البشرية). تساهم هذه العوامل مجتمعة حسب بورتر في ظهور شركات مُنافسة على المستوى العالمي.

II. سياسات التجارة الخارجية

نتطرق في فيما يلي إلى موضوع السياسة التجارية، نستله بتقديم بعض المفاهيم حول السياسة التجارية وأهدافها، يلي ذلك مراجعة تفصيلية لدوافع تبني كل من سياسة الحماية وسياسة التجارة الحرة. ثم نشرع بعدها في وصف مجموعة متنوعة من الأدوات والتدابير التي تستخدمها الحكومات في تنظيم التجارة الخارجية وتُشكل إطار سياستها التجارية. في الأخير، نستعرض نظام التجارة العالمي الذي يقوم على اتفاقية الجات وخليفتها منظمة التجارة العالمية.

1.II مفهوم السياسة التجارية وأهدافها

تقوم حكومات الدول عادة بوضع عدة قواعد ومعايير تهدف من خلالها إلى تنظيم عمليات الإستيراد والتصدير مع شركائها التجاريين، وتُعرف هذه القواعد اصطلاحاً بـ "السياسة التجارية"، تسعى من خلالها إلى تحقيق عدة أغراض اقتصادية وسياسية واجتماعية.

1.1.II تعريف السياسة التجارية

نظراً لأن التجارة الخارجية تقوم بين شركات أو أفراد يُقيمون في وحدات سياسية مختلفة، فإنها تخضع لعمليات الرقابة والضرائب التنظيمية، والتشريعات الخاصة بكل بلد، علاوة على ذلك، فهي تخضع لمختلف الترتيبات الإقليمية والدولية. وبعبارة أخرى فهي تخضع لقواعد وتدابير السياسة التجارية. نقدم فيما يلي بعض تعريفات السياسة التجارية:

- تُعرف السياسة التجارية على أنها "أحد فروع السياسة الاقتصادية جنباً إلى جنب مع السياسة النقدية والمالية، والتي هي مجموعة الضوابط التي تستخدمها الحكومة في تنظيم عمليات التجارة الخارجية"¹.
- وتم تعريفها بأنها "اختيار البلد لوجهة معينة ومحددة في علاقاته مع العالم الخارجي (سواء كانت حرية أو حماية) ويُعبر عن ذلك بإصدار تشريعات واتخاذ القرارات والاجراءات التي يضعها موضع التطبيق"².
- تم تعريفها من وجهة نظر اقتصادية على أنها "مجموعة القواعد التي تهدف إلى إيجاد النقطة الفعالة لعمليات الاستيراد والتصدير، وبعبارة أخرى تنظيم قطاع التجارة الخارجية بما يخدم اقتصاد معين، في نطاق يكون فيه التدخل الحكومي إما كلياً أو جزئياً"³.

¹ William A. Kerr and James D. Gaisford, Handbook on International Trade Policy, Edward Elgar, Massachusetts, 2007, p 4.

² السيد، متولي عبد القادر، مرجع سابق، ص 69.

³ Aluisio de Lima-Campos and Juan Antonio Gaviria, Introduction to trade policy, Routledge, Oxon, 2018, p 4.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

إن العثور على هذه النقطة الفعالة، يؤدي بالدول إلى تنفيذ تدابير تتميز بدرجة عالية من التدخل الحكومي وتقييد التجارة، بينما قد ترى بلدان أخرى أن النهج المعاكس لتحرير التجارة هو الأفضل لأغراض الاقتصاد الكلي.

— يُمكن أيضا تعريفها من وجهة نظر قانونية على أنها "مجموعة القوانين واللوائح التي تؤثر في تنظيم عمليات التصدير والاستيراد لبلد معين"¹.

وهذا التعريف مشابه للمعنى السابق إلى حد ما، ذلك لأن القواعد القانونية هي الأدوات التي تسمح لأي بلد باختيار مدى قربها من أقصى درجات التدخل الحكومي الكامل أو التجارة الحرة تماما. يُذكرنا هذا التعريف بأن الحكومات هي التي تصوغ السياسات التجارية من خلال التشريعات واللوائح القانونية.

— كما تم تعريفها أيضا على أنها "برنامج حكومي مخطط تتحدد فيه مجموعة من الأدوات والأساليب التي يمكن أن تؤثر على التجارة الخارجية خلال فترة زمنية معينة على نحو يضمن تحقيق أهداف اقتصادية أو اجتماعية أو سياسية معينة"².

وبالتالي يمكن القول أن السياسة التجارية هي تلك القواعد والممارسات التي يضعها البلد و تُحدد تنظيمه للتبادل التجاري مع العالم الخارجي، و تشمل على سبيل المثال التعريفات الجمركية و حصص الإستيراد وتدابير مراقبة الأسعار والكميات وغيرها من التدابير الأخرى غير الجمركية.

2.1.II السياسة التجارية بين الحرية والحماية

تُحدد السياسة التجارية موقف الحكومات إزاء المعاملات الاقتصادية التي تحدث عبر الحدود الوطنية، وتتراوح تدابيرها ما بين تعزيز حرية المعاملات التجارية أو تقييدها. إن اتباع الدول لسياسات مختلفة لا يعني أن بعضها يسير على الطريق الصحيح والدول المتبقية على المسار الخطأ، فلا توجد سياسات معيارية تناسب الجميع في التجارة الخارجية، بحيث تُصمم كل سياسة تجارية وفقا للسمات والأهداف السياسية والاقتصادية والاجتماعية الخاصة بكل بلد.

1.2.1.II سياسة حرية التجارة

كان زُواد المدرسة الطبيعية هم أول من نادوا بمذهب حرية التجارة، ويظهر ذلك في عبارتهم المشهورة "دعهُ يعمل، دعهُ يمر" التي تشير إلى حرية ممارسة الأنشطة الاقتصادية والتبادل الدولي بعيدا عن الحواجز ودون أية قيود.

¹ Ibid, p 5.

² جاسم محمد منصور، التجارة الدولية، دار زهران للنشر والتوزيع، عمان، 2013، ص 12.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

ثم تبعهم في ذلك رواد المدرسة الكلاسيكية، مثل آدم سميث وديفيد ريكاردو، الذين أيدوا هذا المبدأ ورفضوا تدخل الحكومة في النشاط الاقتصادي، و أية سياسة من شأنها إعاقه أو تقييد التبادل التجاري الدولي¹.

تُعرف سياسة التجارة الحرة "Free Trade" (أو سياسة عدم التدخل "Laissez faire") على أنها "سياسة التجارة الخارجية غير المقيدة من خلال الأدوات والحوافز المُصطنعة التي تضعها الحكومات لتثبيط تدفق السلع والخدمات مع الدول الأخرى"².

تُعرف كذلك بأنها "سياسة تهدف إلى السماح للشركات والأفراد في دولة ما بالمشاركة في التجارة الدولية بأقل قدر من التدخل الحكومي". ويشمل هذا على سبيل المثال، تخفيض التعريفات والرسوم الجمركية، وإزالة أو تقليل القيود الكمية، واستبدال الضوابط الكمية بالتعريفات الجمركية، وغيرها من التدابير الهادفة إلى تخفيف القيود المفروضة على التجارة الخارجية³.

يُمكن اعتماد سياسة التجارة الحرة من جانب واحد، أو على أساس ثنائي، أو متعدد الأطراف من خلال الانضمام إلى مناطق (أو اتفاقيات) التجارة الحرة، والتي هي عبارة عن مجموعة من البلدان تتفق على تخفيض أو إزالة التعريفات والقيود التجارية الأخرى فيما بينها (مثل الاتحاد الأوروبي)، ولكن تظل حرة في تنظيم تجارتها مع الدول الأخرى غير الأعضاء في هذه المنطقة⁴.

تعتمد الحجة المؤيدة للتجارة الحرة على وجود مكاسب من التجارة، ويتفق معظم الاقتصاديين عادة على أن هناك مكاسب من التجارة تتمثل في الآثار الاقتصادية والاجتماعية ومستوى رفاهية الوكلاء الاقتصاديين (سواء كانوا مستهلكين أو منتجين أو حكومات) في البلدان المتاجرة فيما بينها. ومن بين أبرز الحجج البارزة لتبني سياسة حرية التجارة ما يلي:

1. تحقيق الكفاءة الاقتصادية: يؤدي تعريض الإقتصاد الوطني للمنافسة الأجنبية من خلال تقليل الحواجز التجارية أو إزالتها إلى جعل الصناعة المحلية مُوجهة بظروف الأسواق الإقليمية أو الدولية، وتتكيف معها من خلال تحويل العمالة والبنية التحتية والتكنولوجيا والموارد الطبيعية المتاحة إلى استخداماتها الأكثر إنتاجية، وتحقيق وفورات الحجم فيها، مما يجعلها أكثر كفاءة وتخصيصا للموارد⁵.

¹ علي عبد الفتاح أبو شرار، مرجع سابق، ص 36.

² Black J., Hashimzade N., Myles G., A Dictionary of Economics, Oxford University Press, Oxford 2009.

³ European Commission, Agreements. Retrieved from ec.europa.eu (2020, March 31) :<http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/agreements/>

⁴ Gary Knight, Government Intervention in International Business, The Wiley Blackwell Encyclopedia of Race, Ethnicity, and Nationalism, 1st Edition John Wiley & Sons, 2016, p 1.

⁵ Andreas Klasen, The Handbook of Global Trade Policy, John Wiley & Sons, 1st edition, 2020, p 146.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

2. **زيادة التخصص الدولي:** تتيح التجارة الحرة للبلدان التخصص والتركيز بشكل أكبر على القطاعات التي تتمتع فيها بميزة نسبية عن غيرها من شركائها التجاريين. ويرتبط مدى التخصص الدولي ارتباطاً وثيقاً بحجم السوق العالمي، إذ يُشكل اتساع نطاق التجارة الدولية شرطاً لازماً لتعميق هذا التخصص وزيادة فعاليته. فكلما اتسعت شبكة التبادل التجاري، ازدادت فرص الدول في تركيز جهودها على مجالات إنتاجية محددة، مما يعزز الكفاءة ويؤدي إلى زيادة الحجم الكلي للإنتاج العالمي¹.

3. **تحفيز النمو الاقتصادي:** تميل البلدان المنفتحة على التجارة الدولية إلى النمو بشكل أسرع والابتكار وتحسين الإنتاجية، وتوفير دخل حقيقي أعلى، وفرص أكثر لشعوبها. هناك اتفاق واسع النطاق على أن ارتفاع التجارة العالمية في العقود الأخيرة قد أدى إلى زيادة النمو الاقتصادي. كما أن الاندماج في الأسواق الدولية أو الإقليمية يزيد من فرص الشركات لتوسيع أسواقها خارج السوق المحلية، مما يؤدي إلى مكاسب ثابتة في شكل زيادة النمو الاقتصادي.

4. **تخفيض الأسعار:** تعني التجارة الحرة أن المنافسة العالمية يمكن أن تدخل إلى السوق المحلية وتوفر للمستهلكين إمكانية الوصول إلى مجموعة واسعة من الخيارات في الموارد والسلع والخدمات بأسعار تنافسية. ومن خلال إزالة الحواجز التجارية، يمكن للموردين الأجانب بيع البضائع في ظروف مماثلة للموردين المحليين وأحياناً بتكلفة أقل، وهذا يزيد من المنافسة في السوق ويؤدي إلى انخفاض الأسعار.

5. **زيادة تنوع المنتجات:** يُسهم تحرير التجارة في تعزيز مصلحة المستهلكين عبر توفير حرية اختيار واسعة بين السلع الوطنية والأجنبية، مما يُتيح لهم تعظيم منافعهم الاقتصادية من خلال انتقاء السلع ذات الجودة العالية والأسعار التنافسية. وفي المقابل، يؤدي تقييد التجارة إلى الحد من هذه الخيارات، حيث يُجبر المستهلكين على الاكتفاء بالمنتجات المحلية التي قد لا تلبي تفضيلاتهم من حيث الكمية أو السعر أو الجودة، وهو ما يقلص فرصهم في تحقيق الرفاهية الاستهلاكية².

6. **الابتكار ونقل التكنولوجيا:** يُشجع تحرير التجارة على المدى الطويل منافسة قوية بين مختلف الصناعات المحلية والأجنبية، وهو ما يدفع كل صناعة إلى تطوير نفسها باستمرار لتمكين من البقاء والازدهار في السوق. في المقابل، يؤدي تقييد التجارة وحماية الصناعات الوطنية إلى عزل الإنتاج المحلي عن المنافسة مع السلع الأجنبية.

¹ مجدي محمود شهاب، سوزي عدلي ناشب، أسس العلاقات الاقتصادية الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006، ص 199.

² Gary Knight, Op cit, p 1.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

هذا العزل قد يؤدي إلى حالة من الركود ويقلل من الحافز على التجديد والابتكار، خاصة إذا استمرت فترة الحماية لفترة طويلة. كما أن الأسواق المفتوحة تعمل على تسهيل تدفق الأفكار والتكنولوجيا.

2.2.1.II سياسة حماية التجارة

يتعارض مفهوم الحماية "Protectionism" مع فكرة التجارة الحرة، ويشير إلى تدخل الحكومة في النشاط الاقتصادي وتقييد التبادل التجاري الدولي لتحقيق أغراض معينة باستخدام أدوات مختلفة مثل التعريفات الجمركية على السلع المستوردة، وحصص الاستيراد، وغيرها من التدابير الأخرى.

كما تُشير سياسة الحماية أيضا إلى الأساليب التي تنتهجها الحكومات لحماية الشركات والمنتجين المحليين من خلال إنشاء حواجز تجارية تقيد الواردات سواء من حيث الأسعار أو الكميات. ترفع التكلفة الإضافية جراء فرض السياسات الحماية سعر البضائع الأجنبية، فتقلل بذلك من كميتها المطلوبة، وتُوجه المستهلكين لشراء سلع محلية بديلة، وأرخص نسبيا، فيتحقق بذلك هدف سياسة الحماية¹.

تأخذ قضية تدخل الحكومة في التجارة الخارجية والحجج المبررة لها عادة مسارين رئيسيين: سياسي واقتصادي. تهتم الحجج السياسية للتدخل غالبا بحماية مصالح مجموعات معينة داخل الدولة، كحماية الوظائف والصناعات المحلية، ودعم الناشئة منها، وحماية المستهلكين من المنتجات الخطرة، علاوة على مواجهة أنظمة المنافسة الدولية غير العادلة كالإعانات التي تُقدمها الحكومات الأجنبية إلى صناعاتها وتُضر بالاقتصاد الوطني. من جهة أخرى تهتم الحجج الاقتصادية للتدخل بتعزيز الثروة الإجمالية للأمة والتنمية الاقتصادية لصالح الجميع، سواء المنتجين أو المستهلكين أو الحكومات². ومن بين أهم الحجج البارزة لتبني السياسات الحماية ما يلي:

1. حماية الوظائف والصناعات المحلية: تُعد الرغبة في حماية الصناعات و الوظائف المحلية دافعا قويا لتبني سياسة الحماية. فالشركات المحلية التي تواجه منافسة حادة من الواردات يتعين عليها عادة خفض تكاليفها وزيادة مستوى إنتاجها، ونتيجة لذلك، فقد يفقد العمال وظائفهم ما لم تكن الأجور قادرة على التكيف مع الانخفاض. فإذا كانت الواردات القادمة من بلدان تقل فيها الأجور بشكل كبير (مثل الصين)، فإن الطلب على حواجز الاستيراد سيزداد لأن العمال المحليين سيدعون أنهم لا يستطيعون التنافس مع العمال الأجانب الذين يتقاضون رواتب أقل³. وبالتالي، من المرجح أن يكون استخدام حواجز الاستيراد دافعا بارزا لحماية الوظائف والصناعات المحلية.

¹ Anne Krueger, INTERNATIONAL TRADE WHAT EVERYONE NEEDS TO KNOW, Oxford University Press, 2020, p 58.

² Charles W. L. Hill, Global Business Today, McGraw Hill LLC, 12th edition, New York, 2022, p 219

³ Idem.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

2. **تطوير الصناعة الناشئة:** إن حجة "الصناعة الناشئة" التي اقترحها ألكسندر هاملتون في عام 1791 هي إلى حد بعيد الحجة الاقتصادية الأقدم والأكثر مشروعية لتدخل الحكومة في التجارة الخارجية. ووفقاً لهذه الحجة، فإن العديد من الشركات في البلدان النامية قد تتمتع بمزايا نسبية محتملة في التصنيع، و لكن الصناعات الناشئة فيها حديثاً قد تفتقر إلى الموارد المالية والتكنولوجية اللازمة والمعرفة بينما يُنافسون تلك الصناعات القائمة التي تميل إلى تحقيق أرباح ضخمة في البلدان المتقدمة. ومن أجل حصول الشركات الجديدة على موطن قدم في السوق واكتساب ميزة تنافسية، تقوم الحكومات بدعم هذه الصناعات باعتماد سياسات مختلفة كال دعم والإعانات على المدى القصير حتى تصبح قوية بما يكفي لمواجهة المنافسة الدولية¹.

3. **حماية المستهلكين:** تنشأ لدى معظم البلدان في الغالب مخاوف بشأن السلامة والأمن، وتسعى إلى حماية المجتمع من المخاطر المرتبطة بحركة البضائع عند عبورها للحدود الوطنية (كذلك التي تهدد صحة الإنسان، والنبات، والحيوان، والبيئة). قد لا تتوافق السلع المصنعة دولياً أحياناً مع متطلبات سلامة المنتج في عملية الإنتاج، فضلاً عن المطابقة مع اللوائح والتوافق مع المعايير المحلية. ولذلك، تتدخل الحكومات عادة بفرض عدة تدابير صارمة للحماية من هذه المخاطر المتعددة، وحماية المستهلكين من المنتجات الضارة التي يتم استيرادها. ومن أبرز هذه التدابير تدابير الصحة والصحة النباتية.

4. **الأمن و الدفاع الوطني:** تعتبر حماية الصناعات التي تنتج سلعا ضرورية للأمن القومي كالأسلحة والطاقة، أو لمواجهة حالات الطوارئ كنقص الغذاء سبباً شائعاً لفرض حواجز الاستيراد والتصدير. ويعد الأساس المنطقي من هذا، هو أن الدولة يجب أن تكون قادرة على توليد إمداداتها الخاصة وحماية مثل هذه القطاعات الحيوية التي تعتبر مُعرضة لخطر النقص والتعطيل في الأوقات الحرجة مثل الحروب. على سبيل المثال، في مفاوضات جولة الدوحة، برز الأمن الغذائي كقضية مهمة في المحادثات، وقد زعمت بعض البلدان النامية أنها إذا فتحت أسواقها بالكامل، فقد تتدهور الزراعة المحلية بسبب المنافسة الأجنبية.

3.1.II أهداف السياسة التجارية

هناك العديد من أهداف صياغة السياسة التجارية، ويمكن أن تختلف هذه الأهداف بناءً على الأولويات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية الخاصة بكل بلد. و يُعتبر تحقيق التوازن بين فوائد الأسواق المفتوحة والحاجة إلى مواجهة التحديات المحتملة التي تفرضها أحد الاعتبارات الرئيسية في صياغة السياسات التجارية.

¹ Arvid Lukauskas, the political economy of protectionism, handbook of trade policy for development, Oxford University Press, 2013, P 224-225.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

1.3.1.II أهداف الاقتصادية

يُعد أحد الأهداف الرئيسية من السياسة التجارية هو تحفيز النمو الإقتصادي وتشجيع التكامل الإقليمي والدولي من خلال تعزيز العلاقات والروابط الاقتصادية بين الدول، وذلك بموجب الأساس المنطقي الذي يتفق معه العديد من الاقتصاديين على أن عالماً أكثر اعتماداً وترابطاً اقتصادياً سيجعل جميع البلدان أفضل حالاً. فلا توجد دولة واحدة تتمتع بالاكتمال الاقتصادي الذاتي، وهو ما يرتبط بتدفقات محددة من السلع والخدمات والعمالة ورؤوس الأموال، ويُرافق هذا التدفق صياغة السياسة التجارية الملائمة لتنظيمه بما يتماشى مع ظروف واحتياجات الاقتصاد الوطني. كما يمكن أن تشمل الأهداف الاقتصادية للسياسة التجارية ما يلي:

- تحفيز الانتاج وتوسيع الصناعات المحلية من خلال تسهيل الوصول إلى أسواق أكثر؛
- يمكن استخدام تدابير السياسة التجارية لتعزيز كفاءة السوق المحلية وتخفيض الأسعار من خلال إدخال المنافسة العالمية إلى السوق المحلية¹؛
- تصحيح الاختلالات التي تحدث في الميزان التجاري لتحقيق التوازن بين الصادرات والواردات وتغادي التأثيرات الاقتصادية غير المرغوبة مثل تدهور العملة الوطنية؛
- حماية الاقتصاد الوطني من الممارسات والمنافسة الأجنبية غير العادلة كالإغراق والدعم²؛
- دعم الصناعات الوليدة والناشئة للتكيف مع ظروف السوق والمنافسة العالمية؛
- حماية الاقتصاد الوطني من التقلبات والأزمات الخارجية كالتضخم والانكماش؛
- تساهم سياسات التجارة المفتوحة في جذب الاستثمار الأجنبي والذي بدوره يجلب التكنولوجيا ورأس المال والمعرفة.

2.3.1.II أهداف إجتماعية

- لا يجب أن تُعزز صياغة السياسة التجارية تحسين المؤشرات الاقتصادية البحتة مثل تحفيز التجارة والنمو الاقتصادي فقط، بل يجب أن تعزز أيضاً المؤشرات الأخرى ذات الأثر الاجتماعي، مثل الحد من الفقر وتحسين مستويات المعيشة، وضمان الصحة والسلامة وغيرها من خلال تحقيق الأهداف التالية:
- حماية مصالح الوكلاء الاقتصاديين والفئات المختلفة داخل الدولة مثل المزارعين والمنتجين والمستهلكين وغيرهم³؛

¹ Nikolche Jankulovski and Katerina Bojkovska, International Business and Trade, International Journal of Sciences, Vol 31(3), 2017, p 108.

² ذنون مروان عبد المالك، اقتصاديات التجارة الخارجية، شركة الأكاديميون للنشر والتوزيع، 2020، ص 222.

³ نفس المرجع، ص 223.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

- تخفيض معدلات البطالة وتقليل الفوارق في توزيع الدخل القومي؛
- خلق فرص عمل من خلال دعم الصناعات القادرة على المنافسة العالمية؛
- الحفاظ على الصحة والأمن القومي من المخاطر المرتبطة بالمنتجات الأجنبية؛

3.3.1.II أهداف إستراتيجية

تسعى سياسات التجارة الخارجية أيضا إلى تحقيق بعض الأهداف لخدمة المصالح الاقتصادية والأهداف التنموية للدولة على المدى الطويل والتي يمكن أن تشمل ما يلي:

- حماية ودعم الصناعات التي تنتج سلعا ضرورية للأمن القومي كالأسلحة والطاقة¹؛
- تأمين وتوفير احتياجات الدولة من الغذاء والسلع الأساسية لتعزيز الأمن الغذائي وتجنب النقص خاصة عند الأزمات والحروب؛
- يمكن تصميم السياسات التجارية لدعم الشركات الصغيرة والمتوسطة وتعزيز تنافسيتها، والتي بدورها تساهم في النمو وخلق فرص العمل؛
- يمكن استخدام الاتفاقيات المبرمة في إطار السياسة التجارية لتعزيز التحالفات والعلاقات السياسية، علاوة على التعاون والاستقرار الاقتصادي مع الدول الأخرى².
- يمكن للدول أن تدمج أهداف الاستدامة في سياساتها التجارية التي تشمل الحفاظ على البيئة وتعزيز التنمية المؤسسية والبشرية.

تجدر الإشارة إلى أن الصياغة الجيدة للسياسة التجارية يجب أن تحقق المصلحة العامة للبلد، فالسياسة التي لها تأثير رئيسي على النمو الاقتصادي الذي يكون مفيدا فقط للفئات الأكثر ثراء من المجتمع (مثل المنتجين) قد لا يكون غير مكتمل فحسب، بل يؤدي أيضا إلى نتائج عكسية. كان هذا أحد الانتقادات الرئيسية لسياسة حرية التجارة، حيث تذهب الحجة إلى أن التجارة الدولية عززت النمو الاقتصادي ومكاسب الكفاءة، ولكنها لم تُخفف بالضرورة من حدة الفقر أو تُقلل من التفاوتات الاجتماعية.

2.II أدوات السياسة التجارية

¹ زيرمي نعيمة، أثر التحرير التجاري على النمو الاقتصادي في الجزائر، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2015-2016، ص 51.

² ذنون مروان عبد المالك، مرجع سابق، ص 223.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

تستخدم الحكومات حول العالم في تنظيمها لتجارها الخارجية مجموعة متنوعة من الأدوات التي تُشكل إطار سياساتها التجارية، وتُصنف عادة إلى فئتين عريضتين هي: التعريفات الجمركية والتدابير غير الجمركية "NTBs". تشمل هذه الأخيرة جميع تدابير السياسة التجارية بخلاف التعريفات الجمركية، والتي يمكن أن يكون لها تأثير اقتصادي على التجارة الدولية في السلع، من حيث تغيير أسعارها و/أو كمياتها المتداولة¹. تُصنف التدابير غير الجمركية كذلك إلى عدة تدابير سعرية وكمية وأخرى تنظيمية.

1.2.II التعريفات الجمركية "Tariffs"

يجلب قيام التجارة بين الدول معه قضية "التعريفات الجمركية" التي تُعد أقدم أشكال السياسة التجارية على مر التاريخ. على سبيل المثال، مع أوائل القرن 19، استخدمت المملكة المتحدة قوانين الذرة الشهيرة (Corn Laws) كتعريفات لزيادة الدخل الحكومي و حماية قطاعها الزراعي من منافسة الواردات.

1.1.2.II مفهوم التعريفات الجمركية

التعريف الجمركية هي "ضريبة" يتم فرضها عادة من قبل الحكومات على بعض البضائع التي يتم إستيرادها من دول أخرى². تُفرض التعريفات الجمركية عندما تعبر البضائع الحدود من منطقة (أو إقليم) جمركية إلى أخرى. وهناك ثلاثة أنواع شائعة من التعريفات المطبقة وهي كالتالي³:

- التعريف المحددة: وهي مبلغ ثابت من المال لكل وحدة من البضائع المستوردة. على سبيل المثال، قد تكون الضريبة 5 دولار لكل طن من البضائع المستوردة.
- التعريف حسب القيمة "Ad valorem": وهي نسبة مئوية من قيمة البضائع المستوردة، على سبيل المثال، قد تكون الضريبة مقدرة بـ 10 في المائة من قيمة البضائع المستوردة.
- التعريف المركبة (أو المزدوجة): وهي مزيج من التعريف المحددة والتعريف حسب القيمة، أي أن التعريف المركبة هي مبلغ ثابت لكل وحدة، بالإضافة إلى نسبة مئوية من قيمة البضائع المستوردة.

الغرض من التعريفات الجمركية هو ذو شقين. أولاً، تُستخدم التعريفات الجمركية كمصدر للدخل والإيرادات الحكومية. وهذا الغرض أكثر أهمية بالنسبة للبلدان النامية التي تكون وارداتها كبيرة مقارنة بقيمة أنشطتها الاقتصادية

¹ أمانة الأونكتاد، التدابير غير التعريفية من الألف إلى الياء، منشورات الأمم المتحدة، جنيف، 2021، ص 1.

² Trade wars: tariffs in the 21st century, New York Times Educational Publishing, 1st edition, 2018. p1

³ Geoffrey A. Jehle, instruments of trade policy in handbook of trade policy for development, Oxford University Press, 2013, p 145.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

المحلية، وقد تصل حصة الإيرادات فيها إلى 20-30 في المائة من إجمالي الدخل الضريبي، بينما تتراوح في عدد من الاقتصادات الأخرى ما بين 10-20 في المائة، أما بالنسبة لمعظم الاقتصادات الأكثر تقدماً، تُشكل الإيرادات من الرسوم الجمركية حصة صغيرة نسبياً من إجمالي الدخل الضريبي¹.

ثانياً، لا تُصمم التعريفات الجمركية في كثير من الأحيان كمصدر للدخل و الإيرادات فقط، ولكنها تُصمم بشكل أكبر كتدبير (سياسة) لحماية الصناعة المحلية من المنافسة الأجنبية عندما تفتقر للميزة النسبية. فهي تجعل السلع المستوردة أكثر تكلفة، وتُقلل من كميتها المطلوبة محلياً. أي أن التعريفات الجمركية تُستخدم لحماية الموردين المحليين للسلع التي من المفترض أن يستوردها البلد في ظل ظروف التجارة الحرة. على سبيل المثال، عندما ضرب الكساد الكبير (1929) العديد من الأشخاص والشركات في جميع أنحاء العالم، حاولت العديد من الحكومات تخفيف النمو الاقتصادي المحلي والتوظيف من خلال زيادة التعريفات الجمركية، أي يجعل الواردات أكثر تكلفة مقارنة بالإنتاج المحلي².

2.1.2.II الآثار الاقتصادية للتعريفات الجمركية

يؤدي فرض التعريفات الجمركية إلى خلق فجوة سعرية بين سعر السلعة في البلد المستورد وسعرها في البلد المصدر. تؤدي هذه الفجوة السعرية بدورها إلى تغيير الكميات المطلوبة والمعرضة من السلعة الخاضعة للتعريفات في البلد المستورد وحده إذا كان بلداً صغيراً من حيث حصته من الطلب العالمي على السلعة. في المقابل، تتغير الكميات المطلوبة والمعرضة من السلعة الخاضعة للتعريفات في كل من البلد المستورد والمصدر إذا كان البلد المستورد كبيراً من حيث حصته من الطلب العالمي على السلعة³.

من أجل توضيح أثر فرض التعريفات الجمركية في كل من البلد المصدر والمستورد نقدم فيما يلي نموذجاً بسيطاً لتحليل التوازن الجزئي باستخدام منحنيات الطلب والعرض جنباً إلى جنب مع مفاهيم فائض المستهلك وفائض المنتج. تسمح منحنيات الطلب والعرض باشتقاق كل من منحنى الطلب على الواردات ومنحنى عرض الصادرات لتحديد كمية وسعر سلعة ما يُتاجر بها بين بلدين. من جهة أخرى، تسمح فوائض كل من المستهلك والمنتج بتقييم الآثار الاقتصادية لفرض التعريفات الجمركية من خلال مقارنة مقدارها في حالة التجارة الحرة مع حالة فرض التعريفات الجمركية (أو أي سياسة تجارية أخرى).

¹ Andrew Grainger, Cross-border Logistics Operations: Effective trade facilitation and border management, Kogan Page, 2021, P 32.

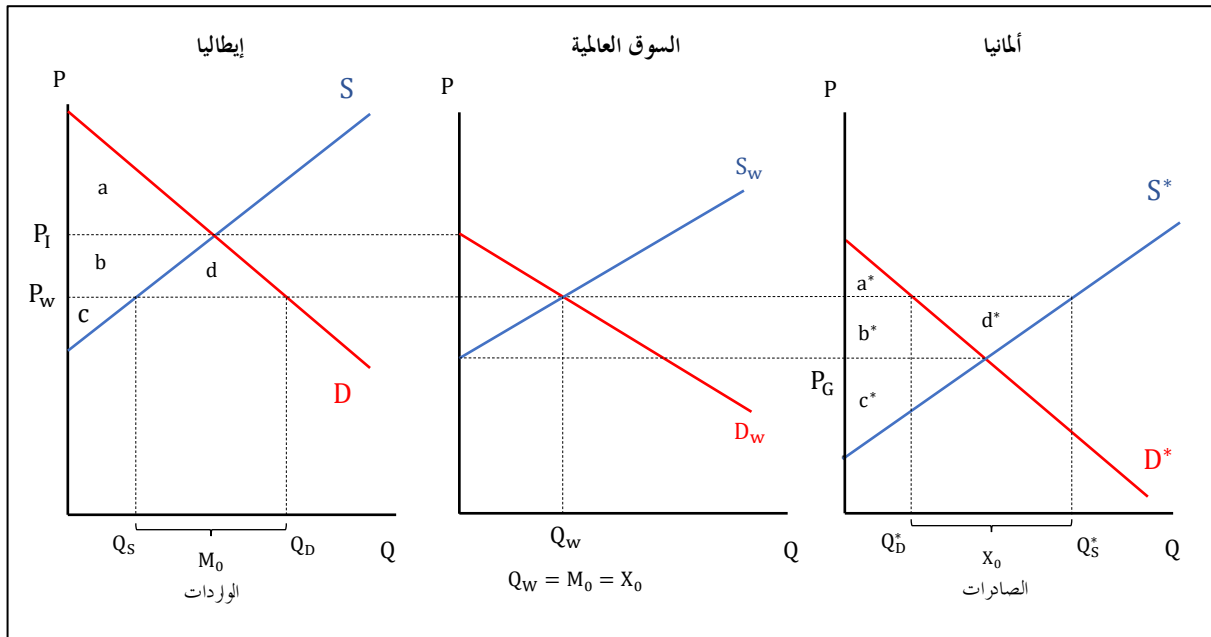
² Liaquat Ahamed, The Bankers Who Broke the World, Publishing House, Bucharest, 2014, p1.

³ Pamela Smith, Op cit, P 93.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

بافتراض أن هناك بلدين هما إيطاليا (I) وألمانيا (G) يُنتجان ويستهلكان الصلب (S)، بحيث يُعتبر الصلب في كلا البلدين صناعة تنافسية تكون فيها منحنيات الطلب و العرض عبارة عن دالة لسعر السوق. ستقوم التجارة في مثل هذه السوق إذا كانت أسعار الصلب تختلف بين البلدين في حالة عدم التجارة. بافتراض أنه قبل قيام التجارة يكون سعر الصلب في إيطاليا أعلى من سعره في ألمانيا، وبعبارة أخرى تتمتع ألمانيا على إيطاليا بميزة نسبية في إنتاج الصلب. عند قيام التجارة، ونظرا لأن سعر الصلب في إيطاليا أعلى من مثيله في ألمانيا، ستقوم الشركات بشحن الصلب من ألمانيا إلى إيطاليا حتى تتساوى أسعاره بين البلدين. من أجل تحديد السعر والكمية المتاجر بها في هذه السوق، ثم تحديد آثار فرض التعريف الجمركية يجب تحديد أولا كل من منحنى طلب المستورد (إيطاليا) على الواردات ومنحنى عرض المصدر (ألمانيا) للصادرات.

الشكل (10): منحنى طلب الواردات ومنحنى عرض الصادرات



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على

Pamela Smith, Op cit, P 91.

يُوضح الشكل حالة التجارة الحرة بين البلدين (قبل فرض الضريبة). تظهر حالة التوازن في إيطاليا قبل التجارة عند السعر P_I المرتفع نسبيا لافتراض أن إيطاليا تفتقر للميزة النسبية في إنتاج الصلب. في المقابل، تظهر حالة التوازن قبل التجارة في ألمانيا عند السعر P_G المنخفض نسبيا لافتراض أن ألمانيا تتمتع بميزة نسبية في إنتاج الصلب. يُمثل الجزء الأوسط من الشكل العرض والطلب على الصلب في السوق العالمية (قيام التجارة بين البلدين).

يُشير المنحنى D_W إلى منحنى طلب الواردات، والذي يتم اشتقاقه من سلوك الإقتصاد الإيطالي قبل وبعد التجارة، فعند الأسعار التي تعادل أو تفوق سعر الصلب قبل التجارة P_I تساوي كمية الواردات الصفر، وعند

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

الأسعار التي تقل عن هذا السعر تستورد إيطاليا الصلب بما يعادل فائض الطلب لديها. من جهة أخرى، يُشير المنحنى S_W إلى منحني عرض الصادرات، والذي يتم اشتقاقه من سلوك الإقتصاد الألماني قبل وبعد التجارة، فعند الأسعار التي تعادل أو تقل عن سعر الصلب قبل التجارة P_W تساوي كمية الصادرات الصفر، وعند الأسعار التي تفوق هذا السعر تُصدر ألمانيا الصلب بما يعادل فائض العرض لديها.

يُحدد تقاطع منحني طلب إيطاليا على الواردات D_W ومنحني عرض ألمانيا للصادرات S_W السعر العالمي التوازني للصلب P_W . عند هذا السعر تستورد إيطاليا الصلب بما يُعادل فائض الطلب لديها ($M_0 = Q_D - Q_S$) فيزيد بذلك فائض المستهلك* من المساحة (a) إلى المساحة (a+b+d) وينخفض فائض المنتج* من المساحة (b+c) إلى المساحة (c). تمثل مساحة المثلث d المكاسب من التجارة، حيث تساوي قاعدته واردات التجارة الحرة M_0 وارتفاعه يمثل الإنخفاض في أسعار الصلب ($P_I - P_W$).

في المقابل، تُصدر ألمانيا الصلب عند السعر P_W بما يُعادل فائض العرض لديها ($X_0 = Q_S^* - Q_D^*$) فيزيد بذلك فائض المنتج من المساحة (c^*) إلى المساحة ($b^* + c^* + d^*$) وينخفض فائض المستهلك من المساحة ($a^* + b^*$) إلى المساحة (a^*)، وستكون المكاسب من التجارة عندئذ هي مساحة المثلث d^* حيث تمثل قاعدته الصادرات M_0 وارتفاعه يمثل الإنخفاض في أسعار الصلب ($P_W - P_G$).

1. أثر فرض التعريفة الجمركية من قبل مستورد كبير

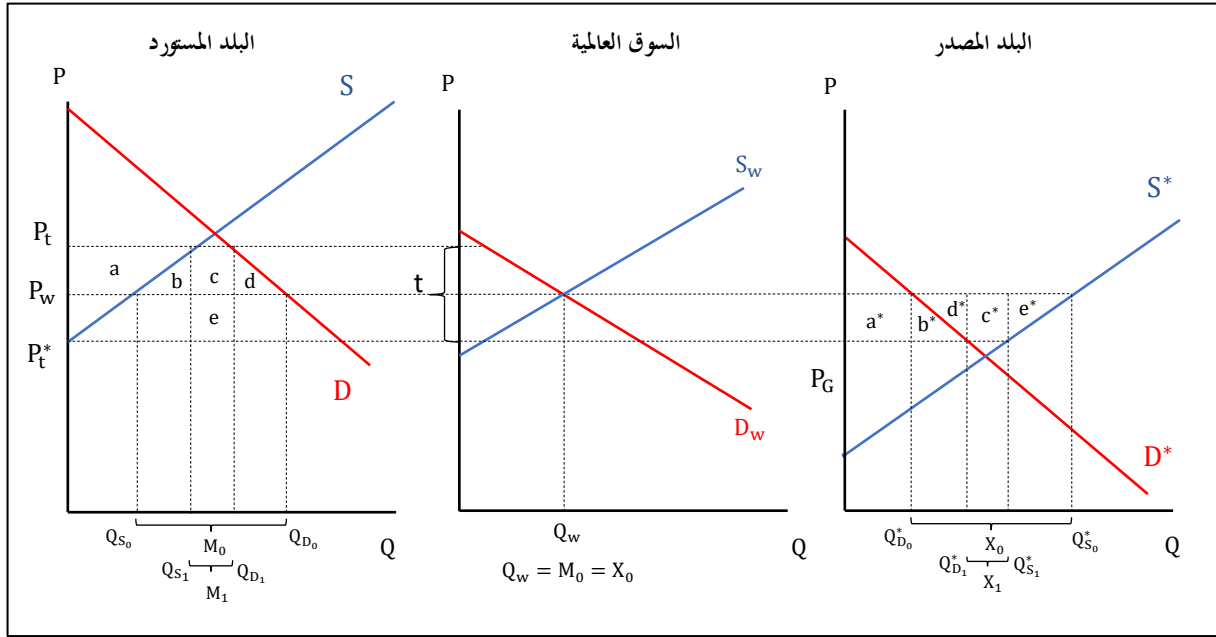
نفترض أن البلد المستورد (إيطاليا) بلد كبير الحجم من حيث الطلب على السلعة (الصلب) في السوق العالمية، وبعبارة أخرى يؤثر حجم طلبه على السعر العالمي للسلعة. يوضح الشكل (11) أنه عندما تفرض إيطاليا تعريف جمركية قدرها t على واردات الصلب من ألمانيا فإن هذا يؤدي إلى ارتفاع سعر الصلب في إيطاليا من السعر العالمي P_W إلى السعر المتضمن للتعريفة الجمركية P_t . ويتوافق هذا مع انخفاض الكمية المطلوبة من Q_{D0} إلى Q_{D1} وارتفاع الكمية المعروضة من Q_{S0} إلى Q_{S1} مما يؤدي إلى انخفاض كمية واردات الصلب المطلوبة من M_0 إلى M_1 . بالنسبة لألمانيا، عندما يتم فرض الضريبة t ينخفض سعر الصلب من السعر العالمي P_W إلى السعر الجديد بعد فرض الضريبة P_t ، فتتخفض بذلك الكمية المعروضة من Q_{S0}^* إلى Q_{S1}^* وترتفع الكمية المطلوبة من Q_{D0}^* إلى Q_{D1}^* مما يؤدي إلى انخفاض كمية صادرات الصلب المعروضة من X_0 إلى X_1 .

* يقيس فائض المستهلك مكاسب المستهلكين، ويُعبر عنه من خلال المساحة الواقعة تحت منحني الطلب و فوق خط السعر الذي يدفعه المستهلكين.

* يقيس فائض المنتج مكاسب (أو رفاة) المنتجين، ويُعبر عنه من خلال المساحة الواقعة فوق منحني العرض و أسفل خط السعر الذي يتلقاه المنتجين.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

الشكل (11): أثر فرض التعريفية الجمركية من قبل مستورد كبير



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على

Pamela Smith, Op cit, P 97

يوضح الشكل (7) أيضا آثار فرض التعريفية الجمركية على مكاسب المنتجين والمستهلكين والحكومة في كل من البلد المستورد والمصدر. أولاً، بالنسبة للبلد المستورد تزيد مكاسب المنتجين بمقدار الفائض (a) بسبب زيادة الكمية المعروضة من الصلب وارتفاع الأسعار التي يحصلون عليها (P_t)، حيث يُنافسون الآن واردات الصلب ذات الأسعار المرتفعة. في المقابل، تنخفض مكاسب المستهلكين بمقدار الفائض ($a+b+c+d$) بسبب انخفاض الكمية المطلوبة من الصلب وارتفاع الأسعار التي يدفعونها نتيجة فرض التعريفية. من ناحية أخرى، تزيد مكاسب الحكومة بمقدار يُعبر عنه بالمساحة ($c+e$) والتي تمثل الإيرادات المحصلة من فرض التعريفية الجمركية، وهي ناتج ضرب الكمية المستوردة M_1 في قيمة التعريفية t .

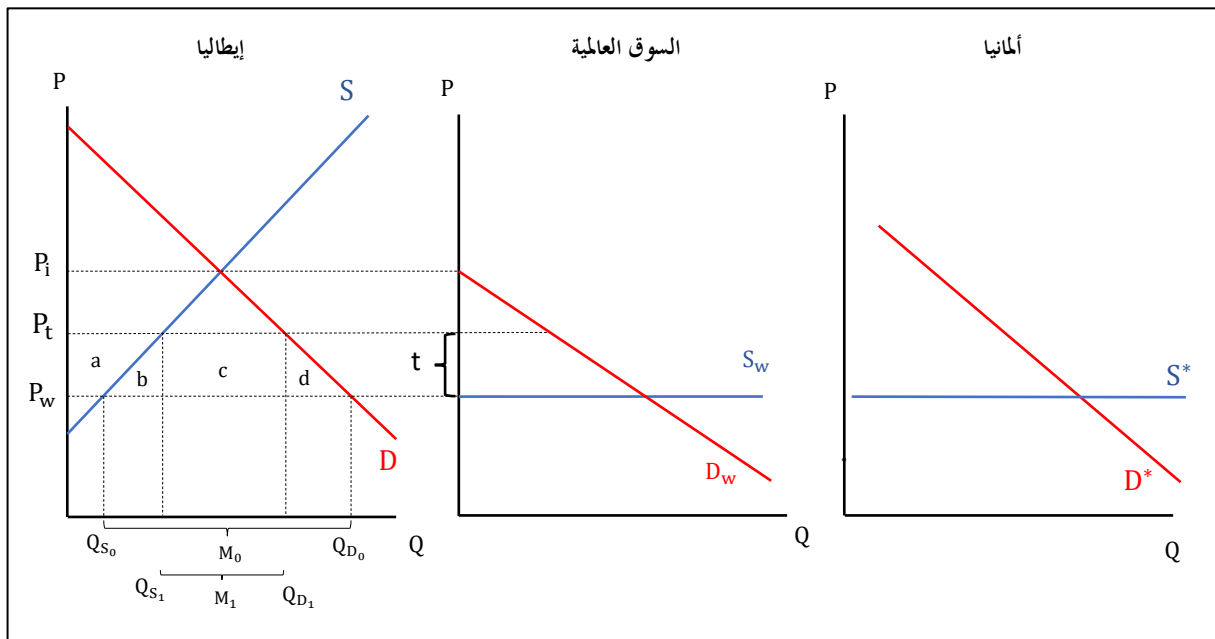
ثانياً، بالنسبة للبلد المصدر، تنخفض مكاسب المنتجين بمقدار الفائض ($a^* + b^* + c^* + d^* + e^*$) بسبب انخفاض الكمية المعروضة من الصلب وانخفاض الأسعار التي يحصلون عليها مقابل صادراتهم (P_t^*) نتيجة فرض التعريفية. في المقابل، تزيد مكاسب المستهلكين بمقدار الفائض ($a^* + b^*$) بسبب زيادة الكمية المطلوبة من الصلب وانخفاض الأسعار التي يدفعونها. من جهة أخرى، لا تتغير مكاسب حكومة البلد المصدر نظراً لعدم تحصيل أية إيرادات.

2. أثر فرض التعريفية الجمركية من قبل مستورد كبير

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

نفترض الآن أن البلد المستورد بلد صغير الحجم من حيث الطلب على السلعة المستوردة في السوق العالمية. في هذه الحالة يأخذ منحني عرض الصادرات خطاً أفقياً (لا نهائي المرونة)، وهذا يعني أن التغير في طلب الواردات (M_0) من قبل البلد صغير الحجم لا يؤدي إلى أي تغيير في السعر العالمي التوازني P_W . يُوضح الشكل (12) أنه عندما يفرض البلد المستورد (إيطاليا) تعريفية جمركية قدرها t على واردات الصلب، فإن هذا يؤدي إلى ارتفاع سعر الصلب من السعر العالمي P_W إلى السعر المتضمن للتعريفية الجمركية P_t ويتوافق هذا مع انخفاض الكمية المطلوبة من Q_{D_0} إلى Q_{D_1} وارتفاع الكمية المعروضة من Q_{S_0} إلى Q_{S_1} مما يؤدي إلى انخفاض كمية واردات الصلب المطلوبة من M_0 إلى M_1 . بالنسبة للبلد المصدر (ألمانيا)، يظل سعر الصلب دون تغيير عند السعر العالمي الأصلي P_W ، لأن الأثر السعري للتعريفية لا يشترك فيه البلدين، بل يتحمله بالكامل البلد المستورد الذي فرض التعريفية لعدم قدرته على التأثير في السعر العالمي.

الشكل (12): أثر فرض التعريفية الجمركية من قبل مستورد صغير



المصدر: من إعداد الطالب اعتماداً على

Pamela Smith Op cit, P 102

يُوضح الشكل (12) مكاسب المنتجين والمستهلكين والحكومة الناجمة عن فرض التعريفية الجمركية. بالنسبة للبلد المستورد تزيد مكاسب المنتجين بمقدار الفائض (a) بسبب زيادة الكمية المعروضة من السلعة وارتفاع الأسعار التي يحصلون عليها. في المقابل، تنخفض مكاسب المستهلكين بمقدار الفائض (a+b+c+d) بسبب انخفاض الكمية المطلوبة من السلعة وارتفاع الأسعار التي يدفعونها. من جهة أخرى، تزيد مكاسب الحكومة بمقدار الفائض (c) الذي يُمثل الإيرادات المحصّلة من فرض التعريفية الجمركية، وهي ناتج ضرب الكمية المستوردة M_1 في قيمة التعريفية

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

t. بالنسبة للبلد المُصدر لا توجد أية تغييرات في المكاسب لأن الأثر السعري لفرض الضريبة يتحمله بالكامل البلد المستورد وحده.

2.2.II حصص الاستيراد

حصص الإستيراد هي قيد مباشر يتم فرضه على كمية بعض السلع التي يتم استيرادها إلى بلد ما خلال فترة زمنية محددة. على سبيل المثال، كأن يكون التقييد مقدّر بـ 1 مليون طن من مادة القمح سنوياً. يتم تحديد الحصص من خلال إصدار الحكومة لتراخيص (أو تصاريح) الإستيراد إلى مجموعة معينة من الشركات استناداً إلى عدة ضوابط وشروط، و غالباً ما يتم تحديد توزيع هذه التراخيص من خلال الكميات التي استوردتها شركات الإستيراد في سنة أساس مختارة¹.

الغرض من حصص الإستيراد هو تشجيع الحكومات للإنتاج المحلي من خلال حماية المنتجين من منافسة الواردات منخفضة السعر. و بالإضافة إلى هذا الغرض، تُستخدم حصص الاستيراد أيضاً كوسيلة لمعالجة مشاكل العجز في ميزان المدفوعات، فقد يتم اعتمادها لتقييد تدفق الاحتياطيات الدولية إلى الخارج من قبل البلدان التي تعاني من عجز كبير في ميزان المدفوعات. لا يتم تحصيل أي ضرائب أو رسوم على الواردات مباشرة كما هو الحال مع التعريفية الجمركية، ومع ذلك، فإن نظام الحصص سيكون له تأثيرات مماثلة إلى حد كبير كما تفعل التعريفية الجمركية على الأسعار والكميات المتداولة من السلعة المتاجر بها².

من أجل توضيح آثار فرض حصص الإستيراد، نعتمد على نموذج تحليل التوازن الجزئي الذي قدمناه سابقاً حول تجارة الصلب بين إيطاليا (I) وألمانيا (G)، حيث تعتبر إيطاليا هي البلد المستورد للصلب لافتراضنا أنها تفتقر للميزة النسبية في إنتاجه. يخضع الصلب في هذه الحالة لحصة الإستيراد. نستعرض أولاً حالة أثر فرض حصة الإستيراد من قبل مستورد كبير ثم من قبل مستورد صغير.

1. أثر فرض حصة الإستيراد من قبل مستورد كبير

نفترض أن البلد المستورد (إيطاليا) بلد كبير الحجم من حيث الطلب على السلعة المستوردة في السوق العالمية، وبعبارة أخرى يؤثر حجم طلبه على السعر العالمي للسلعة. يؤدي فرض حصة الاستيراد إلى خلق حدا لكمية السلعة المعروضة والمطلوبة في السوق العالمية، حجم هذه الحصة هو المسافة الأفقية q في الجزء الأوسط من الشكل (13). عندما تفرض إيطاليا حصة استيراد على واردات الصلب من ألمانيا فإن هذا يؤدي إلى ارتفاع سعر الصلب من السعر

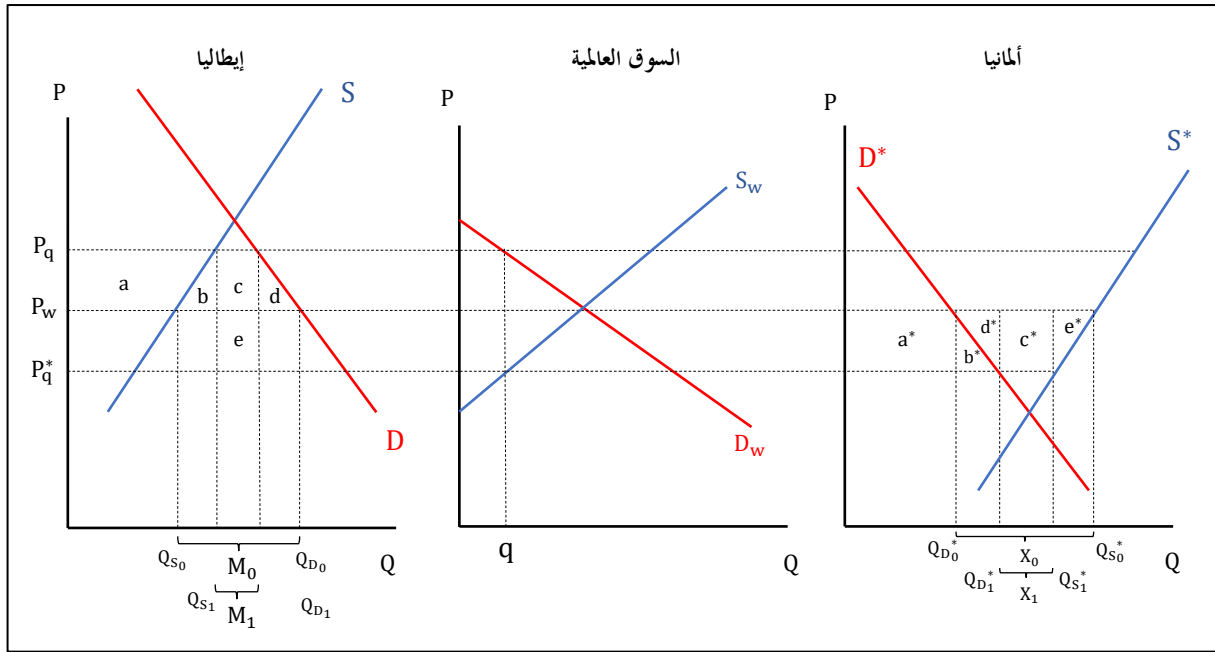
¹ Claude M. Jonnard, International Business and Trade: Theory, Practice, and Policy, Taylor & Francis Group, 2019, p 196.

² Richard Pomfret, Op cit, p 170.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

العالمي P_W إلى سعر جديد أعلى (P_q) ويتوافق هذا مع إرتفاع الكمية المعروضة محليا من Q_{S_0} إلى Q_{S_1} وانخفاض الكمية المطلوبة محليا من Q_{D_0} إلى Q_{D_1} مما يؤدي إلى انخفاض كمية الواردات المطلوبة من M_0 إلى M_1 . من وجهة نظر البلد المُصدر ينخفض سعر الصلب من السعر العالمي P_W إلى سعر جديد أدنى (P_q^*)، فتزفع بذلك الكمية المطلوبة محليا من $Q_{D_0}^*$ إلى $Q_{D_1}^*$ وتنخفض الكمية المعروضة محليا من $Q_{S_0}^*$ إلى $Q_{S_1}^*$ مما يؤدي إلى انخفاض كمية الصادرات المعروضة من X_0 إلى X_1 .

الشكل (13): أثر فرض حصة الإستيراد من قبل مستورد كبير



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على

Pamela Smith, Op cite, P 150.

يوضح الشكل (13) أيضا آثار فرض حصة الإستيراد على مكاسب المنتجين والمستهلكين في كل من البلد المصدر والمستورد. بالنسبة للبلد المُستورد، تزيد مكاسب المنتجين بمقدار الفائض (a) لأن كمية السلعة المعروضة والسعر الذي يحصلون عليه يرتفعان. في المقابل، تنخفض مكاسب المستهلكين بمقدار الفائض $(a+b+c+d)$ لأن كمية السلعة المطلوبة تنخفض والسعر الذي يدفعونه يرتفع. علاوة على ذلك، تزيد مكاسب حاملي تراخيص الإستيراد بمقدار الفائض $(c+e)$ والذي يمثل الربح المحصل من فرض حصة الإستيراد، وهو ناتج ضرب كمية الحصة المستوردة q في الأثر السعري الناجم عن فرض الحصة $(P_q - P_q^*)$.

من وجهة نظر المُصدر، يتسبب فرض حصة الإستيراد في انخفاض الطلب العالمي على الواردات وبالتالي يواجهون سعرا عالميا منخفضا لصادراتهم، نتيجة لذلك تنخفض مكاسب المنتجين بمقدار الفائض $(a^* + b^* + c^* + e^*)$.

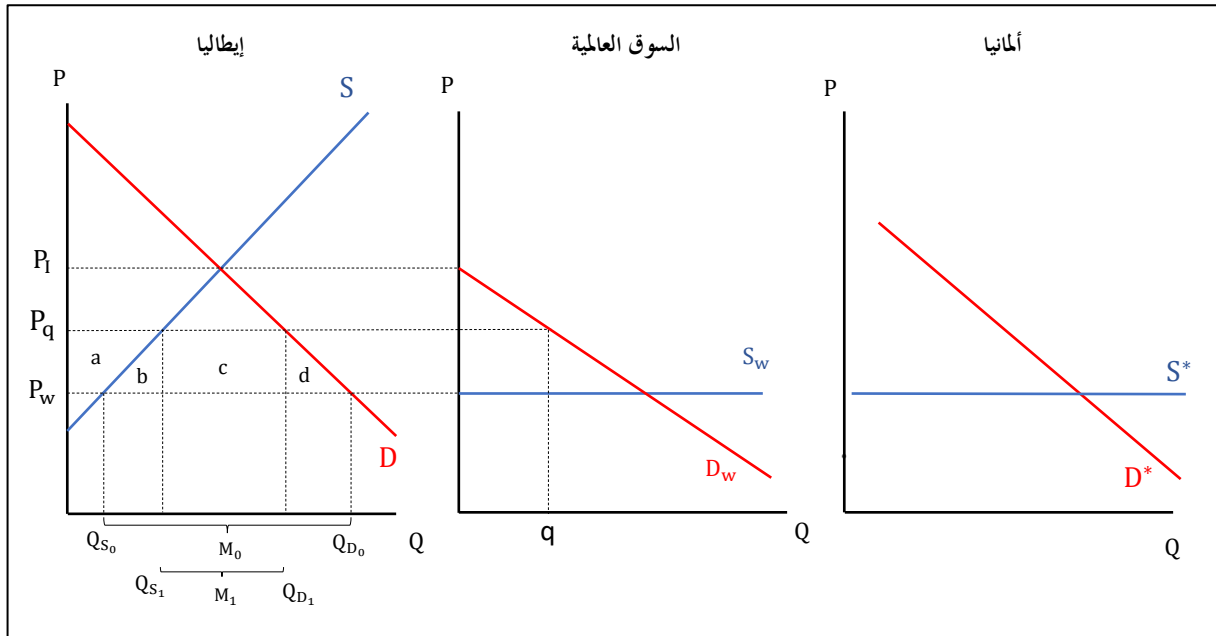
الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

$(d^* + e^*)$ لأن كمية السلعة المعروضة والسعر الذي يتلقونه كلاهما ينخفض. في المقابل، تزيد مكاسب المستهلكين بمقدار الفائض $(a^* + b^*)$ لأن كمية السلعة المطلوبة محليا ترتفع والسعر الذي يدفعونه ينخفض. بالنسبة لحكومة البلد المصدر لا تتغير المكاسب من جراء فرض حصة الإستيراد نظرا لعدم تحصيل أي إيرادات.

2. أثر فرض حصة الإستيراد من قبل مستورد صغير

نفترض الآن أن البلد المستورد بلد صغير الحجم من حيث الطلب على السلعة في السوق العالمية. في هذه الحالة يأخذ منحني عرض الصادرات خطاً أفقياً (لا نهائي المرونة)، وهذا يعني أن التغير في طلب الواردات من قبل البلد صغير الحجم لا يؤدي إلى أي تغيير في السعر العالمي للسلعة. يُوضح الشكل (14) أنه عندما يفرض البلد المستورد (إيطاليا) حصة إستيراد قدرها q على واردات الصلب، فإن هذا يؤدي إلى ارتفاع سعر الصلب من السعر العالمي P_w إلى سعر أعلى جديد (P_q) . ويتوافق هذا مع انخفاض الكمية المطلوبة من Q_{D0} إلى Q_{D1} وارتفاع الكمية المعروضة من Q_{S0} إلى Q_{S1} مما يؤدي إلى انخفاض كمية واردات الصلب المطلوبة من M_0 إلى M_1 . بالنسبة للبلد المصدر (ألمانيا)، عند فرض حصة الإستيراد يظل سعر الصلب دون تغيير عند السعر العالمي الأصلي P_w ، لأن الأثر السعري للحصة لا يشترك فيه البلدين، بل يتحمله بالكامل البلد المستورد لعدم قدرته على التأثير في السعر العالمي.

الشكل (14): أثر فرض حصة الإستيراد من قبل مستورد صغير



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على

Pamela Smith, Op cite, P 155.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

يُوضح الشكل (14) أيضا أثر فرض حصة الاستيراد على مكاسب المنتجين والمستهلكين والحكومة. بالنسبة للبلد المستورد تزيد مكاسب المنتجين بمقدار الفائض (a) بسبب زيادة الكمية المعروضة من السلعة وارتفاع الأسعار التي يحصلون عليها. في المقابل، تنخفض مكاسب المستهلكين بمقدار الفائض (a+b+c+d) بسبب انخفاض الكمية المطلوبة من السلعة وارتفاع الأسعار التي يدفعونها. من جهة أخرى، تزيد مكاسب حاملي تراخيص الاستيراد بمقدار الفائض (c) و الذي يمثل الربح المحصل من فرض حصة الاستيراد، وهو ناتج ضرب كمية الحصة المستوردة q في الأثر السعري الناجم عن فرض الحصة ($P_q - P_q^*$). بالنسبة للبلد المصدر لا توجد أية تغييرات في المكاسب لأن الأثر السعري لحصة الاستيراد يتحمله بالكامل البلد المستورد وحده.

3.2.II الأدوات الأخرى للسياسة التجارية

نستعرض فيما يلي الأدوات الأخرى للسياسة التجارية والتي يمكن تصنيفها إلى أدوات سعرية وكمية وأخرى تقنية.

1.3.2.II الأدوات الكمية

الأدوات الكمية هي على نطاق واسع قيود تُفرض على كمية السلع التي يتم تصديرها أو استيرادها إلى بلد ما خلال فترة زمنية معينة. تختلف القيود الكمية عن التعريفات الجمركية وأشكال الدعم، التي تؤثر في التجارة من خلال تغيير الأسعار. في المقابل، تحدد القيود الكمية أقصى قيمة إجمالية أو كمية لسلعة ما يتم تداولها، ومن أهمها ما يلي:

1. حصص التصدير: حصة التصدير هي قيد يُفرض على كمية سلعة معينة يتم تصديرها خلال فترة زمنية محددة، حيث تقوم حكومة البلد المصدر بتوزيع التراخيص أو التصاريح على الشركات المُصدّرة. ومن الأمثلة البارزة على استخدام حصص التصدير هي تلك القيود التي تُفرض على تصدير النفط من قبل منظمة الدول المصدرة للبترول (أوبك). الغرض من فرض حصص التصدير هو الحد من الكميات المعروضة من سلعة ما في السوق الدولية للحفاظ على استقرار السعر العالمي للسلعة عند مستويات مرتفعة (كما هو الحال في قيود تصدير النفط من أوبك). كما تُستخدم حصص التصدير أحيانا لضمان توفير كميات أكبر من المنتج للاستهلاك المحلي و/أو لإبقاء الأسعار المحلية لهذه السلع دون مستويات الأسعار العالمية¹.

2. قيود التصدير الطوعية: هي شكل من أشكال حصص التصدير التي تُفرض بناء على طلب البلد المستورد ويُديره البلد المصدر. أي يتم تطبيقه طوعية من قبل البلد المصدر على شحنات سلعة معينة إلى بلد مستورد

¹ Claude M. Jonnard, Op cit, p 192.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

بناءً على طلب الأخير. عادة ما تكون قيود التصدير الطوعية نتيجة المفاوضات بين البلدان في الحالات التي يرغب فيها البلد المستورد حماية صناعة محلية ولكن لا يمكنه فعل ذلك دون انتهاك اتفاقية تجارية قائمة. في مثل هذه الحالات، قد يوافق المصدر طوعاً على تقييد الصادرات إلى هذا البلد من أجل منع الانتقام التجاري المستقبلي من قبل المستورد¹.

3. الحظر: يُعد الحظر النسخة المتطرفة من الأدوات الكمية للسياسة التجارية، فهو إجراء يقوم من خلاله البلد المصدر أو المستورد بتقييد كمية التجارة في سلعة ما إلى الصفر، وإمكانية إيقاف التعامل التجاري بشكل كامل. يتم تطبيق الحظر عادة على سلعة معينة أو بلد معين، وقد يكون إما كلياً بحيث يستهدف جميع السلع والبلدان (سياسة الإكتفاء الذاتي)، أو يكون جزئياً من خلال منع التبادل التجاري بالنسبة لبعض الدول أو بعض السلع². تفرض الدول الحظر غالباً لأسباب سياسية وفي أوقات الحروب، كمنع التعامل مع الدول المُعادية، وحظر تصدير سلع معينة تعتبرها أساسية لاقتصاد الحروب. بالإضافة إلى ذلك، قد تفرضه لأسباب اقتصادية أو مالية أو صحية.

2.3.2.II الأدوات السعرية

تتضمن الأدوات السعرية جميع التدابير التي من شأنها التأثير في المبادلات التجارية من خلال تغيير أسعار الواردات والصادرات كدعم الصادرات، كما قد تشمل أيضاً الرسوم وتدابير علاج التجارة التي تفرضها الدول على الواردات لمكافحة الممارسات المشوهة وغير العادلة التي تقوم بها الشركات والمنتجين الأجبيين كرسوم مكافحة الإغراق. ومن أهم الأدوات السعرية ما يلي:

1. دعم الصادرات: دعم الصادرات هو إعانة مالية تدفعها الحكومة للشركات التي تنتج سلعة موجهة للتصدير. يأخذ دعم الصادرات أشكالاً متنوعة، فقد يتضمن على سبيل المثال المدفوعات النقدية المباشرة؛ والقروض منخفضة الفائدة، والإعفاءات الضريبية؛ وإعانات التسويق؛ وإعانات النقل والشحن وغيرها. الغرض من دعم الصادرات هو توفير الحافز للمنتجين المحليين على التصدير إلى الأسواق الأجنبية من خلال خفض تكاليف الإنتاج، وبهذه الطريقة يحمي دعم الصادرات الصناعة المحلية التي يفتقر فيها البلد للميزة النسبية من منافسة الواردات منخفضة السعر في السوق العالمية³.

¹ Charles W. L. Hill, Op cit, p 215.

² Ibid.

³ Pamela Smith, Op cit, p 119.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

2. رسوم مكافحة الإغراق: يُعرّف الإغراق بشكل عام على أنه بيع الشركات للبضائع في الأسواق الأجنبية بأقل من تكاليف إنتاجها أو أقل من قيمتها السوقية العادلة^{*}. تلجأ الشركات عادة لسياسة الإغراق بهدف تصريف الإنتاج الفائض، كما قد يستغل المنتجين أرباحًا كبيرة من أسواقهم المحلية لدعم الأسعار في سوق أجنبية بهدف إخراج منافسيهم من السوق. تُفرض رسوم مكافحة الإغراق لضمان القضاء على الميزة غير العادلة التي تتمتع بها الشركات الأجنبية التي تمارس الإغراق، وتصحيح الضرر الذي يلحق بالشركات الوطنية والمنتجين المحليين من المنافسة الأجنبية غير العادلة¹. يمكن أن تكون هذه الرسوم ثابتة أو متغيرة أو نسبة مئوية من القيمة الإجمالية للسلع.

3. التدابير التعويضية: التدابير التعويضية هي إجراءات تستخدمها الدول لمواجهة الآثار المشوهة للتجارة والصناعة المحلية الناتجة عن دعم الصادرات أو الإعانات المحلية التي تقدمها الدول الأجنبية لصناعاتها. تتخذ التدابير التعويضية شكل رسوما على الواردات من المنتجات المدعومة، وقد تكون ثابتة أو متغيرة أو حسب القيمة. تُفرض هذه التدابير عندما يكون هناك دليل على أن منتجًا مستوردًا معينًا يُسبب ضررًا ماديًا لصناعة محلية تُنتج منتجًا مشابهًا في البلد المصدر.

4. التدابير الوقائية: تشمل التدابير الوقائية الإجراءات المؤقتة التي تعتمد عليها الدول للتعامل مع الزيادات الحادة في تدفق الواردات. وهي حالة تزداد فيها واردات منتج ما بسرعة وبحدة بحيث لا تستطيع الشركات والمنتجين المحليين التكيف فورًا مع هذا الوضع المتغير. في مثل هذه الحالات، تقوم الحكومات بفرض رسوما وقائية أعلى قصيرة الأجل، لمنع أو علاج الضرر الناجم عن الزيادة الحادة في الواردات، و لمنح الشركات المحلية وقتًا للتكيف.

II.3.3.2 الأدوات التقنية

الأدوات التقنية هي مجموعة التدابير التي تهدف في الغالب إلى حماية الصحة والسلامة والبيئة، والتوافق مع اللوائح الوطنية المرتبطة بعبور البضائع للحدود، ومن الأنواع الشائعة لهذه التدابير هي تدابير الصحة والصحة النباتية (SPS)، والحواجز التقنية أمام التجارة (TBT).

1. تدابير الصحة والصحة النباتية: تشير تدابير الصحة والصحة النباتية إلى اللوائح والإجراءات التي تُفرض بهدف حماية حياة وصحة الإنسان والحيوان والنبات داخل الإقليم، ومن أجل ضمان سلامة الأغذية ومنع انتشار الأمراض الحيوانية المعدية أو الآفات النباتية المدمرة². تُطبق هذه التدابير على كل من المنتجات المحلية والمستوردة

* تُشير القيمة السوقية العادلة إلى سعر السلعة في سوق تسودها المنافسة التامة والذي يتضمن هامش ربح معقول.

¹ Charles W. L. Hill, Op cit, p 213.

² Geoffrey A. Jehle, Op cit, p 174.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

وتؤثر على التجارة في الحيوانات الحية واللحوم والأسماك والأغذية المصنعة والمنتجات الزراعية والنباتات والأخشاب. ومن أمثلة هذه التدابير الشهادات والتراخيص، والفحوص المخبرية والاختبارات، وحظر استيراد بعض المنتجات نتيجة تفشي الأمراض، والقيود المفروضة على مبيدات الآفات المستخدمة في الفاكهة والخضروات، والقيود المفروضة على المضافات الغذائية وغيرها.

2. الحواجز التقنية أمام التجارة: تُعد الحواجز التقنية أمام التجارة أحد أنواع التدابير غير التعريفية الشائعة جنباً إلى جنب مع تدابير الصحة والصحة النباتية، وتُشير إلى مجموعة القوانين والمعايير والإجراءات الشكلية التي تحدد خصائص المنتج، وطريقة الإنتاج وعملياته، وشروط التعبئة والتغليف، ومتطلبات وضع العلامات والملصقات على المنتجات وغيرها. تشمل هذه التدابير جميع المنتجات باستثناء تلك التي تغطيها تدابير الصحة والصحة النباتية، ويمكن أن تختلف من بلد إلى آخر اعتماداً على طبيعة المنتج والهدف من التنظيم والسوق والظروف المحلية. تهدف هذه التدابير عمومًا إلى حماية الصحة أو السلامة أو البيئة أو الأمن القومي، من خلال ضمان أن المنتجات تتوافق مع اللوائح والمعايير المحلية¹.

3.II تحرير التجارة في إطار نظام التجارة العالمي

يشمل نظام التجارة العالمي مختلف الترتيبات المعاصرة للعلاقات التجارية الدولية، وخاصة نظام التجارة متعدد الأطراف التي كانت بداياته عقب الحرب العالمية الثانية، وفي قلب هذا النظام توجد اتفاقية الجات، وخليفتها منظمة التجارة العالمية التي تُعد إحدى المؤسسات الدولية الرئيسية التي تحكم معاهدات وسياسات تحرير التجارة. ظهرت اتفاقية الجات في عام 1947، وبعد عدة جولات مفاوضات اختتمت بجولة أوروغواي، وافقت الدول الأعضاء في عام 1995 على إنشاء منظمة التجارة العالمية كمؤسسة دولية تشرف على تطبيق اتفاقيات الجات، وتضع الأسس للتعاون بينها وبين صندوق النقد الدولي وكذا البنك الدولي لتنسيق مختلف السياسات التجارية والمالية والاقتصادية للدول الأعضاء.

1.3.II الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة "GATT"

الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة التي تعرف اختصاراً "بالجات"، هي معاهدة تم توقيعها في عام 1947 بموجب مؤتمر بريتون في وودز عام 1944. تأسست الجات في الأصل من قبل 23 دولة عضو ثم تمكنت من جذب عضوية من 117 دولة بنهاية جولة أوروغواي في 1994. أنشأت الجات بهدف تقليل الحواجز أمام

¹ Xiaohua Bao and Larry D. Qiu, How Do Technical Barriers to Trade Influence Trade? Review of International Economics, vol 20(4), 2012, p 691.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

التجارة الدولية وتسهيلها من خلال تخفيض الرسوم الجمركية وإلغاء المعاملة التمييزية بين الدول، وغيرها من الحواجز التي تعيق التجارة. تضع هذه الاتفاقية مجموعة من المبادئ الأساسية لتحرير التجارة وإدارة العلاقات التجارية الدولية.

1.1.3.II خلفية تأسيس الجات

تميز النظام التجاري العالمي خلال الفترة الممتدة ما بين الحربين العالميتين بالعديد من السياسات الحمائية والتمييزية التي أدت إلى نقص كبير في المبادلات التجارية بين الدول. في ذلك الوقت، برزت الولايات المتحدة كأكبر دولة تجارية في العالم، وكان من نتائج هذا الوضع أن السياسات التي يتخذها هذا البلد سيكون لها آثار كبيرة على التجارة العالمية. وفي عام 1930، أصدرت الولايات المتحدة قانون سموت هاوли الشهير (Hawley Smoot) الذي هدف إلى حماية الصناعة المحلية على حساب المنافسة الأجنبية، وكذا تقليص معدلات البطالة المرتفعة من خلال رفع مستويات التعريفات الجمركية¹.

تمثل إقرار الولايات المتحدة لقانون سموت هاولي خطوة واضحة ومهمة سياسيا في عملية إغلاق الحدود الوطنية أمام الواردات الأجنبية. أدى هذا القانون إلى سلسلة من التحركات الانتقامية من قبل حكومات العديد من الدول الأخرى بسبب تقييد نفاذ صادراتها إلى أسواق الولايات المتحدة. حيث قامت من خلالها برفع الرسوم الجمركية وفرضت العديد من القيود على المعاملات الخارجية مثل حصص الاستيراد وقيود الترخيص وضوابط سعر الصرف وغيرها. وقد كان من نتائج هذه الإجراءات حدوث تراجع حاد في التجارة العالمية، حيث انخفضت بحوالي الثلثين من عام 1929 إلى عام 1934².

أدت التنافسية الحمائية وسياسة "إفقار الجار" التي تميزت بها فترة الثلاثينيات ما بين الولايات المتحدة وبريطانيا والدول الأوروبية على وجه الخصوص إلى انهيار التجارة الدولية، حيث كان تأثير زيادة الرسوم الجمركية وتنفيذ التدابير الحمائية الأخرى أمرا مدمرا ساهم في تعميق الآثار الضارة لأزمة الكساد العالمي 1929. وفي ظل هذه الظروف الاقتصادية والسياسية الصعبة، أكملت الحرب العالمية الثانية تدهور النظام التجاري العالمي.

مع نهاية الحرب العالمية الثانية، شرعت دول الحلفاء في مفاوضات حول نظام اقتصادي لما بعد الحرب، فكان الإجماع الناشئ هو أن تأسيس بعض المنظمات الاقتصادية الدولية أمر ضروري لتجنب التدابير الحمائية والتمييزية مثل تلك التي اتخذت خلال الثلاثينيات. ونتيجة لذلك، تقرر إنشاء منظمين ماليين عند اجتماع لندوبي دول الحلفاء في مدينة نيوهامبشاير يسمى مؤتمر بریتون وودز عام 1944 وهي: صندوق النقد الدولي، والغرض الرئيسي

¹ Gilbert R. Winham, The Evolution of the World Trading System – The Economic and Policy Context, Oxford Handbooks Online, 2012, p 8-9.

² WORLD TRADE REPORT, World Trade Organization, Geneva, 2007, p43.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

منه هو تجنب الأزمات المالية من خلال التحكم في أسعار الصرف والاختلالات في موازين المدفوعات. والبنك الدولي للإنشاء والتعمير، الذي أنشئ بهدف رئيسي هو تمويل إعادة إعمار المناطق التي دمرتها الحرب العالمية الثانية¹ بالإضافة إلى ذلك، التقى الحلفاء في عدة مؤتمرات لتأسيس بنية نظام تجاري دولي. وافقت الدول على إنشاء منظمة التجارة الدولية (ITO) عام 1948، والتي ستندمج إلى صندوق النقد الدولي والبنك الدولي للإنشاء والتعمير كثالث المنظمات الدولية لإدارة الاقتصاد العالمي. تم الانتهاء من اتفاقية الجات عام 1947 في إطار ميثاق هافانا، وكانت مجرد مجموعة من القواعد التجارية التي تهدف إلى أن تكون جزءاً من منظمة التجارة الدولية. فشلت الإدارة الأمريكية في الحصول على موافقة الكونجرس مما أدى إلى فشل منظمة التجارة الدولية في الظهور، تاركة اتفاقية الجات كأداة قانونية رئيسية في العلاقات التجارية.

2.1.3.II مفاوضات جولات الجات

كان الغرض الأساسي من تأسيس اتفاقية الجات هو إنشاء آلية قانونية للمفاوضات بشأن التعريفات الجمركية وتوفير القواعد التي من شأنها ردع البلدان عن إعادة تطبيق سياسات التجارة الحمائية والتمييزية التي حدثت في الثلاثينيات من القرن الماضي. تهدف الجات كما هو محدد في ديباجة ميثاقها، إلى تعزيز الرفاهية الاقتصادية من خلال تمكين أعضائها من الدخول في ترتيبات متبادلة ومفيدة للطرفين تؤدي إلى "تحرير التجارة" من خلال تخفيض التعريفات الجمركية وغيرها من الحواجز الأخرى وإلغاء المعاملة التمييزية في التجارة الدولية². وقد تم في إطارها عقد عدة جولات مفاوضات متعددة الأطراف كما يوضحه الجدول التالي.

الجدول (8): جولات مفاوضات الجات (1947-1994)

السنة	الجولة	موضوع المفاوضات	التعريفات قبل الجولة	التخفيض بعد الجولة
1947	جنيف	التعريفات الجمركية	40 %	35 %
1949	آنسي	التعريفات الجمركية	26 %	2 %
1951	توركاوي	التعريفات الجمركية	23.9 %	25 %
1956	جنيف	التعريفات الجمركية	17.9 %	3.5 %
1961-60	ديلون	التعريفات الجمركية	16.5 %	7.0 %
1967-64	كينيدي	التعريفات الجمركية وتدابير مكافحة الإغراق	15.2 %	35 %
1979-73	طوكيو	التعريفات الجمركية والتدابير غير الجمركية	9.9 %	34 %

¹ Robert M. Stern, The multilateral trading system in handbook of trade policy for development, Oxford University Press, 2013, p 38.

² Autar Krishen Koul, Guide to the WTO and GATT: Economics, Law and Politics, Springer Singapore, 2018, p 4.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

1994-86	أوروغواي	تم إضافة لما سبق: الزراعة والمنسوجات؛ الخدمات؛ حقوق الملكية الفكرية؛ تسوية المنازعات. انشاء منظمة التجارة العالمية	6.5 %	39 %
---------	----------	--	-------	------

المصدر: زيرمي نعيمة، مرجع سابق، ص 73.

تطورت مواضيع جولات مفاوضات الجات بشكل كبير بمرور الوقت. ركزت المفاوضات المبكرة (1947-1961) على تخفيض الرسوم الجمركية في المنتجات المصنعة. بعد ذلك، ومنذ انطلاق جولة كينيدي، توسعت موضوعات التفاوض بشكل كبير لتشمل التدابير غير الجمركية، على سبيل المثال، أضافت جولة كينيدي موضوعي مكافحة الإغراق والتقييم الجمركي، أضافت جولة طوكيو مواضيع الإعانات، والرسوم التعويضية، والمشتريات الحكومية، وترخيص الاستيراد، وضمانات معايير المنتجات، والمعاملة الخاصة والتفاضلية للبلدان النامية. أضافت جولة أوروغواي مواضيع تجارة الخدمات، وحقوق الملكية الفكرية، وتدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة، والتفتيش قبل الشحن، وقواعد المنشأ، وتسوية المنازعات، والشفافية، ومراقبة السياسة التجارية.

كان من أبرز نتائج مفاوضات الجات خلال الفترة الممتدة ما بين 1947-1979 حدوث انخفاض كبير في التعريفات الجمركية، حيث انخفض متوسط التعريفات بنسبة 92 بالمائة تقريباً على مدار 33 سنة امتدت إلى جولة طوكيو، نتج عن هذا الانخفاض تعريفات تُقدر بحوالي 5 في المائة في الولايات المتحدة بحلول أوائل الثمانينيات، وتوازيها مع مستويات تعريفات مكافئة تقريباً في اليابان (5.4 في المائة) والمجتمع الاقتصادي الأوروبي (6 في المائة). خلال نفس الفترة تقريباً، ارتبط تخفيض التعريفات الجمركية بزيادة التجارة والإنتاج العالميان، حيث نما حجم التجارة بمتوسط سنوي قدره 7 في المائة، بينما بلغ متوسط نمو الإنتاج العالمي حوالي 5 في المائة¹.

من جهة أخرى، تُعد مفاوضات جولة أوروغواي ثامن وأهم مفاوضات تجارية متعددة الأطراف أجريت تحت رعاية اتفاقية الجات، بحيث شملت 125 عضواً مشاركاً، تم إطلاقها في سبتمبر 1986 بأوروغواي واختتمت رسمياً بالمغرب في أبريل 1994. أحدثت جولة أوروغواي تحولاً عميقاً في النظام التجاري العالمي، فقد كانت قواعد الجات تُطبق فقط على التجارة في السلع المصنعة والأساسية، ولذلك، سعت الدول الأعضاء إلى تحقيق تقدماً متزايداً في تحرير التجارة من خلال المزيد من تخفيض التعريفات الجمركية، وتوسيع نطاقها في مجالات أخرى جديدة كالتجارة في الخدمات، وكذا صياغة قواعد تحكم حماية الملكية الفكرية. عززت جولة أوروغواي قواعد اتفاقية الجات وتم وضعها

¹ Gilbert R. Winham, Op cit, p 13.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

في إطار قانوني ومؤسسي أقوى من خلال إنشاء منظمة التجارة العالمية ودخولها حيز التنفيذ رسمياً في عام 1995. يمكن تلخيص نتائج أهم مفاوضات جولة أوروغواي في النقاط التالية¹:

- تم تخفيض متوسط معدلات التعريفات الجمركية التي تفرضها الدول المتقدمة على السلع المصنعة إلى أقل من 4 في المائة من القيمة، وهو أدنى مستوى في التاريخ الحديث.
- انخفضت التعريفات الجمركية على السلع الصناعية بأكثر من الثلث، وإلغاء التعريفات الجمركية على أكثر من 40 في المائة من السلع المصنعة.
- تم إبرام اتفاقيات التحرير في مجالين قديمين (الزراعة والمنسوجات) حيث كانت مفاوضات الجات السابقة غير فعالة، بحيث شكلت نهاية للالتزامات الجات لعام 1947. وقد أعادت مفاوضات جولة أوروغواي هذه المجالات بشكل فعال إلى النظام متعدد الأطراف.
- في المجالات الجديدة للتجارة في الخدمات والملكية الفكرية، قدمت اتفاقيات جولة أوروغواي قواعد للتحرير التدريجي للخدمات بمرور الوقت، وأرسى قواعد للحد من النزاعات التي نشأت بشأن انتهاك حقوق الملكية الفكرية.
- أدخلت اتفاقيات جولة أوروجواي العديد من التحسينات على أحكام اتفاقية الجات لعام 1947.
- تم إدخال التجارة في المنتجات الزراعية إلى اتفاقية الجات لأول مرة مع تخفيض مستويات برامج الإعانات بنسبة 20 في المائة، ودعم الصادرات بنسبة 36 في المائة.
- قيام منظمة التجارة العالمية كمؤسسة دولية تشرف على تطبيق اتفاقيات الجات، وتنسيق السياسات التجارية للدول الأعضاء.

2.3.II منظمة التجارة العالمية "WTO"

نشأت منظمة التجارة العالمية في الأول من يناير عام 1995، وتعد المنظمة الدولية الوحيدة التي تتعامل مع قواعد وسياسات التجارة بين الدول. حيث تشرف على تأطير وتنظيم 90 في المائة من جوانب التجارة العالمية من خلال إدارة المفاوضات التجارية متعددة الأطراف، التي تهدف إلى زيادة تحرير التجارة وتنسيق مختلف السياسات التجارية بين الدول. وقد تم في إطارها عقد 13 مؤتمر وزاري خلال الفترة 1996-2024. المؤتمر الوزاري هو أعلى هيئة لصنع القرار في منظمة التجارة العالمية، وهو اجتماع يضم جميع الأعضاء (سواء دول أو اتحادات جمركية)، يعقد عادة كل عامين، يتم من خلاله اتخاذ قرارات بشأن جميع المسائل التجارية بين الأعضاء.

¹ Ibid.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

1.2.3.II مبادئ منظمة التجارة العالمية وأهدافها

تُعتبر منظمة التجارة العالمية بمثابة إطاراً قانونياً للعلاقات التجارية الدولية، حيث توفر منصة للتفاوض والاتفاق بين الحكومات بشأن جميع المسائل التجارية وفق قاعدة تعدد الأطراف المتعاقدة، وتُشكل اللوائح والاتفاقيات المبرمة في إطارها قواعد رئيسية في ممارسات وسياسات التجارة الدولية. يسري عدد من المبادئ الأساسية في جميع اتفاقيات منظمة التجارة العالمية، وتعد الشفافية وعدم التمييز بين الشركاء التجاريين أساس هذه المبادئ بشكل خاص والنظام التجاري متعدد الأطراف بشكل عام. تنطبق مبادئ منظمة التجارة العالمية على جميع الدول الأعضاء للتأكد من أن التجارة عادلة ولا تشوهها السياسات المحلية، ومن أهمها ما يلي:

- 1. مبدأ الدولة الأولى بالرعاية "MFN":** يُعد أهم مبدأ أساسي في نظام التجارة متعدد الأطراف، وينص على أن البلدان لا يمكنها عادة التمييز بين شركائها التجاريين الأعضاء في منظمة التجارة العالمية. فوفقاً للمادة الأولى من اتفاقية الجات، إذا كان بلد ما يفضل السلع التي منشؤها أو مقصدها إلى بلد معين من خلال منح الامتيازات لأحد الشركاء (مثل تعريفات جمركية أقل)، فإنه يجب أن تمتد هذه المعاملة التفضيلية لتشمل جميع الدول الأعضاء دون فرض أية شروط أو قيود.¹
- 2. مبدأ المعاملة الوطنية:** ينص هذا المبدأ الوارد في المادة الثالثة من اتفاقية الجات على أنه يجب معاملة أي سلع مستوردة وأخرى منتجة محلياً على قدم المساواة. لذلك فهو يحظر على أي عضو في منظمة التجارة العالمية معاملة المنتجات المحلية بشكل أفضل من المنتجات الأجنبية بمجرد دخولها إلى السوق المحلية. يُطلق عليه أيضاً بمبدأ "ما وراء الحدود"، ويُقصد بذلك أنه بمجرد تخليص البضائع المستوردة على الحدود، يتعين على الدول الأعضاء تجنب الحمائية في تطبيقها للضرائب الداخلية والتدابير التنظيمية الأخرى حتى تتمتع المنتجات المماثلة المستوردة بنفس المعاملة التي تتمتع بها السلع المحلية المشابهة.²
- 3. مبدأ الشفافية:** يُشير هذا المبدأ إلى ضرورة دراية الحكومات والشركات والتجار بقواعد التجارة العالمية، وأن يكونوا واثقين من أنه لن تكون هناك تغييرات مفاجئة في لوائح وتدابير السياسة التجارية. ولذلك، يُلزم مبدأ الشفافية والقدرة على التنبؤ الدول الأعضاء بنشر وإتاحة جميع المعلومات المتعلقة بالقوانين والإجراءات التي

¹ أثير محمد الزهيري، العضوية في منظمة التجارة العالمية - الجزائر أمودجا، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2014، ص 18.

² جابر فهمي عمران المنافسة في منظمة التجارة العالمية: تنظيمها، حمايتها، دراسة مقارنة القانون الأمريكي - الاتحاد الأوروبي - القانون المصري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2011، ص 16.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

تؤثر أو يمكن أن تؤثر في التجارة، وإدارتها بطريقة محايدة وغير تمييزية، مع إخطار منظمة التجارة العالمية باللوائح أو التدابير التي تعترض الدول الأعضاء اتخاذها قبل دخولها حيز التنفيذ¹.

4. مبدأ المعاملة الخاصة والتفضيلية: تسمح أحكام المعاملة الخاصة والتفاضلية للبلدان بتقديم معاملة أكثر تفضيلاً للبلدان النامية وأقل البلدان نمواً التي قد تجد صعوبة أكبر في التكيف مع تأثير سياسات تحرير التجارة، والاستفادة من الفرص التجارية الجديدة، وتحمل التكاليف المرتبطة بالإصلاحات ذات الصلة².

تُحدد ديباجة إنشاء اتفاقية منظمة التجارة العالمية الغرض العام للمنظمة، ونصها كما يلي: "تدرك الأطراف المتعاقدة في اتفاقية منظمة التجارة العالمية أن علاقاتهم في مجال التجارة والمساعي الاقتصادية يجب أن تستهدف رفع مستويات المعيشة، وتحقيق العمالة الكاملة، وضمان نمو حجم مُطرد في الدخل الحقيقي والطلب الفعلي، وتوسيع الإنتاج والاتجار في السلع والخدمات، بما يتيح الاستخدام الأمثل للموارد، ووفقاً لأهداف التنمية المستدامة، مع السعي إلى حماية البيئة والحفاظ عليها. وتعزيز الوسائل الكفيلة لتحقيق ذلك بطريقة تتماشى مع الاحتياجات والاهتمامات الخاصة على مختلف مستويات التنمية الاقتصادية". كما تسعى إلى تحقيق مجموعة من الأهداف التالية³:

- تحرير التجارة الدولية في السلع والخدمات عبر إزالة الحواجز الجمركية وغير الجمركية في مختلف الأسواق، وهو امتداد للمسار الذي بدأته اتفاقية الجات؛
- الحرص على تنفيذ اتفاقيات جولة الأوروغواي عبر تأسيس إطار قانوني ومؤسسي فعال لتنظيم التجارة العالمية وتعزيز التزام الدول الأعضاء بالاتفاقيات التجارية متعددة الأطراف؛
- تسوية المنازعات التجارية من خلال آلية فعالة تضمن حلاً عادلاً وسريعاً للنزاعات التجارية بين الدول الأعضاء، مما يعزز استقرار النظام التجاري العالمي؛
- تعزيز المنافسة العالمية العادلة وذلك عبر خلق بيئة تجارية دولية تقوم على الكفاءة الاقتصادية وتخصيص الموارد؛
- توسيع الإنتاج والتجارة في السلع والخدمات بما يتيح الاستخدام الأمثل للموارد؛
- دعم اندماج الدول النامية في التجارة الدولية من خلال منحها امتيازات خاصة وفترات انتقالية لتكييف اقتصاداتها مع النظام التجاري الجديد؛

¹ رمزي محمود، منظمة التجارة العالمية قلعة استنزاف موارد الدول النامية، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2014، ص 78.

² نفس المرجع.

³ Robert M. Stern, Op cit, p 53.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

- زيادة الإنتاج والتجارة الدولية وضمان الاستخدام الأمثل للموارد؛
- تحقيق التنمية المستدامة وحماية البيئة من خلال الربط بين السياسات التجارية والبيئية، وتشجيع الالتزام بالمعايير البيئية العالمية؛
- التعاون مع المؤسسات المالية الدولية كصندوق النقد الدولي والبنك الدولي، بهدف تنسيق السياسات التجارية والمالية والنقدية وتعزيز الانسجام بينها على المستوى الدولي.

II.2.2.3 هيكـل منظمة التجارة العالمية

تم تأسيس منظمة التجارة العالمية وفق هيكـل تنظيمي يتناسب مع طبيعة وظائفها ومهامها، وفقا لما نصت عليه المادة الرابعة من اتفاقية تأسيس المنظمة. ويعكس هذا الهيكل توزيع الصلاحيات وآليات العمل بطريقة تضمن تحقيق الأهداف التي أنشئت من أجلها. ويتكون الهيكل التنظيمي للمنظمة من عدة أجهزة رئيسية تشمل: المؤتمر الوزاري، المجلس العام، المجالس المتخصصة، اللجان الفرعية، بالإضافة إلى الأمانة العامة.

1. المؤتمر الوزاري: يُعد المؤتمر الوزاري أعلى هيئة اتخاذ قرار في منظمة التجارة العالمية، ويُشكل الركيزة الأساسية في هيكلها المؤسسي، و يتكون من ممثلي جميع الدول الأعضاء، ويُعقد اجتماعه بشكل دوري كل سنتين على الأقل، مع إمكانية الدعوة لاجتماعات استثنائية حسب الحاجة¹. ويتمتع المؤتمر بصلاحيات واسعة تُغطي كافة المسائل المتعلقة بتنظيم العلاقات التجارية بين الدول الأعضاء، بما في ذلك مراجعة وتعديل أحكام الاتفاقيات التجارية متعددة الأطراف. يمثل المؤتمر الوزاري، وفقا لأحكام اتفاقية مراكش، السلطة العليا في المنظمة، وتمثل أبرز اختصاصاته فيما يلي²:

- يتولى المؤتمر الوزاري حصريا مسؤولية اتخاذ القرار بشأن انضمام أي دولة أو إقليم جمركي إلى منظمة التجارة العالمية؛
- يتمتع المؤتمر الوزاري بصلاحيات استحداث لجان دائمة أو مؤقتة لمعالجة قضايا متخصصة، من أبرزها لجنة التجارة والتنمية، ولجنة ميزان المدفوعات، ولجنة الموازنة والمالية. ويأتي ذلك استجابةً للتطورات الاقتصادية العالمية واحتياجات النظام التجاري الدولي؛
- يُعهد للمؤتمر الوزاري أيضا اختيار المدير العام لمنظمة التجارة العالمية؛

¹ محمد صفوت قابل، منظمة التجارة العالمية وتحرير التجارة الدولية، الدار الجامعية الإسكندرية، مصر، 2009، ص 49.

² رؤوف، عثمانية: المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في ظل الانضمام للمنظمة العالمية للتجارة، أطروحة دكتوراه علوم في العلوم الاقتصادية غير منشورة، جامعة الجزائر 3، 2015/2016، ص 62.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

— النظر في مقترحات التعديل في الاتفاقيات، أو طلبات الإعفاء المؤقت من بعض الالتزامات، وذلك بعد دراستها من طرف المجالس الفنية المختصة (مجلس السلع، مجلس الخدمات، ومجلس حقوق الملكية الفكرية)، ويتم اتخاذ القرار بشأنها بعد موافقة أغلبية الأعضاء.

2. المجلس العام: يُعد المجلس العام بمثابة الجهاز المركزي لمنظمة التجارة العالمية، إذ يتكون من ممثلي كافة الدول الأعضاء ويُعقد اجتماعه بشكل دوري، عادة مرة واحدة في الشهر، مما يجعله الجهاز الأكثر انتظاماً من حيث الانعقاد مقارنة بالمؤتمر الوزاري الذي يُعقد كل سنتين. ويكتسي المجلس العام أهمية بالغة، ليس فقط بسبب انتظام اجتماعاته، بل لأنه يُمارس العديد من المهام التنفيذية والتنسيقية التي تُشكل العمود الفقري لعمل المنظمة. ويمكن تلخيص مهامه فيما يلي:

- يتولى ممارسة صلاحيات المؤتمر الوزاري مؤقتاً في الفترات التي لا يكون فيها هذا الأخير منعقدًا، بما في ذلك إصدار التوجيهات المؤسسية ووضع القواعد التنظيمية؛
- يتولى المجلس العام وضع الترتيبات المؤسسية لتفعيل التعاون والتكامل مع المنظمات الدولية الأخرى كصندوق النقد الدولي؛
- يضطلع المجلس العام بالإشراف المباشر على نظام تسوية المنازعات؛
- الإشراف على المجالس الفنية التابعة له وهي مجلس التجارة في السلع، مجلس التجارة في الخدمات، و مجلس حقوق الملكية الفكرية.

3. الأمانة العامة: تمثل الأمانة العامة البنية الإدارية الدائمة لمنظمة التجارة العالمية، وتضطلع بدور محوري في دعم مختلف الأجهزة التابعة للمنظمة. تُشرف الأمانة العامة على تسيير الشؤون اليومية للمنظمة، ويرأسها المدير العام الذي يُعين من طرف المؤتمر الوزاري، و الذي يُحدد اختصاصات المدير العام، و مدة عهده، و شروط عمله، بما في ذلك صلاحياته في تعيين الموظفين وتحديد شروطهم المهنية وتضطلع الأمانة العامة بالمهام التالية¹:

- تتولى الأمانة العامة تقديم الدعم الإداري والتقني لمختلف أجهزة منظمة التجارة العالمية؛
- تُخصص الأمانة برامج الدعم للدول النامية، لا سيما البلدان الأقل نمواً؛
- قياس الأداء التجاري للدول الأعضاء، وإعداد دراسات وتقارير دورية حول السياسات التجارية الدولية؛
- توفير المشورة والدعم القانوني في إطار المنازعات التجارية المعروضة، كما تقدم التوجيه للدول الراغبة في الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية.

¹ محمد عبيد محمد محمود، منظمة التجارة العالمية ودورها في تنمية اقتصاديات البلدان الإسلامية، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2007، ص 424.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

4. **جهاز تسوية المنازعات:** يشكل جهاز تسوية المنازعات أحد الأعمدة الأساسية في الهيكل المؤسسي لمنظمة التجارة العالمية، حيث يضطلع بدور حاسم في ضمان تطبيق واحترام قواعد النظام التجاري متعدد الأطراف. وتغطي ولاية هذا الجهاز جميع جوانب التجارة الدولية، بما في ذلك تجارة السلع، وتجارة الخدمات، وحقوق الملكية الفكرية. يعتمد الجهاز في أداء مهامه على أحكام الاتفاقية الخاصة به، والتي تُعد جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقيات المؤسسة للمنظمة¹. و يضطلع بالمهام التالية²:

- يتكفل الجهاز بالنظر في كافة الخلافات التي تنشأ بين الدول الأعضاء وإجراء مشاورات أولية بين الأطراف المتنازعة ومحاولة الوصول إلى التسوية الفورية للنزاعات؛
- يتولى جهاز تسوية المنازعات تشكيل هيئة التحكيم وهيئة الاستئناف بتوافق الآراء، وتكون الأحكام الصادرة عنها ملزمة للأطراف، مع منح حق الاستئناف لأي طرف متنازع؛
- يتمتع الجهاز بصلاحيات وضع قواعده الإجرائية وتحديد أساليب عمله، بما يتناسب مع متطلبات كل حالة على حدة، ويجوز له تعديل هذه الإجراءات حسب الحالة.

5. **جهاز مراجعة السياسات التجارية:** يتولى هذا الجهاز مسؤولية مراجعة السياسات التجارية للدول الأعضاء وفق فترات زمنية محددة، حيث تُراجع سياسات الدول المتقدمة كل عامين، والدول النامية كل أربع سنوات، بينما تخضع الدول الأقل نمواً للمراجعة كل ست سنوات. كما تشمل مهامه تحليل القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية ذات الصلة بالتجارة. تهدف آلية مراجعة السياسات التجارية إلى تعزيز الشفافية، وتقييم مدى التزام الدول الأعضاء بقواعد منظمة التجارة العالمية، وضمان تطبيق الاتفاقيات المتعددة الأطراف، لا سيما تلك المنبثقة عن اتفاقيات الجات.

6. **المجالس الرئيسية:** تشكل المجالس الرئيسية هيئات تنفيذية متفرعة عن المجلس العام، وتوزع مهامها حسب القطاعات والاتفاقيات التي تُعنى بها. وتُناط بهذه المجالس مسؤوليات الإشراف على تنفيذ أحكام الاتفاقيات متعددة الأطراف ضمن نطاق اختصاص كل منها، وهي على النحو التالي³:

- مجلس التجارة في السلع: يشرف على تنفيذ كافة الاتفاقيات المتعلقة بتجارة السلع، ويتابع التعديلات والتطورات التي تطرأ عليها لضمان الالتزام الكامل من قبل الأعضاء.

¹ سليم سعداوي، الجزائر ومنظمة التجارة العالمية: معوقات الانضمام وآفاقه، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2008، ص 23.

² رؤوف عثمانية، مرجع سابق، ص 64.

³ ناصر دادي عدون ومحمد متناوي: الجزائر والمنظمة العالمية للتجارة: أسباب الانضمام، النتائج المرتقبة ومعالجتها، دار المحمدية العامة، الجزائر، 2003، ص 15.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

- مجلس التجارة في الخدمات: يُعنى بالإشراف على تنفيذ الاتفاقيات المنظمة لتجارة الخدمات، ويضمن سيرها وفق ما تم الاتفاق عليه في الإطار العام للمنظمة.
- مجلس حقوق الملكية الفكرية: يتابع تنفيذ الاتفاقيات الخاصة بحماية حقوق الملكية الفكرية المرتبطة بالتجارة، ويعمل على مراقبة التزام الدول الأعضاء بتطبيق هذه الحقوق.

7. اللجان الفرعية: تُشكّل اللجان الفرعية بناءً على توصية من المجلس الوزاري، وتُكلف بأداء مهام محددة وفقاً لما تنص عليه الاتفاقيات التجارية متعددة الأطراف، وضمن الصلاحيات التي يمنحها إياها المجلس العام. ومن أبرز هذه اللجان: لجنة التجارة والتنمية التي تُعنى بمتابعة تنفيذ الأحكام الخاصة بالدول النامية والأقل نمواً؛ ولجنة قيود ميزان المدفوعات التي تراجع التدابير التجارية المتخذة من قبل الدول الأعضاء لأسباب تتعلق باختلال ميزان المدفوعات؛ ولجنة الميزانية والمالية والإدارة التي تُشرف على الجوانب المتعلقة بتمويل ميزانية المنظمة؛ إضافة إلى لجنة التجارة والبيئة التي تختص بدراسة أثر التجارة على البيئة.

3.2.3.II النظام القانوني لمنظمة التجارة العالمية

يشتمل النظام القانوني لمنظمة التجارة العالمية على عدد كبير من الاتفاقيات التجارية المختلفة، و يعتمد هذا النظام على مفهوم التعهد الفردي، مما يعني أن جميع الاتفاقيات تقريباً ملزمة لجميع الأعضاء دون استثناء. بحيث يجب قبول النصوص القانونية لجولة أوروغواي من قبل جميع الدول الأعضاء، ويتم تحقيق ذلك من خلال إلحاق جميع الاتفاقيات بهيئة واحدة من القانون، وهي منظمة التجارة العالمية. وبالتالي فإن منظمة التجارة العالمية تعمل كمظلة جامعة تضم اتفاقية الجات إلى جانب اتفاقيتين جديدتين، بالإضافة إلى مسؤولية التحكيم في النزاعات التجارية، ومراقبة السياسات التجارية للدول الأعضاء، تم تجميعها كلها في أربع ملاحق كما يلي¹:

1. الملحق الأول: يحتوي على قواعد التجارة الجوهرية، تنقسم هذه القواعد إلى ثلاثة أجزاء تسمى الركائز الثلاث لمنظمة التجارة العالمية وهي: ركيزة الجات التي تغطي اتفاقات التجارة في السلع؛ ركيزة الجاتس (GATS) التي تُغطي التجارة في الخدمات؛ و ركيزة تريس (TRIPS) التي تُغطي الاتفاق المتعلق بالجوانب التجارية لحقوق الملكية الفكرية.

2. الملحق الثاني: يحتوي على قواعد تسوية المنازعات التي تُعتبر إحدى الوظائف والإنجازات الرئيسية لمنظمة التجارة العالمية، ويتم تفعيلها في حالة حدوث نزاع بين أعضاء منظمة التجارة العالمية. ويعد الهدف من هذا النظام هو إيجاد حل مقبول لأطراف النزاع.

¹ Wisdom Chilwizhi Kaleng'a, Trade Policy Architecture – Multilateral Trading System, Textbook on Trade Policy and Development, University of Stockholm, 2010, p 111-112.

الفصل الأول : نظريات وسياسات التجارة الخارجية

3. الملحق الثالث: يتعلق بمراجعة سياسات التجارة، و يهدف إلى توفير آلية نظامية لتقييم السياسات والأنظمة التجارية للدول الأعضاء في المنظمة.

4. الملحق الرابع: يتضمن ما يُعرف بالاتفاقيات التجارية المتعددة الأطراف، وهي اتفاقيات اختيارية لا يلزم الأعضاء بالانضمام إليها، وتضم أربع اتفاقيات رئيسية، اثنتان منها لا تزالان ساريتين وهي اتفاقية التجارة في الطائرات المدنية؛ واتفاقية المشتريات الحكومية.

تشكل الملاحق الثلاثة الأولى من اتفاقية منظمة التجارة العالمية الإطار الأساسي لما يُعرف بالاتفاقيات متعددة الأطراف للتجارة الدولية، وهي اتفاقيات ملزمة لجميع الدول الأعضاء دون استثناء، أما الملحق الرابع، فيتضمن اتفاقيات تجارية اختيارية لا تلزم الدولة العضو الجديدة بالانضمام إليها، إلا إذا اختارت ذلك بمحض إرادتها. تُحدد المواد 11 و 12 من الملحق الثالث لاتفاقية مراكش لإنشاء منظمة التجارة العالمية (1994) قواعد الانضمام إلى المنظمة على النحو التالي:

1. العضوية الأصلية: تنص المادة 11 من اتفاقية مراكش على أن الأعضاء الأصليين في منظمة التجارة العالمية هم الأطراف المتعاقدة في اتفاقية الجات لعام 1947، والذين قبلوا باتفاقية مراكش والاتفاقات التجارية متعددة الأطراف المرفقة بها، وذلك اعتباراً من تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ، وتشمل العضوية الأصلية كذلك المجموعة الأوروبية.

2. الانضمام إلى المنظمة: تنص المادة 12 من اتفاقية مراكش المنشئة لمنظمة التجارة العالمية على أن لكل دولة أو إقليم جمركي يتمتع باستقلال كامل في إدارة علاقاته التجارية الخارجية الحق في التقدم بطلب الانضمام إلى المنظمة. ويستلزم هذا الانضمام تقديم التزامات واضحة، أهمها ما يتعلق بفتح الأسواق الوطنية أمام التجارة الدولية في السلع والخدمات، وتوقيع الدولة على الاتفاقيات التجارية متعددة الأطراف، ويشمل هذا اتفاقية مراكش وكافة الاتفاقات التجارية متعددة الأطراف الملحق بها، ويُشترط أن تتم الموافقة عليه من طرف المؤتمر الوزاري للمنظمة، بأغلبية ثلثي الدول الأعضاء¹.

3. الانسحاب من المنظمة: تنص المادة 15 من الاتفاقية أنه يحق لأي عضو الانسحاب من منظمة التجارة العالمية، على أن يصبح الانسحاب نافذاً بعد مرور ستة أشهر من تاريخ إبلاغ المدير العام للمنظمة بذلك كتابياً. ويترتب عن هذا الانسحاب فقدان العضو المنسحب لجميع الامتيازات والحقوق التي كان يتمتع بها بموجب عضويته في المنظمة².

¹ علي عبد الفتاح أبو شرار، مرجع سابق، ص 450.

² سمير محمد عبد العزيز، التجارة العالمية بين الجات 94 ومنظمة التجارة العالمية، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، 2001، ص 75.

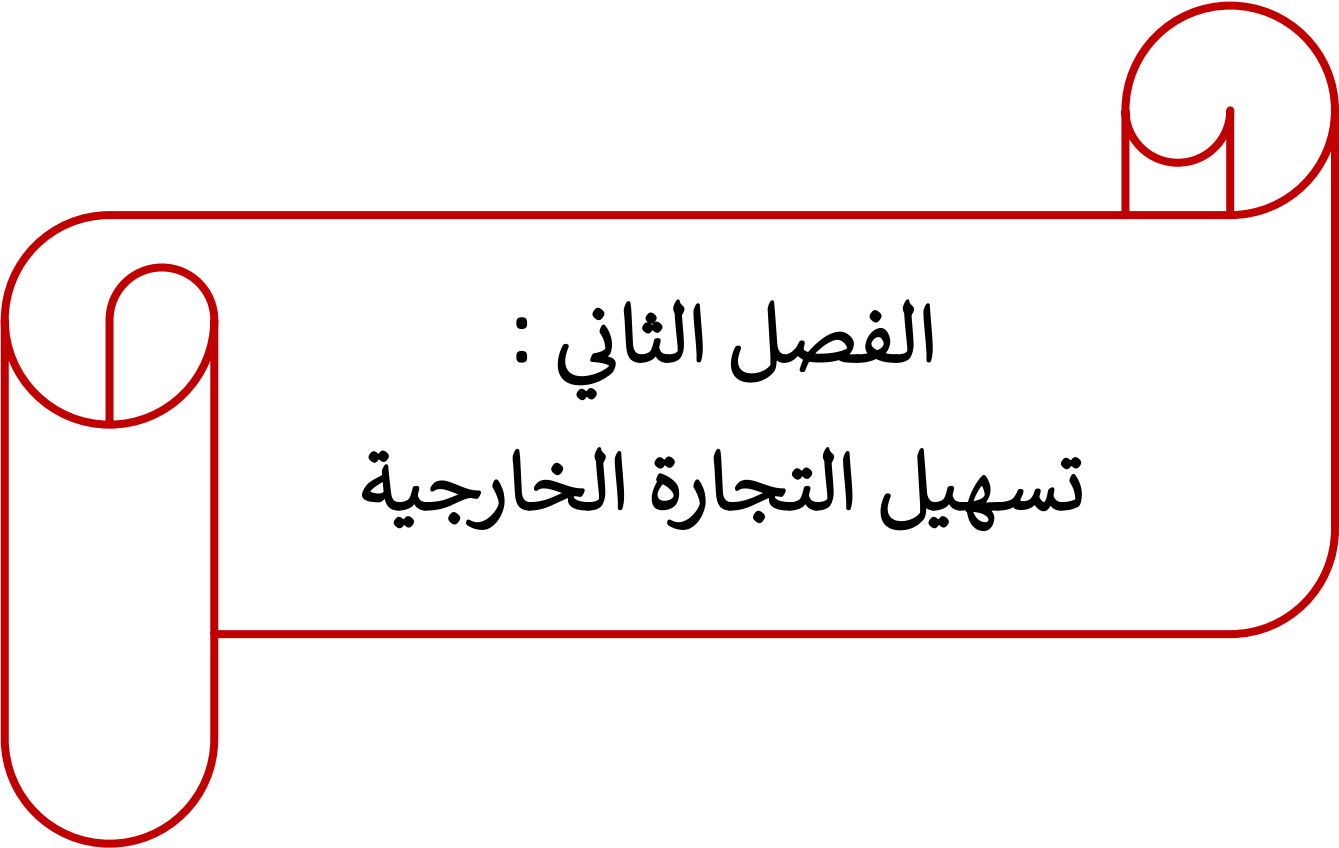
خلاصة الفصل

تسمح التجارة الخارجية بالوصول إلى مجموعة كبيرة ومتنوعة من الموارد، وتبادل الفائض من الإنتاج بالسلع التي سيكون إنتاجها محليا باهظ الثمن أو غير المتاحة. تصبح الثروة مستمدة بشكل متزايد من خلال التخصيص الإقليمي للأنشطة الاقتصادية. وبهذه الطريقة، يتم خفض تكاليف الإنتاج، وزيادة الإنتاجية. يمكن للمستهلكين شراء المزيد من السلع من الأجور التي يكسبونها، وينبغي من الناحية النظرية أن ترتفع مستويات المعيشة والرفاهية.

تطورت النظريات المفسرة للتجارة الخارجية بدءا من أفكار المدرسة التجارية التي دعت إلى التقييد والحماية، مروراً بالنظرية الكلاسيكية، التي نادى بتحرير المبادلات انطلاقاً من مبدأ الميزة المطلقة لأدم سميث، و تركيز ريكاردو على التكاليف النسبية، وصولاً إلى النظرية النيوكلاسيكية التي فسرت التجارة الدولية من خلال اختلاف وفرة عناصر الإنتاج بين الدول. ومع تطور الاقتصاد العالمي وازدياد تعقيد السلع وتنوع الأذواق واختلاف مستويات التنمية بين الدول، برزت الحاجة إلى نظريات جديدة لتفسير الواقع الجديد للتبادل مثل النظريات التكنولوجية، ونظرية تشابه الطلب و نموذج المنافسة الاحتكارية.

تخضع التجارة الخارجية لمختلف الترتيبات الإقليمية والدولية بالإضافة إلى الرقابة والضرائب التنظيمية، وبعبارة أخرى فإنها تخضع لتدابير السياسة التجارية التي تتراوح ما بين نهج التحرير الذي يهدف إلى إزالة القيود على حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال، ونهج الحماية الذي يسعى إلى حماية الاقتصاد الوطني وعدة أغراض أخرى من خلال إجراءات تعريفية وغير تعريفية. وفي الواقع العملي، تلجأ معظم الدول إلى مزيج من هذين النقيضين حسب أولوياتها الاقتصادية وظروفها التنموية.

رغم أن الجات كانت مجرد اتفاقية تُنظم معظم المبادلات التجارية العالمية، فقد ظلت تفتقر إلى الطابع المؤسسي، إلى أن أنشئت منظمة التجارة العالمية. وخلال فترة عمل الجات، تم عقد ثماني جولات مفاوضات تناولت مختلف القضايا التجارية، كانت آخرها جولة الأوروغواي، التي توجت بتأسيس منظمة التجارة العالمية. جاءت المنظمة لتكون إطاراً مؤسسياً موحداً يضم جميع الاتفاقيات التي تم التوصل إليها خلال جولة الأوروغواي، وتشمل تنظيم التجارة في السلع والخدمات، وحماية حقوق الملكية الفكرية، وتسوية المنازعات، ومراجعة السياسات التجارية للدول الأعضاء، إلى جانب اتفاقيات وقرارات مكملية.



الفصل الثاني : تسهيل التجارة الخارجية

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

تهديد

تشكل التكاليف التجارية أحد أبرز التحديات في التجارة الخارجية، لما لها من تأثير مباشر على حركة وانسيابية المبادلات بين الدول. و يُقصد بتكاليف التجارة جميع النفقات المرتبطة بوصول البضائع من المصدر إلى المستورد باستثناء تكاليف الإنتاج. وتُعد تكاليف عبور الحدود أحد أهم مكونات هذه التكاليف، حيث يُمكن أن تسهم متطلبات التوثيق المفرطة، وإجراءات الامتثال الجمركي، والمعاملات الإدارية المعقدة، والتأخيرات الناجمة عنها، إضافة إلى ضعف البنية التحتية للنقل والخدمات اللوجستية، في رفع كلفة إنجاز العمليات التجارية. وفي هذا السياق، يبرز موضوع تسهيل التجارة كأداة رئيسة تهدف إلى تقليص هذه التكاليف وتجاوز القيود التي تعيق انسياب السلع عبر الحدود. و الذي تم طرحه أول مرة خلال المؤتمر الوزاري الأول المنعقد في سنغافورة عام 1996، مما شكّل انطلاقة رسمية لمناقشة تسهيل التجارة ضمن نظام التجارة متعدد الأطراف، و من خلال عدة مفاوضات دامت تقريبا عشر سنوات تم إنشاء اتفاقية تسهيل التجارة عام 2013.

سنتناول في هذا الفصل الثاني موضوع تسهيل التجارة، نشرعه باستعراض بيئة المعاملات التجارية، ثم ننتقل إلى تقديم أبرز التعريفات والمبادئ الأساسية التي يقوم عليها تسهيل التجارة، مع تسليط الضوء على الفوائد المرجوة منه، مقابل التكاليف المحتملة لتنفيذه. كما يتضمن الفصل عرضا تفصيليا لأحكام اتفاقية تسهيل التجارة، من حيث محتواها وكيفية التزامات الدول الأعضاء. ويختتم الفصل بتقديم أهم المؤشرات الدولية المعتمدة لتقييم مستوى تسهيل التجارة.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

I. مدخل إلى تسهيل التجارة الخارجية

نخوض في هذا الجزء الأول موضوع "تسهيل التجارة" الذي يُعد إحدى القضايا الحديثة في السياسة التجارية المعاصرة. نشرعهُ بتقديم مجموعة متنوعة من التعاريف ووجهات النظر التي تتراوح ما بين بُعد ضيق وُبُعد واسع لتحديد مفهومه. لنتطرق بعدها إلى مناقشة المبادئ الأربع التي يقوم عليها تسهيل التجارة ونُحدد تدابيرهِ ومتطلبات تنفيذه. في الأخير نستعرض الفوائد والتكاليف الناجمة عن تنفيذ تسهيل التجارة.

1.I مفهوم تسهيل التجارة

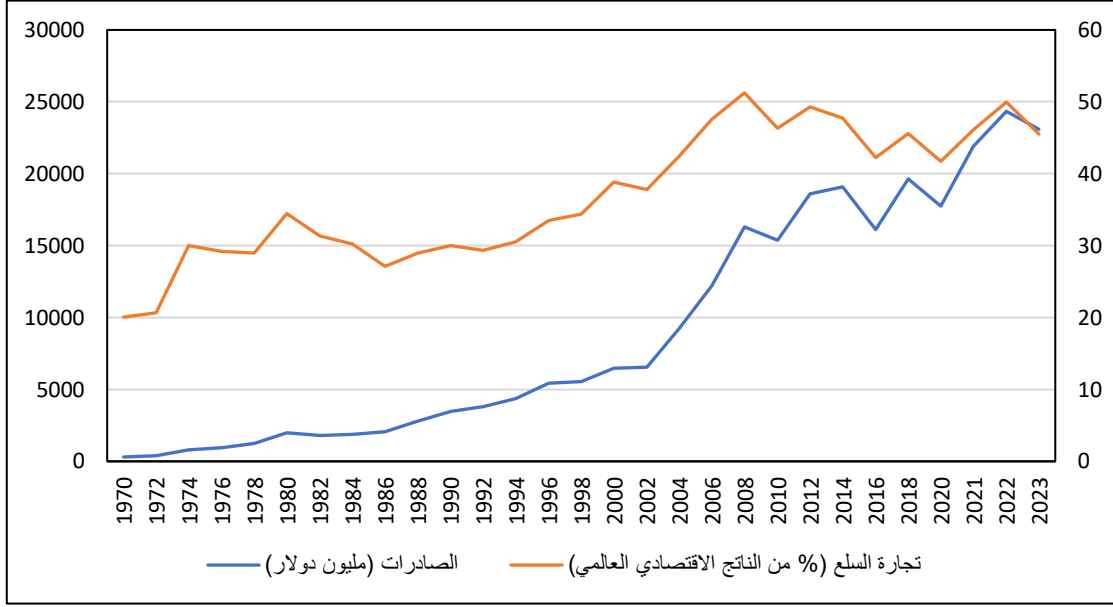
برز تسهيل التجارة كقضية رئيسية في مواجهة الحواجز الإدارية واللوجستية التي تعرقل حركة التجارة الدولية وتزيد من تكاليفها عند عبور الحدود، ويسعى إلى تحسين التفاعل بين قطاع الأعمال والحكومة من خلال مجموعة متنوعة من التدابير المختلفة. على هذا النحو فإن تسهيل التجارة يرتبط حتماً بتحرير التجارة. قبل التطرق إلى تعريف تسهيل التجارة من المفيد وصف البيئة التي تجري فيها المعاملات التجارية.

1.1.I بيئة التجارة الخارجية

شهدت التجارة الدولية زيادة كبيرة خلال العقود الماضية، وخاصة خلال التسعينيات عندما ارتفعت الصادرات العالمية في أعقاب التصنيع السريع للاقتصادات النامية ونقل التصنيع إلى الخارج (الصين بشكل بارز). تجاوزت قيمة الصادرات العالمية لأول مرة تريليون دولار في عام 1978، وبحلول عام 2020، تم تصدير أكثر من 20 تريليون دولار من البضائع (الشكل 15). ويدل هذا النمو في الصادرات إلى أن التجارة الدولية تُشكل حصة متزايدة من الناتج الاقتصادي العالمي، خاصة مع بداية الألفية الجديدة التي تميزت بدورة تسارعت فيها وتيرة التجارة وبلغت ذروتها حتى سنة 2008، ثم تلاها انخفاض حاد بسبب الأزمة المالية. خلال نفس السنة، تجاوزت تجارة البضائع نسبة 50% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي لأول مرة. نمت التجارة مرة أخرى منذ عام 2012 على الرغم من الانخفاضات المؤقتة خلال انخفاض أسعار الطاقة عام 2014 وجائحة كوفيد-19 في عام 2020.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

الشكل (15): تجارة السلع العالمية (1970-2023)



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على بيانات البنك الدولي

<https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>

ويرتبط هذا التوسع التجاري إلى حد كبير باجتماع وتطافر العديد من العوامل والاتجاهات كتزايد التحرير التجاري نتيجة تخفيض التعريفات الجمركية؛ وتزايد الاعتماد الإقتصادي المتبادل على نطاق واسع من خلال عمليات التكامل الاقتصادي؛ كما يتمثل أحد المساهمين الرئيسيين أيضا في انخفاض تكاليف النقل نتيجة التطورات الثورية في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لاسيما مع ظهور وانتشار نمط النقل بالحاويات منذ الخمسينيات والذي وصل إلى النضج بعد خمسة عقود من النمو¹. وعلى الرغم من تحقيق هذا النمو الكبير في التجارة الدولية، إلا أن عملياتها يمكن أن تكون معقدة بشكل كبير، وتشمل العديد من الجهات الفاعلة والخطوات التشغيلية اللازمة، كما تعترضها الكثير من الحواجز التنظيمية واللوجستية التي تشكل عائقا أمام التدفق الحر للسلع وتزيد من تكاليف التجارة.

بغض النظر عن كيفية تطور عمليات التبادل التجاري الدولية، تتكون معاملة التبادل النموذجية من تدفقين أساسيين: تدفق البضائع وتدفق الأموال. تُتيح أدوات الدفع الإلكتروني الحديثة ضمان الائتمان وإجراء عملية السداد في دقائق معدودة. في المقابل، يجب تصنيع البضائع وتعبئتها وتخزينها وتحميلها ونقلها إلى الحدود، والقيام بعملية التخليص والإفراج الجمركي عنها، ثم نقلها غالبا لمسافة طويلة إلى بلد آخر، وتفريغها ومعالجتها مرة أخرى في الحدود، ثم تحميلها على شاحنة أو قطار ووضعها في شبكة توزيع محلية قبل وصولها أخيرا إلى موقع المشتري أو المستهلك

¹ Bost F, Les Echanges Internationaux. In "Images Economiques du Monde 2015". Ouvrage Collectif. Arman colin, Paris, 2014, p 389.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

النهائي¹. وبالتالي، في أي صفقة تجارية دولية معينة، يتطلب عادة وصول البضائع من المصدر إلى المستورد أن يتم القيام بعدة خطوات كما يلي:

الشكل (16): خطوات وصول البضائع من المصدر إلى المستورد



المصدر: من إعداد الطالب

- تحديد شريك تجاري محتمل وإبرام اتفاقية عمل (طلب البضائع)؛
- ترتيبات نقل البضائع إلى الميناء أو حدود بلد التصدير؛
- القيام بإجراءات التصدير (التخليص والإفراج الجمركي عن البضائع للتصدير)؛
- القيام بإجراءات النقل الدولي (شحن البضائع)؛
- القيام بإجراءات الإستيراد (التخليص والإفراج الجمركي عن البضائع للاستيراد)؛
- تسديد ثمن البضاعة المشتراة ومختلف الضرائب والرسوم التنظيمية (الإجراءات المالية)؛
- ترتيبات نقل البضائع من الميناء أو الحدود إلى المستورد أو العميل النهائي.

عندما تصل البضائع إلى عملية الشحن وعبور الحدود مثل الموانئ، فإنها تخضع للرقابة الجمركية وللمجموعة متنوعة من المتطلبات التنظيمية والإجراءات التوثيقية الخاصة بكل بلد، مرتين على الأقل، مرة في حدود بلد التصدير ومرة في حدود بلد الإستيراد حيث تُوقف سلطات الحدود (الجمارك وعدة وكالات حكومية أخرى مثل الصحة) حركة المرور ولا تُصرح للبضائع والأشخاص بالعبور إلى غاية إستيفاء جميع اللوائح والإجراءات التي تسري على تجارة السلع الدولية². ويُعد الإمتثال الناجح لهذه المتطلبات مطلباً تشغيلياً رئيسياً في إجراءات التجارة والتوزيع في سلاسل الإمداد. يعرض الجدول التالي أهم المتطلبات التنظيمية التي يتعين على المصدرين والمستوردين (أو وممثليهم) الإمتثال لها في التجارة الدولية قبل الإفراج اللحظي عن السلع.

الجدول (10): أهم المتطلبات التنظيمية في التجارة الدولية

¹ Hao Wu, Trade Facilitation in the Multilateral Trading System, Routledge, Oxon, 2019, p 26.

² Grainger, A. Trade and customs procedures in international transport: Requirements, issues and trends, in International Freight Transport: Cases, structures and prospects, Beresford, A. and Pettit, S. 1st edition, Kogan Page, London, 2017, p 58.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

الفئة التنظيمية	اللوائح/التدابير ذات الصلة
التعريفات الجمركية والرسوم الأخرى	تحصيل الرسوم الجمركية؛ الرسوم والضرائب الأخرى غير المباشرة (مثل ضريبة القيمة المضافة (TVA).
التدابير غير الجمركية	حصص الاستيراد والتصدير؛ التراخيص؛ إجراءات مكافحة الإغراق؛ التدابير التعويضية والوقائية؛ الإعانات ودعم الصادرات؛ وغيرها من التدابير غير الجمركية..
تدابير السلامة والأمن	الضوابط الأمنية ومكافحة التهريب؛ البضائع المحضورة والخطرة؛ فحص المركبات؛ إجراءات الهجرة والتأشيرات.
تدابير البيئة والصحة	ضوابط الصحة النباتية والغذائية؛ تدابير الصحة الحيوانية؛ ضوابط الحجر؛ الضوابط المتعلقة بالأنواع المهددة بالانقراض من الحيوانات والنباتات البرية (CITES).
تدابير حماية المستهلك والأسواق	اختبار المنتج؛ معايير سلامة المنتج؛ متطلبات وضع العلامات على المنتج؛ فحوصات المطابقة؛ تدابير حقوق الملكية الفكرية؛ حماية العلامات التجارية.

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على:

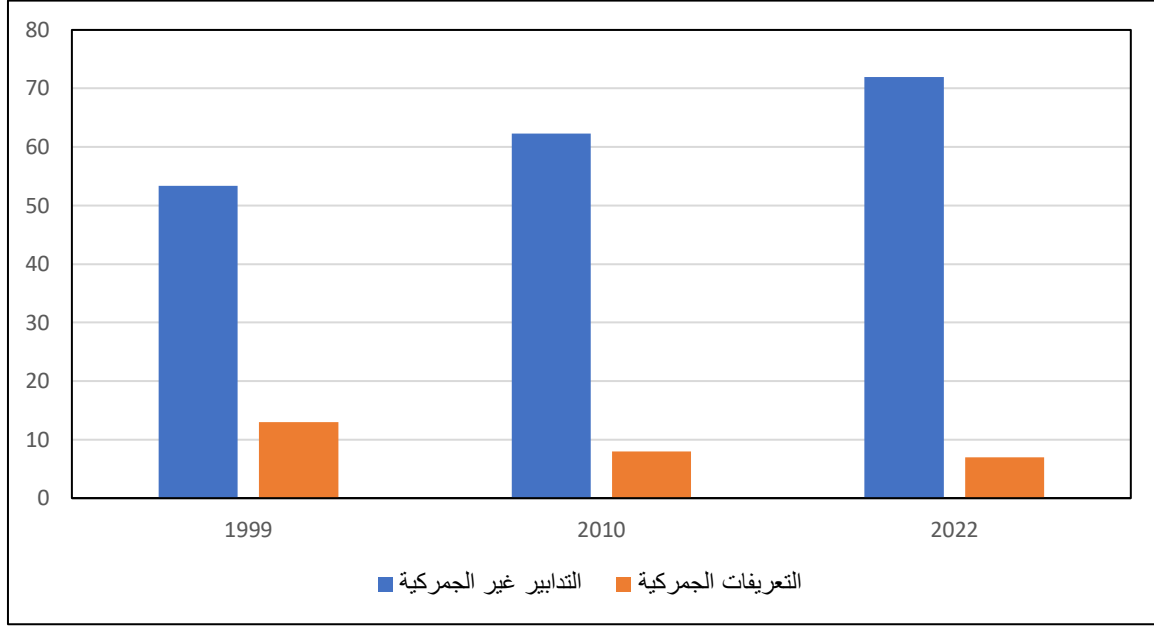
Grainger, A. Trade Facilitation: A Conceptual Review, Journal of World Trade, vol 45, 2011, p 54.

يُوضح الجدول أن قائمة المتطلبات التنظيمية التي يتعين على التجار الإمتثال لها متعددة وطويلة نوعا ما، وبالنظر إلى تعدد الهيئات الحدودية (مشغلي المحطات؛ الجمارك؛ الصحة؛ الأمن؛ وكالات الحجر..) والإجراءات المرتبطة بها، ونقص التنسيق فيما بينها في كثير من الأحيان، فضلا عن عدم كفاءة البنية التحتية في الحدود، فقد تتضاعف الرقابة التنظيمية وتكاليف الإمتثال لها من خلال عدد البلدان التي يتم عبور البضائع فيها ضمن سلسلة الإمداد، وكثيرا ما يوصف مثل هذا الكم الهائل من الإلتزامات التنظيمية على أنه حاجز غير جمركي.

وكتوضيح لهذا، يُبين الشكل (17) أنه عقب اختتام جولة أوروغواي انخفض متوسط التعريفات الجمركية المطبقة حول العالم من 13 إلى 7 في المائة سنة 2022، وخلال نفس الفترة ارتفع معدل التدابير غير الجمركية من 53% إلى 72%. وبالتالي، في ضوء انخفاض التعريفات الجمركية في العديد من الأسواق حول العالم، فقد أصبحت التجارة معرضة بشكل متزايد لتكاليف المعاملات التجارية الناجمة عن الإمتثال للمتطلبات التنظيمية المرتبطة بتجارة السلع. ويمكن أن يُشكل تعقيد هذه التدابير وارتفاع تكاليف الإمتثال لها تحديا كبيرا للشركات في الدول النامية، مما يُعيق قدرتها التنافسية العالمية.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

الشكل (17): التعريفات والتدابير غير الجمركية في التجارة الدولية



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على بيانات الأونكتاد

<https://unctad.org/news/key-evolutions-trade-and-development-over-decades> (06/09/2024)

إن المتطلبات التنظيمية هي تدابير أساسية وذات مصالح مشروعة في التجارة الدولية، ولا يمكن للمتداولين تجنبها. ومع ذلك، عندما تعتمد حكومات الدول لأغراض حمائية، أو عندما تنطوي على درجة معينة من الصرامة والتقييد التي تتجاوز الحد اللازم لتحقيق أهداف السياسة المشروعة، فإنها تُشكل بحكم التعريف "عقبات تنظيمية" تُعيق تدفق التجارة وترفع من تكاليف المعاملات التجارية. فعادة ما يُنظر إلى المخاوف السياسية المشروعة لبلد ما (مثل الحفاظ على الصحة) على أنها حمائية مقنعة من قبل شركائها التجاريين¹.

وعلاوة على درجة صرامة اللوائح التي تُشكل "عقبات تنظيمية" أمام التجارة، فإن المتداولين سيواجهون إلى حد كبير "عقبات إجرائية" تتعلق بعملية تطبيق لائحة معينة بدلا من صرامة اللائحة نفسها. ففي بعض الأحيان قد لا تمثل لوائح التجارة إشكالية في حد ذاتها على الرغم من تعددها وتعقيدها، ولكن الإجراءات المرتبطة بها هي التي تزيد من صعوبة وتكاليف الامتثال لها. وبالتالي، فإن العقبات الإجرائية المرتبطة بالامتثال للمتطلبات التنظيمية هي من دون شك حواجز تجارية أيضا².

في دراسة استقصائية أجراها مركز التجارة الدولية شملت 8100 شركة عبر 26 قطاعا في دول الاتحاد الأوروبي ما بين 2015 و 2016 وُجد أن التاجر يُواجه في المتوسط 1.31 عقبة إجرائية لكل معاملة عند التصدير إلى

¹ Hao Wu, Op cit, p 28.

² Ibid.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

البلدان المتقدمة، و 1.52 عقبة إجرائية لكل معاملة عند التصدير إلى البلدان النامية. وخلال نفس الفترة، وجد مركز التجارة الدولية أن تبحر الاتحاد الأوروبي واجهوا 7264 مشكلة تتعلق بلوائح التجارة، و 8649 مشكلة تتعلق بالعقبات الإجرائية بدلاً من لوائح التجارة نفسها عندما كانوا يقومون بالتصدير¹. إن هذه العقبات الإجرائية تتخذ الأشكال الموضحة في الجدول التالي.

الجدول (11): العقبات الإجرائية المرتبطة بالامثال للمتطلبات التنظيمية في التجارة الدولية

الأعباء الإدارية المرتبطة بالمتطلبات التنظيمية	عدد كبير من المستندات (الوثائق) المختلفة؛ صعوبة ملأ المستندات المطلوبة؛ الصعوبة في ترجمة المستندات من أو إلى لغات أخرى؛ تعدد الوكالات الإدارية المنخرطة في الحدود (تضاعف الرقابة التنظيمية).
القضايا المتعلقة بشفافية اللوائح والإجراءات	عدم نشر المعلومات المتعلقة بلوائح محددة بشكل كاف؛ عدم الإشعار القانوني بالتغييرات في لوائح وإجراءات تجارية محددة؛ تغيير لوائح معينة بشكل متكرر؛ اختلاف المتطلبات والإجراءات عن المعلومات المنشورة رسمياً.
التمييز وعدم الاتساق (من جانب المسؤولين)	السلوك التعسفي فيما يتعلق بتصنيف وتقييم المنتجات؛ الإجراءات غير المتسقة، والسلوكات الإدارية التمييزية والتعسفية.
القيود المتعلقة بالوقت	التأخيرات في تحميل وتفريغ البضائع، التأخيرات في الإجراءات الإدارية؛ التأخيرات أثناء النقل؛ قصر المواعيد النهائية المحددة لاستكمال المتطلبات التنظيمية.
إجراءات السداد	الرسوم والتكاليف المرتفعة بشكل غير عادي؛ المدفوعات غير الرسمية (مثل الرشاوي)؛ إلزامية تعيين وكيل جمارك محلي للإفراج عن الشحنات.
نقص مرافق/ منشآت البنية التحتية	المرافق المحدودة وغير المناسبة (مثل مرافق المناولة والتخزين والتبريد والاختبار...)؛ نظام النقل المحدود وضعف الاتصال (مثل الحواجز والطرق السيئة)؛ الافتقار إلى الوسائل التكنولوجية (مثل نظم المعلومات والاتصالات).
القيود القانونية	عدم وجود إجراءات لتسوية المنازعات؛ انعدام اللجوء إلى إجراءات الاستئناف المستقلة؛ حماية ضعيفة لحقوق الملكية الفكرية (مثل براءات الاختراع والعلامات التجارية)؛ الافتقار إلى الاعتماد الدولي (مثل عدم الاعتراف بالشهادات الوطنية).

المصدر: من إعداد الطالب اعتماداً على:

Navigation non-tariff measures: insights from a business survey in the European union, International Trade Centre, Geneva, 2016, p7.

¹ Navigation non-tariff measures: insights from a business survey in the European union, International Trade Centre, Geneva, 2016, p7.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

لا يمكن إنكار حاجة الحكومات إلى متطلبات وضوابط التجارة، فالضوابط التجارية مهمة لأي بلد للتأكد من أن البضائع التي تعبر الحدود تتوافق مع اللوائح والمعايير الوطنية أو الدولية، ولكن هذه الضوابط تفرض في كثير من الأحيان عدة تحديات على المتداولين تلخص في تعرضهم لتكاليف معاملات مفرطة تعرقل التجارة وتقلل من الفوائد الاقتصادية المترتبة على جهود تحرير التجارة على مدى العقود الماضية. ويسعى تسهيل التجارة إلى تصحيح هذه المشاكل.

2.1.I تعريف تسهيل التجارة

يصعب العثور على تعريف عالمي موحد لمصطلح "تسهيل التجارة"، حيث أن هناك مجموعة متنوعة من المفاهيم التي تصفه ضمن سياقات ونطاقات متعددة، وذلك لارتباطه بمجموعة واسعة من المجالات مثل لوائح التجارة؛ والإجراءات الجمركية؛ والبنية التحتية؛ وبيئة الأعمال؛ والقطاع المالي وغيرها. ولكن التركيز الرئيسي للمصطلح في إطار السياسة التجارية والجمركية المعاصرة هو العمل على تقليل تكاليف المعاملات التجارية التي تنشأ أثناء عبور البضائع للحدود. يتطور مفهوم تسهيل التجارة باستمرار وتعرفه المنظمات الدولية والأدبيات الأكاديمية كما يلي:

- منظمة التجارة العالمية (WTO): تبسيط وتنسيق إجراءات التجارة الدولية التي تشمل كافة الأنشطة المتعلقة بجمع وتقديم البيانات والمستندات المطلوبة لحركة السلع في التجارة الدولية¹.
- رابطة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (APEC): تبسيط وترشيد الإجراءات الجمركية وغيرها من الإجراءات الإدارية التي تؤدي إلى التأخير أو تزيد من تكلفة نقل البضائع عبر الحدود الدولية².
- منظمة الجمارك العالمية (WCO): تجنب القيود التجارية غير الضرورية باستخدام التكنولوجيات الحديثة، مع تحسين جودة الضوابط بطريقة منسقة دوليًا³.
- غرفة التجارة الدولية (ICC): تحسين كفاءة العمليات المرتبطة بالتجارة في السلع عبر الحدود الوطنية⁴.
- Andrew Grainger (2011): تحسين الإجراءات والضوابط التي تحكم حركة البضائع عبر الحدود الوطنية لتقليل أعباء التكلفة المرتبطة بها، وزيادة كفاءتها، مع حماية الأهداف التنظيمية المشروعة⁵.

¹ WTO, Trade facilitation, http://gtad.wto.org/trta_subcategory.aspx?cat=33121 (22/06/2022).

² Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC's Second Trade Facilitation Plan, Singapore: APEC Secretariat. 2007, p 1.

³ Willie Shumba, How Relevant Is Customs in the Operation of Free Trade Areas, World Customs Journal, 2023, 17(2), p 44.

⁴ ESCAP, Designing and implementing trade facilitation in Asia and the Pacific, Asian Development Bank, 2013, p 4.

⁵ Andrew Grainger, Trade Facilitation: A Conceptual Review, Journal of World Trade, Vol 45 (1), 2011, P 40.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

حددت التعاريف السابقة "تسهيل التجارة" كمصطلح يُعبر عن تحسين كفاءة عمليات التجارة قدر الإمكان، وتُصوره على أنه الترشيد المنهجي للمستندات والإجراءات الجمركية، الذي يهدف إلى تقليل حجم وتأثير البيروقراطية المُهدرة والمُستهلكة للوقت الموجودة في عمليات التجارة. يُشار إلى هذا المفهوم في الأدبيات غالباً على أنه التعريف الضيق لتسهيل التجارة على النحو الذي تحصره بعض المنظمات الدولية في إجراءات الرقابة الحدودية فقط. وعلى النقيض من هذا، هناك تعريفات أخرى أوسع تشمل أي إجراء يؤدي إلى تقليل تكلفة ووقت التجارة. ومن بين هذه التعاريف ما يلي:

- منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD): "يشير تسهيل التجارة إلى السياسات والتدابير الرامية إلى تقليل تكاليف التجارة من خلال تحسين الكفاءة في كل مرحلة من مراحل سلسلة الإمداد الدولية"¹.
- لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE): "تسهيل التجارة هو نهج شامل ومتكامل للحد من تعقيد وتكلفة سير المعاملات التجارية، وضمان أن تتم بطريقة فعالة وشفافة ويمكن التنبؤ بها، بناءً على أفضل المعايير والممارسات المقبولة دولياً"².
- Duval (2007): يُشير تسهيل التجارة إلى "زيادة كفاءة عمليات التجارة، وينطوي على جعل الجمارك والنقل والخدمات المصرفية والتأمين (الخدمات والبنية التحتية) أكثر كفاءة. ولا يمكن أن يقتصر ببساطة على عمليات الرقابة الجمركية والحدودية فقط، لأن هاتين العمليتين ليستا سوى اثنتين من عدد من العمليات الأخرى (مثل السداد والخدمات اللوجستية) التي تؤثر في كفاءة العمليات التجارية"³.
- Portugal-Perez و Wilson (2012): يشمل تسهيل التجارة بُعدين أساسيين، بُعد صلب يتعلق بالبنية التحتية الملموسة مثل الموانئ والطرق والاتصالات السلكية واللاسلكية، بالإضافة إلى بعد ناعم يتعلق بالشفافية وإدارة الجمارك وبيئة الأعمال، وغير ذلك من الجوانب المؤسسية غير الملموسة المختلفة"⁴.

كنتيجة لما تم طرحه من تعريفات مختلفة، يمكن ملاحظة أن تسهيل التجارة يتم تناوله عادة من خلال بُعدين أساسيين (الجدول 12). يتعلق البعد الأول بنطاق تدابير تسهيل التجارة، بعض التعريفات يتم وصفها بأنها "ضيقة النطاق" بحيث تركز على تحسين إجراءات الرقابة الحدودية فقط، في حين تشمل التعريفات "واسعة النطاق" التدابير التي تتم قبل وما وراء الحدود. أما البعد الثاني فيتعلق بطبيعة تدابير تسهيل التجارة، بعض التعريفات أكثر تنظيمية

¹ OECD, Trade Facilitation and the Global Economy, OECD Publishing, Paris, 2018, p 15.

² UNECE. 2017, "Trade Facilitation and Paperless Trade Implementation", Regional Report 2017, United Nations Economic Commission for Europe, United Nations, New York and Geneva, 2017, p 1.

³ Duval, Yann. Trade Facilitation beyond the Doha Round of Negotiations, Asia-Pacific Research and Training Network on Trade, 2008, p 11.

⁴ Alberto Portugal-Perez and John S. Wilson, Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure, Elsevier Ltd, Vol 40(7), 2012, p 295.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

بحيث تقتصر على التحسينات في إجراءات التجارة التي لا تتطلب الاستثمار في البنية التحتية (ربما باستثناء معدات التكنولوجيا للجمارك)، في حين تشمل التعريفات الأخرى الاستثمارات في البنية التحتية مثل الموانئ وروابط النقل داخل البلد، فضلا عن تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

الجدول (12): أبعاد تدابير تسهيل التجارة

البعد الضيق (التدابير الحدودية)	البعد الواسع (التدابير غير الحدودية)
الإجراءات الجمركية والإدارية	البيئة التنظيمية المحلية
جودة وكفاءة البنية التحتية للموانئ	البنية التحتية للنقل والخدمات اللوجستية

Source : Hyo-young Lee, Trade Facilitation and Global Supply, journal of international logistics and trade vol 12 (1), 2014, pp 7.

وبالتالي، يُعالج تسهيل التجارة جدول أعمال واسع النطاق ويشمل عدة قضايا تنطوي على "تقليل تكاليف المعاملات التجارية". فمن جهة، يرتبط بكيفية تحسين الإجراءات والضوابط التي تحكم حركة البضائع عبر الحدود، والتي تتضمن بشكل أساسي تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية وغيرها من الإجراءات الإدارية ذات الصلة. ومن جهة أخرى، لا يشمل تسهيل التجارة الرقابة الحدودية فحسب، بل يشمل أيضًا القضايا الخارجة عن الحدود، والتعامل على سبيل المثال مع جودة البنية التحتية المرتبطة بالتجارة (كالموانئ والطرق)؛ والبيئة التنظيمية المحلية (مثل شفافية اللوائح والقوانين التجارية)؛ فضلا عن كفاءة الخدمات اللوجستية (مثل النقل والسداد والتأمين وغيرها).

3.1.I دوافع تسهيل التجارة

أدى تزايد تعقيد العمليات التجارية عبر الحدود، وارتفاع تكاليف الامتثال والإجراءات الجمركية، إلى تصاعد الاهتمام بمفهوم تسهيل التجارة باعتباره رافعة حيوية لتعزيز انسيابية السلع عبر الحدود. وقد أسهمت عدة عوامل بنيوية ومؤسسية في جعل هذا المفهوم يحتل موقعا متقدما ضمن السياسات التجارية الحديثة، لا سيما في الدول النامية التي تسعى إلى تحسين بيئة الأعمال وتعزيز تنافسيتها الدولية. وقد بلغ هذا الاهتمام ذروته مع تبني منظمة التجارة العالمية لاتفاقية خاصة بتسهيل التجارة، والتي دخلت حيز التنفيذ في فبراير 2017، ومن أبرز العوامل التي تدفع بالاهتمام بهذا الموضوع اهتماما بالغاً ما يلي:

— الارتفاع المستمر في حجم المبادلات التجارية العالمية، حيث ارتفع حجم التجارة العالمية من 6.44 تريليون دولار عام 2000 إلى حوالي 32 تريليون دولار عام 2023¹. و هذا الرقم يعكس نموا مطردا في حجم المعاملات الجمركية الحدودية، والذي يتطلب أن تكون إجراءات التخليص الإفراج عن البضائع مرنة وسريعة

¹ Unctad secretariat, Key Statistics and Trends in International Trade, United Nations publications, Geneva, 2024, p 2.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

وفعالة. وفي هذا السياق، فإن كل تأخير أو تعطيل في تدفق السلع عبر الحدود يمثل عبئا إضافيا على حركة التجارة ويؤثر سلبا على تنافسية الاقتصادات، خاصة النامية منها؛

- بروز وانتشار ظاهرة سلاسل القيمة العالمية التي تقوم على تدويل مراحل الإنتاج وتوزيعها جغرافيا عبر عدة دول، بحيث تعبر السلع والخدمات الحدود الوطنية مرارا وتكرارا ضمن ما يُعرف بـ "التدفق الحلووني" للسلع. وفي كل مرة تمر فيها المنتجات عبر حدود جمركية، يتكبد المتداولين تكاليف إضافية نتيجة الإجراءات الحدودية، وهو ما يؤدي إلى تراكم التكاليف وتعاضم تأثير العوائق غير الجمركية على القدرة التنافسية للمنتجين والمصدرين.
- ارتفاع تكاليف المعاملات التجارية المرتبطة بإجراءات العبور، والتي قد تصل في بعض الدول إلى نسب تفوق الرسوم الجمركية نفسها، هذه التكاليف غير الجمركية تشمل الإجراءات المعقدة، وطول فترات الانتظار، والازدواجية في تقديم المستندات، وكلها تمثل قيودا تؤثر على سلاسة التبادل التجاري؛
- ويُضاف إلى ذلك ما شهده العالم من توسع في اتفاقيات التكامل الاقتصادي على المستويين الإقليمي والعالمي، والتي تتطلب مواءمة السياسات التجارية بين الدول، بما يجعل تسهيل التجارة شرطا ضروريا لتحقيق الأهداف المرجوة من تلك التكتلات. اعتبارا من عام 2023، كان هناك 373 اتفاقية تجارية إقليمية سارية المفعول في جميع أنحاء العالم، يمثل هذا العدد زيادة كبيرة عن اتفاقيات التجارة الإقليمية النشطة في عام 2020 والتي بلغ عددها 305 اتفاقية¹.
- الأثر الإيجابي المحتمل لتسهيل التجارة على الاقتصاد الوطني، حيث أن تقليص الإجراءات الجمركية المعقدة يمكن أن يسهم في تعزيز القدرة التنافسية للمؤسسات وتحفيز الاستثمار الأجنبي، مما يؤدي إلى رفع معدل نمو التجارة الخارجية بشكل ملموس، خاصة بالنسبة للبلدان ذات الاقتصاديات النامية.
- كما أن تطور تكنولوجيا المعلومات والاتصالات قد أحدث تحولاً نوعياً في طبيعة التجارة الدولية، من حيث تنوع السلع المتبادلة، وظهور أشكال جديدة من المعاملات التجارية (مثل التجارة الإلكترونية والخدمات الرقمية)، مما استلزم تحديث البنى التحتية والتشريعات ذات الصلة بعبور السلع والخدمات.

2.I مبادئ تسهيل التجارة

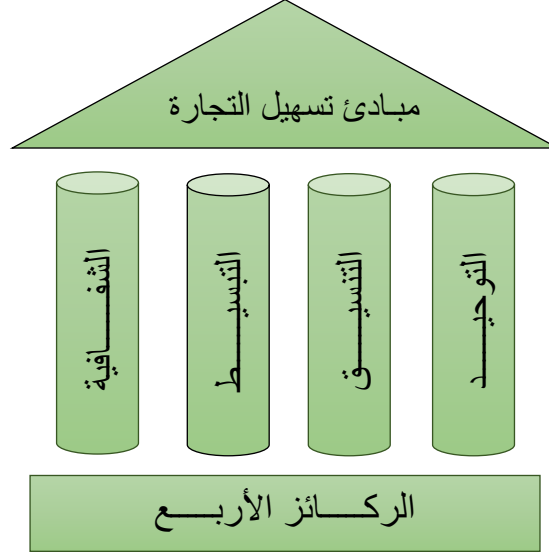
هناك العديد من المبادئ التوجيهية والتوصيات التي يقوم عليها تسهيل التجارة ويكتمل بها مفهومه. وقد تمت الإشارة بالفعل إلى بعض هذه المبادئ المستمدة من تعاريف تسهيل التجارة التي قدمناها، والتي تشمل التبسيط

¹ <https://rtais.wto.org/UI/PublicMaintainRTAHome.aspx> (25/12/2024)

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

والشفافية المهنية للجمارك والبيئات التنظيمية، فضلا عن تنسيق وتوحيد المعايير ومطابقتها مع اللوائح الإقليمية أو الدولية. وهي كما تُوضحها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا في الشكل التالي:

الشكل (18): مبادئ تسهيل التجارة



المصدر: بنك التنمية الآسيوي (ADB)

<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/330671/trade-facilitation-inclusive-region.pdf>

بغض النظر عن كيفية تعريف تسهيل التجارة أو البعد الذي يشملها، يتفق أغلب ممارسو تسهيل التجارة عمومًا على الركائز الأربعة الأساسية الموضحة في الشكل السابق، والتي تُحدد مفهومه وتدعم النهج المعاصرة لتنفيذ تدابير وإصلاحاته. وفي الواقع، هذه المبادئ نفسها وجهت عمل المسؤولين المشاركين في سير مفاوضات اتفاقية تسهيل التجارة 2013 لمنظمة التجارة العالمية وهي كالتالي:

1. الشفافية : يُشير هذا المبدأ إلى أن المعلومات المتعلقة بالسياسات، والقوانين، واللوائح، والأحكام الإدارية، وغيرها من القواعد والإجراءات المتعلقة بالتجارة يتم نشرها وتكون متاحة لجميع الأطراف المعنية في الصفقة التجارية الدولية، باستمرار وفي الوقت المناسب، ومن خلال وسيلة يسهل الوصول إليها بدون تكلفة، أو بتكلفة معقولة¹. يُعد نشر اللوائح والقوانين التجارية المعمول بها والمعلومات ذات الصلة كخطوة أولى حاسمة في تسهيل التجارة، كما يعتبر أمر ضروريًا لإضفاء الشفافية وقدرة المتداولين على التنبؤ في المعاملات التجارية (مثل تقدير تكاليف الإمتثال والغرامات وما إلى ذلك).

¹ R. James Clark and Danielle Bernard, Customs in a World of Enhanced Trade Facilitation, Customs Matters: Strengthening Customs Administration in a Changing World, Vol 1, 2022, p 90.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

2. التبسيط: يُقصد بهذا المبدأ أنه يجب تبسيط القواعد والإجراءات المتعلقة بالتجارة للتأكد من أنها ليست أكثر إرهاقا أو تقييدا مما هو ضروري لتحقيق أهدافها المشروعة، فضلا عن كونها عملية ومطبقة بطريقة فعالة من حيث التكلفة¹. على سبيل المثال، من خلال ضمان أن المعلومات التي تم الإعلان عنها بالفعل إلى وكالة حدودية (مثل الصحة) لا يلزم الإعلان عنها مرة أخرى إلى وكالة حدودية أخرى (مثل الجمارك)، علاوة على ذلك، يسعى هذا المبدأ إلى ملاءمة ممارسات العمل والتأكد من أن القواعد والإجراءات قابلة للتنفيذ.

3. التنسيق: يسعى هذا المبدأ إلى مواءمة مختلف قواعد وإجراءات التجارة والجمارك الوطنية مع الاتفاقيات وتوصيات أفضل الممارسات الدولية والإقليمية، وذلك بهدف تقليل عدم اليقين بشأن إجراءات التجارة، وضمان درجة من الاتساق والتوافق بين الشركاء التجاريين². على سبيل المثال توفر اتفاقية كيوتو المعدلة (RKC) لمنظمة الجمارك العالمية جملة من المعايير والأحكام التي تهدف إلى تحقيق التنسيق والتعاون الفعال بين الإدارات الجمركية ووكالات الحدود الأخرى.

4. التوحيد: يسعى هذا المبدأ إلى تطوير صيغ معيارية لتبادل المعلومات والبيانات المتعلقة بالتجارة والجمارك، والتي تؤثر على قبول السلع والخدمات على أساس دولي أو إقليمي. ويُعد الدافع الأساسي وراء هذا هو الرغبة في تقليل تكاليف المعاملات التي قد تنشأ عن الصيغ والمستندات والنماذج غير المتوافقة. غالبا ما يتضمن التوحيد التوصل إلى اتفاقيات دولية بشأن أنواع البيانات اللازمة للتحكم في التجارة، علاوة على كيفية تشفير معلومات محددة³. على سبيل المثال، يتم وصف غالبية البضائع في التجارة الدولية بالرجوع إلى النظام المنسق لوصف وترميز السلع HS التابع لمنظمة الجمارك العالمية.

تُعتبر هذه المبادئ (أو الركائز الأربع) إلى حد كبير، على أنها مجموعة من أفضل تدابير الممارسات المتفق عليها عالميا، والتي تهدف إلى تذليل الحواجز وتقليل تكاليف الإمتثال المرتبطة بإجراءات التجارة والجمارك عند عبور الحدود، ويتم استخدامها على نطاق واسع لتبسيط ومواءمة إجراءات التجارة الدولية وتدفقات المعلومات المرتبطة بها. علاوة على ذلك، تأخذ برامج تسهيل التجارة الوطنية أو الإقليمية المختلفة في الاعتبار استثمارات البنية التحتية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات كعوامل متكاملة مع هذه المبادئ في تسهيل التجارة.

3.I فوائد وتكاليف تنفيذ تسهيل التجارة

¹ Eugenia Go, Contribution and Effectiveness of Trade Facilitation Measures: A Structured Literature Review, World Bank Groupe, 2018, p 16.

² Erich Kieck, Coordinated border management: unlocking trade opportunities through one stop border posts, World Customs Journal, Vol 4 (1), 2010, p 5.

³ Andrew Grainger, Customs and trade facilitation: from concept to implementation, World Customs Journal, Vol 2 (1), 2010, p 21.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

يُعد تسهيل التجارة بفوائد جمة لكل من الحكومة ومجتمع الأعمال. وفي نفس الوقت، فإن جني هذه الفوائد مرتبط بتكاليف قصيرة أو متوسطة الأجل، حيث أن تنفيذ تدابير يستلزم الاستثمار في القدرات البشرية والتكنولوجيا والبنية التحتية، فضلا عن البرامج والإصلاحات المؤسسية المختلفة.

1.3.I فوائد تسهيل التجارة

تبرز فوائد تسهيل التجارة بشكل كبير من حيث تأثيره في تخفيض تكاليف المعاملات التجارية، ويعود بالنفع على كل من مجتمع الأعمال والحكومة. يستفيد مجتمع الأعمال من تحسين القدرة التنافسية والوصول إلى الأسواق الإقليمية والدولية. تستفيد الإدارات الوطنية من الإجراءات الحديثة في تعزيز الضوابط وضمان تحصيل الإيرادات المستحقة بشكل صحيح، وفي نفس الوقت المساهمة في التنمية الاقتصادية من خلال زيادة التجارة وتشجيع الاستثمار الأجنبي¹. يمكن أن تكون تدابير تسهيل التجارة في كثير من الأحيان أكثر فائدة من تقليل أو إزالة الحواجز الجمركية ويؤدي إلى تحقيق الفوائد التالية:

الجدول (13): فوائد تسهيل التجارة

بالنسبة للأعمال	بالنسبة للحكومة
— خفض تكاليف التجارة وتقليل التأخيرات؛	— تحصيل عائدات الإيرادات الصحيحة؛
— تعزيز القدرة التنافسية وتحسين الوصول للأسواق.	— زيادة فعالية آليات المراقبة وطرق مكافحة؛
— تقليل المستندات المطلوبة للتصدير والاستيراد؛	— توزيع أكثر كفاءة للموارد؛
— تخليص وإفراج جمركي أسرع من خلال تدخل رسمي يمكن التنبؤ به؛	— تحسين إمتثال التاجر للمتطلبات التنظيمية؛
— تبسيط الإطار التجاري للقيام بالتجارة المحلية والدولية؛	— التنمية الاقتصادية المتسارعة؛
	— جذب الاستثمار الأجنبي؛
	— التوافق مع الممارسات والمعايير الدولية.

المصدر: من إعداد الطالب

Source: UNECE, Trade Facilitation: An Introduction to the Basic Concepts and Benefits, United Nation, 2002, p 15.

1. جذب الاستثمارات الأجنبية: يُعد تسهيل التجارة عاملا هاما في جذب الاستثمار الأجنبي، فهيمنة نظم الإنتاج الموزعة توزيعا جغرافيا، حيث تعبر البضائع والمواد الحدود عدة مرات قبل أن تصل إلى وجهتها النهائية، والتي تتطلب الوصول إلى سلاسل توريد إقليمية ودولية تُضفي أهمية بالغة على وجود إجراءات حدودية شفافة وبمبسطة يمكن التعويل عليها عند الاستيراد والتصدير. كشفت دراسة أجراها Dollar (2004) إلى أن وقت

¹ <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/overview/benefits-expected-from-trade-facilitation.aspx> (12/09/2024).

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

التخليص الجمركي هو المحدد الرئيسي عندما تقرر الشركات الأجنبية الاستثمار في البلدان النامية¹. وبالتالي، فمن المرجح أن تحتذب الدولة التي لديها نظام تجاري شفاف الاستثمارات الأجنبية وتصبح أكثر اندماجا في شبكات الإنتاج الإقليمية والعالمية.

2. تنوع الصادرات: يخلق تسهيل التجارة بيئة أعمال أكثر تبسيطا وكفاءة من حيث التكلفة تؤدي إلى توليد تدفقات تجارية جديدة، ويمكن أن يكون هذا إما عن طريق إدخال منتجات لم يتم تداولها سابقا في الأسواق الحالية، أو عن طريق توريد المنتجات الحالية إلى أسواق جديدة، مما يقدم قطاع تصدير أكثر تنوعا من حيث المنتجات المتداولة والأسواق المحتملة. توصلت العديد من الدراسات إلى وجود علاقة إيجابية بين تسهيل التجارة وتنوع الصادرات. على سبيل المثال، وجد Shepherd أن التحسين بنسبة 10 % في تسهيل التجارة يرتبط بزيادة قدرها 5-6 % في عدد الأسواق الأجنبية التي يتم النفاذ إليها، ويزداد حجم الصادرات نتيجة لتنوع الصادرات مما يولد مكاسب لكل من المنتجين والمستهلكين².

3. زيادة إيرادات الحكومة: من المرجح أن يؤدي تسهيل التجارة إلى زيادة إيرادات الحكومة الناتجة عن توسع التجارة، حيث يؤدي خفض تكاليف المعاملات التجارية إلى زيادة حجم الصادرات والواردات، ومنه إلى زيادة الإيرادات الضريبية. وهذا الأمر بالغ الأهمية بالنسبة للعديد من البلدان النامية التي تعتمد بشكل كبير على الإيرادات الضريبية في تمويل الإنفاق العام. أظهرت دراسة استقصائية أجرتها منظمة الجمارك العالمية في عام 2014 على 34 بلدا من أقل البلدان نموا أن الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى التي يتم تحصيلها على الحدود تمثل 45 في المائة من عائدات الضرائب الحكومية، منها 19 % رسوم جمركية³. وعلى هذا، فإن رفع كفاءة الإدارات الجمركية الضعيفة من المرجح أن يكون له تأثير إيجابي على تحصيل الإيرادات.

4. التنمية البشرية والمؤسسية: تعتبر إصلاحات تسهيل التجارة في حد ذاتها خطوات إيجابية نحو تطوير المؤسسات والموارد البشرية. على سبيل المثال، قد تشكل بعض التدابير مثل التنسيق بين الوكالات الحدودية، وحق الاستئناف، وإنشاء نقاط الاستفسار جزءا من الإصلاحات الوطنية العامة ليس فقط في سياق تعزيز التجارة الدولية، بل وأيضا في إطار برامج تحديث القطاع العام الأوسع نطاقا. ومن خلال جعل التجارة أسهل وأكثر شفافية، فإنها تساعد بشكل فعال صغار التجار والمؤسسات على دخول القطاع الرسمي، وجعل الأنشطة

¹ David Dollar et al, Port efficiency, maritime transport costs and bilateral, NBER Working Paper, 2004, p 20.

² Ben Shepherd, Trade Facilitation and Export Diversification, The World Economy, vol 34(1), 2011, p 118.

³ Cristiano Morini, Trade facilitation and customs revenue collection: Is that a paradox, World custom journal, Vol 11(2), 2015, p 28.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

الاقتصادية أكثر عرضة للمساءلة، وتعزيز الحكم الرشيد، وتعزيز قدرات تكنولوجيا المعلومات، والمساهمة بشكل عام في تحديث المجتمعات وتطويرها.

2.3.I تكاليف تنفيذ تسهيل التجارة

مع الفوائد الكبيرة المحتملة التي يمكن جنيها، إلا أن هناك تكاليف وتحديات قصيرة الأجل مرتبطة بالفوائد طويلة الأجل التي يعد بها تنفيذ تسهيل التجارة، وذلك لأن تنفيذه يعتمد بشكل كبير على تخصيص موارد مالية وبشرية كبيرة، ومهارات إدارية وتقنية رفيعة المستوى، وهو ما يؤدي بتحمل الدول خاصة النامية منها، عبئا ماليا وتحديا صعبا لتجسيد مشروع تسهيل التجارة قبل تحصيل فوائده. تنشأ هذه التكاليف والتحديات في واحد أو أكثر من المجالات التالية: التشخيص وإعادة الهندسة؛ التنظيمات والتشريعات الجديدة؛ إعادة الهيكلة والتغييرات المؤسسية؛ الاستثمار في المعدات والبنية التحتية؛ برامج التدريب؛ زيادة الوعي وإدارة التغيير.

1. التكاليف التنظيمية والتشريعية: تنشأ هذه التكاليف لأن تنفيذ تدابير تسهيل التجارة يستلزم في بعض الأحيان القيام بتعديلات هيكلية للقوانين الحالية المعمول بها، أو اعتماد تشريعات جديدة من أجل مواءمة القوانين واللوائح الوطنية مع تلك الخاصة بالشركاء التجاريين الآخرين، والتعامل مع عدة قضايا حاسمة مثل اعتماد تشريعات بشأن التوقيعات الإلكترونية؛ أو تلك المتعلقة باستخدام المستندات الإلكترونية. وسيطلب هذا التعديل أو التجديد تكاليف تتعلق أساسا بالوقت اللازم للتنفيذ تبعا للعملية التشريعية والتنظيمية الوطنية الخاصة بكل بلد، بالإضافة إلى تعيين الموظفين المتخصصين في مجال العمل التنظيمي والتشريعي أو استيراد خبرات خارجية¹.

2. التكاليف المؤسسية: تنشأ التكاليف المؤسسية لأن برامج تسهيل التجارة وتدبيره قد تتطلب القيام بإصلاحات وإعادة هيكلة للمؤسسات الحالية، أو تعيين مؤسسات جديدة، علاوة على إدخال وحدات ووظائف متخصصة ومتطورة مثل إنشاء فرق التدقيق ما بعد التخليص الجمركي، أو فرق إدارة المخاطر، أو إنشاء نظام النافذة الواحدة وما إلى ذلك. تنطوي هذه التغييرات على تحديات حيث يتم وضع آليات وممارسات عملية أخرى، وحشد موارد بشرية ومالية للتكيف مع سياق جديد. وبالتالي، فقد تؤدي الإصلاحات إما لتعيين فريقاً جديداً مخصصاً من الموظفين أو إعادة توزيع الموظفين الحاليين. مما يترتب عليه أيضا تكاليف تتعلق بالتدريب والتأهيل².

¹ OECD, Trade Facilitation and the Global Economy, OECD Publishing, Paris, 2018, pp 81-82.

² Ibid, p 83.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

3. **تكاليف التدريب:** يعد عنصر التدريب ذو أهمية حاسمة في التنفيذ، وينظر إليه كعنصر التكلفة الأكثر أهمية في تدابير تسهيل التجارة. تنشأ تكاليف التدريب لأن تسهيل التجارة يتطلب في المقام الأول تغييرا تنظيميا وسلوكيا للموارد البشرية في وكالات الحدود، ومن أجل تعزيز فعالية وكفاءة العمليات والضوابط الجمركية لابد للبلدان أن تستثمر في تعيين موظفين جدد من ذوي الخبرة أو تدريب الموظفين الحاليين، بالإضافة إلى استيراد موظفين مدربين ذوي المهارات والدراية الجمركية اللازمة.

4. **تكاليف البنى التحتية والمعدات:** غالبا ما يرتبط تسهيل التجارة بتحديث المعدات والبنى التحتية اللازمة لتجسيده، بالإضافة إلى أتمتة إجراءات التجارة من خلال منتجات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (مثل أنظمة تبادل البيانات الإلكترونية وشبكات الكمبيوتر الداخلية والنافذة الواحدة والمساحات الضوئية وما إلى ذلك) والتي قد تكون تكلفة إنشائها باهظة لبعض الاقتصادات النامية، خاصة عندما يتم اعتبار تكاليف الصيانة والتحديث لكل من الأجهزة والبرامج.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

II. اتفاق تسهيل التجارة ومؤشرات قياسه

نتناول في هذا الجزء الثاني الجوانب المختلفة لاتفاقية تسهيل التجارة 2013 التي تُعد أول اتفاقية متعددة الأطراف تم عقدها منذ تأسيس منظمة التجارة العالمية، ثم نعرض على أهم التدابير ذات الصلة بتسهيل التجارة، و في الأخير نستعرض أهم المؤشرات التي ترصد وتقيس مستوى تسهيل التجارة وتقدمه.

1.II إتفاقية تسهيل التجارة 2013

اتفاقية تسهيل التجارة "TFA" هي أول اتفاقية تجارية تم عقدها منذ تأسيس منظمة التجارة العالمية. بدأت دراسة قضية تسهيل التجارة في الاجتماع الوزاري الأول لمنظمة التجارة العالمية بسنغافورة عام 1996. وفي المؤتمر الوزاري الذي عقد في بالي بإندونيسيا عام 2013، بعد عشرة سنوات تقريبا من المفاوضات، وافق أعضاء منظمة التجارة العالمية على إبرام اتفاقية تسهيل التجارة، والتي دخلت حيز التنفيذ رسميا في 22 فبراير 2017 بعد تصديق ثلثي أعضائها.

1.1.II خلفية تأسيس إتفاقية تسهيل التجارة

يتمثل أحد أهم أهداف منظمة التجارة العالمية في تقليل الحواجز الأخرى أمام التجارة، تلك التي تلي التعريفات الجمركية. ونظرا لإنخفاض معدلات التعريفات الجمركية في العديد من الأسواق حول العالم، فقد أصبح تركيز المفاوضين التجاريين ينصب بشكل متزايد على المجالات غير الجمركية. في هذا الصدد، اكتسب العمل على تسهيل التجارة زخما خلال المؤتمر الوزاري الأول الذي عقد بسنغافورة عام 1996 عندما تم إضافته إلى جدول الأعمال وفي الواقع، يُشير المسار التاريخي لنظام التجارة متعدد الأطراف إلى أن العمل على تسهيل التجارة يسبق تأسيس منظمة التجارة العالمية، حيث أن هناك عدد من عناصر الإطار القانوني لها، فضلا عن العديد من الاتفاقيات المبكرة ذات صلة مباشرة به¹. وذلك كما يتضح من القائمة الطويلة بالفعل للأحكام والاتفاقيات المتعلقة بتحرير التجارة المدرجة في الجدول التالي:

الجدول (14): المواد والاتفاقيات ذات الصلة بتسهيل التجارة

المادة/الاتفاقية	الموضوع
المادة الخامسة من اتفاقية الجات 1994	حرية العبور؛
المادة السابعة من اتفاقية الجات 1994	متطلبات التقييم للأغراض الجمركية؛
المادة الثامنة من اتفاقية الجات 1994	تبسيط إجراءات الاستيراد والتصدير؛

¹ Andrew Grainger, Trade Facilitation: A Conceptual Review, Op cit, p 41.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

علامات المنشأ؛	المادة التاسعة من اتفاقية الجات 1994
شفافية ونشر اللوائح التجارية؛	المادة العاشرة من اتفاقية الجات 1994
ترخيص الاستيراد؛	اتفاقية إجراءات ترخيص الاستيراد؛
إجراءات التفتيش قبل الشحن؛	الاتفاق على التفتيش قبل الشحن؛
قواعد المنشأ؛	الاتفاق على قواعد المنشأ؛
قواعد التجارة المتعلقة بالمعايير التقنية؛	اتفاقية الحواجز التقنية على التجارة؛
القواعد المتعلقة بتطبيق تدابير الصحة والصحة النباتية؛	اتفاقية تطبيق تدابير الصحة والصحة النباتية؛
القواعد المتعلقة بتسهيل التجارة في الخدمات؛	الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات؛
القواعد المتعلقة بحماية حقوق الملكية الفكرية.	اتفاقية الجوانب المتعلقة بحقوق الملكية الفكرية.

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على موقع منظمة التجارة العالمية

كانت قضية "تسهيل التجارة" في المؤتمر الوزاري الأول بسنغافورة 1996 محدودة إلى حد ما، فبينما أراد بعض الأعضاء إطلاق المفاوضات على الفور، ظل آخرون غير مقتنعين بضرورة مشاركة منظمة التجارة العالمية في مثل هذه العملية. نتيجة لذلك، تم الاتفاق على أن يقوم مجلس التجارة في السلع التابع للمنظمة (CTG) بتنفيذ عمل استكشافي وتحليلي بشأن "تبسيط الإجراءات التجارية" لتقييم نطاق قواعد منظمة التجارة العالمية الفعلية في هذا المجال¹. وبذلك أصبح تسهيل التجارة إلى جانب الشفافية في المشتريات الحكومية؛ والاستثمار؛ وسياسة المنافسة (ما يعرف باسم قضايا سنغافورة) ضمن جدول الأعمال.

كبنء جديد في جدول الأعمال، تم تبني "قضايا سنغافورة" بشكل رسمي في أجندة الدوحة للتنمية في نوفمبر عام 2001، حيث أعاد مؤتمر الدوحة الوزاري التأكيد على بدأ المفاوضات بشأن تسهيل التجارة. ونظراً لأن قضية تسهيل التجارة تعد إحدى "القضايا الجديدة" التي تم اقتراح إدراجها في جدول أعمال المفاوضات التجارية عقب تأسيس منظمة التجارة العالمية، لم ترغب بعض البلدان النامية الأعضاء في تحمل التزامات قانونية إضافية جديدة تتجاوز قدراتها التنفيذية وتعرضها لنظام تسوية المنازعات التجارية². ونتيجة لذلك، وافق المؤتمر الوزاري للدوحة على التفويض التالي:

"إدراكاً للحاجة إلى زيادة تسريع حركة البضائع والإفراج عنها وتخليصها، بما في ذلك البضائع العابرة، والحاجة إلى تعزيز المساعدة الفنية وبناء القدرات في هذا المجال، نتفق على أن المفاوضات ستجرى بعد الدورة الخامسة

¹ الفقرة 21 من إعلان سنغافورة الوزاري "WT/MIN(96)/DEC" متاح على: https://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min96_e/wtodec_e.htm (2023/03/06).

² Neufeld, Nora, the long and winding road: How WTO members finally reached a trade facilitation agreement, WTO Staff Working Paper No. 2, ERSD-2014-06, p 3.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

للمؤتمر الوزاري. على أساس قرار يتم اتخاذه بالإجماع الصريح بشأن أساليب المفاوضات. وحتى الدورة الخامسة، يقوم مجلس التجارة في السلع بمراجعة وتوضيح وتحسين الجوانب ذات الصلة من المواد الخامسة والثامنة والعاشرة من اتفاقية الجات 1994 وتحديد احتياجات تسهيل التجارة وأولويات الأعضاء، ولا سيما البلدان النامية والأقل نمواً. نلتزم بضمان المساعدة التقنية الكافية والدعم لبناء القدرات في هذا المجال¹.

في المؤتمر الوزاري الخامس المقام في كانكون (Cancun) سنة 2003، واجهت "قضايا سنغافورة"، التي نوقشت كحزمة واحدة من أربعة عناصر انتقادات كبيرة، لا سيما من قبل البلدان النامية. حيث تم الاتفاق على إسقاط سياسة "المنافسة" و"الاستثمار" و"الشفافية في المشتريات الحكومية"، وأنها لن تشكل جزءاً من برنامج العمل المنصوص عليه في إعلان الدوحة الوزاري، وبالتالي إلغاء المناقشات نحو المفاوضات بشأن أي من هذه القضايا داخل منظمة التجارة العالمية. تم الإبقاء على قضية تسهيل التجارة في جدول الأعمال الذي حظي بدعم واسع من قبل الأعضاء وذلك من أجل الحفاظ على الجهود المبذولة فيها.

بعد عدة سنوات من العمل الاستكشافي، بدأت المفاوضات حول تسهيل التجارة رسمياً في أغسطس 2004 بالإعلان الذي اعتمدته المجلس العام (ما يسمى بحزمة يوليو). وقد كان الغرض الرئيسي من هذه المفاوضات هو "توضيح وتحسين" الجوانب ذات الصلة بالقواعد الواردة في المواد 5 و7 و10 من اتفاقية الجات 1994. علاوة على ذلك، أخذت المفاوضات في الاعتبار الكامل "مبدأ المعاملة الخاصة والتفضيلية" للبلدان النامية والأقل نمواً، وتعزيز المساعدة الفنية وبناء القدرات. كما هدفت المفاوضات كذلك إلى وضع أحكام للتعاون الفعال بين الجمارك أو أي سلطات أخرى مناسبة بشأن تسهيل التجارة وقضايا الإمتثال الجمركي.

وافقت مجموعة التفاوض في اجتماعها الأول على خطة عمل وجدول زمني للاجتماعات، وعلى دعوة صندوق النقد الدولي، ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، والأونكتاد، ومنظمة الجمارك العالمية، والبنك الدولي للحضور على أساس مخصص. خلال الفترة من 15 نوفمبر 2004 إلى أكتوبر 2005، اجتمعت مجموعة التفاوض 7 مرات، قدم فيها الأعضاء حوالي 50 مساهمة في عمل المجموعة فيما يتعلق بالعديد من الجوانب المختلفة للمفاوضات مثل نشر وإدارة اللوائح التجارية؛ والإفراج عن البضائع؛ المساعدة والدعم؛ والتعاون الجمركي وغيرها. تم التأكيد مجدداً على زخم المفاوضات بشأن تسهيل التجارة في إعلان هونغ كونغ الوزاري المعتمد في ديسمبر 2005، والذي قدمت فيه مجموعة التفاوض تقريراً عن أعمالها المنجزة.

¹ الفقرة 27 من إعلان الدوحة الوزاري "WT/MIN(2001)/NOV" متاح على https://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min01_e/min01_e.htm

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

بعد ما يقرب من عقد من المفاوضات المكثفة، تمكن أعضاء منظمة التجارة العالمية من إنهاء مفاوضاتهم بشأن اتفاقية تسهيل التجارة في مؤتمر بالي الوزاري في ديسمبر 2013. وقد كان لاختتام المفاوضات حول الاتفاقية أهمية تاريخية في نظام التجارة العالمي، ليس فقط لإتمام جهود 17 عاما من العمل بشأن "تبسيط إجراءات التجارة" منذ مؤتمر سنغافورة، ولكن أيضاً لإعلان أول اتفاقية تجارية متعددة الأطراف منذ تأسيس منظمة التجارة العالمية في عام 1995. كانت "حزمة بالي" خطوة مهمة في ترقية النظام التجاري متعدد الأطراف.

2.1.II محتوى اتفاقية تسهيل التجارة 2013

توفر اتفاقية تسهيل التجارة القواعد القانونية التي تهدف إلى تسريع حركة البضائع وتخليصها، والإفراج عنها، وتتكون من ثلاثة أقسام. يحتوي القسم الأول على تدابير الشفافية وتبسيط الإجراءات التجارية التي تشكل الجزء الأكبر من التزامات التنفيذ؛ يحتوي القسم الثاني على نظام مفصل للمعاملة الخاصة والتفضيلية، ويحدد أدوار ومسؤوليات البلدان النامية وأقل البلدان نمواً والبلدان المتقدمة فيما يتعلق بالتنفيذ الانتقالي ودعم بناء القدرات؛ ويتضمن القسم الثالث الترتيبات المؤسسية والأحكام النهائية للاتفاقية، بما في ذلك بعض الأحكام المهمة بشأن العلاقة بين اتفاقية تسهيل التجارة والحقوق والالتزامات المدرجة في اتفاقيات منظمة التجارة العالمية الأخرى.

1.2.1.II تدابير تسهيل التجارة (القسم الأول)

تهدف تدابير تسهيل التجارة الواردة في القسم الأول (المواد الأحد عشر الأولى) إلى "توضيح وتحسين" الجوانب ذات الصلة من المواد العاشرة والثامنة والخامسة من اتفاقية الجات 1994. بالإضافة إلى بعض القواعد القانونية بشأن التعاون الجمركي¹. على وجه التحديد، تتناول المواد من 1 إلى 5 القضايا التي تغطيها المادة العاشرة من اتفاقية الجات (نشر وإدارة اللوائح التجارية)؛ تتناول المواد من 6 إلى 10 القضايا التي تغطيها المادة الثامنة من اتفاقية الجات (الرسوم والإجراءات المتعلقة بالاستيراد والتصدير)؛ وتتناول المادة 11 القضايا المشمولة بموجب المادة الخامسة من اتفاقية الجات (حرية العبور)؛ أما المادة 12 فهي التزام جديد يغطي تعزيز التعاون الجمركي.

الجدول (15): تدابير وأحكام اتفاقية تسهيل التجارة (القسم الأول)

المادة العاشرة من اتفاقية الجات 1994: نشر وإدارة اللوائح التجارية	
المادة 1 (TFA)	نشر المعلومات وإتاحتها (عبر الأنترنت، وإنشاء نقاط للإستفسار)
المادة 2 (TFA)	إتاحة التعليق والاستشارات والمعلومات حول القوانين واللوائح قبل دخول حيز التنفيذ

¹ World trade report, speeding up trade: benefits and challenges of implementing the WTO Trade Facilitation Agreement, 2015, p 40.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

المادة 3 (TFA)	الأحكام المسبقة (فيما يتعلق بتصنيف التعريفات الجمركية والمنشأ)
المادة 4 (TFA)	إجراءات الطعن والاستئناف ومراجعة القرارات الإدارية
المادة 5 (TFA)	تدابير أخرى لتعزيز النزاهة وعدم التمييز والشفافية في القوانين واللوائح
المادة الثامنة من اتفاقية الجات 1994: الرسوم والإجراءات المتعلقة بالاستيراد والتصدير	
المادة 6 (TFA)	ضوابط متعلقة بالرسوم والمصاريف المفروضة على الاستيراد والتصدير
المادة 7 (TFA)	تدابير التخليص والإفراج الجمركي عن البضائع
المادة 8 (TFA)	التعاون والتنسيق بين الوكالات الحدودية (الجمارك والوكالات الأخرى)
المادة 9 (TFA)	حركة البضائع المعدة للاستيراد تحت الرقابة الجمركية
المادة 10 (TFA)	الإجراءات الشكلية المتعلقة بالاستيراد والتصدير والعبور
المادة الخامسة من اتفاقية الجات 1994: حرية العبور	
المادة 11 (TFA)	حرية العبور (الترانزيت)
إلتزام جديد	
المادة 12 (TFA)	التعاون الجمركي

المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على موقع منظمة التجارة العالمية

https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa_e.htm

II.2.1.2 الأحكام المتعلقة بالمعاملة الخاصة والتفضيلية (القسم الثاني)

يتعلق القسم الثاني بأحكام المعاملة الخاصة والتفضيلية في تنفيذ تدابير تسهيل التجارة. حيث تقرر اتفاقية تسهيل التجارة في ديباجتها بالاحتياجات الخاصة للبلدان النامية وأقل البلدان نموا عندما تواجه صعوبات محتملة في تنفيذ التدابير الواردة في القسم الأول، وتطلب من البلدان الأعضاء تعزيز المساعدة ودعم بناء القدرات في هذا الشأن. كما توفر هذه الأحكام الجديدة والغير مسبقة في اتفاقيات منظمة التجارة العالمية للبلدان النامية وأقل البلدان نموا، فترات انتقالية ذاتية التحديد إلى حد كبير ومتغيرة للتنفيذ، إما وفقا لفترات زمنية محددة، أو مشروطة بالحصول على المساعدة والدعم من أجل التنفيذ. وعليه، يتعين على أي بلد عضو تصنيف أي حكم من أحكام اتفاقية تسهيل التجارة (الجدول) وإخطار الأعضاء الآخرين به.

الجدول (16): أحكام اتفاقية تسهيل التجارة (القسم الثاني)

المواد	التدابير / الأحكام
المادة 13	مبادئ عامة للمعاملة الخاصة والتفضيلية
المادة 14	تصنيفات أحكام مبدأ المعاملة الخاصة والتفضيلية

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

المادة 15	الإخطار والتنفيذ المتعلق بالأحكام الموجودة ضمن الفئة A
المادة 16	الإخطار بالمواعيد المحددة لتنفيذ الأحكام في الفئتين B والفئة C
المادة 17	آلية التحذير المبكر: تمديد تواريخ تنفيذ الأحكام في الفئتين B و C
المادة 18	تنفيذ الأحكام في الفئة B والفئة C
المادة 19	التحويل بين الفئتين B و C
المادة 20	فترة السماح لتطبيق فهم القواعد والإجراءات التي تحكم تسوية المنازعات
المادة 21	تقديم المساعدة والدعم لبناء القدرات
المادة 22	تقديم المعلومات عن المساعدة والدعم لبناء القدرات إلى اللجنة

المصدر: من إعداد الطالب اعتماداً على موقع منظمة التجارة العالمية

https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa_e.htm

توضح المادة 13 من اتفاقية تسهيل التجارة المبدأ العام للمعاملة الخاصة والتفضيلية، وتنص على أن مدى وتوقيت التنفيذ من قبل البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً يرتبط بقدراتها على التنفيذ، وحيثما يفتقر بلد نام أو بلد من أقل البلدان نمواً إلى القدرة على التنفيذ فلن تكون هناك حاجة للقيام بذلك حتى يتم تحقيق القدرة على التنفيذ.

ثم تحدد المواد من 14 إلى 19 شروط التنفيذ، والتي تتمثل السمة الرئيسية فيها أن البلدان النامية وأقل البلدان نمواً تقوم بتحديد وقت تنفيذ الأحكام الفردية للاتفاقية وتحديد الأحكام التي لن يتمكنوا من تنفيذها إلا عند تلقي الدعم والمساعدة الفنية لبناء القدرات. ومن أجل الاستفادة من هذه الأحكام، يجب على البلد العضو تصنيف كل بند من أحكام الاتفاقية وإخطار أعضاء منظمة التجارة العالمية الآخرين بهذه التصنيفات خلال الإطار الزمني المحدد في واحدة من الفئات الثلاث (A، B، C). هذه الفئات هي¹:

- **التزامات الفئة A:** تشمل الأحكام التي يحددها البلد العضو والتي سيطبقها بحلول وقت دخول الاتفاقية حيز التنفيذ القانوني (أو عند حالة عضو من أقل البلدان نمواً في غضون عام واحد بعد دخول الاتفاقية حيز التنفيذ).
- **التزامات الفئة B:** تشمل الأحكام التي يحددها البلد العضو والتي سيطبقها بعد فترة انتقالية عقب دخول الاتفاقية حيز التنفيذ، مع تقديم قائمة بالأحكام والمدة الزمنية الانتقالية التي يبدأ التنفيذ بعدها.
- **التزامات الفئة C:** تتعلق بالأحكام التي يحددها البلد العضو المزمع تطبيقها بعد فترة انتقالية عقب دخول الاتفاقية حيز التنفيذ والتي تتطلب الحصول على المساعدة والدعم لبناء القدرات.

¹ المادة 13 من اتفاقية تسهيل التجارة، متاحة على: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa_e.htm#art14

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

تلزم اتفاقية تيسير التجارة من البلدان النامية، في وقت دخولها حيز التنفيذ، أن تكون قد أبلغت ونفذت تعيينات الفئة A، وأبلغت جميع التعيينات وتواريخ التنفيذ من الفئتين B و C، بالإضافة إلى تقديم ملخصاً عن احتياجاتهم من الدعم للمخصصات المصنفة ضمن الفئة C، كما تلزمها بتقديم إخطارات محدثة تحتوي على تواريخ تنفيذ نهائية واحتياجات وأنشطة الدعم بعد عام واحد من بدء التنفيذ ومرة أخرى بعد عامين ونصف من بدء التنفيذ.

3.2.1.II الترتيبات المؤسسية والأحكام النهائية (القسم الثالث)

يحتوي القسم الثالث على مجموعة الترتيبات المؤسسية والأحكام النهائية لاتفاقية تسهيل التجارة. تحدد المادة 23 إنشاء لجنة دائمة معنية بتسهيل التجارة لمناقشة تشغيل الاتفاقية وتحقيق أهدافها، وتطلب من الأعضاء كذلك إنشاء لجنة وطنية معنية بتسهيل التجارة لدعم التنسيق المحلي وتنفيذ الاتفاقية. بينما تحتوي المادة 24 على الأحكام النهائية القياسية للاتفاقية بما في ذلك الأحكام المتعلقة بالعلاقة بين هذه الاتفاقية واتفاقيات منظمة التجارة العالمية الأخرى، وذلك لأن هذه الاتفاقية كما تم ذكره مسبقاً هي أول اتفاقية رسمية منذ تأسيس منظمة التجارة العالمية.

2.II تدابير تسهيل التجارة

نتناول في هذا العنصر أهم التدابير وأفضل الممارسات التي تهدف إلى تقليل تكاليف ووقت المعاملات التجارية عند المعابر الحدودية مثل الموانئ، والتي جرى تطويرها من قبل المنظمات والاتفاقيات الدولية ذات الصلة خاصة اتفاقية كيوتو المعدلة (منظمة الجمارك العالمية) واتفاقية تسهيل التجارة (منظمة التجارة العالمية).

1.2.II تدابير شفافية القوانين واللوائح التجارية

تُوفر التشريعات واللوائح التي تحكم متطلبات وإجراءات التجارة النظام القانوني لتوجيه وتنظيم عمليات الإستيراد والتصدير. وتنشأ الحاجة إليها من خلال حاجة السلطات والمُشغلين إلى مراقبة وتنظيم حركة البضائع والتدفقات المالية المرتبطة بها، ولضمان تلبية أهداف إدارة الحدود المشروعة مثل تحصيل الضرائب والرسوم¹. ولكن التشريعات واللوائح الغامضة، والمعقدة نسبياً، وغير المتاحة، أو المنفذة بشكل سيئ، يمكن أن تضخم بشكل غير متناسب تكاليف التجارة عن طريق إضافة التأخيرات والأعباء الإجرائية غير الضرورية. ومن أهم تدابير شفافية القوانين واللوائح التجارية:

¹ UN/CEFACT secretariat, Compendium of Trade Facilitation Recommendations, united nation, 2001, p2.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

1. **نشر وإتاحة المعلومات:** يعد نشر اللوائح والقوانين التجارية المعمول بها والمعلومات ذات الصلة كخطوة أولى حاسمة في تسهيل التجارة، و أمراً ضروريا لإضفاء الشفافية وقدرة المتداولين على التنبؤ في المعاملات التجارية (مثل تقدير تكاليف الإمتثال والغرامات وما إلى ذلك). توصي تدابير تسهيل التجارة بالتزامات الشفافية للدول تجاه مجتمعاتهم التجارية، وتلزمهم بالنشر والإتاحة الفورية لأحدث المعلومات المتعلقة بلوائح وإجراءات التجارة، وإمكانية الوصول إليها بسهولة من خلال نشرها عبر الإنترنت لتكون في متناول جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الإخطار عن مواقعها الرسمية. على وجه التحديد، تلزمهم بنشر وإتاحة المعلومات التالية¹:

- إجراءات الإستيراد والتصدير والعبور؛
- معدلات الرسوم والضرائب المطبقة؛
- الرسوم والمصاريف التي تفرضها الوكالات الحكومية على أو فيما يتعلق بالاستيراد أو التصدير أو العبور؛
- قواعد تصنيف وتقييم المنتجات للأغراض الجمركية؛
- القوانين واللوائح والأحكام الإدارية المتعلقة بقواعد المنشأ؛
- المحظورات والقيود المفروضة على الاستيراد أو التصدير أو العبور؛
- الغرامات والأحكام الجزائية لمخالفات إجراءات الاستيراد أو التصدير أو العبور؛
- إجراءات الاستئناف أو المراجعة.

إن الوصول السريع والسهل إلى إجراءات ومتطلبات دقيقة وشاملة للتصدير والاستيراد يُمكن التجار من تحسين تخطيطهم للأنشطة التجارية المستقبلية، وتقدير جميع تكاليف الاستيراد والتصدير بدقة مُسبقاً، مما يُقلل من التأخيرات الإجمالية والتكاليف. كما ستُحسن شفافية المعلومات ثقة التجار وامتثالهم للإجراءات الجمركية، وتُقلل من الوقت الذي تستغرقه الجهات الحكومية في الرد على استفسارات التجار الفردية. كما سيعزز هذا الإجراء تغييراً في العقلية وثقافة تنظيمية حكومية قائمة على الانفتاح والقدرة على التنبؤ والتحديث، مما يجعل بيئة التجارة أكثر جاذبية للاستثمارات الأجنبية².

2. **إنشاء نقاط الإستفسار:** يتطلب تعزيز شفافية المعلومات وتبسيط الإجراءات للمتداولين، وخاصة صغار التجار والشركات الصغيرة والمتوسطة التي يعد جمع المعلومات التجارية بالنسبة لهم عملية مكلفة وتستغرق وقتاً طويلاً، أن يتم إنشاء نقاط الإستفسار (تسمى أيضاً بنقاط الإتصال الوطنية الموحدة أو مكاتب الإستعلام).

¹ المادة الأولى من اتفاقية تسهيل التجارة، متاحة على:

https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa_e.htm#art1

² International Trade Centre, getting down to business: Making the Most of the WTO Trade Facilitation Agreement, ITC, Geneva, 2020, p 27.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

وهي بمثابة مراكز رسمية لتقديم المعلومات والرد على الاستفسارات والطلبات التي تنشأ من حاجة الحكومات والتجار والأطراف الأخرى ذات الصلة بشأن اللوائح والوثائق المتعلقة بالتجارة، المطلوبة لإجراءات الاستيراد والتصدير والعبور.

3. إتاحة التعليق والتشاور قبل تنفيذ القوانين: إن غياب التشاور مع المجتمع التجاري عند إعداد أو تعديل القوانين واللوائح التجارية يُضعف فعالية السياسات ويؤثر سلباً على تنفيذها. فكرياً ما يتم إقرار التعديلات التشريعية دون إشراك المتعاملين الاقتصاديين أو إتاحة الفرصة لهم للتعبير عن آرائهم وملاحظاتهم، مما يُحد من قدرتهم على التكيف مع المتغيرات التنظيمية. وفي هذا السياق، توصي اتفاقية تسهيل التجارة بضرورة اعتماد آليات للتشاور المنتظم مع الفاعلين في المجتمع التجاري، لا سيما عند تطوير الأحكام التي تمس حركة السلع، الإفراج الجمركي، والتخليص. ويساهم هذا النهج التشاركي في تعزيز الامتثال، وبناء الثقة، وتحسين العلاقة بين الحكومة و التجار¹.

4. مراجعة واستئناف القرارات الإدارية: غالباً ما تُصدر الجمارك ووكالات الحدود قرارات مرتبطة بعمليات الاستيراد والتصدير، وقد تنطوي هذه القرارات أحياناً على أخطاء ناتجة عن سهو أو عن تعسف، مما يؤدي إلى انتهاك القوانين الإجراءات المعمول بها. وفي مثل هذه الحالات، يُعد تمكين المتعاملين من استئناف تلك القرارات أمراً جوهرياً لتصحيح الإجراءات الإدارية الخاطئة أو التمييزية. تؤكد تدابير تسهيل التجارة على أهمية منح أي شخص تُصدر له الجمارك قراراً إدارياً محل نزاع وقابل للاستئناف الحق في المراجعة القضائية². يساعد نظام الاستئناف الفعال على حماية المتداولين من تطبيق القرارات التي قد تتعارض مع التشريعات واللوائح الحالية، كما أنه يضمن تطبيقاً أكثر عدلاً وشفافية للتشريعات التي تديرها أو تنفذها الجمارك ووكالات الحدود الأخرى.

2.2.II تدابير تبسيط الشكليات والوثائق التجارية

تتضمن إجراءات التجارة والإمتثال لمتطلباتها تبادل المعلومات الذي يحدث بين الوكالات الحكومية ومقدمي الخدمات والتجار للقيام بعمليات الاستيراد والتصدير وفقاً للقوانين واللوائح المعمول بها. وتعد المستندات الوسيلة الأساسية لجمع وتبادل البيانات والمعلومات بين الأطراف المعنية. وعادة ما يواجه المتداولون فيها عدداً كبيراً ومعقداً من الوثائق والنماذج، وغالباً ما تكون غير موحدة، وتحتوي على بيانات زائدة عن الحاجة ومتكررة. فيصبح بذلك

¹ Hans-Michael Wolfgang and Edward Kafeero, analysis of the Trade Facilitation Agreement vis-à-vis the Revised Kyoto Convention, World Customs Journal, Vol 8 (2), 2024, p 30.

² المادة الرابعة من اتفاقية تسهيل التجارة، متاحة على: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa_e.htm#art4

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

الامتثال أمرا صعبا ومكلفا من حيث تقديم المستندات إلى عدة وكالات مختلفة، في بلدان ولغات مختلفة، وعلى نماذج مختلفة.

1. مراجعة وتقليل الإجراءات والمستندات المطلوبة: نظرا لأن الروتين الإداري والأعمال الورقية المرهقة عبر الحدود تزيد من تكاليف ووقت الامتثال بشكل كبير، وتمثل في كثير من الأحيان عائقا رئيسيا أمام صغار التجار و الشركات الصغيرة والمتوسطة للانخراط في التجارة، فمن الضروري على الحكومات القيام بمراجعات دورية لعدد المستندات والإجراءات الشكلية المطلوبة بهدف تقليلها أو تبسيطها، والتأكد من أنها ليست أكثر إرهاقا أو تقييدا مما هو ضروري لتحقيق أهدافها المشروعة، فضلا عن مواءمتها مع المعايير الدولية. إن مثل هذه الإجراءات والوثائق يجب أن تكون كما يلي:

- يتم تطبيقها بهدف الإفراج السريع عن البضائع وتخليصها، لا سيما البضائع القابلة للتلف؛
- تُطبق بطريقة تهدف إلى تقليل وقت وتكاليف الامتثال للتجار والمُشغلين؛
- اختيار الإجراءات الأقل تقييدا للتجارة مع الحفاظ على أهداف السياسة المشروعة؛
- التقليل من المتطلبات المستندية غير الضرورية وعدم إبقائها إذا لم تعد مطلوبة.

2. استخدام المعايير الدولية للتوحيد: تخدم المتطلبات المستندية في المعاملات التجارية أغراضا متعددة، فقد تشمل على سبيل المثال الوثائق والمعلومات المطلوبة كجزء من الإجراءات الجمركية، وإجراءات النقل، ومتطلبات السداد وما إلى ذلك. في هذا السياق، يمكن أن يؤدي اعتماد إجراءات ومعايير قانونية مختلفة عبر البلدان إلى جعل استخدام المعلومات أو تبادلها فيما بينهم أكثر تكلفة وصعوبة. ولذلك، يُعد توحيد الوثائق التجارية ومواءمتها مع المعايير وأفضل الممارسات المتفق عليها دوليا أحد ركائز تسهيل التجارة¹. يوفر دليل الأمم المتحدة لتصميم المستندات التجارية معيارا لشكل وحجم المستندات يكفل التوافق بين مختلف أشكال الأوراق وأحجامها، كما يحدد حجم الأطر والهوامش والمسافات والمتطلبات الأخرى التي تُعد حيوية في التصميم المادي للمستندات. تشمل بعض الأمثلة الشائعة على توحيد المستندات ما يلي:

- الوثيقة الإدارية الموحدة "SAD" (الاتحاد الأوروبي)؛
- شهادة الصحة النباتية (الاتفاقية الدولية لحماية النباتات)؛
- شهادة المنشأ (اتفاقية كيوتو المعدلة)؛
- بيان البضائع الخطرة (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا)؛

¹ مركز التجارة الدولية، اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية: دليل أعمال للدول النامية، جنيف، 2013، ص 16.

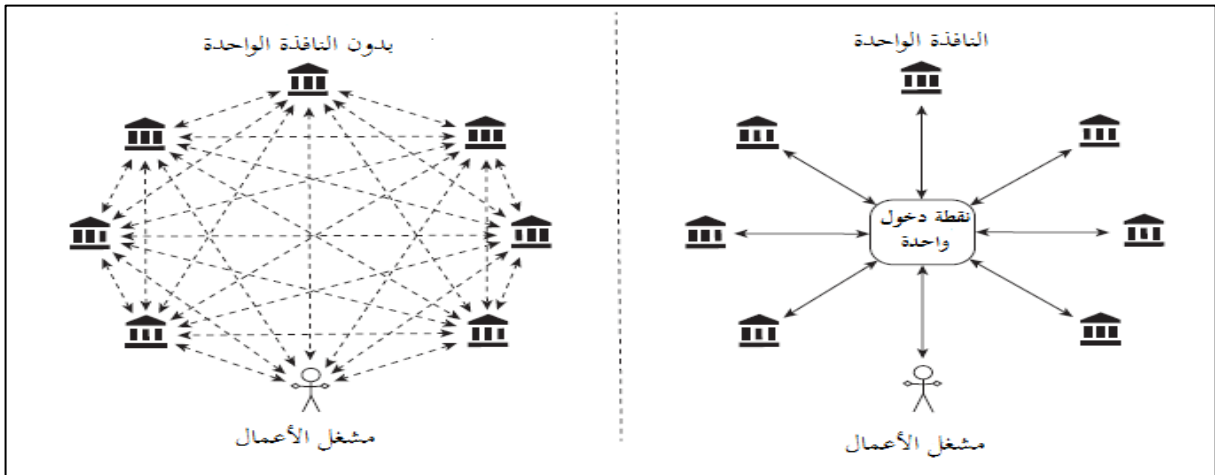
الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

- إقرار البضائع الخطرة (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا)؛
- سند الشحن (غرفة الشحن الدولية)؛
- إشعار إرسال للطرود البريدية (الاتفاقية العالمية للبريد).

3. **أتمتة إجراءات التخليص الجمركي:** توفر النظم الآلية في الجمارك إحدى أهم الأدوات لتسهيل إجراءات التجارة الدولية عند الحدود، وكجزء أساسي من جهود إصلاح الجمارك، تعتبر الأتمتة عاملاً مُحفزاً لتسريع عملية التخليص والإفراج الجمركي و لزيادة استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من جانب وكالات حكومية أخرى وأطراف سلسلة الإمداد للموانئ ممن تشمل أنشطتهم اليومية عمليات التخليص الجمركي بمن فيهم التجار، والشاحنين، والناقلين، ومخلصي الجمارك، ومحطات المناولة، والمصارف ووكلاء التأمين وغيرهم¹.

4. **اعتماد نظام النافذة الواحدة:** يُعد اعتماد نظام يُمكن المتعاملين من تقديم الوثائق والبيانات المطلوبة من خلال نقطة إدخال واحدة (سواء كانت مادية أو إلكترونية) لتلبية جميع المتطلبات التنظيمية المرتبطة بعمليات الاستيراد أو التصدير من الإصلاحات الجوهرية في مجال تسهيل التجارة. ويُسهّم الشبكات الموحد (الشكل 19) في تسريع وتبسيط إجراءات تقديم الوثائق والمعلومات إلى الجهات الحكومية المعنية، من خلال إزالة التكرار في طلب المعلومات و تقليص عدد الخطوات والجهات التي يتعين التعامل معها. ويُعد هذا النظام تحسيدا عمليا لمبادئ تسهيل التجارة، إذ يُقلل من العراقيل الإجرائية، ويوفر فوائد مباشرة لقطاع الأعمال من خلال تخفيف عبء الامتثال، وتقليل الزمن والتكاليف المرتبطة بعمليات التخليص والإفراج الجمركي عن البضائع².

الشكل (19): نظام النافذة الواحدة



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على:

Andrew Grainger, Cross-border Logistics Operations: Effective trade facilitation and border management, op cit, p 238.

¹ UNECE, Handbook of Best Practices at Border Crossings: A Trade and Transport Facilitation Perspective, UNECE Secretariat, 2012, P 120.

² Dennis Ndonga, Managing the risk of corruption in Customs through single window systems, World Customs Journal, Vol 7 (2), 2013, p 29.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

5. إجراءات البضائع المرفوضة: تُعد مسألة رفض السلع بسبب عدم استيفائها للمعايير التنظيمية من المشاكل الشائعة التي يواجهها المتعاملون التجاريون. ففي حالات عدم الامتثال لمتطلبات السلامة، غالباً ما تقوم السلطات الجمركية بمصادرة هذه السلع وإتلافها. غير أن هذه الممارسة تُعتبر مجحفة في بعض الأحيان، إذ يُحرم كل من المستورد والمصدّر من فرصة التصرف في البضائع بطرق بديلة، مثل إعادة توجيهها إلى أسواق أخرى ذات متطلبات أقل صرامة. وفي هذا الصدد، تهدف اتفاقية تسهيل التجارة إلى الحد من إتلاف سلطات الحدود للبضائع من خلال منح المتعاملين الحق في إعادة تصدير السلع غير المطابقة أو إرجاعها إلى بلد المنشأ، بما يحقق توازناً بين حماية الصحة والسلامة من جهة، وحقوق المتعاملين التجاريين من جهة أخرى¹.

3.2.II تدابير تسريع التخليص والإفراج الجمركي عن البضائع

تعكس إدارة الحدود المعاصرة تفاعلاً معقداً بين مجموعة متنوعة من الجهات الفاعلة في التجارة الخارجية بين الحكومة من خلال وكالات القطاع العام (مثل الجمارك والصحة) وبين قطاع الأعمال (التجار ومقدمي الخدمات). وتعد الحدود في كثير من الحالات المظهر المادي للتقاطع بين التنظيم والأعمال، كما تعتبر إدارتها الجيدة من خلال الإمتثال التجاري الصحيح أمراً بالغ الأهمية لكفاءة تكلفة المعاملات التجارية الدولية والتدفق السلس للسلع المشروعة والأشخاص من منظور القطاعين العام والخاص. تميل أي أوجه قصور في إدارة الحدود إلى تسليط الضوء على نقاط الضعف في تنظيم الدولة للتجارة، ويكون تأثيرها محسوساً في عدة قضايا مثل السلامة وأمن سلسلة الإمداد والقدرة التنافسية². تتكون عملية التخليص الجمركي النموذجية غالباً من خطوات متعددة ومتتابعة كما يوضحه الشكل التالي:

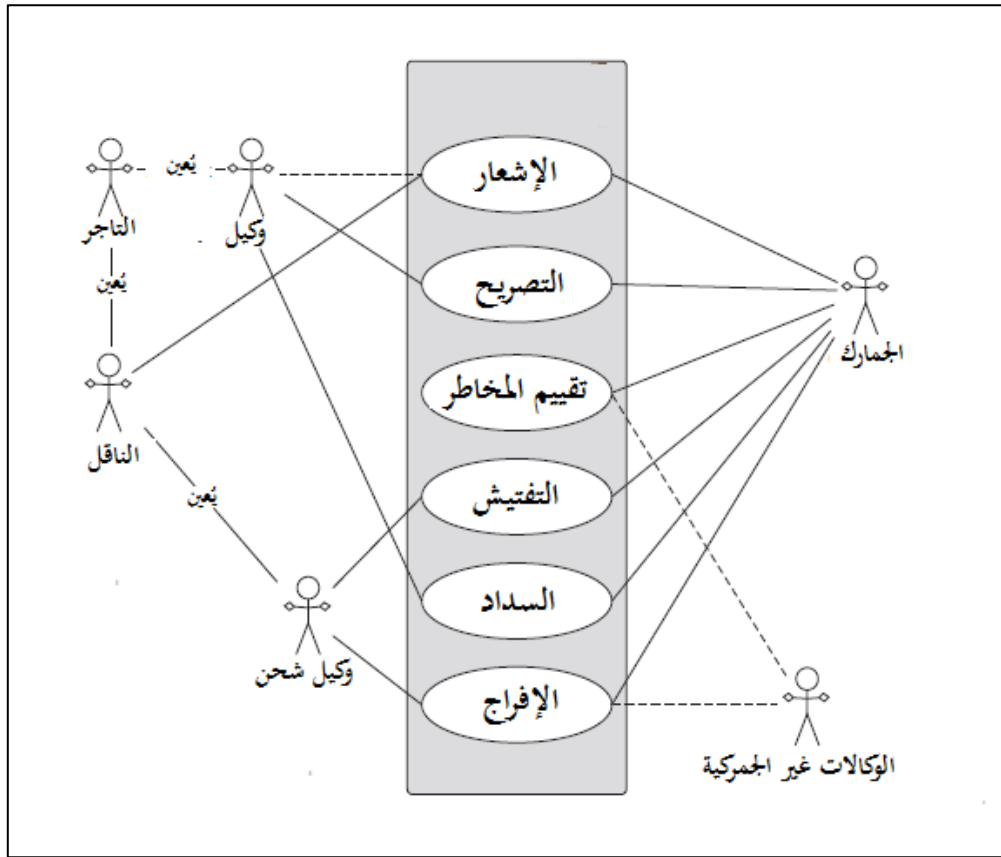
¹ المادة العاشرة من اتفاقية تسهيل التجارة، متاحة على:

https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa_e.htm#art10

² Mariya Polner, Coordinated border management: from theory to practice, World Customs Journal, 2011, Vol 45 (02), p 49-64.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

الشكل (20): عملية التخليص الجمركي النموذجية



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على

Andrew Grainger, Cross-border Logistics Operations: Effective trade facilitation and border management, op cit, p 238.

تبدأ عملية التخليص الجمركي النموذجية عادة بمرحلة الإشعار، حيث يقوم الناقل بإخطار مكتب الجمارك المحلي عن البضائع الموجودة في عهده ووقت وصولها المحتمل. يلي ذلك التصريح الجمركي، وهو عملية تزويد الجمارك بالمعلومات والمستندات اللازمة لتمكينها من إجراء التقييم المتعلق بالرسوم والضرائب. ثم تأتي مرحلة تقييم المخاطر، حيث تنظر السلطات الجمركية في مدى الحاجة إلى تفتيش البضائع من خلال التحقق من المستندات الضرورية مثل التراخيص وشهادات المنشأ وغيرها عند الاقتضاء. وإذا استدعى الأمر، يتم إجراء التفتيش المادي للتأكد من مطابقة البضائع للتصريح الجمركي. بعد ذلك، يقوم التاجر أو الوسيط المعتمد بمرحلة السداد، والتي تتعلق بدفع رسوم الاستيراد أو التصدير والضرائب المقررة. وأخيرا، تنتهي العملية بمرحلة الإفراج، حيث تسمح الجمارك بنقل البضائع بعد استكمال جميع الإجراءات نحو وجهتها النهائية سواء للاستيراد أو التصدير. من بين أهم التدابير التي تساهم في تعزيز كفاءة هذه الخطوات ما يلي:

1. **المعالجة السابقة على وصول السلع:** تُقدم مستندات التخليص الجمركي تقليديا إلى سلطات الجمارك بعد وصول السفن، وتبدأ معالجتها عند وصول البضائع إلى الميناء، إلا أن هذا الإجراء التقليدي غالبا ما يُفضي

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

إلى تأخيرات كبيرة تُسهم في رفع تكاليف التجارة وإضعاف القدرة التنافسية، خاصة بالنسبة لبعض فئات البضائع التي تتطلب الإفراج الفوري، مثل الأدوية، والمعدات الطبية، والبضائع سريعة التلف. وفي هذا السياق، يُعد إجراء المعالجة المسبقة لوصول البضائع من بين الآليات الفعالة لتسهيل التجارة، حيث يُتيح الإخطار المسبق عن الشحنات وتقديم مستندات التخليص الجمركي قبل وصولها إلى الميناء لسلطات الجمارك والوكالات الأخرى إجراء تقييم للمخاطر والشروع في عملية التخليص الجمركي وتسريعها، بحيث يكون من الممكن الإفراج عن البضائع بمجرد وصولها إلى الحدود.

2. إدارة المخاطر في عملية التخليص: لا تزال إدارات الجمارك في العديد من الدول حول العالم وخاصة النامية منها تُطبق نظام تفتيش مادي صارم، حيث تُوقف كل شحنة وتُفحص بشكل مادي إما جزئياً أو كلياً، مما يُسبب تأخيرات كبيرة في الموانئ. ونتيجة لذلك، قد تُصبح المدفوعات غير الرسمية لتسريع عملية التخليص والإفراج عن البضائع من الممارسات الشائعة ولهذا، أصبحت إدارة المخاطر خاصة مع التزايد الهائل في تعقيد وحجم التجارة الدولية جزءاً لا يتجزأ من آليات تسهيل التجارة، حيث يسمح استخدام معايير الانتقائية القائمة على المخاطر للإدارات الجمركية بتخصيص مواردها للشحنات عالية المخاطر والإحتيال المحتمل وتسريع التخليص للشحنات منخفضة المخاطر، مما يحمي إيرادات الحكومة من جهة، وأمن وصحة المجتمع من جهة أخرى¹.

3. التدقيق بعد التخليص: قد لا تعكس الوثائق المطلوبة عند الاستيراد الصورة الكاملة للمعاملة التجارية، مما يُصعب على موظفي الجمارك اتخاذ قرارات دقيقة في وقت وجيز. و لتحقيق الهدفين المزدوجين المتمثلين في تحصيل الإيرادات المشروعة والإفراج عن البضائع دون تأخير، تركز الجمارك الآن على عملية الرقابة بعد الاستيراد بشكل انتقائي في حالات معينة تستهدف مشغلين محددين، وعند الاستيراد المؤقت و المعالجة الداخلية، والمناطق الحرة وغيرها. ومع تطبيق نهج ما بعد التخليص القائم على المخاطر، تتمكن الجمارك من استهداف مواردها بشكل أكثر فعالية والعمل بالشراكة مع مجتمع الأعمال لتحسين مستويات الامتثال وتسهيل التجارة².

4. الدفع الإلكتروني للضرائب والرسوم: يُطلب من التجار في العديد من البلدان النامية والأقل نمواً، دفع الرسوم والضرائب بشكل شخصي عند الاستيراد أو التصدير. ويؤدي هذا الأسلوب التقليدي إلى العديد من التحديات اللوجستية للتجار، ويخلق بيئة عمل تسودها المخاوف الأمنية والفساد وعدم كفاءة ممارسة الأعمال. ولهذا،

¹ David Widdowson, Managing customs risk and compliance: an integrated approach, World Customs Journal, Vol 14 (2), 2019, p 65-66.

² Mohammad A. Hossain and Mohammad A. Yusuf, Application of post-clearance audit (PCA) as a trade facilitation tool in Bangladesh: Challenges and needed initiative, World Customs Journal, Vol 13 (1), 2019, p 153-154.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

فإن تبسيط إجراءات الدفع للتجار عبر الوسائل الإلكترونية من شأنه أن يُتيح للجمارك فرصة لتحديث عملياتها و يحسن المعاملات التجارية عبر الحدود، كما أن الشفافية واليقين بشأن المبلغ المستحق الدفع إلكترونياً سيقلل من الممارسات غير القانونية، مثل الرشوة والمدفوعات غير الرسمية على الحدود.

5. نقل التخليص إلى المحطات الداخلية: عادة ما تختار الدول نقاط دخول وتخليص محددة للبضائع المستوردة أو المصدرة، وعادة ما تكون محصورة فقط في المعابر الحدودية مثل الموانئ أو المطارات. ومع ذلك، في بعض الحالات، تُفضل الشركات التي تقع في المناطق الداخلية البعيدة نسبياً عن الحدود تخليص البضائع المستوردة أو الموجهة للتصدير في مواقع داخلية خاضعة لسلطات الجمارك (الموانئ الجافة، المحطات الداخلية..). وفي هذا الصدد، تدعو تدابير تسهيل التجارة أن تتيح للجمارك إمكانية نقل وتسليم البضائع من نقطة الدخول الحدودية إلى وجهة نهائية داخلية، حيث يقوم التاجر بالتصريح عن البضائع و عملية التخليص الجمركي عنها. يهدف هذا الإجراء إلى تقليل تكلفة و وقت المعاملة التجارية (تكاليف التأخير والتخزين) في حالة ما إذا كان الميناء المعني (أو المعبر الحدودي) يتميز بمشاكل دورية في الإزدحام، علاوة على تسريع تدفق البضائع.

6. تسريع الإفراج عن السلع القابلة للتلف: يمكن أن يُعيق ضعف الخدمات الجمركية واللوجستية على الحدود مدى اتصال البلدان بسلاسل الإمداد العالمية. وينطبق هذا بشكل خاص على الشركات المصدرة للسلع القابلة للتلف، إذ يُمكن أن يؤدي التأخير في التخليص والإفراج الجمركي عن البضائع، علاوة على ضعف جودة مرافق التخزين في الموانئ إلى خسائر اقتصادية كبيرة، وكذلك إلى خسائر في جودة المنتجات، مما يضعف القدرة التنافسية. ونظراً لاعتماد العديد من البلدان النامية بشكل كبير على تجارة المنتجات الزراعية وغيرها من السلع القابلة للتلف، فإن تسريع الإفراج عن هذه السلع وتخليصها أمر حيوي لزيادة صادراتها وارتباطها بسلاسل الإمداد الإقليمية والعالمية¹.

3.II مؤشرات تسهيل التجارة

لقد تم تطوير العديد من المؤشرات التي تُستخدم لرصد التقدم في تنفيذ تسهيل التجارة، ومن المهم أن يكون المسؤولون الحكوميون وواضعي السياسات على دراية كاملة بالمؤشرات المتاحة، لأنها تساعد في تحديد مجالات القوة والضعف في بيئة الأعمال المحلية، وأيضاً في تحديد التدابير اللازمة لبرنامج تسهيل التجارة الوطني. نستعرض فيما يلي أهم مؤشرات تسهيل التجارة (TFIs).

1.3.II مؤشر التجارة عبر الحدود "Trade across Border"

¹ Hans-Michael Wolfgang and Edward Kafeero, Op cit, p 33.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

يقدم تقرير ممارسة أنشطة الأعمال، الذي تم إطلاقه بداية من عام 2002، مجموعة من المؤشرات حول أنشطة الأعمال وإنفاذها في 190 اقتصادا. تستند هذه المؤشرات على استطلاعات رأي الخبراء المحليين، بما في ذلك المحامين ومستشاري الأعمال والمحاسبين ووكلاء الشحن والمسؤولين الحكوميين وغيرهم من المهنيين الذين يديرون بشكل روتيني أو يقدمون المشورة بشأن المتطلبات القانونية والتنظيمية للأعمال¹. وقد تم بدأ إجراء الاستطلاعات سنويا منذ عام 2004.

يشمل التقرير عدة مؤشرات كمية حول الإجراءات التنظيمية لبدء الأعمال التجارية والتعامل تحديدا مع: استخراج تراخيص البناء؛ والحصول على الكهرباء؛ وتسجيل الملكية؛ والحصول على الائتمان؛ وحماية المستثمرين الأقلية؛ ودفع الضرائب؛ والتجارة عبر الحدود؛ والتعامل مع الحكومة؛ وإنفاذ العقود؛ وحل حالات الإعسار، وسمات توظيف العمال.

الشكل (21): مؤشرات تقرير ممارسة أنشطة الأعمال



المصدر: تقرير ممارسة أنشطة الأعمال 2020

مؤشر التجارة عبر الحدود كما هو مبين في الشكل، هو واحد من 12 مجالا مختلفا مدرجا في تقرير ممارسة أنشطة الأعمال، يتم جمع البيانات المتعلقة به من خلال استبيان يتم توجيهه إلى أهم الأطراف الفاعلة في الصفقة التجارية الدولية كوكلاء الشحن ومخلصي الجمارك والتجار والوسطاء. والذي يرتبط ارتباطا وثيقا بقضايا الإمتثال الجمركي وتسهيل التجارة. يقيس هذا المؤشر الوقت والتكلفة وعدد المستندات المرتبطة بالعملية اللوجستية لتصدير أو استيراد شحنة معيارية (مثل حاوية مكافئة TEU) من البضائع عن طريق البحر باستثناء التعريفات الجمركية

¹ Doing business report, Comparing Business Regulation in 190 Economies, world bank, Washington, 2020, p 17-18.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

وتكاليف النقل البحري. والتي ترتبط بثلاث مجموعات من الإجراءات هي: الامتثال التوثيقي؛ والامتثال الحدودي؛ والنقل الداخلي كما يلي¹:

1. المستندات والمتطلبات التوثيقي: يستهدف الامتثال التوثيقي الوقت والتكلفة المرتبطتين بالامتثال لمستندات ومتطلبات جميع الوكالات الحكومية في حدود اقتصاد المنشأ واقتصاد المقصد، وأي اقتصادات عبور تمر عبرها البضائع. ويُعد الهدف من هذه الاجراءات هو قياس العبء الإجمالي لإعداد حزمة من الوثائق اللازمة لإتمام صفقة التجارة الدولية.

2. الامتثال لمتطلبات الحدود: يشمل الامتثال لمتطلبات الحدود الوقت والتكلفة اللازمين لعمليات التخليص والتفتيش من قبل الجمارك وجميع الوكالات الحكومية الأخرى. وتُعد عمليات التفتيش هذه، كذلك المتعلقة بمعايير الصحة والسلامة والصحة النباتية، إجراءات إلزامية من أجل عبور الشحنة حدود الاقتصاد المعني، بالإضافة إلى وقت وتكلفة المناولة التي تتم في مينائه أو عبر حدوده.

3. النقل الداخلي: يتضمن النقل الداخلي الوقت والتكلفة اللازمين لنقل الشحنة من مستودع التخزين في أكبر مدينة تجارية في الاقتصاد المعني إلى الميناء البحري أو المطار أو الحدود البرية الأكثر استخداما في هذا الاقتصاد يعرض الجدول (16) مؤشرات تتعلق بتكاليف ومدة الامتثال الحدودي والتوثيقي في الجزائر مقارنة بمتوسط منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (MENA) والدول ذات الدخل المرتفع في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) فضلا عن أفضل أداء في الاقتصاد العالمي. يعكس الجدول مدى فعالية الإجراءات الجمركية والإدارية المرتبطة بتصدير واستيراد السلع، وهو جزء أساسي من تقييم بيئة ممارسة الأعمال للبنك الدولي.

الجدول (17): أداء الجزائر في مؤشر التجارة عبر الحدود 2020

المؤشر	الجزائر	MENA	OECD	أفضل أداء
وقت التصدير: الامتثال للحدود (ساعة)	80	52.5	12.7	1 (19)
تكلفة التصدير: الامتثال لمتطلبات الحدود (دولار الأمريكي)	593	441.8	136.8	0 (19)
الوقت اللازم للتصدير: الامتثال الوثائقي (ساعة)	149	66.4	2.3	1 (26)
تكلفة التصدير: الامتثال الوثائقي (دولار الأمريكي)	374	240.7	33.4	0 (20)
الوقت اللازم للاستيراد: الامتثال الحدودي (ساعة)	210	94.2	8.5	1 (25)
تكلفة الاستيراد: الامتثال للحدود (دولار الأمريكي)	409	512.5	98.1	0 (28)

¹ Doing business report, Op cit, p 33.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

وقت الاستيراد: الامتثال الوثائقي (الساعات)	96	72.5	3.4	1 (30)
تكلفة الاستيراد: الامتثال الوثائقي (الدولار الأمريكي)	400	262.6	23.5	0 (30)

المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على تقرير ممارسة الأعمال

https://archive.doingbusiness.org/en/data/exploreconomies/algeria#DB_tab

تشير البيانات في الجدول أعلاه إلى أن الجزائر تعاني من تعقيد كبير في إجراءات الامتثال الحدودي سواء عند التصدير أو الاستيراد، فالوقت اللازم لإتمام الامتثال لمتطلبات الحدود عند التصدير بلغ 80 ساعة، بينما يصل إلى 210 ساعة عند الاستيراد، وهي أرقام مرتفعة بشكل ملحوظ مقارنة بالمتوسط الإقليمي في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا حيث بلغ (52.5) ساعة عند التصدير و (94.2) ساعة للاستيراد فضلا عن أفضل الممارسات العالمية (1) ساعة في 19 اقتصادا). وتُشير هذه المعطيات إلى تأخر عمليات التخليص الجمركي، وهو ما يعد عائقا أمام تسهيل التجارة. كما أن تكلفة الامتثال الحدودي تبقى مرتفعة، إذ تبلغ 593 دولارا عند التصدير و 409 عند الاستيراد وهو ما يزيد من تكلفة المعاملات التجارية ويؤثر سلبا على القدرة التنافسية للصادرات الجزائرية.

و لا يقل الوضع سوءا على مستوى الامتثال التوثيقي، حيث يستغرق إعداد الوثائق المطلوبة 149 ساعة عند التصدير و 96 ساعة عند الاستيراد، مقابل متوسط إقليمي أقل بكثير 66.4 ساعة عند التصدير و 72.5 ساعة عند الاستيراد، وأداء مثالي عالمي لا يتعدى 2.3 ساعة للتصدير و 3.4 ساعة للاستيراد كما في اقتصادات منظمة التعاون والتنمية. وهذا يدل على أن الجزائر تعتمد بشكل مفرط على الإجراءات الورقية والروتين الإداري، مع تأخر واضح في رقمنة المعاملات الجمركية والتجارية. وتنعكس هذه البيروقراطية أيضًا في التكاليف، حيث تصل تكلفة الامتثال الوثائقي إلى 374 دولار عند التصدير و 400 دولار عند الاستيراد، وهي أعلى من المتوسط الإقليمي، وتبتعد كثيرا عن أقل التكاليف العالمية المسجلة (حوالي 23-33 دولارا فقط في بعض الاقتصادات).

و تشير هذه المؤشرات مجتمعة إلى أن الجزائر لا تزال بعيدة عن تطبيق معايير تسهيل التجارة الدولية كما تُوصي بها المنظمات الدولية. كما أن الأداء الضعيف في كل من الوقت والتكلفة المرتبطين بالتصدير والاستيراد يُسهم في خلق بيئة تجارية غير جاذبة، خصوصا أمام المستثمرين والمتعاملين الاقتصاديين الأجانب، ويُضعف من قدرة الجزائر على الاندماج في سلاسل القيمة العالمية. كما أن استمرار مثل هذه العراقيل من شأنه أن يقوض جهود الدولة في تنويع الاقتصاد ودفع الصادرات خارج قطاع المحروقات.

2.3.II مؤشرات منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية "OECD"

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

قامت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية بتطوير مجموعة متنوعة من مؤشرات تسهيل التجارة بداية من سنة 2013، ويتم تحديثها كل عامين. وتعتبر هذه المؤشرات أقرب المؤشرات إلى أحكام اتفاقية تسهيل التجارة، بحيث تُغطي النطاق الكامل لإجراءات الحدود في أكثر من 160 اقتصادا عبر مستويات مختلفة من الدخل؛ والمناطق الجغرافية ومستويات التنمية. تسمح مؤشرات OECD للدول بتقييم التقدم المحرز في بيئة وتدابير تسهيل التجارة بشكل أفضل، فضلا عن تعبئة المساعدة الفنية وبناء القدرات بطريقة أكثر استهدافا¹.

تتألف مؤشرات تسهيل التجارة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) من أحد عشر مؤشرا فرعيا، عشرة من هذه المؤشرات الفرعية تمثل عشرة أحكام محددة لاتفاقية تسهيل التجارة، باستثناء مؤشر "الحكومة والنزاهة". وتغطي النطاق الكامل لمتطلبات الجمارك وإجراءات التجارة التنظيمية الأخرى على الحدود المدرجة في الاتفاقية². يتم جمع البيانات الخاصة بالمؤشرات من خلال استبيان تجيب عليه الإدارات المعنية وشركات النقل التي لها حضور عالمي في مجال تسهيل التجارة، ومقارنتها بالمصادر المتاحة للجمهور، ثم يتم التحقق منها من خلال منظمة التجارة العالمية وإدارات الجمارك في كل دولة معنية.

الجدول (18): مؤشرات تسهيل التجارة التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية

المؤشر	الوصف
توافر المعلومات	نشر المعلومات التجارية بما في ذلك على الإنترنت؛ إنشاء نقاط للاستفسار؛
الاستشارات	المبادئ التوجيهية الموضوعية للمشاورات مع التجار؛ وجود أطر عمل للإشعار والتعليق
أحكام مسبقة	بيانات مسبقة من الإدارة لمطالبة التجار بالتصنيف والمنشأ وطريقة التقييم المطبقة على سلع معينة وقت الاستيراد؛ القواعد والعملية المطبقة على مثل هذه البيانات
إجراءات الاستئناف	إمكانية وطرق الاستئناف/ الطعن في القرارات الإدارية من قبل الأجهزة الحدودية
الرسوم والمصاريف	ضوابط الرسوم والمبالغ المفروضة على الواردات والصادرات؛ الضوابط على العقوبات
متطلبات التوثيق	قبول النسخ وتبسيط المستندات التجارية، المواءمة وفقا للمعايير الدولية
أتمتة الإجراءات الحدودية	الدفع والتبادل الإلكتروني للبيانات؛ إدارة المخاطر الآلية؛ الإجراءات الحدودية المؤتمتة
تبسيط العمليات الحدودية	تبسيط إجراءات الحدود؛ نقاط تقديم فردية لجميع الوثائق المطلوبة (النافذة الواحدة)؛ عمليات التدقيق ما بعد التخليص؛ المشغلين المعتمدين
تعاون وكالات الحدود المحلية	تفويض الرقابة إلى سلطات الجمارك؛ التعاون بين مختلف وكالات الحدود في البلاد

¹ Moisé, E. and S. Sorescu, Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade, OECD Trade Policy Papers, No. 144, OECD Publishing, Paris. 2013, p 10.

² Moisé, E., T. Orliac and P. Minor, Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs, OECD Trade Policy Working Papers, No. 118, OECD Publishing, 2011, p 13.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

تعاون الوكالات عبر الحدود	التعاون مع الدول المجاورة في مجال الاجراءات الحدودية
الحوكمة والنزاهة	الهياكل والوظائف الجمركية؛ المساواة؛ سياسة الأخلاق

المصدر: منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD

<https://sim.oecd.org/default.ashx?lang=En&ds=TFI&d2c=dza&cs=asean> (26/05/2024)

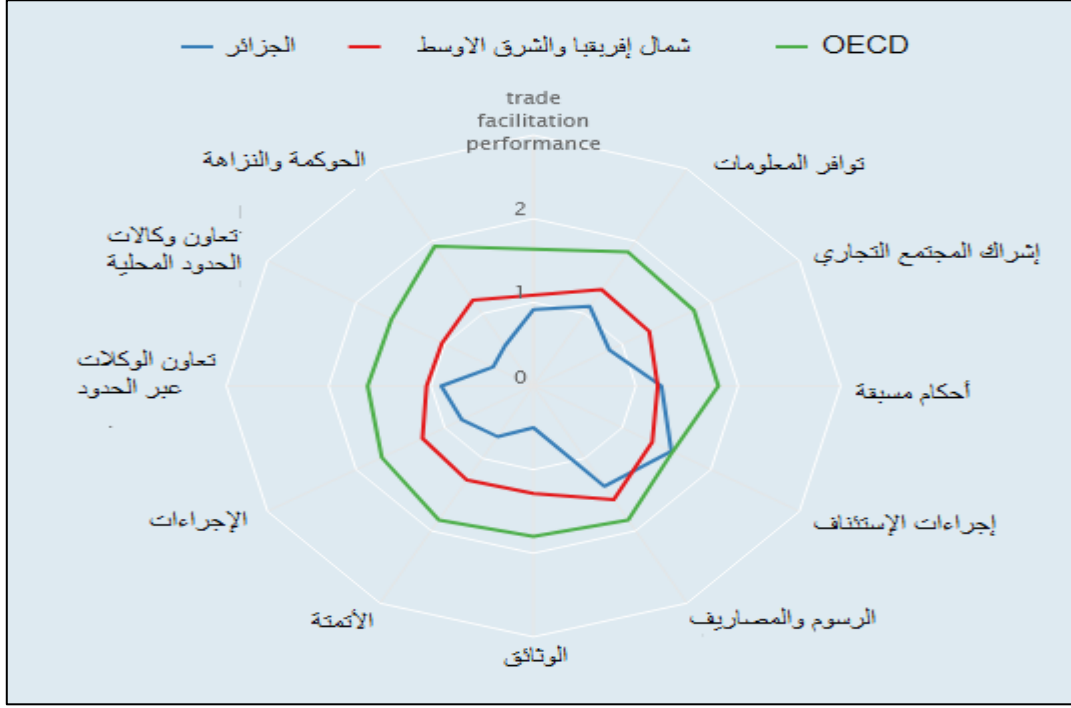
مؤشرات تسهيل التجارة الخاصة بمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية هي أقرب المؤشرات إلى أحكام اتفاقية تسهيل التجارة 2013. وخاصة القسم الأول من الاتفاقية الذي يغطي عدة تدابير لتسريع حركة وتحليص البضائع، بما في ذلك البضائع العابرة. بالإضافة إلى أحكامًا بشأن الشفافية والتبسيط الإداري واستخدام تكنولوجيا المعلومات للمعالجة وتبادل البيانات، فضلاً عن أحكام بشأن التعاون الفعال بين الجمارك والسلطات المختصة الأخرى بشأن تسهيل التجارة وقضايا الامتثال الجمركي. تتميز هذه المؤشرات بعدة خصائص أهمها:

- مُستهدَفة بدقة لرصد وقياس أداء الدول في تنفيذ تدابير تسهيل التجارة المحددة؛
- يمكن استخدامها لتقييم تأثير تدابير تسهيل التجارة المحددة على التدفقات التجارية وتكاليف التجارة وتخصيص الموارد والرفاهية في الاقتصاد المعني؛
- تسمح للمستخدمين بمقارنة أداء الاقتصادات عبر 11 مؤشرًا لتسهيل التجارة واكتشاف المقاييس الرئيسية التي تقود أداء الاقتصاد المعني.

يعرض الشكل (20) أدناه أداء الجزائر في مؤشر تسهيل التجارة (OECD) مقارنة بمتوسط منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا ودول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، والذي يقيس كما اشرنا مدى تطبيق الدول لمجموعة من المعايير والإجراءات التي تُسهل حركة السلع عبر الحدود، وتُقاس قيم الاداء بين 0 (الأداء الأضعف) و 2 (الأداء الأفضل).

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

الشكل (22): أداء الجزائر في مؤشرات تسهيل التجارة (OECD)



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على بيانات منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية

<https://www.compareyourcountry.org/trade-facilitation/en/1/DZA/DZA/firstHeader>

وفقا لتقديرات منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية تحقق الجزائر معدلا عاما يقدر بـ 0.915 وهو أدنى من المتوسط الإقليمي (1.31) وأقل بكثير من بلدان OECD الذي بلغ (1.85). و يُعد كل من مؤشر الوثائق ومؤشر الأتمتة من أبرز نقاط الضعف في أداء الجزائر فيما يتعلق بتدابير تسهيل التجارة، فقد حققت في مؤشر الوثائق 0.5 فقط، وهي نتيجة متدنية مقارنة بالمتوسط الإقليمي (1.284) ودول (OECD) الذي بلغ 1.8، و يعكس هذا الأداء استمرار الاعتماد المكثف على المستندات الورقية وتعقيد الإجراءات المتعلقة بتجهيز الوثائق المطلوبة للتصدير والاستيراد. كما يشير إلى غياب جهود فعالة لتبسيط وتوحيد النماذج والمستندات المطلوبة، وهو ما يؤدي إلى إطالة أمد المعاملات التجارية، وزيادة التكاليف غير الضرورية.

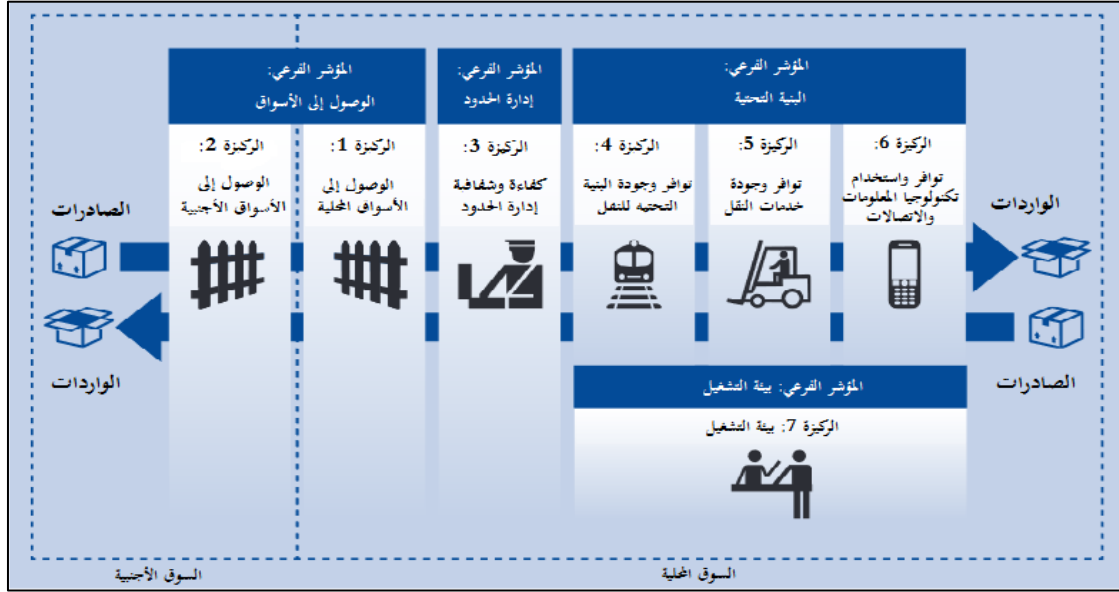
وبشكل عام فإن أداء تسهيل التجارة يُظهر أن الجزائر لا تزال بعيدة بشكل كبير عن مستويات الأداء المثلى في معظم المؤشرات، الاستثناء الوحيد يتمثل في مؤشر إجراءات الاستئناف، حيث يُسجل أداء الجزائر نتيجة مقبولة وقرينة من أفضل الممارسات الدولية. وتدل هذه الفجوة الواسعة على الحاجة الملحة إلى تنفيذ إصلاحات جمركية شاملة تشمل مختلف الجوانب التنظيمية والتقنية والإدارية.

3.3.II مؤشرات تقرير تمكين التجارة "ETI"

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

بدأ نشر سلسلة تقرير تمكين التجارة (ETI) من قبل المنتدى الاقتصادي العالمي منذ عام 2008، مبدئياً على أساس سنوي، ثم مرة كل سنتين ابتداء من عام 2010. خضع التقرير لعدة تعديلات بمساعدة الأوساط الأكاديمية وبعض الشركات الرائدة، وابتداء من سنة 2016 أصبح يصدر التقرير بما في ذلك نشر قاعدة البيانات بالاشتراك مع التحالف العالمي لتسهيل التجارة. يُقيم (ETI) مدى امتلاك الاقتصادات للمؤسسات والسياسات والبنى التحتية والخدمات التي تسهل التدفق الحر للسلع عبر الحدود وإلى وجهاتها. ويُصنف مؤشرات تمكين التجارة إلى أربع مؤشرات رئيسية هي: الوصول إلى الأسواق؛ البنية التحتية؛ إدارة الحدود؛ وبيئة التشغيل. وتنقسم هذه الأخيرة بدورها إلى سبع مكونات تسمى الركائز، كل من هذه الركائز تتكون من عدة مؤشرات كما يلي¹:

الشكل (23): مؤشر تمكين التجارة العالمية



المصدر: تقرير التمكين التجاري العالمي 2016

https://www3.weforum.org/docs/WEF_GETR_2016_report.pdf

1. الوصول إلى الأسواق: يقيس هذا المؤشر مدى تعقيد نظام التعريف الجمركية لبلد ما، فضلاً عن الحواجز التعريفية التي يواجهها مصدرو البلد والتفضيلات التي يتمتعون بها في الأسواق الخارجية. ويشمل ركيزتين هي: — الوصول إلى الأسواق المحلية: تُقيّم هذه الركيزة مستوى وتعقيد الحماية الجمركية لبلد ما نتيجة لسياسته التجارية، وتشمل متوسط التعريف الجمركية المرجحة التي يُطبقها البلد، وحصة السلع المستوردة المعفاة من الرسوم الجمركية، وتعقيد نظام التعريف الجمركية.

¹ The Global Enabling Trade Report, World Economic Forum, 2016, p 14-15. Available at: https://www3.weforum.org/docs/WEF_GETR_2016_report.pdf

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

— الوصول إلى الأسواق الأجنبية: تُقيّم هذه الركيزة الحواجز الجمركية التي يُواجهها مصدرو البلد في أسواق الوجهة، وتشمل متوسط التعريفات الجمركية المطبقة بالإضافة إلى هامش التفضيل في أسواق الوجهة التي يتم التفاوض عليها من خلال اتفاقيات تجارية ثنائية أو إقليمية، أو التي تُمنح في شكل أفضليات تجارية.

2. إدارة الحدود: يقيس هذا المؤشر جودة وشفافية وكفاءة إدارة الحدود في بلد ما. ويتكون من ركيزة واحدة تُقيّم الكفاءة والشفافية والتكاليف المرتبطة باستيراد وتصدير السلع، وتشمل تقييمًا لنطاق وجودة وشمولية الخدمات الرئيسية التي تقدمها الجمارك والوكالات الحدودية ذات الصلة، ومتوسط الوقت والتكاليف وعدد المستندات المطلوبة لاستيراد وتصدير السلع. كما تُقيّم أيضًا إمكانية التنبؤ بالوقت المستغرق في إجراءات الحدود، فضلًا عن شفافية العملية معبرا عنها بتوافر وجودة المعلومات التي تقدمها وكالات الحدود، وانتشار الفساد.

3. البنية التحتية: يقيس هذا المؤشر مدى توفر وجودة البنية التحتية للنقل في بلد ما، والخدمات المرتبطة بها، والبنية التحتية للاتصالات اللازمة لتسهيل حركة البضائع داخل البلد وعبر الحدود. ويتكون من ثلاث ركائز:

— توافر وجودة البنية التحتية للنقل: تقيس هذه الركيزة مدى توافر وجودة البنية التحتية المحلية لكل من وسائل النقل الأربعة الرئيسية: البنى التحتية للطرق البرية والسكك الحديدية والمطارات والموانئ. فضلًا عن الربط الجوي والبحري.

— توافر وجودة خدمات النقل: تُعد هذه الركيزة مكملًا ضروريًا لسابقتها، حيث تعمل على تقييم مدى توفر وجودة خدمات النقل، بما في ذلك وجود وكفاءة شركات الشحن والخدمات اللوجستية في البلد، فضلًا عن سهولة الشحن وتكلفته وتوقيته. علاوة على ذلك، تتضمن هذه الركيزة مقياسًا لكفاءة خدمات البريد.

— توافر واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (ICTs): تُقيّم هذه الركيزة مدى توفر تكنولوجيات المعلومات والاتصالات وجودتها في بلد ما، وذلك وفقًا لاستخدام الهواتف المحمول والإنترنت من قبل السكان عمومًا، ومن قبل الشركات في المعاملات التجارية، ومن قبل الحكومة في التفاعل مع المواطنين. كما يأخذ في الاعتبار جودة الوصول إلى الإنترنت، حيث أصبح الوصول إلى النطاق العريض هو أساس الاستفادة الكاملة من إمكانيات الإنترنت.

4. بيئة التشغيل: يقيس هذا المؤشر جودة العوامل المؤسسية الرئيسية المؤثرة في أعمال المصدرين والمستوردين النشطين في بلد ما. ويتكون من ركيزة واحدة تُقيّم جودة بيئة التشغيل في البلد، والتي تؤثر بشكل كبير في قدرة الشركات التي تقوم بالاستيراد والتصدير و/أو نقل البضائع للقيام بالأعمال التجارية. كما تُقيّم أيضًا مستوى حماية حقوق الملكية في البلد؛ وجودة مؤسساته العامة ونزاهتها؛ وكفاءته في إنفاذ العقود؛ وتوافر التمويل؛

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

والانفتاح على العمالة والاستثمارات الأجنبية، فضلاً عن مستوى الأمن الشخصي الذي يُقاس تقريباً بمعدل وقوع الجريمة والإرهاب.

وبالتالي فإن نطاق مؤشرات تمكين التجارة أوسع بكثير من تسهيل التجارة كما تتناوله أغلب المنظمات الدولية، وخاصة منظمة التجارة العالمية التي تركز في إطار اتفاقية تسهيل التجارة على تبسيط وتنسيق إجراءات التجارة الدولية فقط. وعلى الرغم من أن إدارة الحدود ليست التركيز الوحيد في تقرير تمكين التجارة، إلا أنها تحتل مكانة بارزة في مؤشراتته.

الجدول (19): أداء الجزائر في مؤشرات تقرير تمكين التجارة

المؤشر	الجزائر		أفضل أداء
	الترتيب	القيمة	
1. الوصول إلى الأسواق	112	3.7	6.23
الوصول إلى الأسواق المحلية	121	3.7	7
الوصول إلى الأسواق الأجنبية	97	3.7	6.46
2. كفاءة وشفافية إدارة الحدود	127	3.2	6.40
3. توافر وجودة البنية التحتية	98	3.3	6.33
توافر وجودة البنية التحتية للنقل	92	3	6.40
توافر وجودة خدمات النقل	84	3.7	5.92
توافر واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات	108	3.3	6.69
4. بيئة التشغيل	111	3.8	5.86

المصدر: من إعداد الطالب اعتماداً على تقرير تمكين التجارة 2016

https://www3.weforum.org/docs/WEF_GETR_2016_report.pdf

يُظهر ترتيب الجزائر في مؤشرات تسهيل التجارة لتقرير تمكين التجارة تأخراً واضحاً مقارنة بأفضل أداء عالمي. ففي مؤشر الوصول إلى الأسواق، جاءت الجزائر في المرتبة 112 من أصل 136 بلد شمله التقرير، ما يعكس ارتفاع متوسط التعريف الجمركية المطبقة مقارنة بالأسواق الأجنبية. أما في مؤشر إدارة الحدود فقد جاءت في المرتبة 127 مما يدل على بطء إجراءات الاستيراد والتصدير. وفي مؤشر البنية التحتية تراوح ترتيب الجزائر بين 98 و 108 حسب ركائز المؤشر وهو بعيد عن أفضل أداء. أما فيما يخص مؤشر البيئة التشغيلية فقد جاءت في المرتبة 111. و

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

بشكل عام، تُظهر هذه النتائج أداء ضعيف للغاية وتعكس الحاجة الملحة الى إصلاحات عميقة تمس كل من الجانب التنظيمي (إدارة الحدود) والمادي (البنية التحتية) لتسهيل التجارة.

4.3.II مؤشر أداء الخدمات اللوجستية "LPI"

تُفهم اللوجستيات على أنها شبكة من الخدمات التي تدعم الحركة المادية للسلع، والتجارة عبر الحدود، والتجارة داخل الحدود الوطنية. وهي تشمل مجموعة واسعة من الأنشطة التي تتجاوز النقل، مثل التخزين، والتخليص الجمركي، والتسليم، وعمليات المحطات، وإدارة البيانات والمعلومات ذات الصلة. قُدِّر حجم الإيرادات العالمية التي تولدها هذه الشبكات عام 2018 بأكثر من 4.3 تريليون دولار أمريكي¹. يُعتبر الأداء اللوجستي عاملاً أساسياً للنمو الاقتصادي والقدرة التنافسية، فهو يحدد مدى فعالية اتصال الدول بشبكات الشحن والأسواق العالمية. في المقابل، تؤدي عدم كفاءة الخدمات اللوجستية في بلد ما إلى زيادة تكلفة ممارسة الأعمال وتقليل إمكانية التكامل الاقتصادي الإقليمي والدولي.

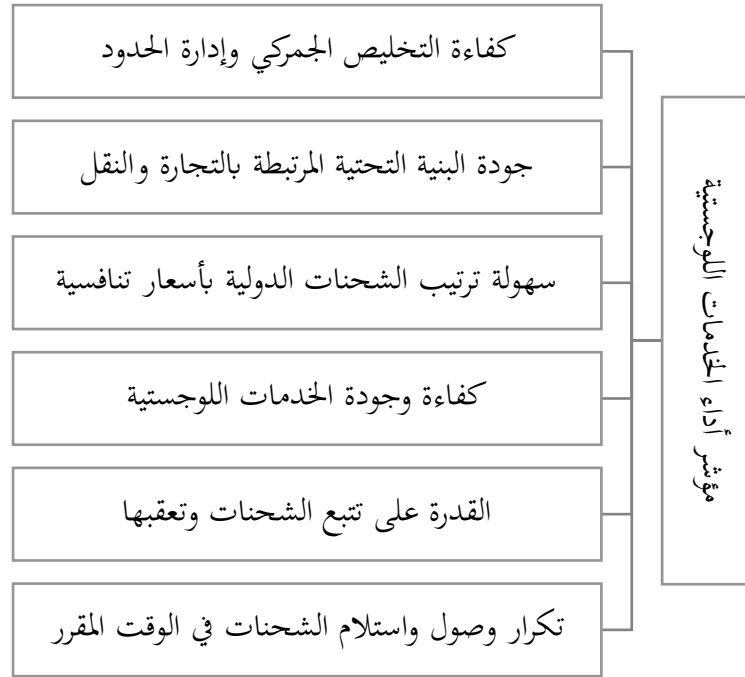
أطلق البنك الدولي في عام 2007 مؤشر أداء الخدمات اللوجستية (LPI) الذي يقيس مدى سهولة أو صعوبة التجارة في المنتجات المصنعة المنقولة بشكل موحد (مثل الحاويات)، وذلك من خلال دراسة مسحية تجرى كل عامين تغطي ما يصل إلى 160 بلد. تتضمن الدراسة استبيان موحد يُوجه لمشغلي الخدمات اللوجستية الدوليين، يتكون الاستبيان من جزأين، دولي ومحلي. في الجزء الدولي، يُقيم المستجيبون 6 مكونات لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية (الشكل 1-9) في ثمانية من البلدان الشريكة الرئيسية على مقياس من خمس نقاط (حيث تمثل 1 أسوأ نتيجة و5 أفضل نتيجة). في الجزء المحلي من الاستبيان، يُطلب من المستجيبين تقديم بيانات نوعية وكمية عن بيئة الخدمات اللوجستية في البلد الذي يعملون فيه².

¹ Christina K. Wiederer et al, The World Bank's Logistics Performance Index, International encyclopedia of transportation Elsevier, 2021, p 94.

² Jean-François Arvis, connecting to compete, Trade logistics in the global economy: the logistics performance index and its indicators, The World Bank, 2012.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

الشكل (24): مؤشر أداء الخدمات اللوجستية LPI



المصدر: البنك الدولي

<https://lpi.worldbank.org/about>

اعتمدت إصدارات مؤشر LPI منذ 2007 حصريا على استطلاع رأي المتخصصين في مجال الخدمات اللوجستية، وبداية من عام 2023 تم إضافة مكون ثاني للمؤشر يتضمن مجموعة جديدة من المعلومات المستمدة من نهج البيانات الضخمة والدقيقة حول الحركات الفعلية لحاويات الشحن البحري، والشحن الجوي، والطرود البريدية حسب مسار التجارة والوجهة. تكمل هذه المؤشرات مؤشر أداء الخدمات اللوجستية التقليدي القائم على الاستطلاع فقط، والذي لا تزال درجات وترتيب مؤشر أداء الخدمات اللوجستية تعتمد عليه. وبشكل عام، ظلت درجات مؤشر أداء الخدمات اللوجستية للمجموعة الكاملة التي تضم أكثر من 160 دولة مماثلة منذ إصدار عام 2007، وهو ما يشير إلى الطبيعة القوية للبيانات الأساسية.

الجدول (20): الأداء اللوجستي للجزائر

المؤشر	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
القيمة الإجمالية	2.06	2.23	2.40	2.50	2.60	2.70	2.50
الترتيب العام	140	130	125	117	110	105	97
القيمة	1.60	1.90	2	2.10	2.20	2.30	2.30

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

101	115	120	126	130	137	148	الترتيب	كفاءة التخليص الجمركي و إدارة الحدود
2.10	2.60	2.50	2.40	2.30	2.20	2.09	القيمة	جودة البنية التحتية المرتبطة بالتجارة والنقل
125	110	115	120	125	134	139	الترتيب	
3	3.10	3	2.90	2.80	2.70	2.37	القيمة	سهولة ترتيب الشحنات الدولية بأسعار تنافسية
57	60	65	75	85	98	128	الترتيب	
2.20	2.70	2.60	2.50	2.40	2.30	2	القيمة	كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية
126	100	105	110	120	127	142	الترتيب	
2.50	2.50	2.40	2.30	2.20	2.10	1.85	القيمة	القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها
98	95	100	105	118	123	140	الترتيب	
2.60	3.30	3.20	3.10	3	2.90	2.56	القيمة	تكرار وصول واستلام الشحنات في الوقت المقرر
116	85	90	100	110	113	122	الترتيب	

المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على تقارير البنك الدولي

<https://lpi.worldbank.org/international/global>

على الرغم من التحسن التدريجي في بعض المؤشرات الذي تظهره البيانات في الجدول أعلاه، لا يزال الأداء العام للجزائر في مجال الخدمات اللوجستية يواجه تحديات هيكلية تُقيد من قدرتها على الاندماج الكامل في سلاسل التجارة العالمية. نقدم فيما يلي تحليلا للأداء اللوجستي للجزائر:

- شهدت كفاءة الجمارك تحسنا ملحوظا، حيث ارتفع مؤشرها من 1.60 في سنة 2007 إلى 2.30 في سنة 2023. ويعكس هذا الارتفاع تأثير الإصلاحات المستمرة الهادفة إلى تبسيط الإجراءات الجمركية، غير أن هذا الأداء لا يزال دون المتوسط العالمي، مما يستدعي تعميق عمليات التحديث والرقمنة في الإدارة الجمركية.
- وعلى النقيض، فإن جودة البنية التحتية التي تعد عاملا حاسما في تحسين الربط بين الموانئ وشبكات النقل الداخلية، قد شهدت تراجعا ملحوظا، إذ انخفضت من 2.60 في عام 2018 إلى 2.10 في عام 2023. ويُبرز هذا التراجع النقص المزمن في الاستثمار في البنية التحتية الأساسية، لا سيما الموانئ وخطوط السكك الحديدية، وهو ما يُضعف القدرة التنافسية التجارية.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

- من ناحية أخرى، تُظهر الجزائر تقدماً في سهولة ترتيب الشحنات الدولية، حيث بلغ المؤشر القيمة 3 في عام 2023، ما يعكس قدرة متزايدة على تنظيم العمليات اللوجستية العابرة للحدود. إلا أن هذا التقدم يظل غير متوازن بالمقارنة مع باقي مكونات سلسلة الإمداد.
- وتبقى كفاءة الخدمات اللوجستية المقدمة من قبل مزودي النقل والوكلاء الجمركيين من أبرز نقاط الضعف، إذ بلغ المؤشر 2.20 في سنة 2023، وهو ما يدل على محدودية جودة هذه الخدمات وتأثيرها السلبي على الأداء العام للسلسلة اللوجستية.
- وفيما يخص قدرات التتبع والتعقب، فقد استقرت عند مستوى متوسط نسبياً قدره 2.50، ما يشير إلى أداء معتدل، لكنه لا يعكس بعد تكاملاً فعالاً للتقنيات الرقمية في مراقبة الشحنات وتتبعها.
- أما على مستوى وصول واستلام الشحنات في الوقت المقرر، وهو مؤشر حاسم في تقييم موثوقية سلسلة الإمداد، فقد سجل تراجعاً ملحوظاً، إذ انخفض من 3.30 في عام 2018 إلى 2.60 في عام 2023، مما يعكس استمرار وجود اختناقات إجرائية وتأخيرات تعيق وصول الشحنات في الوقت المحدد.

الفصل الثاني : الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة

خلاصة الفصل

أضحى تسهيل التجارة موضوعا ذا أهمية متزايدة، فرضته تحولات النظام التجاري العالمي خلال العقود القليلة الماضية، وعلى رأسها تنامي العولمة وتزايد حجم المبادلات التجارية. ويُقصد بتسهيل التجارة في جوهره تبسيط وتوحيد إجراءات التجارة الدولية، بما يُسهل في تقليص الوقت والتكاليف المرتبطة بعمليات التصدير والاستيراد والعبور وغيرها من الأنشطة المرتبطة بالتجارة الخارجية. وتكمن أهمية هذا التوجه في قدرته على تحقيق منافع مشتركة لجميع الأطراف الفاعلة في الصفقة التجارية الدولية.

يقوم تسهيل التجارة على جملة من المبادئ والركائز التي تشكل توجيهات السياسة وتضمن فعاليتها. وهي تشمل تبسيط الإجراءات، وتعزيز شفافية اللوائح، إلى جانب التنسيق وتوحيد المعايير بما يتوافق مع الممارسات الإقليمية أو الدولية. علاوة على ذلك، تأخذ برامج تسهيل التجارة بعين الاعتبار الاستثمارات في البنية التحتية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات كعناصر متكاملة تعزز من تطبيق هذه المبادئ وتدعم تحقيق أهدافها.

رغم ما يجلبه تسهيل التجارة من الفوائد لكل من الحكومات وقطاع الأعمال، إلا أن تحقيق هذه الفوائد يتطلب تحمل تكاليف قصيرة إلى متوسطة الأجل، إذ إن تنفيذ تدابير تسهيل التجارة يستلزم استثمارات ملموسة في مجالات متعددة تشمل تنمية القدرات البشرية، وتحديث التكنولوجيا، وتطوير البنية التحتية، إلى جانب تنفيذ برامج إصلاح مؤسسي وهيكلية تهدف إلى تحسين البيئة التنظيمية وتعزيز الشفافية.

تُعد اتفاقية تسهيل التجارة الإطار المرجعي والمؤسسي الذي بلور المفهوم بشكل رسمي، من خلال مجموعة متنوعة من الأحكام التي تهدف إلى تعزيز شفافية لوائح التجارة و تبسيط الإجراءات الجمركية. و لأول مرة في تاريخ اتفاقيات التجارة متعددة الأطراف، يتم السماح للدول النامية والأقل نموا في تحديد جداول زمنية لتنفيذ التزاماتها بما يتناسب مع مستوياتها التنموية وقدراتها المؤسسية، حيث يعتمد نطاق وتوقيت تنفيذ الالتزامات حصرا على قدراتها التنفيذية. كما تلزم الاتفاقية توفير الدعم الفني والمساعدة التقنية لهذه الدول بهدف بناء قدراتها الذاتية قبل الشروع في تنفيذ الالتزامات.

هناك العديد من المؤشرات التي تُستخدم لرصد ومتابعة التقدم في مستوى تسهيل التجارة مثل تقرير ممارسة الأعمال ومؤشر الأداء اللوجستي. وتكمن أهمية هذه المؤشرات في كونها أدوات عملية تمكّن المسؤولين الحكوميين وواضعي السياسات من الإلمام بمستوى الأداء، حيث تساعد على تحديد مجالات القوة والضعف في بيئة الأعمال المحلية، وبالتالي اتخاذ التدابير المناسبة لتعزيز كفاءة وفعالية البرنامج الوطني لتسهيل التجارة.

الفصل الثالث :

مدخل للموانئ البحرية وقياس
أدائها

تهديد

منذ بدء أنشطة التجارة الدولية، لعبت الموانئ دوراً محورياً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان، إذ يتم نقل أكثر من 80 % من تجارة السلع العالمية من حيث الحجم وأكثر من 70 % من القيمة عبر الطرق والموانئ البحرية. وتعد الموانئ نقاط ارتكاز أساسية في صناعة النقل والتجارة العالميان، حيث تقدم مجموعة واسعة من الخدمات التي تشمل أنشطة التحميل والتفريغ، والتخزين والتوزيع، والنقل متعدد الوسائط، مما جعلها كيانات جاذبة للصناعات والخدمات اللوجستية المختلفة التي تضيف القيمة في سلاسل الإمداد. وفي ظل بيئة دولية تتسم بتصاعد وتيرة المنافسة، أصبحت الموانئ مطالبة بتقديم خدمات عالية الجودة وبأقل تكلفة ممكنة لضمان تلبية متطلبات الشاحنين والناقلين. وفي هذا السياق، يكتسي تقييم وقياس أداء الموانئ أهمية بالغة في تحديد نقاط القوة والضعف، وتوجيه سياسات الإصلاح والتطوير نحو تحسين كفاءة البنية التحتية، وجودة الخدمات، وفعالية الإجراءات التنظيمية ذات الصلة بالتجارة.

سيتناول هذا الفصل في جزئه الأول مفهوم الموانئ، وعرض تصنيفاتها المختلفة، إلى جانب نماذج وأساليب إدارتها. أما الجزء الثاني سيتناول قياس أداء الموانئ من خلال التطرق أولاً إلى قياس الأداء ومؤشرات الأداء، ثم أبرز العوامل المؤثرة في أداء الموانئ، و في الأخير يتم عرض أهم مؤشرات قياس أداء الموانئ.

I. صناعة الموانئ البحرية

نتناول فيما يلي موضوع الموانئ البحرية، نستله بتقديم مجموعة من التعريفات والمفاهيم حول الموانئ، ثم نستعرض التصنيفات المختلفة للموانئ استنادا إلى عدة معايير، ويلي ذلك عرضا لمختلف وظائف الميناء والأدوار التي يضطلع بها، وفي الأخير نلقي الضوء على أساليب إدارة وتشغيل الموانئ.

1.I مفهوم الموانئ البحرية و أهميتها

تُعتبر الموانئ البحرية من الموارد والبنى التحتية الأساسية التي تلعب دورا حيويا في نقل البضائع والأشخاص، كما تُشكل العمود الفقري للاقتصادات الوطنية وتدعم تجارتها الخارجية. ونظرا لأن غالبية التجارة العالمية تُنقل عبر البحار والمحيطات، يُمكن أن يكون الميناء البحري الذي يتم تشغيله بقوة وكفاءة أحد الأصول المهمة لبلد أو إقليم ما في محاولة لتحسين وضعه الاقتصادي والاجتماعي.

1.1.I تعريف الميناء البحري

هناك مجموعة متنوعة من المفاهيم التي تصف الموانئ من مختلف الأبعاد، مثل الواجهات بين البحر والأرض، والمحطات البحرية لتحميل وتفريغ البضائع، ونقاط العبور الحدودية، وبوابات التجارة والتوزيع، والعقد اللوجستية وغيرها. كذلك، يشيع استخدام مصطلح صناعة الموانئ "Port industry" في العديد من الأدبيات كمرادف لمصطلح "قطاع الموانئ" متجاوزا في ذلك المفهوم الخدمي للموانئ. ومن أبرز تعريفات الميناء ما يلي:

- يُعرف الميناء على أنه "منطقة جغرافية تتمثل في واجهة تفصل بين البر والبحر، تتردد عليها السفن لتحميل وتفريغ البضائع، وعادة ما تكون محمية في المياه العميقة"¹.
- وتم تعريفه أيضا على أنه "واجهة بحرية وبرية تتوفر فيها مرافق لرسو السفن، وتوجد فيها المعدات اللازمة لمناولة وتحويل البضائع من السفينة إلى الرصيف أو من سفينة إلى أخرى"².
- عرفته المفوضية الأوروبية بأنه "منطقة من الأرض والبحر تسمح بشكل أساسي باستقبال السفن وتحميلها وتفريغها، وتخزين البضائع وتسليمها عن طريق النقل الداخلي، وتشمل أيضا مختلف الأنشطة والأعمال المرتبطة بالنقل البحري"³.

¹ Martin Stopford, Maritime economics, 3rd edition, Routledge, New York, 2009, p 81.

² Patrick M.Alderton, Port Management and Operations, Lloyd's practical shipping, Informa Law, 2nd Edition, 2008, P 17.

³ Commission of the European Communities, The Main Seaports of the Community, European Communities Brussels 1986, page 5.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أداؤها

- وحسب القانون البحري الجزائري "رُتبت الموانئ حسب استخداماتها، فالموانئ التجارية سميت كذلك ورتبت في هذا الصنف الموانئ المخصصة لضمان وفي أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية مختلف عمليات الشحن والإفراغ للأفراد، البضائع والحيوانات الحية العابرة من النقل البحري إلى النقل البري والعكس، بالإضافة إلى كل العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية"¹.
 - الموانئ هي "نقاط التقاء سلاسل الإمداد التي تسهل عمليات تحميل وتفريغ السفن، كما توفر لها ملاذا آمنا في ظل الظروف المعاكسة مثل الظروف الجوية القاسية، وهي النقاط المحورية التي تسهل الحركة العالمية للأشخاص والبضائع"².
 - الموانئ هي الواجهة بين الأرض والبحر التي توفر المرافق والخدمات للسفن والبضائع، فضلا عن الأنشطة المتعددة الوسائط والتوزيع والخدمات اللوجستية المرتبطة بها³.
 - الموانئ البحرية هي منافذ البلد على العالم الخارجي والتي من خلالها يتم تداول تجارة الدولة الخارجية"⁴.
 - تم تعريف الميناء أيضا على أنه "مساحة محددة الماء واليابسة تُعدها الدول وتزودها بالمعدات والأدوات والمنشآت لتكون صالحة لإتمام الإجراءات المختلفة على البضائع المنقولة بحرا"⁵.
- يُوضح الشكل (25) أن الميناء عبارة من منشأة محددة المساحة، تتصل برها بالمناطق الداخلية "Hinterland" أو الأقاليم الواقعة خلفه (باللغة الألمانية حرفيا "الأرض الخلفية") أين يبيع فيها خدماته ويتفاعل مع عملائه، وهي المناطق والمدن التي ينشأ فيها الطلب على خدمات الميناء (التصدير أو الاستيراد)، وتتصل به عن طريق الوصلات المتعددة كالطرق البرية والسكك الحديدية وخطوط الأنابيب (حالة البضائع السائلة مثل المنتجات البترولية) والقنوات المائية. يتصل كذلك الميناء بحريا بشبكات النقل البحري التي تضم الموانئ الأخرى، والمرات البحرية الرئيسية (مثل قناة السويس؛ بنما..)، والأسواق الإقليمية أو الدولية.

¹ حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسات ميناء الجزائر، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007-2008، ص 80.

² Maria G. Burns, Port Management and Operations, Taylor & Francis Group, 2015, P 13

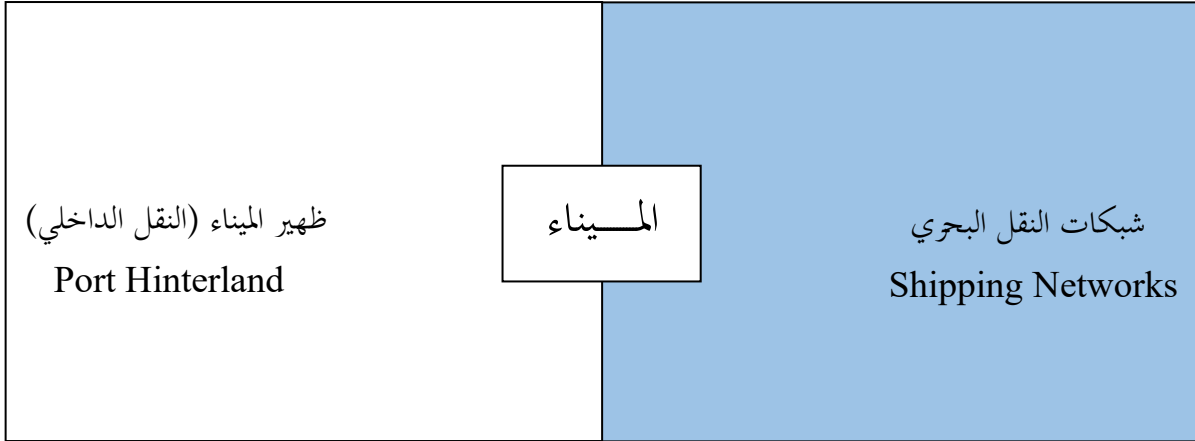
³ Khalid Bichou, Port Operation Planning and logistics, Informa Law Routledge, 2013, P 2.

⁴ محمد ابراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2002، ص 235.

⁵ محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015، ص 11.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

الشكل (25): وصف الميناء البحري



المصدر: من تصميم الطالب

من خلال فحص التعاريف السابقة، يتضح الدور الأول والأكثر أهمية للموانئ وهو أن الموانئ تعتبر بمثابة عُقد (أو نقاط) رئيسية وحيوية في سلاسل النقل والإمداد العالمية أين يلتقي النقل البحري بوسائل النقل الأخرى كالطرق والسكك الحديدية بالإضافة إلى الممرات المائية الداخلية كالقنوات والأنهار، مما يجعل الموانئ تتميز بالخصائص التالية¹:

- بعد جغرافي: الميناء هو موقع جغرافي يتمتع بخصائص فيزيائية ملائمة (مثل خليج محمي) لدعم واجهة أكثر فعالية بين المجالين البحري (الموانئ المتصلة به) والبري (منطقة الظهر) مقارنة بالمواقع الأخرى؛
- بعد تشغيلي: يتمتع الميناء بخصائص تشغيلية معينة من حيث نوع وحجم البضائع التي يمكنه التعامل معها، ويعتمد ذلك على مدى كفاءة البنية التحتية (الأرصفة) والفوقية (الرافعات والمعدات)؛
- بعد قانوني: الميناء هو وحدة إدارية محددة جيداً تتضمن ملكية الأرض ومجموعة من الصلاحيات القانونية لتشغيله والاستثمار فيه (ما يمكن لإدارة الميناء القيام به قانونياً)؛
- بعد وظيفي: يُضيف الميناء قيمة إلى سلاسل النقل والإمداد من خلال مناولة وتوزيع البضائع، و يعد موقعا مناسباً لبعض الصناعات كصناعة الحديد والصلب والصناعة البتروكيماوية.

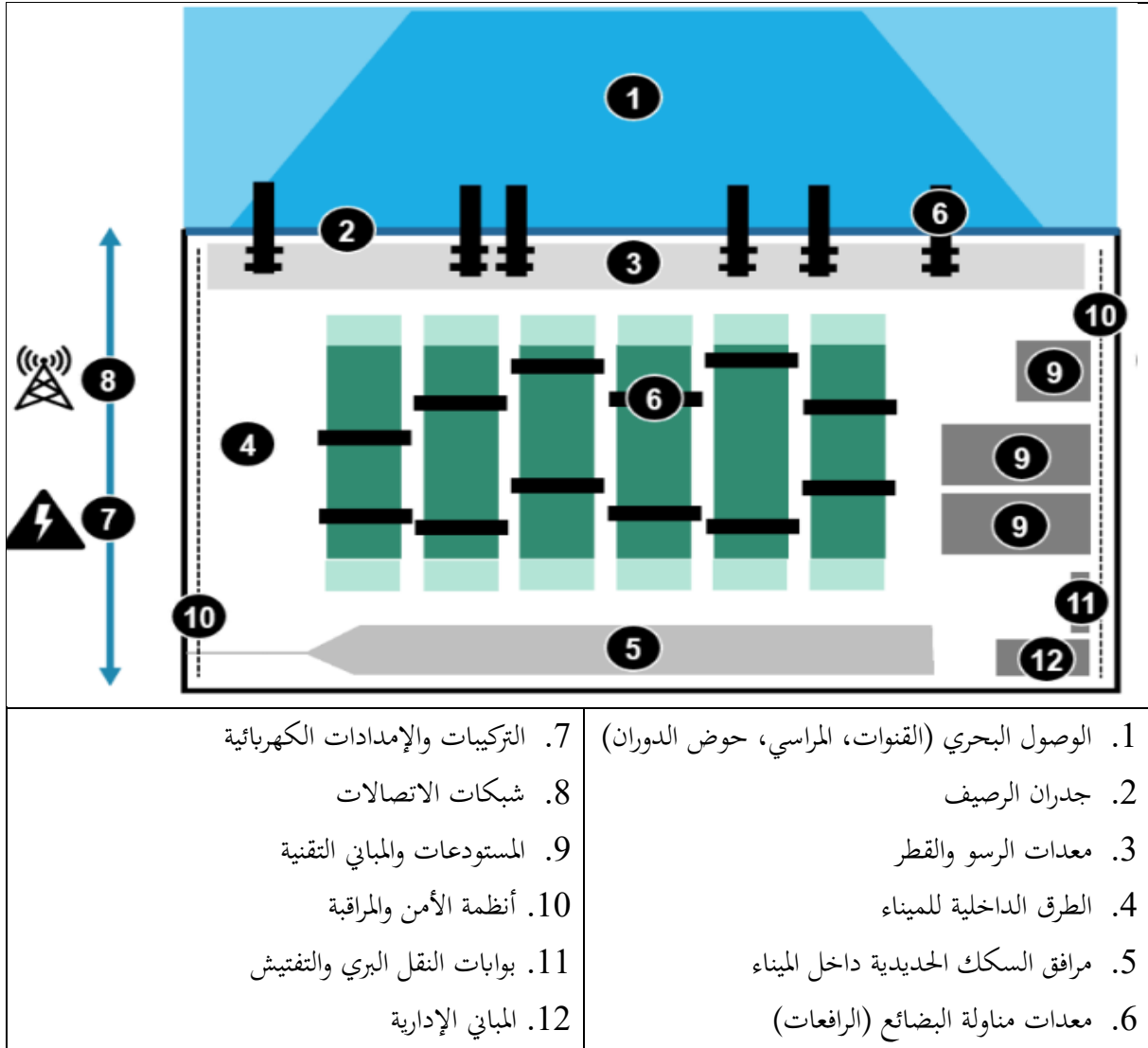
وبالتالي، يمكن القول بأن الميناء هو موقع مادي تتوفر فيه المرافق للسفن لكي تأتي إلى جانب الرصيف لإجراء عمليات تبادل البضائع والركاب بين الأرض و البحر بطريقة آمنة و فعالة. وإلى جانب مرافق مناولة البضائع والركاب، يضم الميناء مجموعة واسعة من الخدمات الأخرى المتعلقة باحتياجات السفن والبضائع عند وصولها إليه. قد تشمل

¹ Theo N, Athanasios P. Jean-Paul R. Port Economics, Management and Policy, Routledge ,New York, 2022, P 23.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

هذه الخدمات الإرشاد البحري، وتزويد السفن بالوقود، وتموين السفن، وإصلاحها، وخدمات الإنقاذ البحري، وعمليات الجمارك، والتخزين، وغيرها. ولتنفيذ هذه الأنشطة، تحتاج الموانئ إلى استثمارات وتوافر عدة عناصر حيوية مثل إمكانية الوصول البحري والداخلي، والبنية التحتية والفوقية وغيرها. وتُحدد كمية البضائع التي يُمكن مناوَلتها خلال فترة زمنية محددة سعة الميناء و مستوى أدائه. يُظهر الشكل التالي أنواع البنى التحتية والفوقية المختلفة التي يحتاجها الميناء.

الشكل (26): وصف البنية التحتية للميناء



المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على

Theo N, Athanasios P. Jean-Paul R. Op cit, p 218.

تشمل البنية التحتية اللازمة في كل ميناء مجموعة متكاملة من المراسي و الأرصفة والأراضي المحيطة التي تُستخدم لخدمة السفن والبضائع، مع اشتراط توافر الوصول إليها، سواء الوصول البحري (كالقنوات والأفقال

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أداؤها

ووسائل الملاحة) والوصول البري (شبكات الطرق؛ السكك الحديدية؛ خطوط الأنابيب؛ الملاحة الداخلية). تركز الموانئ إلى حد كبير على شحن البضائع مقارنة بوسائل النقل الأخرى (كالنقل الجوي)، وذلك بسبب الخصائص التي تتميز بها صناعة النقل البحري التي تمكن من الاستفادة من مبدأ اقتصاديات الحجم، حيث تسمح نظم النقل البحري والموانئ بنقل ملايين الأطنان من البضائع المحملة لمسافات طويلة في رحلة ذهاب واحدة وبتكلفة أقل مقارنة بوسائل الشحن الأخرى.

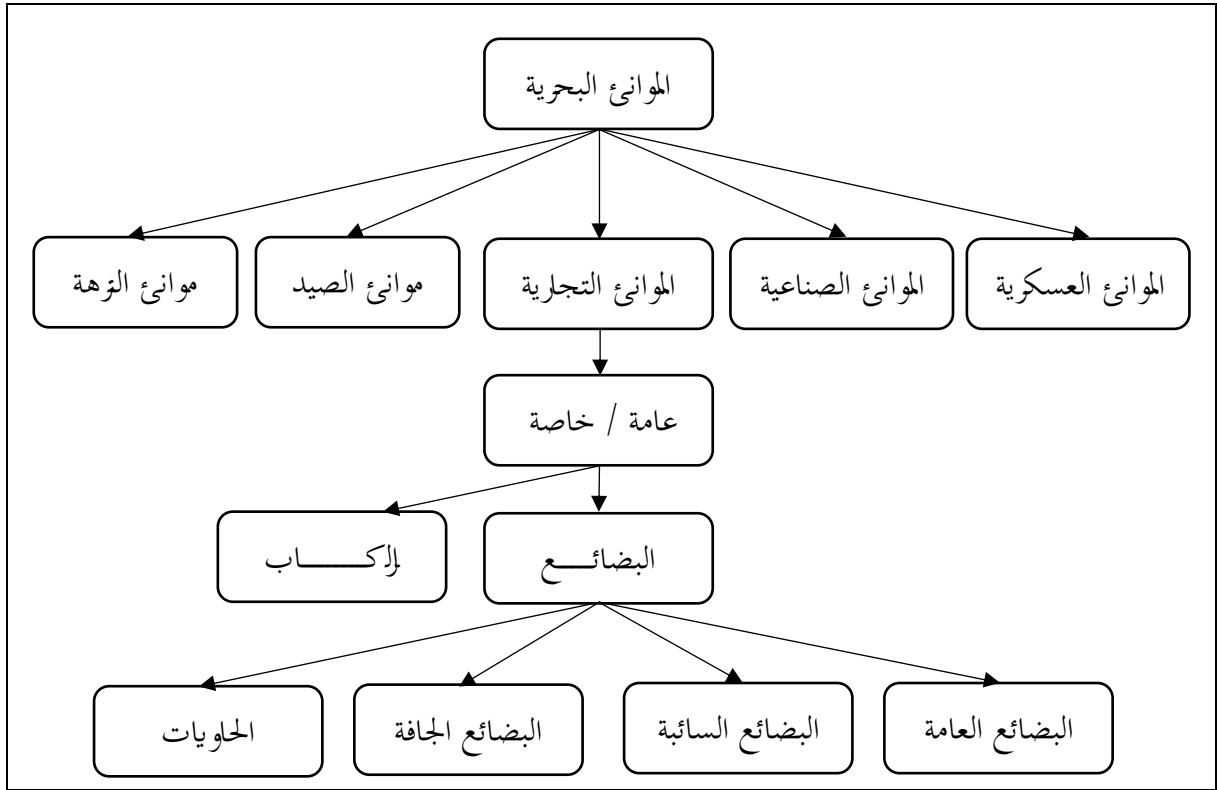
يمكن أن يتراوح حجم الميناء من رصيف صغير إلى مساحة واسعة تضم العديد من المرافق وتخدم تجمعات صناعية و تجارية. قد تحتوي بعض الموانئ على محطة واحدة مصممة لمناولة شحنات مختلفة، بينما تحتوي موانئ أخرى على محطات متخصصة في شحنة محددة يتم مناوالتها بكميات كبيرة. كما قد يتوسع الامتداد الجغرافي للموانئ الكبيرة لعدة كيلومترات و غالبا ما تهتم الشركات والحكومات بالبعد المادي للميناء. ومع ذلك، فإن البعد الاقتصادي له لا يقل أهمية. تستنزف الأنشطة المينائية موارد وتولد إيرادات ترافقها آثار مضاعفة على الاقتصاد الوطني، حيث في العديد من البلدان حول العالم، يمكن أن يكون الأثر الاقتصادي الناتج عن الميناء والأنشطة ذات الصلة كبيرا ويمثل جزءا كبيرا من الناتج المحلي الإجمالي.

2.1.I تصنيفات الموانئ البحرية

تقع الموانئ في مواقع استراتيجية على حواف المحيطات والبحار، يتم تهيئتها بمنشآت ومرافق تسمح باستقبال السفن واستغلالها في مختلف أنشطة الشحن التجاري، والصيد البحري، والأنشطة الصناعية المختلفة، ولأغراض النقل والسفر والترفيه. نُقدم فيما يلي نظرة عامة لأهم تصنيفات الموانئ البحرية، بما في ذلك تصنيفات الموانئ التجارية استنادا إلى مجموعة متنوعة من العوامل مثل الغرض، والحجم، والتنظيم، ونوع البضائع التي يتعامل معها الميناء وغيرها. تُصنف الموانئ البحرية عادة إلى عدة أنواع كما يلي:

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

الشكل (27): تصنيفات الموانئ البحرية



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على:

Jürgen Sorgenfrei, Port Business, Second Edition, Walter de Gruyter Inc, Boston, 2018, p 73

— **موانئ الترفيه:** هي الموانئ التي تُستخدم للقوارب الشراعية واليخوت، ولا تحتوي على مستودعات أو رافعات أو محطات بحرية لأعمال الشحن. يختص هذا النوع من الموانئ بالتعامل مع أنشطة السفن السياحية ولأغراض النقل، ويوفر هذا الميناء مختلف الإمدادات الضرورية للسفن من موارد الوقود ومياه الشرب والأطعمة بالإضافة إلى خدمات الإصلاح والصيانة وما إلى ذلك¹.

— **موانئ الصيد:** ترتبط موانئ الصيد بشكل أساسي بالمجال التجاري والصناعي، حيث تشارك في عمليات الصيد البحري. يمكن أيضا التعامل مع أنشطة الصيد كوسيلة للترفيه. يعتمد وجود ميناء الصيد كليا على توافر الأسماك في تلك المنطقة من البحر أو المحيط، وفي ظل ندرة الأسماك في المناطق المجاورة، تصبح هذه الموانئ غير اقتصادية².

— **الموانئ العسكرية:** تستخدم للوظائف العسكرية وبالتحديد القوات البحرية، وتخضع غالبا لسلطة خاصة (وزارة الدفاع)، تتمتع هذه الموانئ ببنية تحتية خاصة تختلف عن الموانئ الأخرى. تكمن أهمية هذه الموانئ في تحقيق

¹ Jürgen Sorgenfrei, Op cit, p 73.

² Soumyajit Dasgupta, What Are Different Types of Ports For Ships? Available at : <https://www.marineinsight.com/ports/what-are-the-various-types-of-ports>, (16/12/2023).

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

الأمن والسلامة ولأغراض التدريب. عادة ما تكون منفصلة عن المنشآت التجارية، وحتى إن وجدت في نفس الموقع، غالبًا ما يكون الجزء العسكري من الميناء معزولاً بشكل كبير عن المنطقة التجارية¹.

— **الموانئ الصناعية:** عادة ما تمتلك القطاعات أو الشركات الضخمة أحياناً موانئها الخاصة. السمة النموذجية لمثل هذه الموانئ هي أنها تتخصص في صناعة واحدة معينة وانعزالها عن أي أعمال ميناء آخر. غالبًا ما يمكن ملاحظة أن صناعة المنتجات السائبة مثل الفحم أو خام الحديد أو النفط الخام يتم تسليمها من خلال هذه الموانئ المتخصصة (مثل ميناء آرزيو بالجزائر) كجزء من سلسلة الإمداد الخاصة بهم.

— **الموانئ التجارية:** هي تلك الموانئ التي تحتص باستلام ومناولة البضائع الصادرة أو الواردة مع تقديم الخدمات البحرية الأساسية التابعة لها مثل الخدمات الملاحية المساعدة كإرشاد ورسو السفن وقطرها. كما تتواجد بها ساحات ومستودعات لتكديس وتخزين البضائع. يمكن أن تكون الموانئ التجارية عبارة عن موانئ بحرية وتقع مباشرة على البحر المفتوح أو المحيط، أو موانئ نهرية داخلية مثل ميناء "Chongquing" أحد أكبر الموانئ الداخلية الصينية على بعد 1000 ميل تقريباً من البحر.

تتعمق هذه الدراسة من بين أصناف الموانئ السابقة الذكر على "الموانئ التجارية"، أو كما يطلق عليها موانئ الشحن (Cargo ports)، مع التركيز بشكل أكبر على محطات الحاويات البحرية. فالموانئ التي تختلف عن السفن التجارية وعمليات مناولة البضائع، على سبيل المثال موانئ الصيد والموانئ العسكرية وموانئ الرحلات البحرية خارج نطاق هذه الدراسة. تنقسم الموانئ التجارية بدورها إلى عدة أصناف أخرى استناداً إلى مجموعة من العوامل والخصائص: حسب نموذج الإدارة، مثل الموانئ العامة أو الخاصة؛ حسب البضائع التي يتعامل معها، مثل موانئ الحاويات أو السوائب، حسب دورها بالنسبة لطرق الشحن مثل الموانئ المغذية والموانئ المحورية.

يُوضح المستوى الثالث من شكل تصنيفات الميناء أنه يمكن تشغيل الموانئ التجارية تحت العديد من أشكال الإدارة المختلفة. يمكن أن تكون الموانئ التجارية موانئ عامة تديرها سلطة مختصة كوزارة النقل (أو سلطاتها الإقليمية)، أو موانئ خاصة يديرها القطاع الخاص، بالإضافة إلى الأشكال المختلطة بين القطاعين العام والخاص. تميل الموانئ الكبيرة التي تديرها هيئة حكومية إلى أن تكون موانئ متعددة الأغراض. في المقابل تميل الموانئ الخاصة بالكامل إلى أن تكون موانئ ذات غرض واحد، وغالباً ما تكون محطة واحدة متخصصة في نوع معين من البضائع مثل البضائع السائبة أو الحاويات. يتم التمييز عادة بين خمسة أنماط لملكية الموانئ وإدارتها وتشغيلها كما يلي²:

¹ Ibid.

² Mary R. Brooks, Geraldine Knatz, Seaports, in international encyclopedia of transportation, Elsevier, New York, 2021, p 300.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

- مملوكة للحكومة المركزية، وتقوم بإدارتها و تشغيل عملياتها؛
 - مملوكة للحكومة الإقليمية أو المحلية، وتقوم بإدارتها و تشغيل عملياتها مع تحويل بعض المرافق للقطاع الخاص عبر امتياز أو عقد إيجار.
 - مملوكة للحكومة (وطنية أو إقليمية أو بلدية) و يُديرها كيان مؤسسي عمومي منفصل؛
 - مملوكة للحكومة و يُديرها القطاع الخاص عبر اتفاقية امتياز أو إيجار؛
 - مملوكة ومُدارة بالكامل للقطاع الخاص (العديد من الموانئ في المملكة المتحدة ونيوزيلندا).
- في المستوى الرابع من الشكل، يجب التمييز بين موانئ الركاب وموانئ البضائع، تختلف المرافق المثبتة والوظائف التي تؤديها هذه الموانئ اختلافا كبيرا، كما تختلف العوامل الدافعة وراء أعمالها أيضا والغرض منها. أما في المستوى الأخير، يُلاحظ أن موانئ الشحن تتخصص وتركز في عملياتها على التعامل مع نوع من التجارة أو بضاعة معينة من خلال المحطات البحرية التي تعالج البضائع العامة، أو البضائع السائبة السائلة، أو البضائع السائبة الجافة؛ أو البضائع المعبأة في حاويات وغيرها من أنواع الشحن.
- تُصنف الموانئ أيضا وفقا لأحجامها والسوق الذي تخدمه على النحو التالي¹:
- الموانئ المحلية (Local ports): تخدم المناطق الأقل نموا في البلاد، وتوفر الوصول إلى المراكز الاقتصادية الرئيسية في البلاد عبر الشحن المحلي. و تمر عبرها جميع أنواع البضائع العامة والسائبة، والتي تُنقل عادة بواسطة سفن صغيرة نسبيا (شحن بحري قصير)، وتستخدم أرصفة عامة غير متخصصة مع بعض مناطق التخزين القريبة.
 - الموانئ الإقليمية (Regional ports): تخدم المناطق الداخلية الأكثر نموا، وتوفر نقطة تجميع للشحنات المنقولة عبر الشحن المحلي من وإلى الموانئ المحلية، وتشتمل على محطات متخصصة مثل الحاويات أو البضائع السائبة، مع أرصفة قادرة على خدمة السفن ذات الغاطس العميق.
 - البوابات الوطنية (Gateway ports): تتعامل مع حجم كبير من حركة النقل لمسافات طويلة لخدمة المراكز الاقتصادية الرئيسية للبلد، وتعمل كنقطة شحن دولية للواردات والصادرات، وتتطلب استثمارات ضخمة في محطات متخصصة، مثل محطات الحاويات، أو مرافق متخصصة في بعض البضائع (الفحم، النفط، القمح، إلخ).

¹ Martin Stopford, Op cit, p 83.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

— موانئ إعادة الشحن (Transshipment ports): تُعرف أيضا باسم مراكز إعادة الشحن. وهي موانئ ذات موقع استراتيجي في شبكات الشحن العالمية (مثل روتردام؛ أنتويرب؛ سنغافورة؛ شنغهاي..). تُنقل فيها البضائع من سفينة إلى أخرى لشحنها إلى وجهتها النهائية، أي توفر هذه الموانئ نقاط تجميع و تبادل لخطوط الشحن الدولية فضلا عن خدمة مناطق داخلية محددة. ومن هذه المراكز، تقوم السفن الصغيرة أو وسائل النقل الأخرى بتوزيع البضائع على المناطق الداخلية.

تُصنف الموانئ في منطقة معينة حسب الوظيفة التي تلعبها بالنسبة للموانئ الأخرى وأنماط الشحن والتجارة. تُلزم كثافة رأس المال للسفن العملاقة بحصر الموانئ التي ترسو فيها السفن عند نهاية كل رحلة إلى عدد قليل جدا من الموانئ الكبيرة (مثل شنغهاي؛ سنغافورة؛ هامبورغ؛ روتردام). في هذه الموانئ تُجمع آلاف الحاويات يوميا للتصدير، وتُوزع حاويات الاستيراد بواسطة سفن أصغر، أو سكك حديدية، أو طرق برية، أو بارجات نهرية، إلى موانئ إقليمية ومحلية صغيرة. وهكذا تطورت شبكات معقدة من الموانئ والشحن يُطلق عليها باسم "الموانئ المحورية والموانئ المُغذية" (Hub and Spoke port system)¹.

تعمل الموانئ المُغذية على جمع ونقل البضائع، مثل الحاويات من المناطق الداخلية (سواء عبر البحر أو البر) إلى ميناء مركزي أكبر للشحن الدولي (مثل موانئ روتردام؛ شنغهاي؛ سنغافورة). ويعد هذا الأمر شائعا في الحالة التي لا تتمتع فيها جميع الموانئ بقوة السوق أو المرافق اللازمة للتعامل مع السفن الأكبر حجما، فتعمل بدلا من ذلك على نقل البضائع إلى ميناء مركزي أكبر به مرافق وقدرة كافية لنقل السفن الأكبر حجما في طرق التجارة العالمية.

3.1.I أهمية الموانئ البحرية

تُشكّل الموانئ حلقة وصل حيوية بين البحر والبر، وتُعتبر جزءا من البنية التحتية الوطنية للنقل التي تُساهم في ازدهار المجتمع ورفاهيته، الأمر الذي يبرز حصولها في كثير من الحالات على استثمارات و دعم مالي مباشر من الحكومات و الشركات. و على المستوى العالمي، تتمتع الموانئ بأهمية استراتيجية عالية كونها بوابات رئيسية للوصول إلى الأسواق الدولية، وتتخذ هذه الأهمية أبعادا جيو اقتصادية و جيو سياسية، لا سيما بالنسبة للموانئ التي تُمثّل مراكز محورية تخدم نطاقا جغرافيا واسعا يشمل عدة دول.

منذ فجر الحضارة، تعود أصول المدن الكبرى حول العالم إلى منشأة ترسو فيها السفن البحرية أو النهرية على الشاطئ لتحميل أو تفريغ البضائع. تتيح الموانئ تبادل المواد الخام والمنتجات بأكثر الطرق كفاءة وأمانا، وتلعب دورا

¹ Jürgen Sorgenfrei, Op cit, p 121.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

محوريا في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان، حيث يتم نقل أكثر من 80% من تجارة السلع العالمية من حيث الحجم وأكثر من 70% من القيمة التجارية عبر الموانئ وطرق النقل البحري. وتعد موانئ الحاويات نقاط ارتكاز أساسية في سلاسل الإمداد العالمية، وهي بالغة الأهمية لإستراتيجيات النمو في العديد من الاقتصادات المتقدمة أو النامية على حد سواء¹.

تنشأ الفوائد المرتبطة بالبنية التحتية للموانئ في مراحل مختلفة من دورة حياتها. خلال مراحل البناء أو التوسع، تعود فوائد الإنفاق الرأسمالي المتمثل في استثمارات البنية التحتية بشكل كبير إلى الاقتصاد المحلي والإقليمي. يوفر تشغيل الميناء فرص عمل مباشرة لمشغلي الموانئ، وسلطاتها، ومستخدميها، وشركات الشحن و الناقلين، ومقدمي الخدمات الآخرين مثل وكلاء الشحن، وإصلاح السفن، وشركات الملاحة وغيرها. الوظائف الناتجة عن بناء وتشغيل الميناء هي وظائف مباشرة، كما أن الدخل والأجور والضرائب الناتجة عن أنشطة البناء وتشغيل الميناء هي فوائد مباشرة أيضا، ومن المسلم به ضمنا أن هذه الفوائد ما كانت لتوجد في المنطقة لولا وجود الميناء. إلى جانب الفوائد المباشرة وغير المباشرة، يمكن للميناء أن يُحقق فوائد مستدامة إضافية نتيجة لتحسينات الضرورية في نظام النقل (البنية التحتية وجودة الخدمة). على سبيل المثال، يحفز وجود ميناء في منطقة ما تحسين شبكات الطرق والسكك الحديدية مما يُقلل من أوقات عبور البضائع².

تلعب الموانئ دورا محوريا في المجتمع، فإلى جانب وظيفتها التجارية البحتة (التي توفر فرص عمل في قطاعي النقل والخدمات اللوجستية)، غالبا ما تكون الموانئ مناطق ذات نشاط صناعي كبير، مما يوفر المزيد من فرص العمل المحلية. في عام 2021، كان هناك ما يقرب من 410 ألف شخص يعملون بشكل مباشر في قطاع الموانئ في الاتحاد الأوروبي، و يرتفع العدد الإجمالي إلى حوالي 1.5 مليون شخص إذا ما تم اعتبار الموظفين بموجب عقود موسمية أو بدوام جزئي. تعد أمريكا اللاتينية أيضا موطنًا للعديد من العاملين في قطاع الموانئ والشحن، مع أكثر من مليون عامل في البرازيل وأكثر من 850 ألف عامل في المكسيك في عام 2023.

أظهرت جائحة كوفيد-19 بوضوح أن أي تباطؤ في نشاط الموانئ ينعكس سلبا على النشاط الاقتصادي، حيث أدت تدابير الإغلاق إلى اضطرابات وتأخيرات واسعة في الموانئ حول العالم، و ارتفع متوسط زمن بقاء سفن الحاويات في الموانئ عالميا بنسبة 20% بين عامي 2019 و 2021. وفي خضم هذه الاضطرابات، شهدت أسعار الشحن البحري مستويات قياسية. وقد أظهرت تحليلات الأونكتاد أن زيادات تكاليف الشحن تؤدي إلى ارتفاع

¹ <https://blogs.worldbank.org/ar/voices/lmdha-tmthl-almwany-ahmyt-llaqtsad-alalmy> (22/06/2023)

² Maria Feliciano. M., Productivity in the Container Port Business: Focus on the Mediterranean Range, Dissertation for the degree of doctor in applied economic, Faculty of applied Economics, University of Antwerp, 2013, p 1.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

أسعار السلع، وهو ما ينعكس بشكل أشد وطأة على البلدان الأقل نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية، نظراً لاعتمادها الكبير على التجارة البحرية في تأمين احتياجاتها الأساسية¹.

تظهر أهمية الموانئ أيضاً خلال الأزمات والكوارث، إذ تُعد المنفذ الرئيسي لدخول المواد الأساسية التي يحتاجها السكان للبقاء على قيد الحياة، مثل الغذاء والمياه والدواء، بالإضافة إلى الوقود الضروري لتشغيل المستشفيات والمرافق الصحية. فعلى سبيل المثال، يعتمد اليمن الذي يشهد إحدى أكبر الأزمات الإنسانية في العالم، على الموانئ في استيراد ما يقارب 90% من احتياجاته الغذائية. كما شكّلت الحرب في أوكرانيا تذكيراً بأهمية الموانئ في مواجهة أزمات الجوع العالمي، فقد كانت أوكرانيا تحتل المرتبة السادسة عالمياً في تصدير القمح خلال موسم 2021، وقد تم شحن أكثر من 50 مليون طن من الحبوب عبر موانئها في البحر الأسود قبل اندلاع النزاع، وهي كمية تكفي لإطعام نحو 400 مليون شخص. غير أن إغلاق هذه الموانئ بفعل الحرب أدى إلى احتجاز كميات ضخمة من الحبوب في الصوامع أو على متن السفن، في وقت يواجه فيه نحو 44 مليون شخص حول العالم خطر المجاعة². كما يمكن إبراز أهمية الموانئ من خلال³:

- لعب دور حاسم في تسهيل التجارة من خلال نقل البضائع والركاب باستخدام وسائل النقل المتعددة؛
- دعم مستخدمي الميناء في المناطق الخلفية على تحقيق مزاياهم التنافسية والنسبية؛
- عنصر لا غنى عنه في سلاسل الإمداد والنقل المتعدد الوسائط؛
- مصدر رئيسي للعمالة في الاقتصاد المحلي بشكل مباشر وغير مباشر ومُحفز؛
- المساهمة في الاقتصاد المحلي من حيث القيمة المضافة، وإيرادات الأعمال، والدخل الضريبي؛
- تجمعات للأنشطة الصناعية (المناطق الحرة) و اللوجستية (التخزين؛ التوزيع؛ خدمات القيمة المضافة)؛
- محفزات اقتصادية من خلال توفير وصول سهل للصادرات إلى الأسواق الخارجية، بالإضافة إلى استيراد المواد الخام والسلع اللازمة لعملية التصنيع؛
- تمكين النمو الاقتصادي والتنمية لتحقيق دخل أعلى للفرد وجودة حياة أفضل؛
- تحفيز الابتكار لا سيما في المجالات المتعلقة برفع إنتاجية وكفاءة الموانئ بطريقة مستدامة بيئياً.

على الرغم من الأهمية البالغة للموانئ في دعم النمو الاقتصادي والاستجابة للأزمات المختلفة، إلا أنّ الأنشطة المرافقة لها، بما في ذلك حركة النقل البحري ومناولة البضائع والنقل البري، تترك آثاراً سلبية على البيئة من خلال

¹ Unctad secretariat: Why ports are at the heart of sustainable development <https://unctad.org/news/why-ports-are-heart-sustainable-development> (22/06/2023)

² Ibid.

³ Wei Yim Yap, Business and Economics of Port Management: An Insider's Perspective, Routledge, New York, 2021, p 3-4.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

الازدحام و التلوث الهوائي و المائي الناجم عن انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون. ويعود ذلك إلى اعتماد معدات مناولة البضائع والسفن والشاحنات والقطارات على الوقود الأحفوري، إضافة إلى احتضانها لمحطات الطاقة والأنشطة الصناعية المختلفة. ولذلك، أصبحت الاستدامة البيئية لمشاريع وعمليات البنية التحتية للموانئ عاملاً مؤثراً في الجدوى الاقتصادية والمالية لها. ومن منظور بيئي، يجب أن يتماشى تخطيط الموانئ و تشغيلها بشكل متزايد مع مبادرات التنمية المستدامة للحد من آثارها السلبية إلى جانب إسهامها في مواجهة التغير المناخي¹.

2.I وظائف و دور الموانئ

تتنوع وظائف وعمليات الموانئ من حيث النطاق والطبيعة، وتعتبر كفاءتها أمراً حاسماً لكفاءة التجارة والنقل والتوزيع، وكذلك كفاءة تشغيل السفن التي تتردد عليها. إلى جانب توفير البنية التحتية الأساسية للرسو والمعدات اللازمة لمناولة البضائع والركاب بين البحر ووسائل النقل الأخرى، هناك خدمات متعددة تقدمها سلطة الموانئ ومختلف الهيئات الحدودية والوكلاء ذات الصلة بأنشطة الموانئ. تُغطي الخدمات المقدمة جميع الأنشطة المتعلقة بالاتصال بين الميناء ومستخدميه، وذلك من اللحظة التي تقترب فيها السفينة (بما في ذلك وسائل النقل الأخرى) من الميناء حتى تنتهي جميع عملياتها.

1.2.I وظائف الميناء

أدت التطورات والإنجازات التكنولوجية المختلفة التي تؤثر في أنظمة النقل والتجارة العالمية مثل ظهور النقل بالحاويات، والناقلات المتخصصة، وزيادة أحجام السفن إلى تغيير طريقة تشغيل الموانئ البحرية، بحيث أصبحت عملياتها أكثر تخصصاً من ذي قبل، خاصة فيما يتعلق بأنظمة مناولة البضائع والسفن، وإجراءات التشغيل، واختلافات المعدات وغيرها. أصبح تصميم الميناء وتشغيله يعتمد بشكل متزايد على خدمة بضاعة محددة أو نوع معين من السفن وذلك من خلال نظام المحطات البحرية.

1.1.2.I نظام المحطات البحرية

تتضمن جميع التدفقات المادية تحركات بين نقاط رئيسية في سلسلة النقل لتحويل البضائع والأشخاص من منطقة جغرافية إلى أخرى، ويُطلق عليها عادة بالمحطات (Terminals). على سبيل المثال، يتعين على الركاب الذهاب إلى محطات القطارات أو المطارات أولاً من أجل الوصول إلى وجهاتهم النهائية، وبالمثل، يجب تجميع شحنات

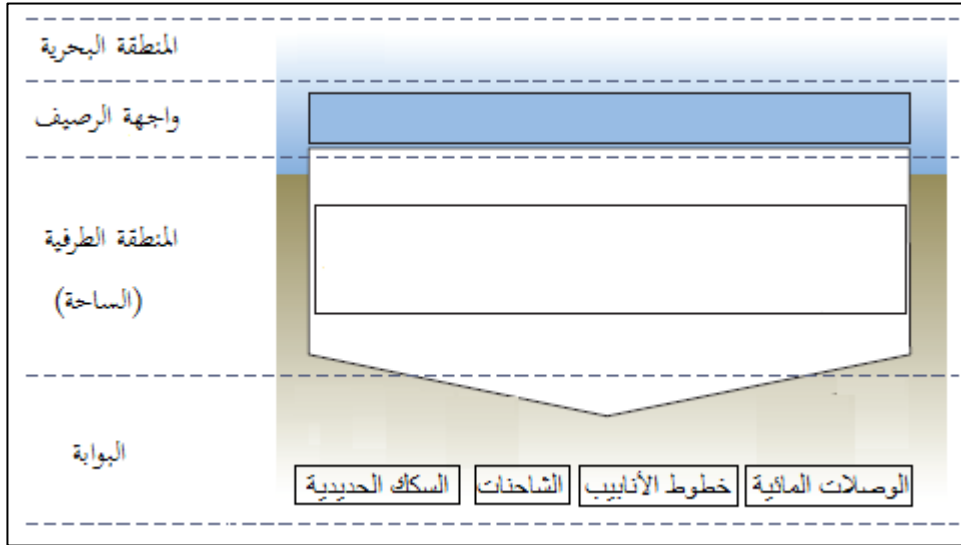
¹ Wei Yim Yap, Op cit, p 16.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أداؤها

البضائع في مراكز التوزيع أو الموانئ قبل مواصلة الشحن. وبالتالي، تعد المحطات البحرية روابط أساسية في سلاسل النقل، حيث يمثل الكثير منها بنية تحتية كبيرة واستثمارات رأسمالية تدعم الشحن والنقل¹.

تتكون الموانئ الحديثة من محطات بحرية مصممة للتعامل مع نوع معين من البضائع وتُشكل الواجهة الفعلية بين مختلف وسائل النقل (من السفن إلى الطرق؛ أو السكك؛ أو خطوط الأنابيب؛ أو البارجات.. والعكس). وهي عبارة مرافق تتشكل من البنية التحتية والفوقية بالإضافة إلى معدات تكنولوجية لمناولة وتحويل وتخزين ونقل البضائع، سواء الموجهة للتصدير أو الموجهة للاستيراد عبر وسائل النقل المختلفة. وقد يكون الميناء متخصصا (مثل الحاويات فقط) أو متعدد الوظائف بحيث يوجد به مجموعة متنوعة من المحطات البحرية لكل منها وظيفة محددة (الحاويات والبضائع السائبة كالحبوب).

الشكل (28): وصف المحطات البحرية



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على:

Khalid Bichou, Introduction to Port Systems, Encyclopedia of Maritime and Offshore Engineering, John Wiley & Sons, 2018, P 4.

بشكل عام، يمكن وصف المحطات البحرية على أنها أنظمة مفتوحة لتدفق البضائع بوجهتين خارجيتين، وثلاث مواقع تشغيل رئيسية هي: رصيف الميناء لتحميل وتفريغ البضائع من وإلى السفن؛ المساحة الأرضية خلف الرصيف حيث تتم عمليات التكديس والتخزين المؤقت للبضائع؛ البوابة أين يتم القيام بمختلف الإجراءات الإدارية والتنظيمية (التخليص الجمركي والإجراءات التنظيمية الأخرى)، بالإضافة إلى تحميل وتفريغ البضائع على وسائل النقل المتعددة من أجل تحويلها إلى وجهتها النهائية. وتجدر الإشارة هنا إلى عدم الخلط بين الموانئ "Seaports" والمحطات البحرية

¹ Jean-Paul Rodrigue, The Geography of Transport Systems, Routledge, New York, 2013, p 127.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أداؤها

"Terminals"، فهذه الأخيرة كما أشرنا هي وحدات متخصصة تقع داخل الموانئ ومحددة بمساحة معينة. تختلف الأنواع الرئيسية لمحطات الموانئ بحسب التجارة أو نوع البضاعة التي تتم مناوالتها، ويصنفها الأونكتاد كالتالي:

1. **البضائع العامة (General Cargo):** هي البضائع التي يتم تحميلها بشكل فردي، وغالبا ما يتم تعبئتها في براميل أو أكياس أو منصات نقالة أو صناديق مثل الأخشاب والحديد، وليست بضائع موحدة كما في الحاويات أو بضائع سائبة كما هو الحال مع الزيت أو الحبوب. كما تشمل أيضا الشحن الذي يستلزم نظام المناولة بالدرجة (RO-RO) مثل السيارات والمركبات¹. تاريخيا، تم بناء معظم محطات الموانئ كمرفق متعددة الأغراض حيث تم نقل أغلب البضائع التجارية بشكل منفصل، فقط في أواخر القرن التاسع عشر أصبح تخصص السفن هو الشكل الغالب للشحن، مما سمح بظهور مرافق المحطات المتخصصة.

2. **السوائب الجافة (Dry Bulk):** البضائع السائبة هي مصطلح يطلق على السلع التي يتم شحنها بشكل غير موحد وغير معبأ (بدلا من شحنها في عبوات أو حاويات). يتم شحن السوائب الجافة بشكل بكميات كبيرة محدودة بحجم السفينة أو الطلب الفعلي عليها، وتشمل السلع الأساسية كالفحم وخام الحديد والحبوب وغيرها. وهي تتطلب معدات ومرافق تخزين متخصصة، بحيث يشير مستوى تخصص المحطات البحرية في معالجة هذا النوع من البضائع إلى أن معداتها لا يمكنها التعامل مع المنتجات السائبة الأخرى غير تلك المنتجات التي تم تصميمها وتجهيزها للتعامل معها في المقام الأول².

3. **السوائب السائلة (Liquid Bulk):** يشير هذا النوع من البضائع إلى المنتجات التي يتم نقلها في حالتها السائلة، بحيث تتطلب معدات شحن وإعادة شحن متخصصة كالحزانات والمضخات ومرافق تخزين معينة كالأحواض. السفن التي تحمل هذا النوع من البضائع تسمى الناقلات. يتم تصميم محطات السوائب السائلة الأكثر شيوعا للتعامل مع الزيوت والمنتجات البترولية وغيرها من البضائع السائبة السائلة.

4. **الحاويات (Containers):** البضائع المنقولة في حاويات هي نوع من أنواع البضائع العامة التي يتم شحنها في صناديق قياسية وموحدة، يبلغ طولها بشكل عام 20 أو 40 قدما، ويتم نقلها بواسطة سفن أو ناقلات الحاويات. منذ ظهور النقل بالحاويات، انخفض وقت وتكاليف الشحن بشكل كبير، مما أدى إلى زيادة في نمو التجارة الدولية. اليوم، يتم نقل ما يقرب من 90٪ من البضائع غير السائبة كبضائع في حاويات³.

¹ Knowledge Center, General Cargo: Definition, Types, and Pros and Cons, available at <https://www.inboundlogistics.com/articles/general-cargo/> (24/12/2023)

² Amir H. Alizadeh and Nikos K. Nomikos, The Handbook of Maritime Economics and Business, 2nd Edition, Routledge, 2010, p 5.

³ Bhuvan Jha, What are Container Ships – History, Types And Design, available at <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-container-ships/> (24/12/2023)

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

2.1.2.I الجهات الرئيسية الفاعلة في الميناء

تخدم الموانئ مكونان رئيسيان في نظام النقل وهما السفن والبضائع. وما يرتبط بهما من الإجراءات التنظيمية والتشغيلية والملاحية. تتمثل وظيفتها الأساسية في مناولة البضائع من الرصيف إلى السفن في حالة التصدير، ومناولة البضائع من السفن إلى الرصيف وتحويلها للنقل الداخلي في حالة الاستيراد، مع تقديم الخدمات البحرية اللازمة كإرشاد السفن وقطرها ورسوها، وأحيانا صيانتها. كما تتوسع وظائف الموانئ إلى مجموعة متعددة من الأنشطة التي تدعم الوظيفة الأساسية للموانئ (مناولة البضائع) مثل الخدمات اللوجستية كالتجميع والتفكيك والتخزين وغيرها¹. يوضح الجدول التالي الفئات المختلفة لأنشطة ووظائف الموانئ.

الجدول (21): وظائف وأنشطة الميناء

الفئة	الوظيفة/ النشاط
الملاحية	الإرشاد والقطر؛ الرسو والتفكيك؛ إدارة القنوات المائية؛ المراقبة والتحكم البيئي؛ التأهب لحالات الطوارئ والاستجابة لها.
التشغيلية	تشغيل المراسي والأرصفة؛ التحميل والتفريغ؛ تخزين البضائع؛ النقل والتحويل بين مرافق الميناء؛ تزويد السفن بالوقود والإمدادات المختلفة؛ إصلاح السفن وصيانتها.
الإدارية	تنظيم ومراقبة الحركة داخل الميناء؛ توفير الأمن والسلامة؛ الرقابة والتخليص الجمركي؛ إنفاذ المتطلبات التنظيمية؛ الحجر الصحي؛ تسعير خدمات الموانئ؛ التوظيف؛ التنسيق بين مختلف أصحاب المصلحة؛ التسويق والترويج لخدمات الميناء؛ دعم التنمية الاقتصادية للمنطقة.
وظائف الهندسة المدنية	إتاحة وتجهيز البنية التحتية للولوج البحري والبري؛ توفير البنية التحتية داخل منطقة الميناء (الأرصفة، المحطات، المستودعات) وتطويرها؛ تهيئة شبكة الطرق والسكك؛ إدارة الأراضي والعقارات؛ التخطيط الإستراتيجي لاستثمارات الموانئ (الشراكات والتوسع).

Source : Patrick M. Alderton, Op cit, p 25

هناك العديد من الهيئات والجهات الفاعلة والمشغلين الذين ينشطون في الميناء. وهم يشملون إدارة الميناء ومشغلي المحطات، وشركات خطوط الشحن، وشركات النقل، وإلى جانب هؤلاء، يلعب الوسطاء دورا هاما في عمليات الميناء، مثل وكلاء الشحن ووكلاء السفن. بالإضافة إلى الهيئات الوطنية كالجمارك ووكالات الحدود الأخرى التي تقوم بعمليات الرقابة والإنفاذ للقوانين واللوائح الوطنية والدولية. نستعرضها كما يلي:

¹ Matteo Balliauw, Port capacity investments under uncertainty: The use of real options models, Doctoral thesis University of Antwerp, 2020, p 1.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

1. **إدارة الميناء:** عادة ما يكون للموانئ هيئة حاكمة يشار إليها باسم "سلطة الميناء"، وهي وكالة حكومية قد تكون عامة أو شبه عامة بحيث يشارك فيها القطاع الخاص في بعض جوانب تنظيم الميناء. يتم إنشاء سلطة الموانئ قانونيا لإدارة وتشغيل الميناء ومختلف مرافقه (الأراضي، المعدات، البنايات وما إلى ذلك)، وعادة ما تتحكم فيها هيئات مختصة (كوزارة النقل ووكالاتها).
2. **مشغلي المحطات البحرية:** وتسمى أيضا شركة التحميل أو شركة تشغيل المحطة، يتمثل النشاط الرئيسي لمشغلي المحطات البحرية في إدارة عمليات تحميل وتفريغ السفن والتخزين المؤقت للبضائع. كما يركزون بشكل أساسي على التعامل مع نوع واحد من البضائع، وذلك لأن تقنيات مناولة وتخزين البضائع تختلف باختلاف البضائع. لدى مشغلي المحطات البحرية عميلين مختلفين هما خطوط الشحن البحري وشركات النقل الداخلي¹.
3. **شركات خطوط الشحن:** هي الشركات التي تمتلك وتشغل السفن، وتقدم خدماتها حسب نوعين أساسيين في سوق الشحن وهما: الشحن المنتظم وغير المنتظم، تقدم شركات خطوط الشحن المنتظم خدمات النقل بمسار ثابت وجدول زمني ثابت، بينما خطوط الشحن الغير منتظمة ليس لها مسار ثابت، حيث تبحر السفن من ميناء إلى آخر حسب الطلب على البضائع. يتمثل العمل الرئيسي لشركات الشحن في بيع سعة السفينة (فراغات السفن) لعملائها، وفي كثير من الحالات، لا يتفاوض العميل (المصدر أو المستورد) بشكل مباشر مع خط الشحن، لكنه يستعين بمصادر وسيطة (وكلاء الشحن) لإدارة وشراء تدفقات النقل².
4. **شركات النقل:** من أجل نقل البضائع من الميناء إلى وجهتها النهائية، يتصل الميناء البحري بالمناطق الداخلية التي يخدمها من خلال مختلف وسائط النقل البري (السكك والطرق البرية) أو عبر النقل المائي (الأنهار والقنوات) أو عن طريق النقل الجوي عبر المطارات إن وجدت بقرب الميناء. وبعد النقل البري الذي تشغله الشركات المتخصصة هو الوسيلة الأكثر استخداما في التوزيع والنقل الداخلي، ويرجع ذلك أساسا إلى انخفاض تكلفته ومرونته وحقيقة قدرته على الوصول إلى جميع الوجهات النهائية للبضائع.
5. **وكيل الشحن:** يعمل وكيل الشحن لدى الشاحنين كوسيط مستقل في منظومة النقل و يتمثل دوره في توفير حلول النقل من الباب إلى الباب للمصدرين والمستوردين، ويقوم بالعديد من الوظائف الأخرى، على سبيل المثال إلى جانب اختيار شركة النقل والتفاوض حول أسعار الشحن، يقوم وكيل الشحن بجمع الشحنات

¹ Harry Geerlings et al, Ports and Networks: Strategies, Operations and Perspectives, Routledge, New York, 2018, p 12.

² Ibid.

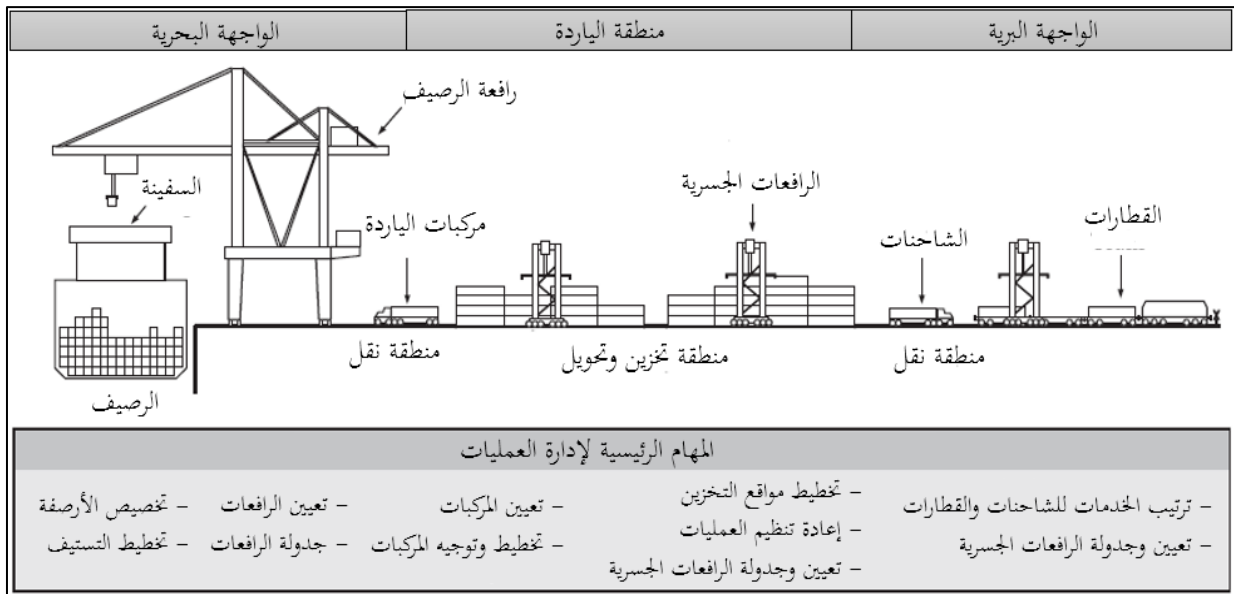
الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

الصغيرة من الشاحنين، وتوحيد هذه الشحنات في حمولات كبيرة وتقديم الشحنة النهائية الموحدة لشركات النقل و يتكفل بوثائق النقل المطلوبة¹.

3.1.2.I تشغيل المحطات البحرية

تنقسم معظم أنظمة المحطات البحرية إلى ثلاثة مواقع تشغيل رئيسية هي: الرصيف؛ والمساحة الأرضية خلف الرصيف (أو الiardة) والبوابة. ويتم تشغيل هذه المواقع بواسطة مؤسسات أو شركات تقوم بإدارة جميع جوانب عملياتها. تشمل أنشطتهم تحميل السفينة وتفريغها، وتشغيل معدات مناولة البضائع مثل المضخات وخطوط الأنابيب (في حالة البضائع السائبة) ورافعات الرصيف والرافعات المتنقلة (في حالة البضائع العامة والحاويات)، بالإضافة إلى تستيف الحاويات وتخزين البضائع في ساحة الميناء أو في المستودعات والمرافق ذات الصلة. ويقومون مع فريق من مخططي السفن والمشرفين وعمال الميناء بضمان عمليات المحطة الآمنة والفعالة.

الشكل (29): عرض تخطيطي لتشغيل محطات الحاويات



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على:

Frank Meisel, Seaside Operations Planning in Container Terminal, Physica-Verlag, New York, 2009, p 10.

يوضح الشكل سير العمل النموذجي في تشغيل محطات الحاويات. في الواجهة البحرية، ترسو السفن على الأرصفة للبدء في عملية مناولة الحاويات، يتم نقل حاويات الاستيراد المفرغة إلى ساحة المحطة حيث يتم التستيف والتخزين مؤقتا حتى يتم نقلها إلى المناطق الداخلية بواسطة الشاحنات أو القطارات. تأخذ الحاويات التي تحمل

¹ César D and Martijn H, Transport integration at European ports: Measuring the role and position of intermediaries. European Journal of Transport and Infrastructure Research, 2009, p 125.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

بضائع التصدير الاتجاه المعاكس عبر المحطة، أي أنها تصل إلى الميناء من المناطق الداخلية بواسطة الشاحنات أو القطارات، ثم يتم تحميلها على سفينة الحاويات المخصصة لها، يمكن تقسيم وظائف وأنشطة المحطات كما يلي:

1. **عمليات الرصيف:** يتفق تشغيل الرصيف بالعمليات الساحلية في الواجهة البحرية للميناء عند اللحظة التي تقترب فيها السفن من منطقة الإرساء. وتشمل في البداية عملية تحديد الرصيف المناسب واستقبال السفينة من خلال إرشادها عبر القنوات المائية وسحبها بواسطة زوارق القطر نحو الرصيف المحدد. لتبدأ بعدها عملية المناولة بواسطة رافعات الرصيف لتحميل وتفريغ الحاويات من السفينة إلى الرصيف أو العكس¹.

2. **عمليات الساحة:** ساحة المحطة هي المنطقة التي تقع خلف الرصيف مباشرة حيث يتم تكديس البضائع وتخزينها، وتحويلها للنقل الداخلي أو العكس، كما قد تشمل على مرافق أخرى مثل مناطق لتخزين الحاويات المبردة، وأخرى للحاويات الفارغة والمستودعات. يمكن تصنيف أنشطة الساحة إلى عمليات التخزين وتحويل الحاويات بين مرافق المحطة، أي بين الرصيف ومنطقة التخزين والبوابة. وتعتمد في ذلك على مجموعة من متنوعة من المعدات متعددة الوسائط، بما في ذلك الرافعات الجسرية المطاطية والرافعات الجسرية المثبتة على السكك الحديدية لتكديس وتحويل الحاويات من وإلى منطقة التخزين².

3. **عمليات البوابة:** بوابة المحطة هي المنطقة المخصصة لتحويل البضائع إلى وجهتها النهائية سواء نحو التصدير أو الاستيراد. ويتم تصميم عمليات البوابة للمراقبة والتحكم بكفاءة في عمليات الدخول والخروج من المحطة أو مرفق الميناء من خلال واجهات أرضية، والتي يمكن تقسيمها بشكل إضافي إلى واجهات للقطارات والشاحنات. تشمل إدارة البوابة وتشغيلها عمليات استلام وتسليم الحاويات عبر وسائط النقل المختلفة، بالإضافة إلى العمليات الإدارية كإجراءات التخليص الجمركي والإجراءات التنظيمية الأخرى (عمليات التفتيش).

4. **العمليات الإدارية:** هي تلك الخدمات التي يطلبها مستخدمو الموانئ والمتعلقة بالأوراق الإدارية والتصاريح المختلفة (الشهادات الصحية، والضرائب..). وعادة ما يؤدي هذه الخدمات وكلاء متخصصون تُعينهم شركات الشحن لترتيب الأوراق مسبقاً وجميع الأمور المتعلقة باستخدام السفينة لمرافق الميناء، حتى قبل وصول السفينة إلى الميناء، يبدأ المرسل إليهم العمل على ترتيب التعاقد على جميع الخدمات اللازمة (المناولة، والإصلاحات، والإمدادات، إلخ) للسفينة وتنفيذها في أقصر فترة ممكنة.

¹ Hans-Otto Günther and Kap Hwan Kim, Container Terminals and Automated Transport Systems, Springer Verlag, Berlin, 2005, p 81.

² Héctor J. Carlo, Storage yard operations in container terminals: Literature overview, trends, and research directions, European Journal of Operational Research, Vol 235 (2), 2014, p 413.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

هناك سلسلة من الخدمات الإضافية الأخرى التي يؤديها وكلاء وشركات مختلفة، تعمل داخل منطقة الميناء أو حتى خارجها، تشمل هذه المجموعة جميع الإمدادات الضرورية للسفن، ولعل أهمها الوقود والماء، كما تشمل الخدمات المقدمة لأفراد الطاقم (مثل الخدمات الطبية)، والخدمات العامة المشتركة مثل التنظيف، وجمع النفايات، والسلامة، وغيرها من الخدمات التي يمكن تقديمها للسفن. كما يمكن لبعض الموانئ توفير مرافق إصلاح للسفن، والتي قد تتطلب استخدام بعض البنى التحتية الخاصة.

2.2.I دور الموانئ

لقد تغيرت العديد من الموانئ خلال العقود الماضية في جميع أنحاء العالم ووسعت من دورها. إلى جانب الدور التقليدي والرئيسي لها المتمثل في كونها عُقد في سلسلة النقل أين يتم مناولة البضائع وتوفير الارتباط بين تدفقات النقل البحري والداخلي، تطورت الموانئ إلى تجمعات من الأنشطة الاقتصادية بحيث تم إقامة المنشآت الصناعية بها، وأصبحت تقدم مجموعة متنوعة من الخدمات اللوجستية المختلفة كالتخزين والتوزيع¹. يمكن التمييز عادة بين ثلاث أدوار مختلفة للموانئ كما يلي:

الجدول (22): الدور المتعدد للميناء

الميناء كموقع للأنشطة اللوجستية	الميناء كموقع للأنشطة الصناعية	الميناء كمركز للنقل	الخصائص
مناولة البضائع؛ التخزين؛ موقع للتجارة والصناعات؛ التوزيع وخدمات القيمة المضافة.	مناولة البضائع؛ موقع للأنشطة التجارية و الصناعات.	مناولة البضائع	وظيفة الميناء
سلطة الموانئ؛ مقدمي الخدمات البحرية؛ شركات النقل الداخلي؛ مقدمي الخدمات اللوجستية.	سلطة الميناء؛ مشغلي المحطات البحرية؛ مقدمي الخدمات الملاحية؛ الشركات الصناعية.	سلطة الميناء؛ مشغلي المحطات البحرية؛ مقدمي الخدمات الملاحية.	الشركات العاملة في الميناء
شركات خطوط الشحن؛ شركات النقل الداخلي؛ شركات التصنيع؛ المراكز اللوجستية ومراكز التوزيع.	شركات خطوط الشحن؛ شركات النقل الداخلي؛ شركات التصنيع.	شركات خطوط الشحن؛ شركات النقل الداخلي.	أهم مستخدمي الموانئ
مناطق لوجستية أخرى في الموانئ المجاورة أو في المناطق الداخلية.	موانئ أخرى قريبة؛ مواقع أخرى للأنشطة الصناعية.	موانئ أخرى قريبة (نطاق الميناء).	المستوى الجغرافي للمنافسة

¹ Nikolas V. Kanellos and Dong W. Song, Port-centric logistics in concept and practice, in Maritime Logistics A guide to contemporary shipping and port management, 2nd edition, Kogan Page, 2015, p 244.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

أهم محددات التنافسية في الموانئ	الوصول البحري؛ جودة البنية التحتية، توفر النقل إلى المناطق الداخلية؛	الوصول البحري؛ الموقع الجغرافي؛ المناخ الاستثماري؛ النقل إلى المناطق الداخلية؛ توافر العمالة.	جودة البنية التحتية؛ توفر البنى التحتية والنقل إلى المناطق الداخلية؛ توافر العمالة.
---------------------------------	--	---	---

Source : H. Geerlings, B. Kuipers, R. Zuidwijk, Ports and Networks: Strategies, Operations and Perspectives, Routledge, 2018, p 15.

1.2.2.I الميناء كمركز للنقل متعدد الوسائط

يُعد نقل وتحويل البضائع عبر الوسائل المختلفة الدور الرئيسي للموانئ التجارية في جميع أنحاء العالم، فالموانئ بطبيعتها هي نقاط رئيسية في سلسلة النقل التي تربط بين شبكات النقل البحري والنقل الداخلي، حيث يتم تحميل البضائع وتفريغها، وتحويلها عبر وسائل النقل المتعددة¹.

تُعد الموانئ عقدا في سلاسل النقل نظرا للحاجة إلى تبادل البضائع، فالموانئ تعد محطات ضرورية لربط وسائل النقل المختلفة، حيث تتميز كل وسيلة نقل بخصائص تقنية وتشغيلية واقتصادية مختلفة، على سبيل المثال، تُجهز سفن النقل البحري للنقل لمسافات طويلة بين القارات بكميات كبيرة من البضائع، بينما يُعد النقل البري بالشاحنات مناسباً للنقل لمسافات قصيرة، حيث يتم نقل البضائع إلى وجهتها النهائية.

السبب الآخر لكون الموانئ مراكز للنقل هو تنوع الطلب على النقل مكانياً، أي أن إنتاج واستهلاك السلع لا يتم في نفس الموقع (دولة، منطقة، مدينة..). على سبيل المثال، تُنتج كميات كبيرة من البترول في الشرق الأوسط، ولكن تعالج وتستهلك في أماكن أخرى حول العالم، ونظراً لاختلاف تدفقات التجارة العالمية من حيث المنشأ والوجهة، واختلاف كثافة البضائع (كميات صغيرة/كبيرة)، تبرز الحاجة إلى تجميع وتفكيك البضائع قبل وصولها إلى وجهاتها النهائية، وتعد الموانئ بطبيعة الحال المكان الحاسم لهذه الوظيفة².

يتم تحديد الوضع التنافسي للميناء كمركز للنقل بشكل أساسي من خلال موقعه الجغرافي، والوصول البحري الجيد، ومدى قدرته الاستيعابية، ومدى توفره على التسهيلات المطلوبة للوصول إلى المناطق الداخلية. ومن أجل جذب مختلف خطوط الشحن البحري وشركات النقل، فإن الكفاءة والفعالية التي تحدث بها أنشطة التحميل والتفريغ في الميناء تعد كذلك العامل الحاسم لقدرة الميناء على المنافسة كمركز للنقل.

2.2.2.I الميناء كموقع للصناعات

تعد الموانئ موقعا جيدا ومناسبا لبعض الصناعات كمصانع الحديد والصلب، ومحطات الطاقة، وصناعة النفط ومنتجاته، والصناعة البتروكيماوية، وأحواض بناء السفن وغيرها. ومع تطور الأنشطة الصناعية وازدهارها بشكل كبير

¹ Peter de Langen et al, new indicators measure port performance, Journal of Maritime Research, Vol 7(1), 2007, p 25.

² H. Geerlings, B. Kuipers, R. Zuidwijk, Op cit, p 15.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

بعد الحرب العالمية الثانية، وظهرت الناقلات العملاقة للنفط والغاز، أصبحت الشركات تبحث عن أفضل المواقع في جميع أنحاء العالم لمصافيها ومنشآتها وخزاناتها، خاصة فيما يتعلق بقرب توافر المواد الخام، وتكاليف النقل المنخفضة. وقد كان العامل الأساسي لاختيار موقع هذه المنشآت هو الوصول البحري والمواقع القريبة من الميناء (نطاق الميناء). طورت الموانئ الكبرى في أوروبا الغربية مثل روتردام وأنتويرب ومرسيليا مواقع صناعية كبيرة بالقرب من مرافق الموانئ الخاصة بها، وأصبحت هذه المواقع مراكز لمصافي التكرير والصناعات البتروكيميائية¹.

3.2.2.I الميناء كمركز لوجستي وإضافة القيمة

خلال العقود القليلة الماضية، كان كل ميناء يقدم نفس الحزمة الأساسية من الخدمات لجميع العملاء تقريبا. ولكن في الوقت الحاضر، أصبح من الصعب على الموانئ التنافس على أساس خدمة مناولة البضائع فقط. ففي تلك السنوات كان هناك تقارب في تكنولوجيات مناولة البضائع، وهذا يعني أنه على الرغم من أن التكنولوجيا الجديدة قد توفر في بعض الأحيان فرصة لتحسين الإنتاجية والقدرة التنافسية، إلا أنه في كثير من الحالات تكون نفس التكنولوجيا متاحة أيضا للمنافسين.

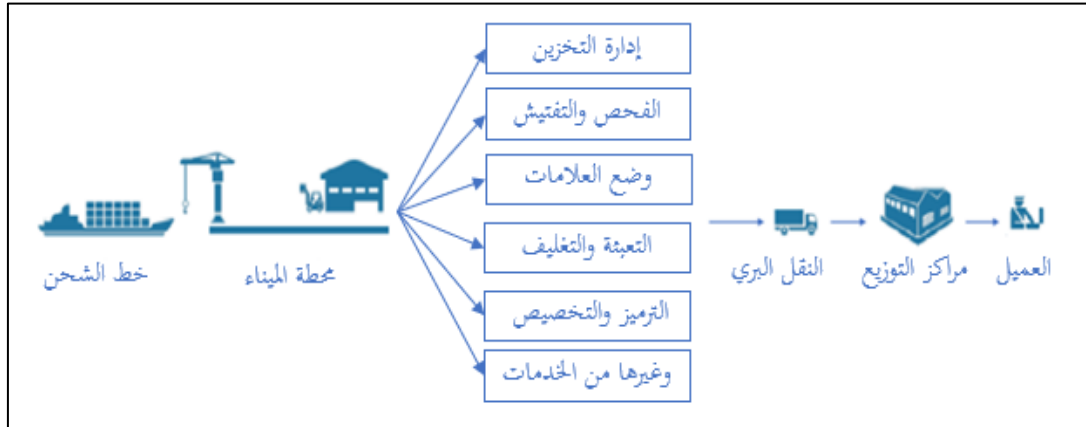
مع ظهور نظام النقل بالحاويات خلال الستينيات وانتشاره بشكل كبير في الثمانينيات، برزت شركات جديدة بالقرب من ميناء أو داخل محيطه، حيث تُدار العمليات والإجراءات المتعلقة بتوزيع البضائع وتقديم خدمات لوجستية ذات قيمة مضافة للشاحنين. ويتم تفسير وجود هذه الأنشطة بسبب اختلاف حجم السفن ووسائل النقل الأخرى. على سبيل المثال، سفينة حمولتها 300000 طن مقابل قطار حمولته 3000 طن، وسفينة حمولتها 20000 حاوية مقابل شاحنة حمولتها 2 حاوية، تُحول هذه الحاجة إلى التخزين الموانئ إلى نقاط تجمع طبيعية، وتُوفر مبررا لإقامة الأنشطة اللوجستية بها².

¹ H. Geerlings, B. Kuipers, R. Zuidwijk, Op cit, p 15.

² Peter W. de Langen, Seaports as Clusters of Economic Activities in international encyclopedia of transportation, Elsevier, New York, 2021, p 312.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

الشكل (30): خدمات إضافة القيمة في الموانئ



المصدر: من إعداد الطالب

بفضل ميزة الموقع الجغرافي وتحقيق مستويات عالية من الانتاجية، تبنت العديد من الموانئ حول العالم مفهوم "الميناء الأمامي-المصنع الخلفي"، وأصبحت تخصص في تقديم أنشطة لوجستية ذات قيمة مضافة لشحنات البضائع والسفن، مثل إجراءات الفحص والتفتيش؛ تفكيك البضائع ودمجها؛ التعبئة والتغليف وغيرها من الخدمات الأخرى ذات الصلة. كما أصبحت الموانئ وسلطاتها تقدم خدمات تسهل معالجة وإدارة المعلومات الإدارية، وعمليات السداد المرتبطة بتدفقات البضائع، وذلك من أجل التحكم في الوظائف المادية والتنظيمية لسلاسل الإمداد. وتعتمد هذه الخدمات على تجهيزا كاملا بالمرافق اللازمة (مثل أماكن التخزين والمستودعات) ومرتبطة بعدة وسائل نقل (مثل السكك الحديدية والطرق السريعة والجوية والبحرية) فضلا عن تطوير وتعزيز سياسة الاتصال والتكامل، وأنظمة تبادل المعلومات¹.

يمكن للموانئ أن تستفيد بشكل كبير من مراكز التوزيع القريبة منها. ويُعد مركز التوزيع ميزة لأنه يجذب البضائع التي يُمكن شحنها عبر الميناء. وهناك علاقة إيجابية بين تدفق البضائع والسفن التي ترسو في الميناء، فالبضائع تجذب السفن، والسفن تجذب البضائع. ومن كل هذا، يُحقق الميناء إيرادات. وبالتالي، يُمكن للميناء أن يستفيد ليس فقط من مركز التوزيع نفسه، ولكن أيضا من زيادة تدفق البضائع عبره.

من أجل وظيفتها اللوجستية، تتنافس الموانئ مع موانئ الحاويات المجاورة ذات المناطق اللوجستية، ولكن أيضا مع المناطق الداخلية التي تخدمها (مثل الموانئ الجافة ومراكز التوزيع الداخلي). نظرا لأنه يمكن نقل الحاويات بسهولة

¹ Menegaki A.A and Aristotelis B. A, Evolution of Logistics Centers and Value-Added Services Offered in Port Areas and the Importance of Marketing, Springer Cham, 2017, p 292-293.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

بين وسائط النقل المتعددة، فقد تطورت المحطات الداخلية إلى مراكز لوجستية تنافس الميناء البحري في خدمات التوزيع والتخزين وأنشطة القيمة المضافة.

3.I إدارة وتشغيل الموانئ

1.3.I سلطة الموانئ

تعمل الموانئ عادة في ظل تنظيم يُشار إليه باسم "إدارة الميناء" أو "سلطة الميناء". تم تعريف مصطلح سلطة الميناء بعدة طرق مختلفة، وفي عام 1977 حددت لجنة من الاتحاد الأوروبي سلطة الميناء على أنها "هيئة عامة أو خاصة، تكون مسؤولة إلى حد كبير عن مهام البناء والإدارة وتشغيل مرافق الموانئ، وتحسين السلامة الملاحية، وتسهيل الأمن والإدارة البيئية في الميناء"¹.

كما تم تعريف سلطة الميناء أيضا على أنها ذلك "الكيان الذي، سواء كان مرتبطا بأنشطة أخرى أم لا، يكون هدفه بموجب القانون أو اللوائح الوطنية هو إدارة وتنظيم البنية التحتية للميناء، والتنسيق والتحكم في أنشطة مختلف المشغلين الموجودين في الميناء"².

قد يشير مصطلح "السلطة" هنا إلى شكل محدد من أشكال الإدارة العامة، وغالبا ما يرتبط بخصائص مثل البيروقراطية أو عدم الكفاءة. ولكنه يُستخدم على نطاق واسع في الأدبيات كمصطلح عام للهيئة ذات المسؤوليات القانونية التي تدير إدارة الميناء بأكمله سواء المجال المائي أو الأرضي للميناء، بغض النظر عن ملكيتها أو شكلها القانوني (سواء كانت عامة أو خاصة)³.

لدى سلطات الموانئ عموما عدة أهداف إستراتيجية محددة تتعلق بمسؤولياتها ووظائفها، وتقوم بتحديد الممارسات والأنشطة اللازمة لتحقيقها. وبالنظر إلى الاختلافات في الأنظمة السياسية والتشريعات والاقتصادات الوطنية، قد تختلف الأهداف الإستراتيجية من ميناء إلى آخر. غالبا ما تسعى جميع سلطات الموانئ حول العالم إلى تحقيق الأهداف التالية⁴:

— توليد الدخل وخلق فرص عمل؛

— توفير النقل والاتصال بشبكات النقل البحري والداخلي؛

¹ World Bank, Port reform toolkit: Alternative port management structures and ownership models, Washington, 2003, p11.

² Patrick Verhoeven, A review of port authority functions: towards a renaissance? Maritime Policy & Management, Vol 37 (3), 2010, p 251.

³ Ibid.

⁴ Peter De Langen, Ensuring Hinterland Access the Role of Port Authorities, OECD, International Transport Forum, OECD/ITF Joint Transport Research Centre Discussion Papers. 2008, p 5-7.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

- تحصيل ضرائب ورسوم خدمات الميناء؛
- التسويق والترويج لخدمات الموانئ؛
- تنظيم ومراقبة السلامة والأمن داخل الميناء؛
- المساهمة في الاقتصاد ومالية الحكومة من حيث القيمة المضافة والعمالة وإيرادات الضرائب؛
- صيانة وتطوير البنية التحتية والإستثمار في معدات المناولة المينائية؛
- تأمين الأراضي والموارد المالية وبناء الدعم السياسي الضروري لتوسيع الميناء؛
- تعزيز الإستدامة ورعاية مصالح البيئة.

يمكن إنشاء سلطة الموانئ على جميع المستويات الحكومية، سواء وطنية، أو إقليمية، أو محلية، ويُعد الشكل الأكثر شيوعاً هو سلطة الموانئ المحلية. وهي سلطة تدير منطقة ميناء واحدة فقط، تقوم بمراقبة وتقنين وإدارة جميع خدمات ومرافق وأنشطة الموانئ. كما تضمن الخدمات الملاحية الأساسية كإرشاد وقطر السفن ورسوها عند دخولها للميناء. تضطلع سلطة الميناء بثلاث أدوار رئيسية تتمثل في دورها كمالك للأصول وكمشغل للميناء وكمُنظم له¹:

1. دور المالك (Landlord): تعمل سلطة الميناء بصفقتها مالكة للأراضي وتدير البنية التحتية والمعدات الرأسمالية والمرافق. وتعتبر كذلك المنسق المعتمد لأرض الميناء والأسطح المائية المجاورة، وتكون عادة الهيئة التنظيمية المسؤولة عن الإدارة التقنية لمنطقة الميناء والعديد من وظائف السلطة العامة. في المقابل، قد يتم تنفيذ عمليات الموانئ (خاصة مناولة البضائع) من قبل شركات خاصة.

2. دور المشغل (Operator): تعمل سلطة الميناء كمشغل للميناء ومرافقه، حيث تمتلك وتحفظ وتشغل كل الأصول المتاحة (الثابتة والمتنقلة) ويتم تنفيذ أنشطة مناولة البضائع عن طريق العمالة المستخدمة مباشرة من قبل سلطة الميناء. قد يتولى القطاع الخاص مسؤوليات تشغيل بعض المرافق (كمستودعات التخزين)، من خلال الامتيازات أو الإيجارات.

3. دور المنظم (Regulator): سلطة الميناء هي الجهة التنظيمية التي تتولى وتراقب العديد من وظائف الميناء وأنشطته. وبصفقتها الهيئة المسؤولة عن تنظيم ميناء معين، فهي ملزمة بتطبيق وإنفاذ القوانين واللوائح (مثل التعريفات والسلامة والأمن) الصادرة عن السلطات الوطنية كوزارة النقل أو المنظمات الدولية كالمُنظمة البحرية الدولية.

¹ Teng-Fei Wang, Kevin Cullinane and Dong-Wook Song, Container Port Production and Economic Efficiency, Palgrave Macmillan, 2005, p 28.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

تُناط بسلطات الموانئ عدة مسؤوليات قانونية تشمل على سبيل المثال لا الحصر مجالات الاستثمار، والسياسة المالية، والتوظيف، والتسعير، والمعلومات. فعلى مستوى الاستثمار، تُشرف على الموافقة على المشاريع الكبرى بما يتماشى مع خطة حكومية. وفي الجانب المالي، تحدد أهداف العائد على الاستثمار، وتنسق بين مصادر التمويل المركزية والمحلية، وتقدم المشورة بشأن القروض. كما تضع معايير موحدة للتوظيف والأجور والترقيات، وتوافق على الاتفاقيات مع النقابات. وفيما يخص التسعير، تنظم الرسوم بما يحقق التوازن بين الكفاءة والمصلحة العامة. وأخيراً، تتولى جمع وتحليل ونشر البيانات المتعلقة بنشاط الموانئ، إضافة إلى دعم الدراسات اللازمة لتطوير القطاع.

2.3.I الجمارك والوكالات الحدودية الأخرى

تُعتبر الموانئ من المحطات الحدودية التي تبدأ وتنتهي بها سلطة بلد ما على عملية عبور البضائع والأشخاص. كما تُعد الموانئ المكان الذي يتم فيه إنفاذ التشريعات الوطنية والامتثال لها في عدة مجالات كتدابير السياسة التجارية والأمن والصحة وغيرها. تشمل الجهات الإدارية الأخرى في الميناء بخلاف سلطة الميناء إدارات الجمارك وعدة وكالات أخرى مسؤولة عن الرقابة التنظيمية وإنفاذ الضوابط. تنتمي هذه الوكالات إلى مجموعة واسعة من الوزارات الحكومية (مثل المالية؛ التجارة؛ النقل؛ الزراعة؛ الصحة؛ الدفاع؛ الخارجية...) و التي تُدير مجالات سياستها الخاصة المرتبطة بعبور البضائع والأشخاص للحدود. نستعرض فيما يلي أهم أصحاب المصلحة في إدارة وتشغيل الموانئ:

الجدول (23): المهام والمسؤوليات النموذجية للوكالات التنظيمية في الموانئ

المهام	السلطة المسؤولة
تحويل الضرائب والرسوم؛	الجمارك؛
تجميع إحصاءات التجارة؛	المكتب/الديوان الوطني للإحصاء؛ الجمارك؛
مراقبة جوازات السفر والمركبات، حماية الأمن؛	الهجرة؛ حرس الحدود؛ الجمارك؛ شرطة الحدود؛
سلامة ومعايير المنتجات؛	الجمارك؛ هيئات الصحة؛
أمن وسلامة النقل؛	هيئة أمن النقل؛ الجمارك؛ شرطة الحدود؛
مكافحة تهريب المخدرات والمواد الخطرة؛	الجمارك؛ شرطة الحدود؛
إنفاذ حقوق الملكية الفكرية؛	الجمارك؛ وكالات معايير التجارة؛
ضوابط الصحة النباتية؛	هيئات الزراعة؛ سلطات البيئة؛
ضوابط الحجر الصحي.	هيئات الزراعة؛ سلطات البيئة.

Source: Hintsa J. Männistö et al, Improving the Border Agency Cooperation Among the OIC Member States for Facilitating Trade, COMCEC, 2016, p 13.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

- **سلطات الجمارك:** تعد سلطات الجمارك الوكالة الحكومية الرئيسية والوحيدة التي لها وجود دائم على مستوى الحدود في جميع أنحاء العالم. إدارات الجمارك لها سلطة التحكم في استيراد وتصدير البضائع في أي بلد، وهي تتخصص في مراقبة التجارة، وتحصيل الضرائب، وضمان السلامة والأمن، وإنفاذ التشريعات واللوائح الوطنية المرتبطة بعبور البضائع للحدود. تلعب الجمارك دوراً أساسياً في الموانئ وإجراءات التجارة الخارجية لأنها تعالج كل شحنة تعبر الحدود لضمان الامتثال للمتطلبات التنظيمية الوطنية، بالإضافة إلى قواعد التجارة المرتبطة بأية اتفاقيات تجارية إقليمية أو دولية سارية¹.
- **الوكالات الحدودية الأخرى (OAGs):** بالإضافة إلى سلطات الجمارك، فإن هناك العديد من الوكالات الحكومية الأخرى غير الجمركية التي تمارس ضوابط التجارة في الحدود على عمليات الاستيراد والتصدير، وذلك في إطار مجموعة واسعة جداً من اعتبارات السياسة العامة. وتعتبر سلامة المنتجات والحفاظ على الأمن أحد أهم الاعتبارات البارزة، لا سيما بالنظر إلى المخاطر المرتبطة بعبور الحدود والتي تشمل على سبيل المثال لا الحصر: الإرهاب؛ تحركات الأشخاص غير القانونية؛ التهريب؛ السلع الخطرة؛ انتهاكات الملكية الفكرية؛ الاعتبارات البيئية والصحية والبيطرية وما إلى ذلك. تشمل الوكالات غير الجمركية المرتبطة بالرقابة وإنفاذ الضوابط المختلفة لإدارة تحركات الأشخاص والبضائع عند الحدود ما يلي²:
- **غرفة التجارة:** وهي السلطة الممثلة لوزارة التجارة وتلعب دوراً رئيسياً في الإبلاغ عن البضائع وإصدار تصاريح الاستيراد والتصدير والتحقق منها (وهو العنصر الأساسي للرقابة الجمركية)؛
- **وكالات الهجرة:** تتعلق ضوابط الهجرة بحركة الأشخاص دون التأثير بشكل كبير على حركة البضائع. وهي تشمل الضوابط المتعلقة بالتحقق من أطقم السفن والقوارب والقطارات أو سائقي الشاحنات؛
- **وكالات النقل:** يقوم مسؤولو النقل بإنفاذ عدة ضوابط متعلقة بوزن الشاحنات، وتحصيل ضرائب الطرق، وفرض متطلبات تصريح النقل والملاحة والترخيص؛
- **وكالات الصحة:** وهي تشمل الصحة والصحة النباتية حيث يقوم المسؤولون بفحص المنتجات النباتية وذات أصل حيواني، وكذا الأغذية للتأكد من أنها آمنة وخالية من الأمراض. غالباً ما تعتمد الفحوصات المتعلقة بالسلع على التحقق من المستندات الصادرة عن الوكالات المتخصصة في بلد التصدير مثل المخابر والبيطريين المعتمدين؛

¹ Zarnowiecki, M. Borders, their design, and their operations, Border Management Modernization, World Bank, 2010, p 38.

² Ibid, pp 39-40.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

- وكالات الحجر: يشمل عملها إنفاذ التدابير واللوائح الصحية للوقاية ومنع انتشار الأوبئة والأمراض المعدية، كما يقومون بإجراء الفحوصات والاختبارات اللازمة على السلع؛
- وكالات المعايير وحماية المستهلك: وهي الهيئات المسؤولة عن التحقق من خضوع المنتجات الصناعية ومطابقتها للمعايير الدولية والإقليمية والوطنية. على سبيل المثال، تُعد علامة "CE" التي تعني "Conformity European" إحدى المعايير البارزة التي تؤكد امتثال التاجر أو الشركة المصنعة لتشريعات الصحة والسلامة وحماية البيئة الأوروبية.

3.3.I الإصلاح المؤسسي للموانئ

على مدى العقود الماضية، كانت هناك عملية تطويرية تنتقل من خلالها إدارة الميناء من هيئة تسيطر عليها الحكومة المركزية بالكامل، والتي تعد كأداة للسياسة الاقتصادية والاجتماعية إلى مخططات تنظيمية أكثر كفاءة، بما في ذلك مخطط تنظيم الملكية والإدارة، بحيث يتم فيها إسناد المزيد من المسؤولية إلى القطاع الخاص وذلك من خلال الفصل بين الأنشطة التنظيمية والتجارية في الموانئ، حيث تحتفظ الحكومة والقطاع العام بمسؤوليتها عن الأول ويتعرض الأخير بشكل تدريجي لقوى السوق الحرة بهدف تطوير الموانئ¹.

تقليدياً، معظم الموانئ لم يكن مطلوباً منها أن تكون بمثابة مؤسسات اقتصادية تهدف لتحقيق الأرباح، ولكن يتعين عليها تلبية أهداف عامة، مثل الأمن و السلامة الوطنية، والمساهمة في ميزانية الدولة، وتوفير النقل والاتصال والتوظيف المحلي، فضلاً عن مواجهة الآثار السلبية الناتجة عن نشاطات الموانئ كالتلوث والازدحام. كما كان يتم تحديد الطلب على خدمات الموانئ من خلال القنوات الإدارية وليس من خلال السوق الحرة. ونتيجة لذلك، تم اعتبار الموانئ على أنها كيانات إدارية بدلاً من قطاعات اقتصادية أو هيئات تجارية (وضع احتكاري)، وقد أثر ذلك بشكل سلبي في العديد من جوانب تنظيم وإدارة الموانئ، وهو ما أدى إلى انعدام المنافسة في خدمات الموانئ وإن وجدت تكون فقط على نطاق ضيق.

تحتاج الموانئ إلى مهارات إدارية وتقنية رفيعة المستوى، و بنية تحتية باهظة الثمن لتتمكن من المنافسة بنجاح. وحتى وقت قريب، اعتمدت سلطات الموانئ بشكل رئيسي على التخطيط المركزي وإعانات الحكومات لبناء أو تحسين البنية التحتية الأساسية للموانئ، و يعتمد هذا التمويل بدوره على الاتجاهات السياسية والاقتصادية السائدة. على سبيل المثال، إذا اعتُبرت الموانئ جزءاً من البنية التحتية العامة للنقل في البلاد، فقد يُنظر إلى الاستثمارات فيها

¹ World Bank, port reform toolkit, Op cit, p 11.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

على أنها تعزز المصلحة الوطنية، أما إذا كانت الموانئ كيانات اقتصادية مستقلة، فعليها أن تتحمل تكاليفها بالكامل دون دعم حكومي مباشر¹.

ومن المشكلات الشائعة في قرارات الاستثمار العامة، أن قرار الاستثمار لا ينبع بالضرورة من نفس مستوى الحكومة الذي ينبع منه مصدر التمويل ومسؤولياته، و بسبب هذا التباين عادة ما يكون اهتمام المسؤولين الحكوميين بزيادة كفاءة وربحية أصول الموانئ محدودا، نظرا لعدم محاسبتهم على نجاح أو فشل قراراتهم الاستثمارية. نتيجة لذلك، تميزت سياسات الموانئ قبل إدخال الإصلاحات التي تعكس التغيرات في قطاع النقل البحري بما يلي²:

- تُستخدم ميزانيات الحكومات العامة أو المحلية أو لتمويل بناء معظم تكاليف تشييد البنية التحتية الكبيرة، إلا أن الميزانيات العامة أصبحت أكثر صرامة؛
- تمول سلطة الموانئ (العامة غالبا) تكاليف صيانة وإصلاح البنية التحتية ولكنها أقل استجابة بما يخدم مستخدمي الموانئ (خطوط الشحن والناقلين)؛
- يتم تمويل سلطة الموانئ جزئيا من الأموال العامة، والباقي من خلال تعريفات ورسوم الموانئ من الشركات العامة العاملة في الميناء وهي غير كافية لمسايرة تطور أحجام السفن؛
- يوجد فائض من الموظفين العاملين في الميناء، والذين يتمتعون بدرجة عالية من التنظيم النقابي ومواقف قوية في المفاوضات الجماعية (مقاومة الإصلاح)؛
- كفاءة الميناء من حيث سعته و الرسوم التي يفرضها وأوقات انتظار السفن ضعيفة نسبيا.

نتيجة لذلك، حدثت موجات متتالية من إصلاحات إدارة الموانئ وتنظيمها في جميع أنحاء العالم استجابة للبيئة التنافسية التي نتجت عن عوامة الإنتاج والتوزيع والنمو المستمر في التجارة الدولية، والطلب المتزايد على خدماتها. بدأت هذه الإصلاحات عندما قام عدد من الاقتصادات المتقدمة والنامية بالإدخال المتزايد للسياسات الاقتصادية الموجهة بالسوق من أجل تقليل التدخل الحكومي وتوسيع مشاركة القطاع الخاص في عمليات وإدارة الموانئ. كان الموضوع الأساسي فيها هو تفويض السلطة والمسؤولية التشغيلية، وكذا نقل ملكية أصول الموانئ من الكيانات العامة

¹ Matteo Balliauw, Op cit, p 8.

² Lourdes Trujillo and Gustavo Nombela, Privatization and regulation of the seaport industry, Policy Research Working Paper Series 2181, The World Bank, 1999, p 14.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

إلى كيانات الموانئ شبه الخاصة أو الخاصة التي تديرها الشركات التجارية بكفاءة أكبر¹. يوضح الجدول التالي أهم دوافع إصلاح الموانئ.

الجدول (24): الأسباب الأكثر شيوعاً لتغيير إدارة و/أو ملكية الموانئ

الوصف	الفئة
تحسين كفاءة الموانئ؛ خفض التكاليف والأسعار؛ تحسين جودة الخدمة؛ زيادة القدرة التنافسية؛ تغيير الموقف تجاه عملاء الموانئ (أصبح أكثر ودية مع العملاء).	عامة
إزالة الطابع السياسي عن إدارة الموانئ العامة؛ الحد من البيروقراطية؛ إدخال الإدارة القائمة على الأداء؛ تجنب الاحتكارات الحكومية.	إدارية
خفض الإنفاق العام؛ جذب الاستثمار الأجنبي؛ تقليل مخاطر الممارسات التجارية للقطاع العام؛ زيادة مشاركة القطاع الخاص في الاقتصاد الإقليمي أو الوطني.	مالية
تقليل حجم الإدارات العامة؛ إعادة هيكلة وتدريب القوى العاملة في الموانئ؛ القضاء على ممارسات العمل التقييدية؛ زيادة فرص العمل في القطاع الخاص.	متعلقة بالتوظيف

المصدر: من إعداد الطالب اعتماداً على:

World Bank, port reform toolkit, Op cit, p 38.

يُشير تفويض السلطة إلى "نقل الوظائف أو المسؤولية عن تقديم البرامج والخدمات من الحكومة إلى كيان آخر، والتي قد تكون شكلاً آخر من أشكال الحكومة أو منظمة غير حكومية أو جمعية عملاء أو نشاط تجاري أو صناعة"². وبالنسبة للموانئ فهو يُشير إلى مجموعة السياسات والإجراءات التي قد تقوم بها الحكومة من أجل إصلاح إدارة و أنشطة الموانئ. وهذا يعني أن الحكومة قد تميل إلى نقل سلطة أو مسؤولية واحدة أو أكثر من وظائف الميناء إلى كيان مختلف بما في ذلك الوظيفة التنظيمية، أو تميل فقط إلى نقل الوظيفة التجارية (مناولة البضائع) إلى كيان آخر³. تشمل نُهج تفويض السلطة الأكثر شيوعاً في الموانئ لتحسين الأداء التنظيمي والتشغيلي ما يلي:

1. اللامركزية (Decentralization): هي شكل من أشكال الهيكل التنظيمي الذي تقوم الحكومة من خلاله بنقل السلطة من المستوى المركزي إلى المستويات المتوسطة والدنيا. تُستخدم اللامركزية كأداة لنقل صلاحيات الموانئ من سلطة مركزية (غالباً وزارة النقل) إلى سلطة الموانئ المحلية ضمن ولاية قضائية معينة، والذي يمكن أن تهدف من خلاله إلى تفويض اتخاذ القرار والاستجابة في الوقت المناسب. كما أنها طريقة فعالة لتكريس حرية

¹ Hercules Haralambides, Globalization, public sector reform, and the role of ports in international supply chains, Maritime Economics & Logistics, Vol 19 (1), 2017, p 2.

² Mary R. Brooks, Kevin Cullinane, Devolution, Port governance and port performance, Elsevier, 1st edition, 2007, p 5.

³ Brooks, M.R. Good Governance and Ports as Tools of Economic Development: Are They Compatible? Proceedings of the International Association of Maritime Economists Annual Conference, Hong Kong, 2001, p 1-19.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

مديري الموانئ في التنظيم. و من المتوقع أن تؤدي اللامركزية إلى تحسين الكفاءة العامة وجودة الخدمات في قطاع الموانئ، ولكن قد تنشأ مخاوف بشأن المزايا الحالية التي تتمتع بها الجهة العامة، حيث تظل تسيطر على جزء كبير من الخدمات المقدمة في الميناء¹.

2. **إضفاء الطابع التجاري (Commercialization):** يعني إضفاء الطابع التجاري إدخال المبادئ والممارسات التجارية في إدارة وتشغيل الميناء أو جزء منه للعمل في ظل ضوابط السوق وتلبية متطلباته مثل القطاع الخاص. تتحقق هذه العملية من خلال عقود التفاوض التي يتم إجرائها بين الحكومة بصفتها مالكة الميناء والهيئة التي ستدير الميناء. تحدد الاتفاقية مجموعة من النقاط الهامة مثل الهيكل التنظيمي وأهداف الميناء والممارسات التشغيلية والتعريفات المطبقة، والقدرة على توظيف وفصل الموظفين دون الحاجة إلى موافقة بيروقراطية. يؤدي إضفاء الطابع التجاري إلى جعل الموانئ أكثر تركيزاً على العملاء، وأكثر كفاءة، وأكثر ربحية، على الرغم من رؤية تدخل مستمر من الحكومة في قرارات الموانئ، وخاصة فيما يتعلق بمشتريات المعدات، وقضايا العمالة، والاستثمارات².

3. **التحول إلى شركة (Corporatization):** التحول إلى الشركة هو عملية إعادة تنظيم كيان مملوك للحكومة أو جزء منه ليصبح كياناً (عاماً أو خاصاً) يُدير الأعمال والأصول وفق قانون الشركات الخاص. بموجب هذا النهج، تحتفظ الحكومة بملكية الموانئ ويتم تحويل سلطة الميناء العامة إلى كيان مؤسسي مستقل قانونياً ومالياً مع مدير ومجلس إدارته الخاص، يقوم بتشغيل وإدارة الميناء بطريقة تجارية مماثلة لنظرائه من القطاع الخاص. ومن خلال تطبيق مبادئ السوق، من المتوقع أن يكون الميناء في ظل التحول إلى شركة أكثر كفاءة من إضفاء الطابع التجاري، وأكثر استجابة لقوى السوق، و مع ذلك قد يظل الميناء عند التحول إلى شركة خاضعاً لسيطرة الحكومة جزئياً، ومُلزماً بخدمة أنشطة وطنية غير مربحة³.

4. **الخصخصة (Privatization):** تصف الخصخصة العملية التي تنتقل من خلالها ملكية الأصول والالتزامات والأعمال التجارية أو جزء منها من كونها مملوكة من قبل الحكومة إلى ملكية خاصة. يمكن أن تكون الخصخصة خصخصة شاملة أو جزئية. في الخصخصة الشاملة، يتم نقل أراضي الميناء ومنطقة المياه وجميع أصول الميناء إلى شركة خاصة أو عامة/خاصة. بينما الخصخصة الجزئية تأخذ شكل شراكة بين القطاعين العام والخاص، حيث يتم نقل جزء فقط من الأصول والأنشطة من خلال منح الامتيازات إلى القطاع الخاص.

¹ Shiyuan Zheng and Rudy R. Negenborn, Centralization or decentralization: A comparative analysis of port regulation modes, Transportation Research, Elsevier, 2014, p 22-23.

² Sophia Everett a & Tabatha Pettitt, Effective corporatization of ports is a function of effective legislation: legal issues in the existing paradigm, Maritime Policy & Management, Vol 33 (3), 2014, p 220.

³ Maria G. Burns, Op cit, p 88.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

لا يتطلب تطوير الموانئ و تحسين أدائها بالضرورة خصخصة كاملة، فطبيعة صناعة الموانئ تحمل في طياتها آثارا استراتيجية تشمل الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والسياسية. لذا، قد يكون من الضروري وجود قدر من التدخل الحكومي لضمان تلبية مصالح المجتمع على النحو المناسب مع الحد الأدنى من السلبيات. يكمن الحل في تحقيق توازن يُمكن من إظهار أفضل جوانب القطاعين العام والخاص. وتُعد المنافسة الفعالة عاملا مهما. يجب أن تظل أسواق الموانئ تنافسية، حيث لا تُعيق حواجز الدخول دخول المشاركين المحتملين، كما لا يلزم وجود مشغلين متعددين للمحطات.

4.3.I نماذج إدارة الموانئ وحوكمتها

تُعد الحوكمة مسألة مهمة في إدارة الموانئ، ويمكن النظر إليها كمجموعة من القواعد والهياكل التي تُحدد كيفية تطبيق السلطة في إدارة الميناء. يُرسي نموذج الحوكمة المعتمد للميناء توزيع الأدوار والمسؤوليات وملكية أصول الميناء بين القطاعين العام والخاص، و له تأثيرات قوية على السلوك ونتائج الأداء التشغيلي والمالي. قد يؤدي نموذج الحوكمة المصمم بشكل سيئ إلى سلوك مُفرط في السعي وراء الربح، بينما يُمكن أن يؤدي نموذج آخر إلى خنق الابتكار في قطاع الموانئ والقدرة التنافسية لإقليم أو لمنطقة بأكملها.

توجد حاليا العديد من نماذج التنظيم والملكية المطبقة في إدارة الموانئ، وقد برزت أربع نماذج رئيسية على المستوى العالمي تم وضعها وتصنيفها من قبل البنك الدولي. ويستند تصنيف هذه النماذج إلى مسؤولية كل من القطاعين العام والخاص في مختلف أنشطة الموانئ، وطبيعة الملكية والعمالة، ونوعية الخدمات المقدمة وهي كما يلي:

الجدول (25): نماذج إدارة الموانئ وحوكمتها

السمات	ميناء الخدمة العامة	الميناء الأداة	الميناء المالك	الميناء الخاص
التنظيم	عام	عام	عام	عام أو خاص
الإدارة البحرية	عامة	عامة	عامة	خاصة
الخدمات الملاحية	عامة	عامة أو خاصة	عامة أو خاصة	خاصة
البنية التحتية البحرية	عامة	عامة	عامة	خاصة
البنية التحتية للميناء	عامة	عامة	عامة	خاصة
البنية الفوقية (المعدات)	عامة	عامة	خاصة	خاصة
البنية الفوقية (المباني)	عامة	عامة	خاصة	خاصة
العمالة	عامة	خاصة	خاصة	خاصة

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

عمليات مناولة البضائع	عامة	خاصة	خاصة	خاصة
الملكية/الإدارة	سلطة الميناء	سلطة الميناء	سلطة الميناء جزئيا	كيان خاص
الوصول إلى التمويل	الحكومة	الحكومة	القطاع الخاص	القطاع الخاص
وحدة التحكم	مرتفعة	متوسطة	منخفضة	مرتفعة
الاستجابة لظروف السوق	منخفضة	متوسطة	مرتفعة	مرتفعة
الابتكار والتحديث	منخفضة	متوسطة	مرتفعة	مرتفعة
تأثير الحكومة على الأنشطة	مرتفع	مرتفع	متوسط	منخفض

المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على

Wei Yim Yap, Op cit, p 16, p 30

1. ميناء الخدمة العامة (Service Port)

تتميز موانئ الخدمة العامة بغلبة الطابع العام في إدارتها وأنشطتها. وفيها يمتلك القطاع العام جميع البنى التحتية والفوقية، كما يحتفظ ويشغل كل الأصول المتاحة (الثابتة والمتحركة). يتم التحكم في هذه الموانئ من قبل فرع تابع لوزارة حكومية غالبا ما تكون وزارة النقل، ويكون الرئيس (أو المدير العام) موظفا مدنيا يتم تعيينه من قبل نفس الوزارة. ومن بين الوظائف الرئيسية لميناء الخدمة العامة هي أنشطة المناولة المينائية، حيث يتم تنفيذها من قبل كيان عام منفصل يشار إليه عادة باسم "شركة مناولة البضائع"، وتتبع هذه الشركة والعمالة نفس الوزارة مثل سلطة الميناء¹.

تكمن فائدة ميناء الخدمة العامة في وحدة التحكم، حيث تكون إدارة الميناء، ككيان واحد، مسؤولة عن تطوير البنية التحتية والفوقية، بالإضافة إلى عمليات مناولة البضائع. ومع ذلك، فإن غياب المنافسة الداخلية قد يعيق الابتكار ويؤدي إلى انعدام الكفاءة. وقد يؤدي غياب مشاركة القطاع الخاص إلى خدمات غير موجهة بالسوق. علاوة على ذلك، قد تكون هناك هيئات عامة مختلفة تشارك في وظائف الميناء المختلفة، وقد يكون لهذه الكيانات مصالح متضاربة. كما يوجد اعتماد كبير على التمويل الحكومي، مما قد يؤدي إلى نقص الاستثمار في البنية التحتية. كما تُعتبر المرونة والقدرة على حل المشكلات محدودتين نسبيا. تمر العديد من موانئ الخدمة العامة بمرحلة انتقالية نحو نموذج "الميناء المالك" بسبب أوجه القصور فيها المرتبطة بسيطرة القطاع العام في إدارتها².

2. الميناء الأداة (Tool Port)

¹ Ibid, p 22.

² Mary R. Brooks and Athanasios A. Pallis, Assessing port governance models: process and performance components, Maritime Policy & Management, vol 35(4), 2008, p 415.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

في هذا النموذج، تقع مسؤولية ملكية وتطوير وصيانة البنية التحتية وكذلك البنية الفوقية، بما في ذلك معدات المناولة مثل رافعات الرصيف ومستودعات التخزين على عاتق سلطة الميناء وتكون عامة بشكل رئيسي. بينما يتم مناولة البضائع من قبل شركات خاصة متخصصة في مثل هذه الأنشطة. ويحتوي الميناء الأداة على عدد من أوجه التشابه مع ميناء الخدمة العامة، سواء من حيث الاتجاه العام أو طريقة التمويل. ويمكن الاختلاف عن ميناء الخدمة العامة فقط في مسؤولية مناولة البضائع. بموجب هذا النموذج، تتيح سلطة الميناء استغلال الأراضي والبنى الفوقية لشركات خاصة يتم التعاقد معها لتقوم بدور المشغل للمرافق والمعدات¹.

3. الميناء المالك (Landlord Port)

يتميز الميناء المالك بتوجهه المختلط بين القطاعين العام والخاص. بموجب هذا النموذج، تكون أرض الميناء والبنية التحتية مملوكة للقطاع العام ويتم تأجيرها لكيان خاص لأغراض تشغيلية (التجارة أو الصناعة). يقع إنشاء وتوفير البنية الفوقية والمعدات كالرافعات والناقلات على عاتق المشغل الخاص، بينما يمكن استخدام العمالة المينائية إما من قبل الكيان الخاص أو من قبل سلطة الميناء اعتماداً على نوع الأنشطة التي تظل في أيدي سلطة الميناء. وبالتالي تعمل سلطة الميناء في ظل هذا النموذج كهيئة تنظيمية وكمالك للبنية التحتية، بينما يتم امتلاك وتنفيذ عمليات الميناء بواسطة شركات خاصة².

مع استغلال القطاع الخاص للبنية التحتية، وتولييه مهام مناولة البضائع، من المرجح أن يُحقق هذا النموذج استثمارات مناسبة ويُحسن الكفاءة. كما أن العقود طويلة الأجل قد تُشجع مشغلي المحطات على القيام بالاستثمارات اللازمة لتحديث المعدات، وإحداث ابتكارات تكنولوجية في الميناء. ومع ذلك، هناك احتمال حدوث خطر يتعلق بالفائض في الطاقة الاستيعابية، نتيجة لضغوط من مختلف مشغلي المحطات لتوسيع الطاقة الاستيعابية. وهناك أيضاً احتمال ازدواجية جهود التسويق من جانب سلطة الميناء ومشغلي المحطات.

4. الميناء الخاص (Private Port)

هو الميناء الذي يتم خصصته بالكامل وتنعدم مشاركة القطاع العام في إدارته أو تشغيله. وهذا النوع من الموانئ قليل العدد مقارنة بالموانئ الأخرى، ويمكن العثور عليه بشكل أساسي في المملكة المتحدة ونيوزيلندا. في هذا النموذج تكون الموانئ مملوكة ملكية خاصة، وهذا يتضمن نقل جميع عناصر الميناء بما في ذلك الأرض والأصول والوظائف التنظيمية والتشغيلية إلى القطاع الخاص وتصبح ذاتية التنظيم. يستفيد هذا الهيكل من تمتع المشغلين بأقصى

¹ Ibid, p 23.

² Hercules E. Haralambides, Port Management, Palgrave Macmillan, New York, 2015, p 213.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

قدر من المرونة في الاستثمار والعمليات دون تدخل حكومي. ومن المرجح أن يكون مُشغلو الموانئ أكثر استجابة لاحتياجات مستخدمي الميناء، وأن يُشاركوا في التحديث والابتكار التكنولوجي اللازمين للمرافق والعمليات¹

يعتبر الكثير من المختصين أن الخصخصة الكاملة شكلا متطرفا من أشكال الإصلاح الإداري والمؤسسي للموانئ، والذي قد يؤدي إلى المضاربة على أراضي الميناء وبيعها لأنشطة غير مرتبطة بدورها الأصلي. ونظرا للدور الاستراتيجي للميناء، قد يثير بيع أراضي الميناء في بعض الأحيان مشكلة تتعلق بالسيادة والأمن القومي. كما ستتضاءل قدرة الحكومة على تنفيذ سياسة التنمية الاقتصادية طويلة الأجل فيما يتعلق بدور الميناء. كما قد تكون هناك حاجة إلى مبالغ كبيرة من المال لإعادة شراء الميناء إذا دعت الحاجة إلى ذلك.

تشير الأدلة المستمدة من المشهد العالمي للموانئ إلى أن نهج "الميناء المالك" الذي ينطوي على تفويض أكبر لوظائف الميناء إلى القطاع الخاص مقارنة بالنماذج الأخرى هو النهج الأكثر شيوعا. ويكمن مفتاح النجاح في وجود نموذج يناسب القدرات التنظيمية والممارسات التجارية، مع القدرة على تحقيق الأهداف طويلة الأجل لمجتمع الموانئ. كما أن التغيرات في الظروف الاجتماعية والاقتصادية لبلد ما تستلزم تعديلات على نموذج الحوكمة، لا سيما مع تطور البلد واكتسابه كفاءات وقدرات جديدة في مؤسساته العامة.

¹ Khalid Bichou, port operations, planning and logistics, op cit, p 36-39.

II- أداء الموانئ البحرية

نتطرق في هذا الجزء إلى موضوع أداء الموانئ، نستله بعرض جملة من المفاهيم المرتبطة بالأداء وكيفية قياسه، مع التطرق إلى أبرز المؤشرات الشائعة في هذا المجال. ثم نعرض على أهم أشكال المنافسة في صناعة الموانئ، لننتقل بعد ذلك إلى تحليل العوامل التي تؤثر في أداء الموانئ وتحدد قدرتها التنافسية. وفي الختام، نستعرض أهم مؤشرات قياس أداء الموانئ.

1.II مفهوم الأداء وقياسه

شهدت بيئة الأعمال في العصر الحالي العديد من التطورات المختلفة التي خلقت المزيد من التعقيد وعدم اليقين، وفيها تواجه الأعمال ضغوطا تنافسية شديدة للقيام بأنشطتها بشكل أفضل وأسرع، وبأقل التكاليف. ولهذا، يُعتبر قياس الأداء مطلباً رئيسياً للشركات في تحقيق هذه الغاية، لأنه فقط من خلال مراقبة إجراءاتها ومدى تحقيقها لأهدافها المسطرة تستطيع استشعار التطور وإحراز التقدم. وبالتالي، فإن قياس الأداء له أهمية كبيرة في استمرارية الشركات وتحقيقها لمزايا تنافسية.

1.1.II تعريف الأداء

يعتبر الأداء مفهوماً واسعاً يغطي تقريباً أي هدف للإدارة التشغيلية والتميز التنافسي للشركات ومختلف أعمالها¹. كما يمكن وصف الأداء بأنه مصطلح شامل لجميع المفاهيم التي تعبر عن مدى نجاح المؤسسة في تحقيق أهدافها المسطرة. هناك العديد من التعريفات المختلفة للأداء والتي نورد منها ما يلي:

— يُعرف الأداء على أنه "قدرة الشركة على تحقيق الأهداف، أي تلبية التوقعات، وبالتالي فهو يتأثر بالنتائج المحققة وكذلك بعملية تحديد الأهداف المرتبطة بها"².

— يُعرف Mentzer الأداء على أنه "نسبة الناتج الفعلي إلى الناتج المسطر، وهو ما يستلزم تحديد هدف واستراتيجية لتحقيق هذا الناتج المسطر"³.

— الأداء هو "كفاءة وفعالية الإجراءات التي يتم اتخاذها في سياق إنجاز الأعمال المختلفة"⁴.

¹ Khalid Bichou, Op cit, p 187.

² Gruning M, Performance-measurement-system, Doctoral dissertation, Technische Universitat Dresden, 2002, p 34.

³ Mentzer, J. and Konrad, B, An efficiency/effectiveness approach to logistics performance analysis, Journal of Business Logistics, Vol 12 (1), 1991, p 33-61.

⁴ Neely. A and al , Performance Measurement System Design: a literature review and research agenda, International Journal of Operations & Production Management, vol 15(4), 1995, p 80-116.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

- يعرف الأداء أيضا على أنه "عملية التحقيق في الفعالية والكفاءة عند إنجاز نشاط معين وأين يتم إجراء التحسين فيما يتعلق بمدى تحقيق الأهداف المسطرة"¹.
- قياس الأداء هو "عملية التقدير الكمي لكفاءة وفعالية العمل حيث يشير القياس إلى عملية التقدير الكمي ويرتبط الأداء بالعمل المنجز"².
- قياس الأداء هو "عنصر متكامل في دورة التخطيط والرقابة للشركات ويتم استخدامه لتحديد كفاءة وفعالية العمل المنجز"³.
- قياس الأداء هو "أداة لفحص كفاءة وفعالية نظام ما عن طريق تحديد قيمة متغيرات القرار التي تشير إلى مستوى الأداء"⁴.

بدراسة التعريفات السابقة للأداء وفحصها يتضح أن مفهوم الأداء يتعلق بعملية التقدير الكمي للعمل المنجز لتحقيق أهداف الشركة، وذلك من خلال بعدين رئيسيين هما الفعالية والكفاءة، تهدف الفعالية إلى تلبية متطلبات العملاء (التحقق من الأداء من منظور خارجي)، في حين أن الكفاءة هي مقياس لكيفية استخدام الموارد اقتصاديا (التحقق من الأداء من منظور داخلي). يتم قياس الكفاءة بناء على كيفية استخدام الموارد، بينما يتم قياس الفعالية بناء على مدى تحقيق هدف أو استراتيجية معينة.

2.1.II مؤشرات قياس الأداء

تعتمد الشركات على مجموعة من المقاييس المختلفة لتحديد مقدار العمل المنجز ومدى تحقيقها لأهدافها المسطرة كالإنتاجية والربحية والكفاءة والفعالية وغيرها. وهذه، تُعرف اصطلاحا "بمؤشرات الأداء". مؤشرات الأداء هي متغيرات تمكن من ترجمة أنشطة الشركات وإستراتيجيتها إلى واقع ملموس، وذلك من خلال توليد البيانات والمعلومات القابلة للتنفيذ. يتم قياس الأداء عادة باستخدام مؤشر الأداء، والذي تم تعريفه كالتالي:

- وفقا لقاموس أكسفورد الإنجليزي فإن مؤشر الأداء هو "متغير يمكن من خلاله قياس نجاح أو إنتاجية مشروع أو سياسة أو منتج".

¹ Marlow, P. and Casaca, A, Measuring Lean Ports Performance, International Journal of Transport Management, 2003, p 189 – 202.

² Neely, A., Adams, C. and Kennerley, M., The Performance Prism: The Scorecard for Measuring and Managing the Business Success, U.K, 2002, p15.

³ Neely et al. Designing performance measures: a structured approach, International Journal of Operations & Production Management, vol 17 (11), 1995, p 1131-1152

⁴ Beamon, B. Supply Chain Design and Analysis: Models and Methods. International Journal of Production Economics, vol 55, 1998, p 281-294.

الفصل الثالث : مدخل للموائ البحرية وقياس أدائها

- يُشير مؤشر الأداء إلى "مقياس تستخدمه الإدارة لتقدير الأداء والإبلاغ عنه وتحسينه وتحليله مقابل الأهداف والغايات المحددة"¹.
- مؤشر الأداء هو متغير يشير إلى فعالية و/أو كفاءة عملية أو نظام أو جزء من نظام عند مقارنته بقيمة مرجعية"².
- مؤشرات الأداء هي "أدوات كمية أو نوعية تقيس مدى تحقيق الشركة لهدف محدد أو ناتج محتمل"³.
- مؤشر الأداء هو "متغير يستخدم لتقدير كفاءة أو فعالية إجراء ما"⁴.

تساعد المؤشرات المديرين وواضعي السياسات في عملية صنع واتخاذ القرار، كما تعتبر أداة ضرورية في إدارة الشركات و تطويرها في بيئة تتميز بالأسواق العالمية المضطربة وشديدة التنافسية. فهي توفر بشكل أساسي المعلومات الإدارية الضرورية؛ كما تسمح بمقارنة الأداء نسبة إلى الشركات والمنظمات الأخرى، علاوة على ذلك، فهي تستخدم للتواصل مع أصحاب المصلحة المعنيين⁵. يتم تصنيف مؤشرات الأداء عادة إلى أنواع مختلفة كالمقاييس الموضوعية والذاتية، والتدابير الكمية والنوعية، بالإضافة إلى التدابير المالية وغير المالية (التشغيلية). نتناول فيما يلي أبرز المؤشرات الشائعة في مجال قياس الأداء وتحسينه.

1.2.1.II الإنتاجية "Productivity"

يُعد معنى مصطلح الإنتاجية أحد أكثر القضايا المثيرة للجدل في إطار الصناعات التحويلية وكذلك في مجتمع البحث المعني بأنشطة قياس و تحسين الأداء. تقع الإنتاجية في قلب الأداء ويتم تعريفها بعدة طرق اعتمادا على السياق الذي يتم استخدام مفهومها فيه، ومن أبرز هذه التعاريف ما يلي:

- "النسبة بين ما تم إنتاجه و ما هو مطلوب إنتاجه، وتقيس العلاقة بين المخرجات كالسلع والخدمات المنتجة، والمدخلات التي تشمل العمالة ورأس المال والموارد الأخرى"⁶.
- "مقدار وجودة الإنتاج من الموارد المستخدمة، إذا تم إنتاج سلعا أكثر أو أفضل بنفس الموارد، فإن الإنتاجية تزيد، وإذا تم إنتاج نفس السلع بموارد أقل، فإن الإنتاجية تزيد أيضا، وتشمل الموارد جميع الموارد البشرية

¹ Parmenter, D., Key performance indicators: developing, implementing, and using winning KPIs, John Wiley & Sons, New Jersey, 2007, p 14.

² Kerssens-van Drongelen IC Systematic design of R&D performance measurement systems. Ipskamp, Enschede, vol 27(4), 2001, p 346.

³ Needles, B. E., Powers, M., and Crosson, S.V. Financial and Managerial Accounting. Mason: South-Western Cengage Learning, 2011, 5th Edition, p735.

⁴ Neely, A, Gregory .M and Platts K, Op cit, p 83.

⁵ Peter W De Langen, Op cit, p 29.

⁶ Hill, T. Manufacturing Strategy: The Strategic Management of the Manufacturing Function, 2nd edition, Macmillan, London, 1993, p 38.

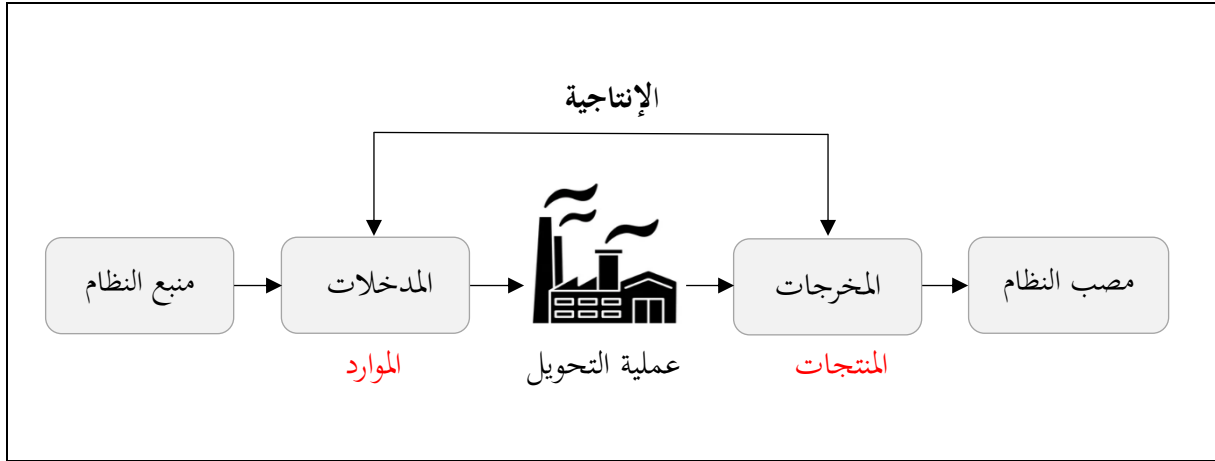
الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

والمادية، أي الأشخاص الذين ينتجون السلع أو يقدمون الخدمات، والأصول التي يمكنهم من خلالها إنتاج السلع أو تقديم الخدمات"¹.

— "النسبة بين النتيجة الفعلية لعملية التحويل والموارد الفعلية المستخدمة"².

— "الإنتاجية هي "مقارنة المدخلات المادية للمصنع بالمرجات المادية للمصنع"³.

الشكل (31): مؤشر الإنتاجية



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على:

Stefan Tangen, Evaluation and Revision of Performance Measurement Systems, A Doctoral Thesis, Woxén Centrum, Department of Production Engineering Royal Institute of Technology, Sweden, 2004, P 34.

يُوضح الشكل كيف أن مفهوم الإنتاجية في نظام ما (خاصة في الصناعات التحويلية) يُعبر عن العلاقة ما بين المدخلات والمخرجات، كما يُجسد خاصيتين مهمتين تمثلان مفهوم الإنتاجية. أولاً، ترتبط الإنتاجية ارتباطاً وثيقاً بمدى استخدام الموارد في عملية التحويل وتوافرها. وهذا يعني أن إنتاجية الشركة تنخفض إذا لم يتم استخدام مواردها بشكل صحيح أو إذا كان هناك نقص فيها. ثانياً، ترتبط الإنتاجية أيضاً بالقدرة على خلق القيمة للعميل، أي أن الشركة تحقق إنتاجية عالية عندما تضيف الأنشطة والموارد المستخدمة في عملية التحويل قيمة إلى السلع المنتجة (المخرجات)⁴. يمكن العثور على العديد من مقاييس الإنتاجية في الأدبيات المختلفة، وعادة ما يتم التمييز بين ثلاثة أنواع رئيسية من مقاييس الإنتاجية هي⁵:

¹ Bernolak, M, Effective measurement and successful elements of company productivity: The basis of competitiveness and world prosperity, International Journal of Production Economic, Vol 52, 1997, p 203-213.

² Jan van Ree, H, added value of office accommodation to organizational performance, Work study, Vol 51(7), 2002, p 358.

³ Kaplan, Robert S., and Robin Cooper, Cost and Effect: Using Integrated Cost Systems to Drive Profitability and Performance, Harvard Business School Press, Boston, 1998, p 70.

⁴ Stefan Tangen, Evaluation and Revision of Performance Measurement Systems, Op cit, p 36.

⁵ Alexander Murray, Partial versus Total Factor Productivity Measures: An Assessment of their Strengths and Weaknesses, International Productivity Monitor, vol 31, 2016, p 114-115.

الفصل الثالث : مدخل للموائى البحرية وقياس أدائها

1. الإنتاجية الجزئية "Partial productivity"؛
2. إجمالى إنتاجية عوامل الإنتاج "Total factor productivity"؛
3. الإنتاجية الكلية "Total Productivity".

يرتبط المقياس الأول بنوع معين من عوامل الإنتاج مثل العمالة أو رأس المال ويتم حسابه من خلال نسبة المخرجات إلى مصدر واحد من المدخلات (على سبيل المثال: إنتاجية العمالة = حجم المخرجات / عدد العمالة). يُشار أحياناً إلى النوع الثانى بإنتاجية القيمة المضافة أو الإنتاجية متعددة العوامل، وتقيس نسب صافى المخرجات (إجمالى الإنتاج مطروح منه السلع والخدمات الوسيطة المشتراة) إلى مجموع مدخلات العمالة ومدخلات رأس المال؛ يُمثل المقياس الأخير الشكل العام للإنتاجية ويقيس نسبة إجمالى المخرجات إلى إجمالى المدخلات المستخدمة (رأس المال؛ العمالة؛ الطاقة؛ المواد؛ وغيرها)¹. ويتم التعبير عنه من خلال العلاقة الرياضية التالية:

$$\text{الإنتاجية} = \frac{\text{المخرجات}}{\text{المدخلات}}$$

وبالتالى، فإن الإنتاجية هي مفهوم نسبي ولا يجب خلطه مع مفهوم الإنتاج "Production" أو الناتج "Output" الذى يشير إلى عدد المخرجات خلال فترة زمنية معينة دون الأخذ بعين الاعتبار المدخلات المستخدمة فى عملية التحويل. فلا يمكن القول أن إنتاجية الشركة تزيد أو تنقص إلا إذا تم إجراء مقارنة فى وقت معين، إما بين الاختلافات عن مرجع أو معيار ما (والتي يمكن أن تستند على سبيل المثال إلى إنتاجية مُنافس أو قسم آخر) أو بين التغيرات التي تحدث بمرور الوقت (أي تحليل الاتجاه). بينما يأخذ مقياس الإنتاج فقط نتائج عملية التحويل، ولا يذكر شيئاً عن الجهد المبذول لتحقيق المخرجات.

2.2.1.II الربحية "Profitability"

الربحية هي أحد مؤشرات الأداء المالى ويُعد تعظيمها الهدف الأساسى لنجاح ونمو أى عمل صناعى أو تجارى. تُعرف الربحية بشكل عام على أنها "الدرجة التي تُحقق فيها الشركات والأعمال ربحاً أو مكاسب مالية"². كما تشير أيضاً إلى قدرة الشركة على استخدام مواردها فى توليد إيرادات تزيد عن نفقاتها المستخدمة فى عملية

¹ Ibid.

² Eltie Christi Sandag et al, Profitability and Company Size Have a Strong Influence on Tax Avoidance, journal of Islamic economics and business, Vol 4(2), 2022, p 105.

الفصل الثالث : مدخل للموائى البحرية وقياس أدائها

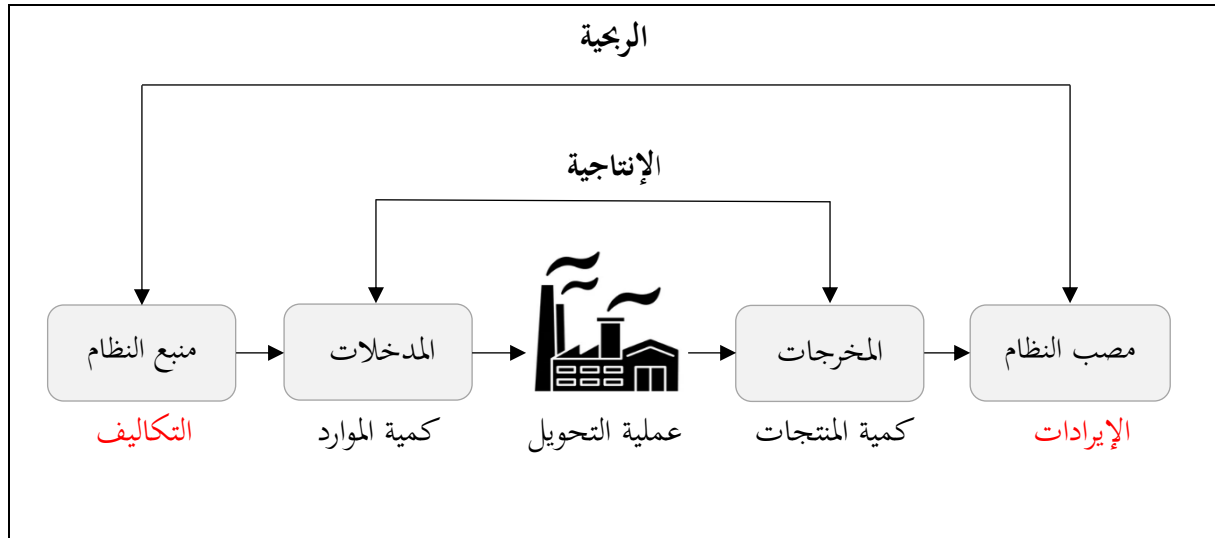
الانتاج. يتم التعبير عن الربحية بشكل عام من خلال العلاقة أو النسبة ما بين الإيرادات والتكاليف الموضحة في الصيغة الرياضية التالية¹:

$$\text{الربحية} = \frac{\text{الإيرادات}}{\text{التكاليف}}$$

كما توجد عدة مقاييس أخرى تعبر عن الربحية مثل صافي الربح، والتدفق النقدي الذي يُشير مؤقتاً إلى ما إذا كانت الشركة مربحة أم لا من خلال مقارنة كيفية اختلاف المبالغ النقدية بين نقطتين زمنيتين، بالإضافة إلى النسب المالية الشائعة التالية²:

- العائد على الأصول (ROA) الذي يشير إلى الأرباح التي يتم توليدها من الأصول؛ ويتم حسابه بقسمة صافي الدخل على متوسط إجمالي الأصول؛
- العائد على الاستثمار (ROI) الذي يستخدم لتقدير الأرباح المتولدة عن استثمار ما ويتم حسابه من النسبة بين صافي الربح وتكلفة الاستثمار؛
- العائد على المبيعات (ROS) الذي يقيس النسبة المئوية للربح الناتج عن كل الإيرادات، ويتم حسابه عن بقسمة صافي الدخل على إجمالي الإيرادات وضرب النتيجة في 100.

الشكل (32): مؤشر الربحية



المصدر: من إعداد الطالب اعتماداً على:

Stefan Tangen, Evaluation and Revision of Performance Measurement Systems, Op cite, P 41

¹ Thomas Grünberg, Performance Improvement, -A Method To Support Performance Improvement in Industrial Operations, doctoral thesis, Royal Institute of Technology, Stockholm, 2007, p 44.

² Ibid.

الفصل الثالث : مدخل للموائى البحرية وقياس أداها

يُوضح الشكل أن مصطلح الربحية يرتبط بمفهوم الإنتاجية، ولكنه يتأثر بشدة بالأسعار التي تدفعها الشركة مقابل مدخلاتها (التكاليف) وتلقاها مقابل إنتاجها (الإيرادات). فمن الممكن النظر إلى الربحية على أنها العلاقة ما بين المدخلات والمخرجات، وستكون عندئذ هي نفسها الإنتاجية إذا ما تم التعبير عن المخرجات والمدخلات بوحدات نقدية. ومع ذلك، يجب عدم الخلط بين نسب الإنتاجية (مقاييس تشغيلية) ونسب الربحية (مقاييس مالية). يمكن أن تزيد ربحية الشركة في نفس الوقت الذي تنخفض فيه الإنتاجية طالما ترتفع أسعار المنتجات. وذلك لأن الربحية يمكن أن تتغير لأسباب لا علاقة لها بالإنتاجية، لأنها تتأثر بعوامل خارجية مثل التضخم أو انخفاض/زيادة قيمة العملة بغض النظر عن تأثيرات تغيرات الإنتاجية¹.

3.2.1.II الكفاءة والفعالية "Efficiency and Effectiveness"

تُعد الكفاءة والفعالية من المصطلحات الشائعة في مجال قياس وتحسين الأداء، وغالبا ما يتم الخلط فيما بينها، وبينها وبين مصطلحات أخرى، أو استخدامهما بالتبادل. وعلى الرغم من الارتباط الوثيق بينهما كمؤشرين متكاملين في قياس الأداء إلا أن هناك فرق كبير بينهما. يتفق معظم الباحثين على أن الكفاءة ترتبط ارتباطا وثيقا باستغلال الموارد، وتعلق بشكل رئيسي بمدخلات عوامل الإنتاج (مثل العمالة ورأس المال) ومن بين تعريفاتها ما يلي:

— "مقياس لقدرة المنظمة على إنتاج أقصى قدر ممكن من المخرجات ذات الجودة المقبولة باستخدام الحد الأدنى من الوقت والجهد والمدخلات الأخرى"².

— "مقدار التكلفة المنفقة مقارنة بالحد الأدنى من التكلفة المطلوب نظريا لتشغيل العمليات في نظام معين"³.

— "إنتاج أكبر قدر ممكن من المدخلات بكمية محددة، أو إنتاج عدد محدد من السلع بأقل قدر من المدخلات"⁴.

— "النسبة بين الاستخدام المستهدف للموارد والاستخدام الفعلي لها في تحويل المدخلات إلى مخرجات"⁵.

تشمل الكفاءة بُعدين رئيسيين هما الكفاءة التقنية (الإنتاجية) والكفاءة التخصيصية (كفاءة توزيع الموارد). تتحقق الكفاءة التقنية عندما تُنتج الشركات أقصى عدد ممكن من المخرجات باستخدام قدر معين من المدخلات، أو حين تستخدم الحد الأدنى من الموارد لبلوغ مستوى إنتاجي مستهدف. في المقابل، تُعرف الكفاءة التخصيصية

¹ Thomas Grünberg, Op cit, p 45.

² Jonathan Law, A Dictionary of Business and Management, Oxford University Press, 2009

³ Jackson, M, An Analysis of Flexible and Reconfigurable Production Systems, Linköping Studies in Science and Technology, Dissertation No. 640, Linköping University, 2000, p 42.

⁴ Neely et al. Designing performance measures: a structured approach, op cit, p 1132.

⁵ Jan van Ree, Op cit, p 358.

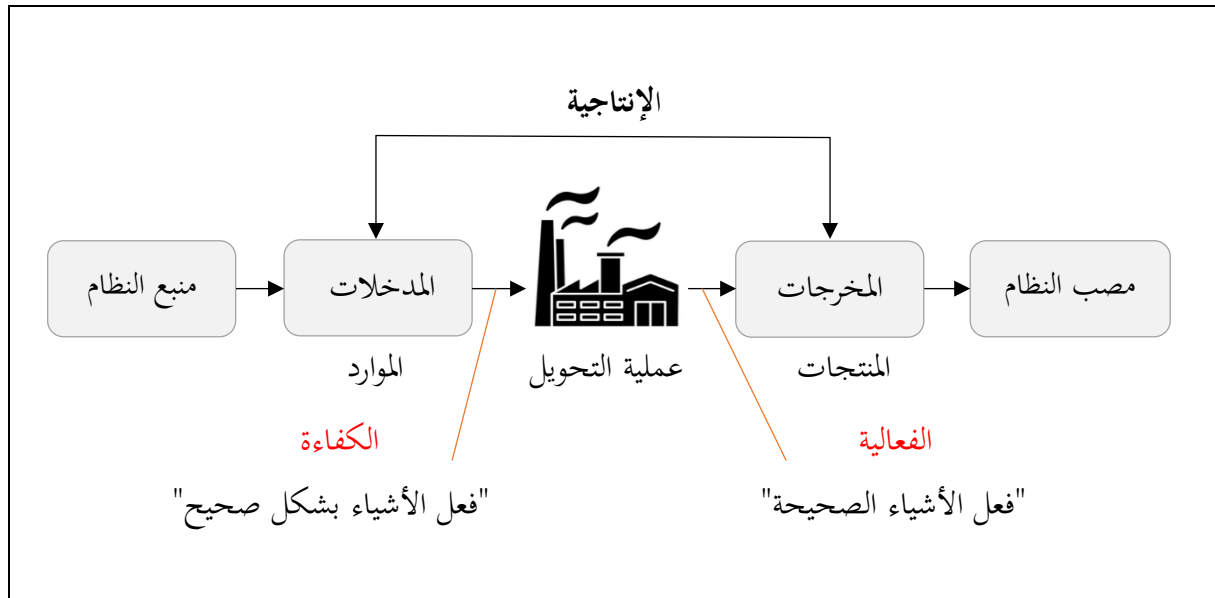
الفصل الثالث : مدخل للموائى البحرية وقياس أدائها

بقدره الشركات على توظيف مدخلات عوامل الإنتاج بالنسب المثلى لها، أي عندما تتساوى نسب أسعار المدخلات نسب انتاجيتها الحدية.

من ناحية أخرى، ترتبط الفعالية في أغلب الأحيان بخلق القيمة للعميل، وتتعلق بشكل رئيسي بمخرجات عوامل الإنتاج (المنتجات و الخدمات المرغوبة من قبل العملاء) ومن بين تعاريفها ما يلي:

- "مدى توافق الناتج الفعلي من حيث الجودة والكمية مع الناتج المستهدف"¹.
- "تتضمن الفعالية القيام بالأمر الصحيحة في الوقت المناسب وبالجودة المناسبة وتقيس النسبة بين الناتج الفعلي والناتج المتوقع"².
- "درجة تحقيق الأهداف وتُظهر مدى نجاح المؤسسة في تحقيق مجموعة من النتائج المسطرة"³.
- "مدى قدرة الشركة أو المنظمة على الوصول إلى الأهداف المنشودة"⁴.

الشكل (33): مؤشرات الكفاءة والفعالية



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على:

Stefan Tangen, Evaluation and Revision of Performance Measurement Systems, Op cite, P 47

¹ Ibid.

² Stefan Tangen, Evaluation and Revision of Performance Measurement Systems, Op cite, p 46.

³ Jean-François Henri, Performance measurement and organizational effectiveness: bridging the gap, Managerial Finance, Vol 30(6), 2004, p 95.

⁴ Ruth V. Aguilera et al, Organizational Goals, Outcomes, and the Assessment of Performance, Journal of Management Studies, vol 61(1), 2023, p 13.

الفصل الثالث : مدخل للموائى البحرية وقياس أداؤها

يُوضح الشكل أن الإنتاجية والكفاءة والفعالية هي مفاهيم ومؤشرات مترابطة ببعضها البعض وتُشكل المفهوم الأوسع للأداء التشغيلي (غير المالي). وعلى حد تعبير العديد من المؤلفين، يُشار إلى الكفاءة عادة على أنها "القيام بالأشياء على النحو الصحيح"، بينما تعني الفعالية "القيام بالأشياء الصحيحة" وكلاهما يؤثر في مستوى الإنتاجية وتحسينها، و نظرا لأن الإنتاجية يعبر عنها عموما بنسبة المخرجات إلى عدد المدخلات المستخدمة في عملية التحويل، فإن الكفاءة تركز على تقليل المدخلات إلى الحد الأدنى لها من خلال التخصيص والاستخدام الجيد للموارد المتاحة (القيام بالأشياء على النحو الصحيح)، في المقابل تميل الفعالية إلى التركيز على المستخدمين وترتبط بخلق القيمة للعميل (فعل الأشياء الصحيحة)¹.

3.1.II نظام قياس الأداء

من أكثر المشكلات شيوعا في قياس الأداء هو وجود عدد كبير جدا من المؤشرات التي يُمكن استخدامها في إطار واحد، ونظرا لعددها الكبير واختلافها من حيث غرضها وطبيعتها (كيفية أو نوعية، مالية أو غير مالية..)، فقد لا تتوافق أحيانا مع إستراتيجية الشركة في ظل تغير بيئة العمل باستمرار. وبالتالي، تحتاج الشركات والمنظمات إلى تحديد مجموعة ذات مغزى ومتوازنة من حيث غرض وعدد مقاييس الأداء الملائمة، بحيث يمكن تنفيذها ومراقبتها بشكل فعال.

يُعرف نظام قياس الأداء بشكل عام على أنه "مجموعة المؤشرات المستخدمة في قياس الأداء"². و تم تعريفه أيضا على أنه "مجموعة المقاييس المستخدمة لقياس كفاءة وفعالية العمل المنجز"³. وقد تطورت نظم قياس الأداء من حيث نطاقها وأبعادها بشكل مختلف في العقود الماضية، على سبيل المثال، في الستينيات، استندت معظم المقاييس إلى تخفيض تكلفة العمالة لتعزيز أداء التصنيع والقدرة التنافسية للأعمال؛ تم استخدام مقاييس الإنتاجية الإجمالية وإدارة الجودة بشكل أكثر جاذبية في الثمانينيات؛ بينما تم إدخال النهج متعدد الأبعاد بما في ذلك المقاييس المالية وغير المالية في التسعينيات.

كانت الشركات في السابق تعتمد حصريا على مبادئ المحاسبة الإدارية في قياس الأداء، والتي تستند على المقاييس المالية فقط مثل الربحية والعائد على الاستثمار والتدفقات النقدية وغيرها، وتركز في الغالب على تخفيض التكاليف لتعظيم الأرباح. لعبت مثل هذه الأنظمة القائمة على المقاييس المالية فقط دورا مهما في جعل الشركات تعمل بشفافية أكبر وتظهر مدى تمويلها المالي. ولكن يصعب قياس العديد من الجوانب الأخرى لأداء الشركة مثل

¹ Thomas Grünberg, Op cite, p 46.

² Bititci, U, Mendibil, et al, The interplay between performance measurement, organizational culture and management styles. Measuring Business Excellence, 8(3), 2004, p28-41.

³ Neely. A. et al ,Performance Measurement System Design, Op cite, p 82.

الفصل الثالث : مدخل للموائى البحرية وقياس أداؤها

الفعالية والجودة وخدمة العملاء وغيرها بالاستناد إلى المقاييس المالية فقط. مما يجعلها غير كافية إلى حد ما في قياس الأداء الشامل وإمكانية التطوير. يكشف الباحثين العديد من القيود المتعلقة بالنهج التقليدي لقياس الأداء باستخدام مقاييس الأداء المالي فقط كالتالي¹:

- تهتم التدابير المالية بعناصر التكلفة وتحاول تحديد الأداء من الناحية المالية فقط، ولكن يصعب تحديد العديد من التحسينات من الناحية الغير مالية، مثل تقليل المهلة الزمنية وتحسين الجودة وخدمة العملاء.
 - عادة ما يتم إصدار التقارير المالية شهريا وهي نتائج قرارات تم اتخاذها قبل شهر أو شهرين أو أكثر؛
 - تحتوي الإجراءات المالية على أشكال غير مرنة محددة مسبقا وتستخدم في جميع الإدارات، متجاهلة حقيقة أن الإدارة الواحدة قد تكون لها خصائصها وأولوياتها الفريدة؛
 - ليس لها تأثير مباشر عندما يتعلق الأمر بأغراض التحسين، لأنها نتيجة للإجراءات والعمليات، وليست مساهمة فيها؛
 - يؤدي التركيز التقليدي فقط على المقاييس المالية إلى صورة غير مكتملة لأداء الشركات بسبب تركيزها على الحلول القصيرة الأجل؛
 - تتجاهل أطر القياس المالية الجوانب المهمة الأخرى لأداء المؤسسات كالكفاءة وجودة المنتج ورضا العملاء والمرونة والتوقيت وغيرها، والتي تعتبر عوامل حاسمة للمنافسة بنجاح في بيئة الأعمال الحديثة على المدى الطويل.
- أدت أوجه القصور في أنظمة القياس التقليدية القائمة على المقاييس المالية فقط إلى ظهور العديد من أطر قياس الأداء والتي تأخذ في الاعتبار كل من المؤشرات المالية والمؤشرات التشغيلية، والتي من أشهرها بطاقة الأداء المتوازن "Balanced Scorecard" التي طورها وروج لها كل من Kaplan و Norton عام 1992. يُعتبر هذا النموذج بمثابة نظام قياس الأداء الذي أضاف مقاييس الأداء غير المالي إلى مقاييس الأداء المالي التقليدية من أجل تقديم رؤية أكثر شمولية في قياس أداء الشركات وتحسينه. تشير بطاقة الأداء المتوازن أنه يجب على الشركة استخدام مجموعة متوازنة من المقاييس التي تسمح للمديرين بإلقاء نظرة سريعة وشاملة على الأعمال بالاستناد إلى أربع وجهات نظر تمكن الشركات والمنظمات من وضع وتطوير مؤشرات الأداء الملائمة لتحقيق استراتيجياتها وأهدافها، وهي كما يلي²:

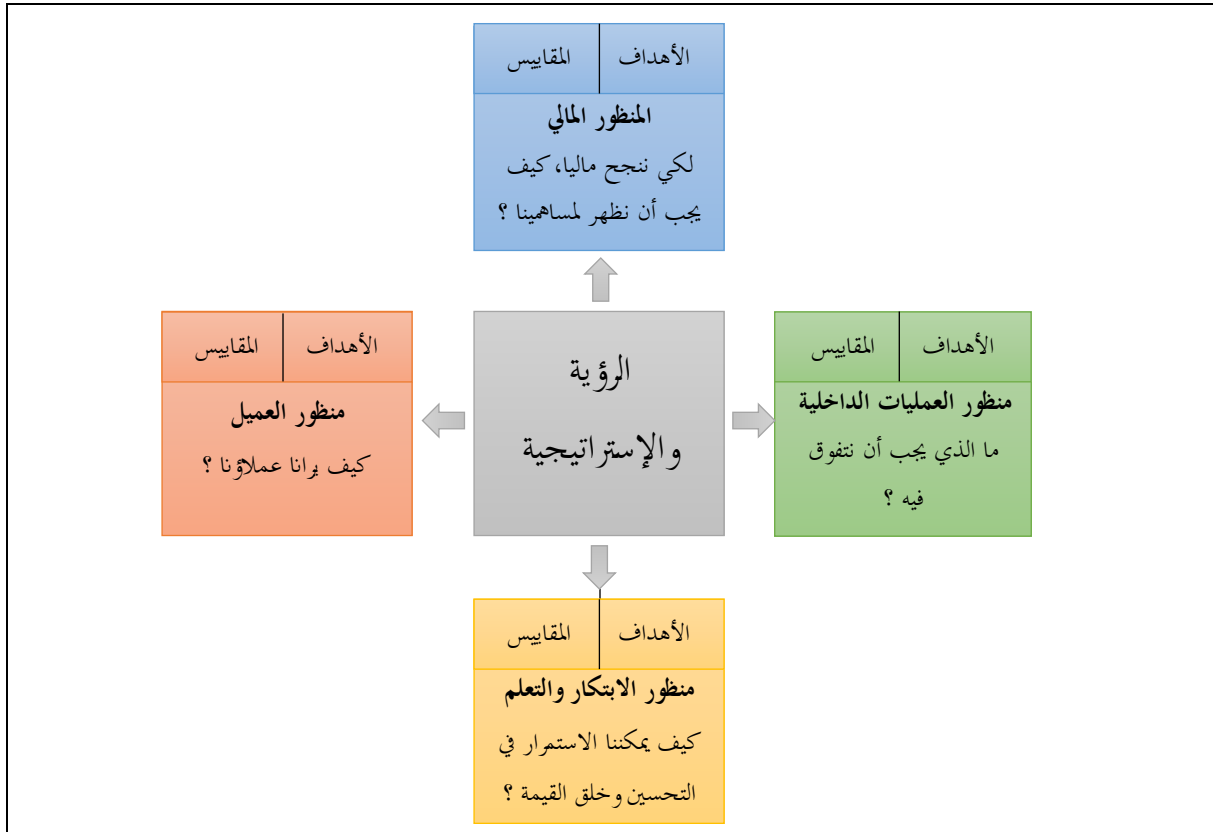
¹ Stefan Tangen, Performance measurement: from philosophy to practice, international Journal of Productivity and Performance Management, Vol 53(8), 2004, p 727.

² Roben S. Kaplan, David P Nonon, the balanced scorecard: translating strategy into action, Harvard business school press Boston. Massachusetts, 1992, p 10.

الفصل الثالث : مدخل للموائى البحرية وقياس أدائها

1. **المنظور المالى:** يركز هذا المنظور على تقييم قدرة الشركة على تعظيم أرباح المساهمين وضمان الاستدامة المالية، ويتضمن عدة مقاييس مالية مثل نمو الإيرادات والربحية والعائد على الاستثمار والتدفق النقدي.
 2. **منظور العميل:** يهتم هذا المنظور بكيفية تقديم الشركة للقيمة، ويحدد مستوى رضا العملاء عن منتجاتها وخدماتها والاحتفاظ بهم. ومن خلال فهم وتلبية احتياجات العملاء، يمكن للمؤسسات تعزيز ميزتها التنافسية وتحقيق النجاح على المدى الطويل.
 3. **منظور العمليات الداخلية:** تحدد العمليات الداخلية للشركة مدى كفاءتها في خلق القيمة واستخدام مواردها بشكل جيد من خلال عدة مؤشرات كإنتاجية الموظفين.
 4. **منظور الابتكار والتعلم:** يركز هذا المنظور على قدرة المنظمة في الاستمرارية والنمو والتكيف مع بيئة الأعمال المتغيرة، ويتضمن مؤشرات الأداء المتعلقة بالابتكار وتدريب الموظفين وتطويرهم.
- وبالتالى، فإن بطاقة الأداء المتوازن تتضمن مقاييس الأداء المالى التي تعطي نتائج الإجراءات التي تم اتخاذها بالفعل، وتُكمل مقاييس الأداء المالى بمزيد من المقاييس التشغيلية (غير المالية) التي تعتبر بمثابة مُحركات للأداء المالى في المستقبل.

الشكل (34): بطاقة الأداء المتوازن "BSC"



Source: Roben S. Kaplan, David P Nonon, Op cit, p09

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

يرى Norton و Kaplan بأنه من خلال تبني الأبعاد الأربعة، فإن بطاقة الأداء المتوازن تقلل من الحمل الزائد للمعلومات عن طريق الحد من عدد المقاييس المستخدمة والتركيز على مجموعة متوازنة من المقاييس الأكثر أهمية والتي ترتبط بأهداف الشركة. علاوة على ذلك، فإن استخدام عدة جهات نظر يحمي أيضاً من التحسين الفرعي من خلال إجبار المديرين على النظر في جميع المقاييس وتقييم ما إذا كان التحسين في مجال ما قد تحقق على حساب مجال آخر.

2.II محددات أداء الموانئ و تنافسيتها

تختلف الموانئ في العديد من الجوانب مثل الأصول والأدوار والوظائف والتنظيم المؤسسي، كما أن البيئة الاقتصادية والخصائص العديدة للميناء كالموقع الجغرافي وإمكانية الوصول البحري و الوصول إلى المناطق الداخلية فضلاً عن جودة البنية التحتية وغيرها من العوامل التي تعتبر من المحددات الرئيسية التي تحرك أعمال الموانئ واختياره من قبل المستخدمين، مما تؤثر على أداء الميناء وتنافسيته¹.

1.2.II المنافسة في صناعة الموانئ

أصبحت المنافسة في صناعة الموانئ، وخاصة في مجال مناولة البضائع، موضوعاً مهماً في اقتصاديات النقل. ويعود ذلك ليس فقط إلى الكميات الهائلة من البضائع التي يتم مناولتها، بل أيضاً إلى آثارها الاقتصادية والاجتماعية، بما في ذلك ما يتعلق بتحفيز النمو و التوظيف و جذب الاستثمارات. وتتجلى المنافسة في الموانئ على مستويات مختلفة، فداخل أي بلد، قد تتنافس الموانئ على تدفقات البضائع، وكذلك على استقطاب الاستثمار في بنية تحتية إضافية. وداخل تجمع واحد للموانئ، قد تتنافس على نفس الأسواق أو طرق تجارية محددة².

1.1.2.II المنافسة داخل الموانئ (Intra-port competition)

تشير المنافسة داخل الموانئ إلى حالة تتزاحم فيها شركات تشغيل المحطات ومختلف المشغلين ضمن الميناء الواحد على مناولة البضائع وتقديم خدمات أخرى مثل الأنشطة الملاحية وتوريد السفن وغيرهم من مقدمي الخدمات الذين يتنافسون على فرص العمل التجارية داخل الميناء نفسه. على سبيل المثال، يوجد بميناء أنتويرب في بلجيكا 14 محطة تتعامل مع البضائع العامة و السائبة بالإضافة إلى 5 محطات حاويات، و في ميناء سنغافورة هناك 55 مورداً

¹ K. Bichou and R. Gray, A critical review of conventional terminology for classifying seaports, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 2005, Vol 39(1), p 75.

² Heaver, T., Meersman, H., & Van De Voorde, E. Co-operation and competition in international container transport: Strategies for ports. Maritime Policy & Management, vol 28(3), 2001, p 293.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

حصريا مرخصا يتنافسون على تزويد السفن بالوقود. و بالتالي، تتجلى المنافسة داخل الميناء الواحد بوضوح من خلال تعدد خيارات المحطات و المرافق و المشغلين المتاحين لمستخدمي الميناء¹.

من منظور سلطة الميناء (أو إدارة الميناء) يمكن اعتبار هذا النوع من المنافسة كأداة إدارية فعالة لتحفيز رفع كفاءة خدمات الميناء وتحقيق الميزة التنافسية. فعندما تتنافس عدة شركات (أو محطات بحرية) بالإضافة إلى المشغلين الآخرين داخل نفس الميناء على تقديم نفس الخدمات للمستخدمين، فإن ذلك يؤدي غالبا إلى تحسين الكفاءة التشغيلية وجودة الخدمات و تخفيض الأسعار. وبالتالي، تشكل المنافسة داخل الميناء حافزا قويا لتحسين الأداء مما يعود بالفائدة على المتعاملين والمستخدمين النهائيين على حد سواء.

يتأثر مجال المنافسة داخل الميناء الواحد بشكل كبير بنظام الإدارة و قرارات الاستثمار في البنية التحتية الأساسية التي تتخذها سلطات الموانئ أو السلطات العامة. فعلى سبيل المثال، في العديد من الموانئ الكبرى، لا تتمتع كل المحطات المتواجدة بها بنفس عمق الغاطس، مما يحدّ من قدرة السفن الكبيرة جدا على الرسو إلا في محطات معينة فقط. وبالتالي، رغم وجود عدة محطات داخل نفس الميناء، قد تقتصر خيارات السفن العملاقة على محطة واحدة فقط، مما يقيّد مستوى المنافسة الفعلية داخل الميناء.

تعتبر المنافسة داخل الميناء ذات فائدة كبيرة للاقتصادات المحلية والوطنية، وكذلك للمستهلكين والصناعات المصدّرة. غير أن وجودها يظل مشروطا وقد يُعزّز من خلال مبادرات محددة، كما أنها ليست دائما الخيار الأمثل، ففي بعض الحالات قد يستدعي تحقيق ميزة تنافسية (وفورات الحجم، خفض التكلفة) بالإضافة إلى وجود منافسة قوية من موانئ أخرى قريبة اللجوء إلى منح احتكار تشغيلي لأنشطة معينة داخل الميناء. في هذه الحالة، يُبرّر وجود مشغل واحد (مثل شركة تشغيل المحطة) لضمان الكفاءة والاستدامة المالية والتقنية للميناء، خاصة في ضل الاستثمارات الكبرى أو البنية التحتية عالية التكلفة².

2.1.2.II المنافسة بين الموانئ (Inter-port competition)

كانت المنافسة بين الموانئ في السابق تُعد محدودة قبل ظهور عصر الحاويات، إذ كانت أسواق الموانئ تُعتبر احتكارية أو شبه احتكارية بسبب الموقع الجغرافي الحصري والثابت للميناء، وما يترتب عليه من تركّز حتمي لحركة البضائع والشحن. غير أن التطور السريع للنقل الدولي بالحاويات، والاستثمارات في محطات جديدة، فضلا عن تفعيل النقل متعدد الوسائط غير هذا الوضع جذريا، حيث لم تعد العديد من الموانئ تتمتع بوضع الاحتكار أو شبه

¹ R. B. Castelein and al, The ostensible tension between competition and cooperation in ports: a case study on intra-port competition and inter-organizational relations in the Rotterdam container handling sector, Vol 4(7), 2019, p 2.

² Theo N, Athanasios P. Jean-Paul R. Op cit, p 378.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

الاحتكار في مناولة البضائع القادمة من مناطق نفوذها التقليدية (ظهير الميناء). وأصبح الأمر لا يقتصر على امتلاك القدرة المادية على مناولة البضائع فحسب، بل يشمل أيضا قدرة المنافسة عليها بنجاح¹.

يشير مفهوم المنافسة بين الموانئ إلى وضع تتزاحم فيه الموانئ على خدمة حركة التجارة و السفن في مناطق أو طرق تجارية معينة سواء على المستوى الوطني أو الدولي². يمكن فهم المنافسة بين الموانئ من خلال فهم ما يُشكل ظهور الميناء "Port Hinterland". يُعرّف ظهور الميناء بأنه تلك المنطقة الجغرافية التي يستمد منها الميناء حركة شحناته. يتكون ظهور الميناء بشكل رئيسي من مناطق جغرافية متصلة به عبر شبكات من الطرق والسكك الحديدية والممرات المائية الداخلية وخطوط الأنابيب، بالإضافة إلى الرحلات البحرية القصيرة التي يستمد منها الميناء بضائع الاستيراد والتصدير³.

المناطق الداخلية للميناء ليست ثابتة، بل تتطور بمرور الوقت، و تشمل بعض العوامل الحاسمة التي تُسهم في توسع المناطق الداخلية للموانئ تزايد أهمية مراكز حضرية محددة تُصبح مركزا للأنشطة الاقتصادية، و أنماط الإنتاج والاستهلاك، وتغير طرق النقل والشحن، والاستثمارات في البنية التحتية والتكنولوجيا ورأس المال البشري التي تُمكن الميناء من التغلب على قيوده المادية، ونتيجة لهذه التطورات، أصبحت بعض الموانئ قادرة على أن تُصبح مراكز تحميل إقليمية تنافسية⁴.

تُعَدّ المناطق الداخلية مصدر تدفقات سلسلة الإمداد التي تستخدم خدمات الميناء، حيث تُساهم الشركات اللوجستية في زيادة نطاق وصول الموانئ إلى مناطقها الداخلية من خلال ممرات الشحن (برية أو بحرية أو مائية) و مراكز توزيع البضائع التي تعمل على تنظيم وتجميع البضائع للتوزيع اللاحق. وتُصبح هذه الممرات و مراكز التوزيع ركائز أساسية في عملية إضفاء الطابع الإقليمي للموانئ "Port regionalization". فإذا كان الميناء يخدم نفس المناطق أو مناطق متداخلة مع ميناء آخر أو أكثر، فإنه يدخل في منافسة مباشرة مع الموانئ الأخرى⁵.

قد يخدم المنطقة الداخلية نفسها ميناءان أو أكثر يتنافسان كطرق بديلة لسلاسل الإمداد. ويتجلى هذا الوضع بشكل بارز في القارة الأوروبية، حيث عادة ما يكون لدى خطوط الشحن والناقلين في بلد معين خيار من الموانئ لتوجيه صادراتهم ووارداتهم. ولذلك، تتنافس موانئ روتردام و أنتويرب و هامبورغ و لوهافر و غيرها على العديد من

¹ Teng-Fei Wang, Kevin Cullinane and Dong-Wook Song, Op cit, p 22-23.

² Wang K, Zhang A Climate change, natural disasters and adaptation investments: inter- and intra-port competition and cooperation. Transportation Research Part B (117), p 161.

³ Francesco Parola et al, Port Hinterlands, in International Encyclopedia of Transportation, Elsevier, 2021, p 306.

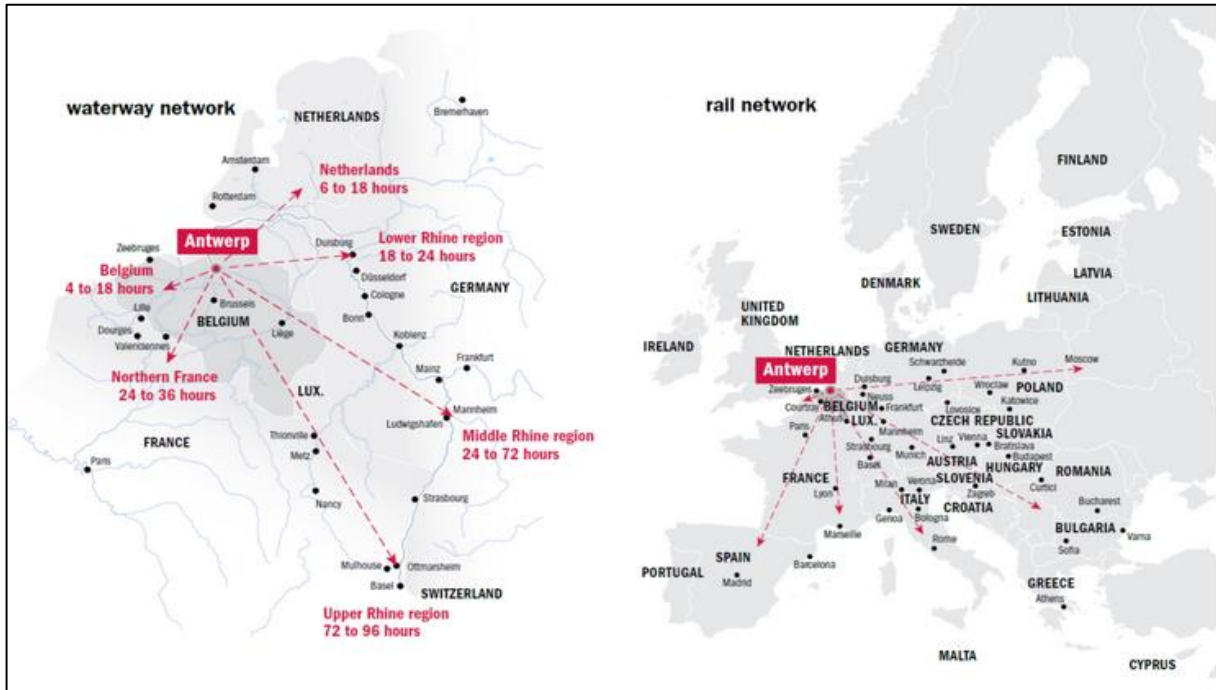
⁴ Wei Yim Yap, Op cit, p 187.

⁵ Theo E. Notteboom and Jean-Paul Rodrigue, Port regionalization: towards a new phase in port development, Maritime Policy & Management, 2007, Vol 32(3), p 298.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أداؤها

الأسواق. يوفر ميناء أنتويرب اتصالا جيدا بالعديد من المناطق سواء من خلال النقل بالشاحنات أو السكك أو خطوط الأنابيب أو النقل المائي. يوضح الشكل (35) أنه يمكن الوصول إلى المدن الرئيسية في منطقة الراين السفلى في غضون 24 ساعة فقط عبر شبكة من الأنهار والقنوات. كما يتصل الميناء عن طريق شبكة السكك بالمناطق الحضرية الرئيسية في ألمانيا، وحتى في مناطق بعيدة مثل روسيا وبلغاريا واليونان وإسبانيا وإيطاليا وفرنسا، بالإضافة إلى الشحن البحري القصير تجاه دول شمال وشرق أوروبا (مثل الدول الإسكندنافية ودول البلطيق).

الشكل (35): منطقة الظهير لميناء أنتويرب (بلجيكا)



Source: <https://www.portofantwerpbruges.com>

يواجه ميناء أنتويرب منافسة شديدة من الموانئ الواقعة في نطاق هامبورغ-لوهافر الذي يعتبر أهم نطاق مينائي في أوروبا من حيث حجم البضائع المتداولة. وتزداد حدة هذه المنافسة بسبب التوزيع الجغرافي للموانئ بين دول مختلفة (بلجيكا، ألمانيا، هولندا، وفرنسا) لكل منها سياسة مينائية وطنية مستقلة تتنافس على نيل مكانة "الميناء المحوري" ضمن شبكة النقل الأوروبية. و يركز مشغلو المحطات في هذه الموانئ بشدة على خدمة الأسواق المختلفة، و يمكن للمرء أن يجد أوجه تشابه في الربط الذي توفره هذه الموانئ من خلال شبكات النقل البري بالسكك و الشاحنات والأنابيب بالإضافة إلى النقل المائي. وإلى جانب التنافس على حركة البضائع والسفن، يتنافس كل من ميناء أنتويرب

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

و روتردام أيضا على جذب استثمارات الشركات في قطاعي التصنيع والخدمات اللوجستية، سعيا منهما لتعزيز مكانتهما كمركز لوجستي وبوابة رئيسية مفضلة لأوروبا¹.

الشكل الآخر لمستويات المنافسة في صناعة الموانئ هو ما يعرف بالمنافسة بين نطاقات الموانئ "Inter-port competition range". و يُشير نطاق الميناء إلى منطقة جغرافية محددة تضم عددا من الموانئ ذات مناطق خلفية متداخلة إلى حد كبير، وبالتالي فهي تخدم عموما نفس العملاء. ومن ثم تنشأ المنافسة بين المحطات و مزوّد خدمات الموانئ في نطاق معيّن و أولئك الموجودين في نطاق آخر². يمكن ملاحظة المنافسة بين النطاقات في سياق التنافس القائم بين موانئ نطاق هامبورغ-لوهافر و موانئ البحر الأبيض المتوسط. فعلى وجه الخصوص، يواجه ميناء أنتويرب منافسين في نطاق شمال البحر المتوسط، حيث إنهم يتمتعون أيضا بالقدرة على خدمة مراكز الإنتاج والاستهلاك الرئيسية في أوروبا مثل ميناء برشلونة ومارسيليا وجنوة. كذلك تتنافس موانئ نطاق الساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية مع نظيره الغربي لخدمة المناطق الداخلية الواقعة في الوسط.

بالتالي، يعتمد نطاق وحدة المنافسة في صناعة الموانئ من بين أمور أخرى، على الموقع الجغرافي للميناء؛ ومدى تشابك المناطق الداخلية المتصلة به مع موانئ أخرى؛ و نوع الميناء المعني (مثل ميناء بوابة، ميناء محلي، ميناء إعادة شحن) و طبيعة البضائع المتداولة (مثل الحاويات، السوائب، بضائع عامة). وتكون المنافسة محدودة كلما قل عدد الموانئ التي تتنافس فيما بينها، أو إذا كان هناك عدد قليل من الموانئ التي تتعامل مع سلعة معينة. وتماشيا مع هذا المنظور، فإن المنافسة في الموانئ تنطوي أساسا على جذب السفن و البضائع. حيث تُمثّل المحطات البحرية الوحدات المادية المتنافسة، وتُمثّل سلطات الموانئ ومختلف المشغلين قطاع الموانئ، وتُعنى بتوفير ظروف وبيئة عمل جيدة (مثل توفير البنية التحتية اللازمة).

ليست جميع العلاقات بين الموانئ في منطقة معينة قائمة على المنافسة، إذ إن طبيعة الشحن والنقل الدوليان تفرض وجود جانب من التكامل بين الموانئ، فالشحنة التي تُحمّل في ميناء ما لا بد أن تُفرغ في ميناء آخر. ويُعد هذا الأساس النظري لفكرة تكامل الموانئ، حيث أن أي خدمة ملاحية يتم إطلاقها أو إلغاؤها في ميناء ما، فإنها تشمل في الوقت نفسه ميناء آخر. و يمكن أن تتجسد هذه العلاقات التكاملية بشكل بارز من خلال الترابط التجاري القائم على نظام التوزيع المحوري (Hub-and-Spoke)، حيث تكتمل الموانئ الصغيرة الفرعية دور الميناء الكبير المحوري و تعزز تنافسيته (مثل موانئ سنغافورة و شنغهاي)³.

¹ Olaf Merk and Theo Notteboom, The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of Rotterdam, Amsterdam – the Netherlands, OECD Regional Development Working Papers, 2013, p 31.

² Teng-Fei Wang, Kevin Cullinane and Dong-Wook Song, Op cit, p 23-24.

³ Wei Yim Yap, Op cit, p 187.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

2.2.II العوامل المؤثرة في أداء الموانئ وتنافسيتها

تحدد تنافسية الميناء ومستوى أدائه بمدى قدرته على المنافسة في مجموعة من الخدمات التي يوفرها عبر مرافقه مقارنة بالموانئ الأخرى. و يتضح ذلك بشكل كبير من خلال تجربة مستخدمي الميناء، فإذا تمكن ميناء منافس من تقديم عرض ذي قيمة أعلى، فمن المرجح أن يقوم المستخدم الحالي بالتحويل إليه بعد أخذ تكاليف التحويل بعين الاعتبار. ويمكن أن يكون مجال المنافسة أسواقا و مناطق جغرافية معينة، أو نوعا محددا من السلع، أو شركات خطوط شحن معينة، أو فئة محددة من مستخدمي الموانئ. من المرجح أن يكون الميناء أكثر حركة و قدرة على المنافسة إذا كان يتمتع بالسمات التالية¹:

- يتمتع بالقرب من مراكز الاستهلاك والإنتاج الرئيسية ومسارات التجارة والشحن الرئيسية؛
- إمكانية و سهولة الوصول البحري و البري، بالإضافة إلى اتصال فائق بالأسواق الرئيسية؛
- القدرة على خفض تكاليف الموانئ للمستخدمين من خلال تعزيز الكفاءة والإنتاجية؛
- القدرة على مواجهة تحديات بيئة الأعمال اللوجستية دائمة التطور؛
- يُمكن المستخدمين من المنافسة بفعالية مع وسائل النقل أو سلاسل الإمداد الأخرى؛
- يتمتع بمشاركة أكبر من القطاع الخاص على مستوى عمليات المخطات؛
- القدرة على توسيع السعة في الوقت المناسب لمواكبة الطلب و تلبية متطلبات التطوير المستقبلي؛
- يقدم حزمة خدمات ذات قيمة مضافة تتجاوز الوظيفة التقليدية المحصورة في مناولة البضائع فقط؛
- يُنظر إليه على أنه عنصر ومحرك مهم للاقتصاد المحلي أو الإقليمي؛
- يتمتع بسجل حافل من دعم أصحاب المصلحة الرئيسيين في منطقة الميناء والمجتمع الأوسع.

و بالتالي، يمكن النظر إلى قدرة الموانئ التنافسية ومستوى أدائها من زوايا متعددة تشمل قدرتها على جذب حركة البضائع، و تسهيل تدفقات التجارة، و مستوى الكفاءة والإنتاجية التي يجتريها مستخدمو الميناء. ويصبح الميناء جاذبا للمستخدمين عندما تتحول تنافسيته إلى فوائد ملموسة تتيح لهم المنافسة مع المشغلين الآخرين في سلسلة الإمداد مثل خفض التكاليف و رفع جودة الخدمة. وتتوقف المزايا التنافسية التي يكتسبها الميناء و يطورها مع مرور الوقت على عدة عوامل رئيسية أهمها ما يلي:

1. **الموقع الجغرافي:** يُعد الموقع الجغرافي أحد المحددات الرئيسية لجاذبية الميناء واختياره من قبل المستخدمين، ويؤثر في عدد السفن التي ترسو بالميناء، ومنه في حجم البضائع التي تمر عبر الميناء. تتمتع الموانئ الواقعة بشكل طبيعي

¹ Theo Notteboom and Wei Yim Yap, Port Competition and Competitiveness, in The Blackwell Companion to Maritime Economics, 2012, p 552.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

على طرق التجارة الرئيسية بالإضافة إلى القرب من مناطق الإنتاج والاستهلاك بإمكانية اتصال عالية، مما يجعلها أكثر جاذبية لشركات خطوط الشحن والناقلين، وهذا يزيد من إنتاجيتها بشكل كبير¹. إن عامل الموقع الجغرافي الجيد يجعل مثل هذه الموانئ تتمتع طبيعياً بقوة السوق (زيادة تكرار رسو السفن وحجم البضائع). على سبيل المثال، تتمتع موانئ روتردام وسنغافورة وشنغهاي بمزايا جغرافية تنافسية أفضل نسبة إلى موانئ أخرى مثل ملبورن وسيدني بسبب موقعها القريب من طرق الشحن الرئيسية والأسواق العالمية².

2. كفاية وجودة البنية التحتية: يتطلب توفير الخدمات المينائية لتلبية احتياجات المستخدمين استثمارات ضخمة في البنية التحتية المادية، وهي مكلفة وصعبة، ومُصممة للاستمرار لعقود. سيُظهر مسح سريع حول العالم أن العديد من الموانئ والمحطات تعمل منذ عقود أو أكثر. وتشير البنية التحتية في معناها الواسع إلى ما هو أبعد من مجرد عدد الأرصفة المخصصة أو الرافعات أو القاطرات أو مساحة المحطة، إذ تشمل أيضاً جودة الرافعات وكفاءة نظم المعلومات، وتوفر وسائل النقل متعددة الوسائط إضافة إلى قنوات الوصول البحري ومدى جاهزية إدارة الميناء. فعندما تتجاوز أحجام البضائع المتداولة القدرة الاستيعابية للميناء في مناولة الشحن، ينجم عن ذلك ازدحام وفقدان للكفاءة التشغيلية، الأمر الذي قد يؤدي إلى عزوف المتعاملين عن استخدام الميناء.

3. خصائص موقع الميناء: يفسر هذا العامل سبب تركز أنشطة النقل والشحن في مواقع دون غيرها على طول السواحل. على وجه التحديد، تلعب تضاريس الموقع والعوامل الجغرافية المحيطة به دوراً هاماً في تحديد الطرق الملاحية والداخلية للميناء. يُمكن أن يُشكل الموقع ذو عمق المياه المحدود والقنوات الضيقة العديد من القيود و المخاطر على حركة السفن. كما قد يجد موقع الميناء المحاط بتضاريس جبلية مع وجود أراضٍ منخفضة محدودة متاحة صعوبة في المطالبة بالأراضي لتوسيع أنشطته مستقبلاً. في المقابل، فإن الميناء الذي يتمتع بعمق طبيعي ويقع عند ملتقى طرق رئيسية لن يكون قادراً على استقبال السفن الكبيرة فحسب، بل سيكون أيضاً بمثابة نقطة تجميع البضائع للمراكز الاقتصادية المتصلة به³.

4. الوصول البحري: يتعلق هذا العامل بمدى توفر السعة والإمكانات اللازمة لاستيعاب حجم كبير من الحركة البحرية بأمان وكفاءة. وتشمل هذه العوامل الظروف المرتبطة بالمد والجزر، والمناخ، والأحوال الجوية، إضافة إلى تصميم وموقع الممرات الملاحية ومناطق الرسو بحيث تكون خالية من الرواسب. كما أن الاتجاه العالمي خلال العقود الماضية نحو استخدام السفن العملاقة جعل من عمق المياه الكافي شرطاً أساسياً لاستقبال هذه السفن

¹ Malchow, M. B., & Kanafani, A., A disaggregate analysis of port selection. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, vol 40(4), 2004, p 333.

² Tongzon, J. L., Determinants of port performance and efficiency. Transportation Research Part A: Policy and Practice, vol 29(3), 1995, p 247.

³ Andrew C. Yuen et al, Port competitiveness from the users' perspective: An analysis of major container ports in China and its neighboring countries, research in Transportation Economics, Elsevier, vol 35 (1), 2012, p 37.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

وضمن سلامة الملاحة و المناولة. ومن ثم، فإن قدرة الميناء على توفير وصول بحري آمن وفعال تُعد أحد المحددات الحاسمة في تعزيز موقعه ضمن شبكة التجارة البحرية العالمية.

5. الربط والاتصال بالمناطق الداخلية: يُعد الوصول إلى المناطق الخلفية من العوامل الأساسية المؤثرة في أداء الموانئ وتنافسيتها، و يُقاس بمدى توافر شبكات وخيارات الربط التي تُمكن من الاتصال بالأسواق الداخلية. وتشمل هذه الشبكات الطرق البرية، وخطوط السكك الحديدية، والممرات المائية الداخلية، إضافة إلى أنظمة الأنابيب. كما أن مدى تغطية هذه الشبكات، وجودة الخدمات التي تقدمها، وكفاءتها في الوصول إلى الوجهات الداخلية تُعد محددات رئيسية في اختيار الموانئ من قبل الشاحنين وفي توطين الصناعات¹.

6. مرحلة التنمية الاقتصادية للبلد: لدى مرحلة التنمية الاقتصادية لأي بلد تأثير مهم على أداء الموانئ. فالاقتصاد الزراعي الذي يعتمد على التجارة الخارجية المحدودة يُرجح أن يُولد حركة مرور أقل بكثير في الموانئ مقارنة بالاقتصاد الذي يشرع في التصنيع. وعادة ما يشهد هذا الأخير واردات كبيرة من المواد الخام لدعم جهوده في التصنيع، ومن المرجح أن يصاحب ذلك ارتفاع مستويات معيشة السكان و زيادة استهلاك أكبر للسلع يتم استيرادها بكميات أكبر من ذي قبل. ومع تحوّل البلد إلى مُصدر للسلع المصنعة، فإن هذا بدوره يُولد طلبا إضافيا على خدمات الموانئ في شكل صادرات مُعبأة في حاويات. وبالتالي، من المرجح أن تكون حركة الموانئ في الاقتصاد الذي يمرّ بالتصنيع أعلى بكثير².

7. أحجام السفن: يُعد مبدأ وفورات الحجم اتجاها بارزا في اقتصاديات النقل البحري والموانئ، حيث أنه كلما زاد حجم السفينة انخفضت تكلفة وحدة البضائع المنقولة. وقد شهدت الصناعة خلال العقود الماضية تحولا تدريجيا وكبيرا في حجم السفن، وكان هذا الاتجاه واضحا في البضائع المنقولة في الحاويات بشكل خاص. و رغم ما يجلبه حجم السفن المتزايد من فوائد اقتصادية لخطوط الشحن والناقلين (خفض التكاليف)، إلا أنه يفرض عدة تحديات وقيود على أداء الموانئ وكفاءتها التشغيلية³. فكلما ازداد حجم السفن، انخفض عدد الموانئ القادرة على التعامل مع أحجام السفن الكبيرة، علاوة على استيعاب حجم البضائع المكافئ، ويجب التعامل معها بكفاءة للحفاظ على مستويات الخدمة. يوضح الجدول التالي تطور أحجام السفن على مدى العقود الماضية.

¹ Van Asperen, E., and Dekker, R. Centrality, flexibility and floating stocks: A quantitative evaluation of port-of-entry choices. Maritime Economics & Logistics, Vol 15(1), 2013, p 96-97.

² Wei Yim Yap, Op cit, p 187.

³ Mengying Feng, A Comparative Study of Ports and Their Hinterlands: Factors Determining Port Performance and Choice, A thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy, the university of Hull, 2017, p 33.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

الجدول (26): تطور أحجام سفن الحاويات

أجيال السفن	السفينة	الطول (متر)	العمق (متر)	السعة (حاوية)
1956-1970-	Early container ship	137	9	800-500
	Fully Cellular	215	10	2500-1000
1980-1985-	Panamax	250	12.5	3400-3000
	Panamax Max	290	12.5	4500-3400
1988-2000-	Post Panamax I	300	13	6000-4000
	Post Panamax II	340	14.5	8500-6000
2006-	Very Large Containership	397	15.5	15000-11000
2014-	New Panamax	400	16	12500
2013-2019-	Ultra Large Containership	400	16	21000-18000
	Mega max Containership	400	16	25000-21000

Source : Mary R. Brooks et al, Port Investment and Container Shipping Markets, International Transport Forum Discussion Papers, No 03, 2014, OECD Publishing, Paris, p 11.

أحد التأثيرات الأساسية للسفن كبيرة الحجم هو زيادة الطلب على سعة الموانئ. يجب أن تتكيف الموانئ لاستيعاب هذه السفن الكبيرة، الأمر الذي يتطلب غالباً استثمارات في زيادة عدد الأرصفة، وأنشطة التجريف لتعميق قنوات الوصول البحرية، وتوسيع أحواض الدوران للتعامل مع الطول والعرض المتزايدة لهذه السفن الضخمة علاوة على ساحات التخزين. وبالتالي، فإن زيادة أحجام السفن تمثل فرصاً اقتصادية وتحديات تشغيلية للموانئ في نفس الوقت. وفي حين أن الأساس المنطقي للسفن الكبيرة واضح جداً، إلا أن العبء التشغيلي على البنية التحتية للموانئ ومعداتها وعملياتها كبير بشكل مماثل. يمكن للموانئ التي تتوقع التغييرات الضرورية وتستثمر فيها أن تعزز أدائها وتحافظ على الميزة التنافسية في مواجهة ديناميكيات الشحن العالمية المتطورة.

8. تكاليف ورسوم الميناء: تشكل الرسوم التي يتكبدها المستخدمون عادة عند اختيارهم لميناء معين جزءاً كبيراً من تكلفة تشغيل سلسلة الإمداد الخاصة بهم. و يُنظر إليها كوسيلة لخفض إجمالي تكاليف التشغيل و الحفاظ على القدرة التنافسية. و يأخذون في الاعتبار التكاليف المباشرة مثل رسوم الملاحة والرسوم، ورسوم التخزين، ورسوم مناولة البضائع، فضلاً عن التكاليف غير المباشرة المتعلقة بعدم كفاءة الإجراءات الإدارية التي يمكن أن تؤدي إلى التأخير. تعتبر رسوم الميناء معياراً مهماً في اختياره من قبل المستخدمين وتؤثر فيه، ومع ذلك، تشير بعض الدراسات أنه في سياق الخسائر المحتملة الناجمة عن العوامل الأخرى كعدم كفاءة الميناء وانخفاض موثوقيته وغيرها، تصبح رسوم الميناء الفعلية في بعض الأحيان أقل أهمية¹.

¹ Panayides, Photis & Song, Dong-Wook, Determinants of Users' Port Choice. In The Blackwell Companion to Maritime Economics, 2012, p 609.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

9. **كفاءة الإجراءات الجمركية:** تنعكس كيفية القيام بإجراءات الجمارك و إنفاذ سياسات التجارة بشكل مباشر على سرعة و تكاليف حركة البضائع عبر الميناء. فالتشدد المفرط في التنظيم أو غياب الوضوح في اللوائح التنظيمية فضلا عن الافتقار لتكنولوجيات المعلومات الحديثة قد يعيق التدفق السلس للتجارة ويؤدي إلى ارتفاع التكاليف المرتبطة بالعمليات اللوجستية. كما قد يسهم هذا الوضع في بروز ممارسات غير رسمية مثل الرشوة والفساد، الأمر الذي يضعف ثقة المستخدمين ويحد من جاذبية الميناء كمركز لتسهيل التجارة الخارجية. ومن ثم فإن تبسيط الإجراءات الجمركية وتحديث الأطر التنظيمية يمثلان شرطا أساسيا لتعزيز الكفاءة التشغيلية ودعم القدرة التنافسية للميناء في منافسة الموانئ الأخرى¹.

10. **موثوقية الميناء:** يرتبط هذا العامل بمستوى المخاطر المحتملة التي قد تؤثر على استمرارية سلاسل الإمداد أو تتسبب في فقدان البضائع والأصول نتيجة لاستخدام الميناء. وتشمل الموثوقية عناصر السلامة والأمن وتوفر البنية التحتية والخدمات على نحو يضمن وصول الشحنات إلى وجهتها في الوقت المحدد وبالحالة المطلوبة فعلى سبيل المثال، يُنظر بسلبية إلى الموانئ التي تتعرض بشكل متكرر لاضطرابات مختلفة مثل تلف البضائع و الإضرابات العمالية حتى وإن كانت تعمل على مدار 24 ساعة يوميا وطوال العام، حيث تميل شركات الخدمات اللوجستية إلى تجنبها والبحث عن بدائل أكثر استقرارا. و من هنا، فإن تعزيز السلامة و الأمن واستمرارية العمليات يمثل شرطا محوريا لترسيخ ثقة المتعاملين وضمان جاذبية الميناء في السوق العالمية².

11. **الطقس والمناخ:** تؤثر ظروف الطقس والمناخ بشكل كبير على أعمال الموانئ وأدائها، تُغلق بعض الموانئ الواقعة في نصف الكرة الشمالي أبوابها أمام الشحن بسبب الجليد خلال فصل الشتاء. فإلى جانب انخفاض درجات الحرارة و الظروف الضبابية التي تصعب ظروف العمل، قد تُصبح هذه الموانئ مُغلقة بسبب الجليد خلال فصل الشتاء لفترات طويلة. وتحتاج السفن الداخلة إلى الميناء أو الخارجة منه إلى مساعدة كاسحات الجليد. وقد يؤدي عدم اتخاذ احتياطات السلامة إلى ارتفاع حاد في حوادث السفن. وتشمل الظروف الجوية القاسية التي تُقلل من إمدادات خدمات الموانئ أيضا الأمطار الغزيرة، و الأعاصير، والعواصف، حيث تُصعب الرياح والأمواج العاتية عمليات الرسو والمناولة وتُصبح خطيرة للغاية³.

وبالتالي، تتشكل الميزة التنافسية للميناء ومستوى أدائه من خلال مزيج من الموارد الطبيعية و المؤسسية و البشرية و القدرات التشغيلية المتجذرة داخل مجتمع الميناء أو يطورها مع مرور الوقت. ويُعد مستخدمي الميناء جوهر النشاط

¹ Adam Kaliszewski et al, Key factors of container port competitiveness: A global shipping lines perspective, Marine Policy, Vol 117, 2020, p 3.

² Ali Asadabadi and Elise Miller-Hooks, Maritime port network resiliency and reliability through co-opetition, Transportation Research Part E (137), 2020, p 2.

³ Wei Yim Yap, Op cit, p 187.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

المينائي، إذ إن أنشطتهم هي التي تولد الحركة وتشكل السبب الأساسي لوجود الميناء. وفي حال أصبح عرض الميناء غير تنافسي، قد يختار هؤلاء المستخدمون توجيه أعمالهم نحو موقع آخر، مما يؤدي إلى تراجع أداء الميناء وحركته، وقد يصل الأمر إلى التشكيك في جدوى وجود الميناء ذاته.

3.II مؤشرات أداء الموانئ

تُعتبر الموانئ بشكل أساسي من مقدمي الخدمات، ولا سيما للسفن والبضائع المصدرة أو المستوردة أو العابرة. ستشير درجة الرضا التي يتم الحصول عليها استنادا لمؤشرات معينة إلى مستوى أداء الميناء وتنافسيته. توفر مؤشرات الأداء رؤية ثابتة لعمليات الموانئ، و يتم استخدامها في قياس الأداء الفعلي، ومقارنة الأداء الحالي بالأداء السابق، ومقارنة الأداء الحالي بالأداء المستهدف. وبناء على نتيجة هذه الممارسات، فإن مؤشرات الأداء تزود سلطات الموانئ والمشغلين بالمعلومات الأساسية لتقييم ما إذا كانوا يحققون أهدافهم المسطرة، كما تتيح لهم التغذية بالإجراءات الممكنة لتحسين الأداء.

1.3.II المؤشرات المالية

صناعة الموانئ هي صناعة كثيفة رأس المال والتكنولوجيا، وتعتمد على الإنفاق الرأسمالي لتمويل مشاريع البنية التحتية والفوقية للمحطات البحرية، كما أن الاستثمار في المعدات التقنية والأنظمة التشغيلية والعمالة المتخصصة أمراً ضرورياً للوظيفة الرئيسية للميناء (مناولة البضائع). يتم تمويل المشاريع المختلفة بشكل عام من خلال التمويل الحكومي والمؤسسات المالية والمستثمرين الخواص. وبالتالي، فإن الأداء المالي يعتبر من القضايا الرئيسية التي تهم مديري الموانئ وأصحاب المصلحة المتعددين، ويُعامل على أنه مؤشر رئيسي في قياس أداء الموانئ.

توفر المؤشرات المالية مجموعة واسعة من المزايا لسلطات الموانئ ومشغلي المحطات، فهي تسمح بقياس ربحية أنشطة وعمليات الموانئ، ويتضمن ذلك تقييم نسبة الإيرادات المتولدة إلى التكاليف المتكبدة، وبالتالي تحديد مجالات تعظيمها. كما تُوفر هذه المؤشرات رؤية واضحة وقابلة لقياس الوضع المالي للميناء، مما يُتيح اتخاذ قرارات مدروسة وإدارة فعالة للموارد. علاوة على ذلك، فهي تسمح بالمقارنة مع أفضل المعايير في صناعة الموانئ، وهذا يُتيح لسلطات الموانئ تقييم أدائها مقارنة بالموانئ الأخرى المماثلة واتخاذ الإجراءات التصحيحية عند الحاجة¹.

الجدول (27): أهم المؤشرات المالية لأداء الموانئ

المؤشر	الوصف	الصيغة
--------	-------	--------

¹ Atika Aqmarina and Nuzul Achjar, Determinants of Port Performance – Case Study of 4 Main Ports in Indonesia, Economics and Finance in Indonesia, Vol 63 (2), 2017, p 178.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

إيرادات المناولة البضائع عدد الحاويات	الإيرادات الناتجة عن تشغيل الرصيف في عمليات الشحن والتفريغ قبل خصم أي تكاليف.	عائد إشغال الرصيف
إيرادات رسوم الموانئ عدد الحاويات	الإيرادات الناتجة عن بيع الخدمات أو أي استخدام آخر لرأس المال والأصول المرتبطة بالعمليات الرئيسية للميناء قبل خصم أي تكاليف.	الإيرادات لكل وحدة شحن (حاوية؛ طن)
نفقات التشغيل عدد الحاويات	التكاليف الإجمالية المرتبطة بأنشطة الميناء اللازمة لتحقيق الإيرادات. (نفقات التشغيل، تكاليف الصيانة، والأمن...).	التكاليف لكل وحدة شحن (حاوية؛ طن)
صافي الربح للسنة المالية عدد الحاويات	نسبة مالية تعكس الربح الذي تم الحصول عليه خلال سنة لكل وحدة شحن يتم مناوئتها في الميناء.	صافي الربح لكل وحدة شحن (حاوية؛ طن)
صافي الربح للسنة المالية إجمالي الأصول	يقيس هذا المؤشر ربحية النشاط الكلي للميناء نسبة إلى الأصول المتاحة في الميناء للقيام بهذا النشاط.	العائد على الأصول (Return on assets)
صافي الربح للسنة المالية صافي الملكية	يقيس هذا المؤشر ربحية إجمالي نشاط الموانئ نسبة إلى الأصول الصافية لسلطة الميناء.	العائد على الملكية (Return on Equity)

المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على

Unctad secretariat, Port management: Port Performance Indicators, volume 11, United Nations Publications, Geneva, 2023, p 17-18.

يُعد الأداء المالي قضية مهمة لأنه يعكس بشكل مباشر القرارات الإدارية والسياسات المالية لإدارة الموانئ، ويسمح بتقييم ومقارنة أدائها المالي (التكاليف والإيرادات) بمستوى مرجعي يتم تحديده مسبقا بناء على الممارسات التجريبية السابقة أو نسبة إلى بيانات الموانئ الأخرى إن أمكن. ولكن، قد لا يكون التركيز على الجوانب والمعايير المالية لأداء الموانئ كافيا للكشف عن النجاح الحالي أو المستقبلي لاستراتيجيات الموانئ، على سبيل المثال، قد لا تتوافق المقاييس المالية التي تركز على الربحية قصيرة الأجل مع طبيعة وأهداف إستثمارات الموانئ الضخمة طويلة الأجل. بالإضافة إلى ذلك، قد تكون زيادة الربحية في بعض الأحيان مدفوعة بتضخم الأسعار والظروف الخارجية الأخرى بدلا من الاستخدام الجيد لموارد الميناء.

2.3.II مؤشرات الإنتاجية

تُقاس إنتاجية الميناء من خلال النسبة بين مخرجات الميناء وموارده. يمكن التعبير عن المخرجات في الغالب بعدد الحاويات المكافئة (TEUs) أو أطنان البضائع التي يتم مناوئتها أو عدد وحدات البضائع (مثل المركبات و الآلات). بينما قد تشمل الموارد الإنتاجية للميناء رأس المال الثابت (مثل الأرضة والمستودعات) ورأس المال المتحرك (مثل الرافعات والمركبات) و العمالة (عُمال التحميل والتفريغ) والأرض (مثل ساحة الميناء). ونظرا لتعدد عوامل الإنتاج والمعدات في الموانئ ومواقع التشغيل المختلفة، فقد تشمل مقاييس الإنتاجية في الموانئ على سبيل المثال إنتاجية

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

الرصيف، وإنتاجية الرافعات، وإنتاجية العمالة وما إلى ذلك¹. نقدم فيما يلي أهم مؤشرات الإنتاجية الشائعة في قياس أداء الموانئ:

الجدول (28): مؤشرات إنتاجية الموانئ

الصيغة	المؤشر
$\frac{\text{عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ)}}{\text{زمن التشغيل}}$	إنتاجية الرافعة Crane productivity
$\frac{\text{عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ)}}{\text{زمن التشغيل}} / \text{متر}$	إنتاجية الرصيف Quay productivity
$\frac{\text{عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ)}}{\text{الزمن المنقضي في الميناء}}$	إنتاجية السفينة Ship productivity
$\frac{\text{عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ)}}{\text{الزمن المنقضي في الرصيف}}$	
$\frac{\text{عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ)}}{\text{زمن التشغيل الصافي}}$	
$\frac{\text{عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ أو تخزين)}}{\text{زمن التشغيل}} / \text{متر مربع}$	إنتاجية المحطة Terminal productivity
$\frac{\text{عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ)}}{\text{فريق عمل - ساعة}}$	إنتاجية العمالة labor productivity

المصدر: من إعداد الطالب اعتماداً على

Kek Choo Chung, Port performance indicators, Infrastructure notes ; no. PS-6, World bank publication, 2005.

Maria Feliciano. M., Op cit, p 66.

1. إنتاجية الرافعة: تقيس إنتاجية الرافعة عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ) لكل ساعة عمل أثناء رسو السفينة بجانب الرصيف². وتحسب بقسمة عدد حركات الحاويات التي يتم مناوالتها بواسطة الرافعة على عدد ساعات تشغيلها. وتشمل حركات الحاويات مجموع ما يلي³:

¹ Dayananda Shetty K and G.S. Dwarakish, Measuring port performance and productivity, Journal of Hydraulic Engineering, Vol 26, 2018, p 1-7.

² Miguel Gastón C. Logistics Development Strategies and Performance Measurement, International Transport Forum, OECD publication, 2016, p 129.

³ World Bank, port reform toolkit, Op cit, p 11.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

- كل حاوية يتم تحميلها؛
 - كل حاوية يتم تفريغها؛
 - كل حاوية يتم إزاحتها للوصول إلى حاوية أخرى (يتم احتسابها كحركة واحدة إذا تم تحويل الحاوية داخل السفينة، و كحركتين عندما يتم تفريغها على الرصيف ثم إعادة تحميلها على السفينة)؛
 - كل حاوية تُنقل إلى موقع آخر بناء على طلب مشغل السفينة (إعادة التحميل على السفينة)، يتم احتسابها كحركة واحدة إذا أعيد تحميلها مباشرة في موقع آخر على متن السفينة؛ وكحركتين عندما تتضمن عملية إعادة التحميل تفريغها على الرصيف ثم إعادة تحميلها إلى موقع جديد على متن السفينة؛
 - كل حاوية يتم رفعها بالخطأ وإعادتها إلى السفينة (يتم احتسابها كحركتين)؛
2. إنتاجية الرصيف: تقيس إنتاجية الرصيف عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ) لكل متر من طول الرصيف في كل ساعة عمل تقضيها السفينة عند الرصيف. وتحسب بقسمة عدد حركات الحاويات التي يتم مناولتها على عدد ساعات إشغال رصيف معين¹.
3. إنتاجية السفينة: إنتاجية السفينة هي الناتج الذي يتم تحقيقه في كل ساعة عمل تقضيها السفينة في الميناء، وتُستخدم لقياس كفاءة عمليات خدمة السفن. و تعتبر المؤشر الأهم لمشغلي السفن، ووسيلة قيمة لقياس أداء المحطات على مدار العام، و يتم تسجيله والتعبير عنه في أربع فئات كما يلي²:
- عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ) لكل ساعة تقضيها السفينة في الميناء، و يتم حسابها عن طريق قسمة إجمالي عدد حركات الحاويات على الوقت المستغرق في الميناء مقاسا بالساعات؛
 - عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ) لكل ساعة تقضيها السفينة عند الرصيف، و يتم حسابها بقسمة إجمالي عدد حركات الحاويات على الوقت الذي تقضيه السفينة بجانب الرصيف مقاسا بالساعات؛
 - عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ) لكل ساعة عمل إجمالية، و يتم حسابها بقسمة إجمالي عدد حركات الحاويات على وقت تشغيل السفينة، ويقاس من بداية العمل إلى نهايته؛
 - عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ) لكل ساعة عمل صافية للسفينة. و يتم حسابه بقسمة إجمالي عدد حركات الحاويات على إجمالي وقت العمل مطروحا منه مدة عدم التشغيل ومدة التوقف (مدة عدم

¹ Jeong, B. and Kim, C.Y. Containership size and quay crane productivity: empirical evidence from Busan New Port. Maritime Economics & Logistics, Vol 27, 2025, p 296.

² World Bank, port reform toolkit, Op cit, p 200.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

التشغيل هي الفترة التي لا يجدول فيها العمل في الرصيف مثل فترات استراحة الطعام، أما مدة التوقف هي الفترة التي يتوقف فيها العمل لأسباب غير متوقعة وغير مجدولة مثل تعطل المعدات).

4. إنتاجية المحطة: تُعبر إنتاجية المحطة عن النشاط الإجمالي للميناء من حيث عدد الحاويات المناولة لكل متر مربع من مساحة المحطة خلال مدة زمنية معينة. وتُحسب بقسمة عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ أو تخزين) على إجمالي مساحة المحطة بالأمتار المربعة.

5. إنتاجية العمالة: تقيس إنتاجية العمالة عدد حركات الحاويات (تحميل أو تفريغ) لكل فريق عمل خلال ساعة عمل واحدة. وتُحسب بقسمة عدد حركات الحاويات على عدد ساعات عمل الفريق¹.

يُعتبر معدل الإنتاجية أهم مؤشر لمخرجات الميناء، حيث أنه يرتبط ارتباطاً وثيقاً بمرافق ومعدات مناولة البضائع، كما يشير إلى مستوى البضائع (أو حجم التجارة) التي يستطيع الميناء التعامل معها خلال فترة معينة. علاوة على ذلك، فهو أساس المقارنة بين الموانئ، ويُعد المؤشر الأنسب والأكثر قابلية لتحليل أداء الميناء. من المهم ملاحظة أنه قد يكون من الصعب على أي ميناء (أو محطة) دراسة إنتاجيته وكفاءته نظراً لحاجته إلى معرفة نشاط موانئ أخرى ذات خصائص مماثلة. كذلك، في كثير من الحالات، يتم تحليل الإنتاجية بالنسبة إلى الميناء نفسه في فترات زمنية مختلفة.

2.3.II مؤشرات الوقت

تعتبر مدد رسو السفن لوقت أقصر مؤشراً إيجابياً يدل على مستوى كفاءة الميناء في تقديم خدماته والقدرة التنافسية التجارية للدول والشركات، خاصة مع ظهور استراتيجية الإنتاج في الوقت المناسب (Just in time)، والذي يشير إلى السرعة التي يتم بها تنفيذ الأنشطة. يساعد توفير كل ساعة ترسو فيها السفينة في الميناء مشغلي المحطات وشركات النقل والشاحنين على توفير أموال في استثمارات البنية الأساسية المينائية والنفقات الرأسمالية في السفن وتكاليف الاحتفاظ بالمخزونات من السلع التجارية.

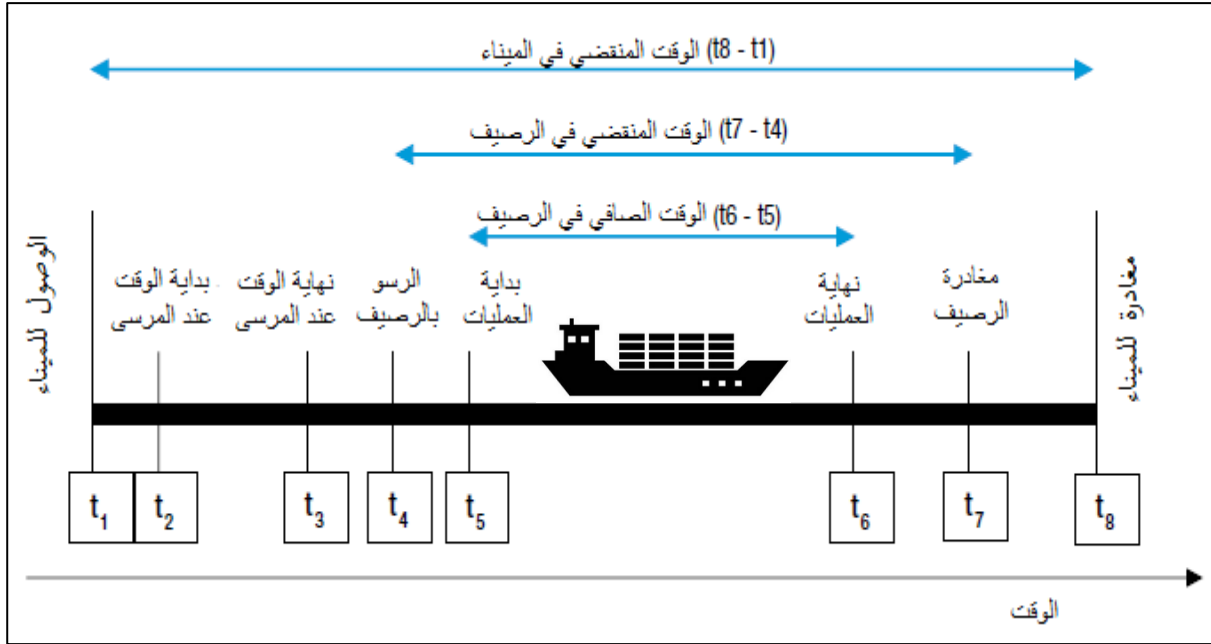
يُعد تقليل أوقات انتظار السفن، وبالتالي تقليل الوقت الذي تقضيه في الموانئ وخاصة على الرصيف أولوية قصوى لسلطات ومشغلي الموانئ. وتتوقف مدة بقاء السفن في الميناء على كفاءة تخصيص وجدولة الموارد الرئيسية، مثل مواقع الرسو، ورافعات الرصيف والساحة، وغيرها من معدات مناولة ونقل البضائع. مما يسمح بتحسين مؤشرات

¹ Maria Feliciano. M., Op cit, p 66.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

الوقت من خلال تخفيف عبء كل من سعة الميناء المستغلة وإنتاجية الموارد¹. يُظهر الشكل (32) العملية الشاملة لتشغيل السفينة بالميناء، ويُشكل أساساً لتحديد مؤشرات الوقت في أداء الموانئ.

الشكل (36): زمن توقف السفينة في الميناء



المصدر: من إعداد الطالب اعتماداً على:

World Bank, port reform toolkit, Op cit, p39.

من بين أهم مؤشرات الوقت المعتمدة في قياس أداء الميناء على نطاق عالمي هو "زمن دوران السفينة" (Ship turnaround time) الذي يشير إلى الوقت الإجمالي الذي تقضيه السفينة في الميناء من اللحظة التي تصل فيها للميناء، ثم الرسو بجانب الرصيف المخصص لها، ثم عملية تفريغ وتحميل البضائع (بما في ذلك الإجراءات الإدارية، والتزود بالوقود والمؤن، وأي صيانة ضرورية..) إلى غاية مغادرتها الميناء. وكلما بقيت السفينة في الميناء لوقت أقصر، دلّ ذلك بشكل إيجابي على مستوى أداء الميناء وكفاءته. ويتم تقسيمه إلى مقاييس أخرى هي وقت الانتظار قبل الرسو والوقت الذي تقضيه السفينة بجانب الرصيف أثناء عملية المناولة والوقت الصافي للخدمة.

الجدول (29): مؤشرات الوقت في أداء الموانئ

المؤشر	الوصف	الصيغة
متوسط وقت دوران السفينة	الوقت الإجمالي الذي تقضيه السفينة في الميناء، أي من وقت وصولها إلى غاية مغادرتها الميناء.	$\frac{\sum T_8 - T_1}{\text{عدد السفن}}$

¹ Unctad secretariat, Port management: Port Performance, Op cit, p 23.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

$\frac{\sum T_3 - T_2}{\text{عدد السفن في المرسى}}$	الوقت الذي تقضيه السفينة في المرسى قبل التوجه إلى الرصيف (الوقت بين بداية ونهاية البقاء في المرسى).	متوسط وقت الانتظار
$\frac{\sum T_7 - T_4}{\text{عدد السفن}}$	الوقت الإجمالي الذي تقضيه السفينة في الرصيف، من أول رمي حبل للرسو إلى إزالة آخر حبل للرسو.	المتوسط الإجمالي لوقت الخدمة
$\frac{\sum T_6 - T_5}{\text{عدد السفن}}$	الوقت من بداية عملية مناولة البضائع إلى غاية نهايتها وبداية مغادرة السفينة للرصيف.	المتوسط الصافي لوقت الخدمة
$\frac{\sum T_7 - T_4}{\text{الوقت الإجمالي}}$	متوسط الوقت الإجمالي الذي تبقى فيه السفينة راسية على الرصيف.	متوسط معدل إشغال الرصيف
$\frac{\sum \text{وقت التوقف}}{\text{عدد النوبات}}$	الوقت الذي لا تقوم فيه السفينة بعمليات التحميل/التفريغ بسبب أنواع مختلفة من الانقطاعات (الأعطال، نقص المعدات، الاستراحة)	متوسط وقت التوقف لكل نوبة عمل
$\frac{\text{مدة بقاء الحاوية في الميناء}}{\text{عدد الحاويات}}$	الوقت الذي تبقى فيه البضائع في الميناء (التخزين) من وقت تفريغها من السفينة إلى غاية مغادرتها للميناء.	متوسط بقاء الحاويات في الميناء
$\frac{\sum T_8 - T_1}{\text{عدد السفن}}$	الوقت الإجمالي الذي تقضيه السفينة في الميناء، أي من وقت وصولها إلى غاية مغادرتها للميناء.	متوسط وقت دوران السفينة

المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على

Unctad secretariat, Port management: Port Performance Indicators, p 31-32

4.3.II مؤشرات الفعالية

تعد الكفاءة والفعالية عنصرين متكاملين يشكلان المفهوم الأوسع لأداء الموانئ، ويرتبط كلاهما بإنتاجية الموانئ. فبينما تعني الكفاءة إنتاج أكبر قدر ممكن باستخدام كمية معينة من المدخلات، أو إنتاج عدد محدد من السلع بأقل قدر من المدخلات، تميز الفعالية إلى التركيز على المستخدمين. وعلى حد تعبير العديد من المؤلفين فإن الكفاءة تعني "القيام بالأشياء بشكل صحيح" (الإستخدام الجيد لموارد الميناء)، بينما تعني الفعالية "القيام بالأشياء الصحيحة"، وتُعتبر الأشياء الصحيحة هي تلك التي يحددها مستخدمي الميناء¹.

تميل دراسة الفعالية في الموانئ إلى التركيز على المستخدمين، فهم المستفيدون النهائيون من الخدمات، والذين يميلون إلى التأثير على سلطات الموانئ ومشغلي المحطات لتحسين أدائها. لذلك، يتم دمج منظورهم غالبا في عملية تقييم وقياس فعالية الميناء. ترتبط الكفاءة أساسا بالجوانب المادية، ويتوفر لدى الباحثين منهجيات تسمح بقياسها

¹ Brooks, M.R. and A.A. Pallis, Assessing port governance models: Process and performance components, Maritime Policy & Management, Vol 35 (4), 2008, p 417.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

بموضوعية، بينما لا يمكن قياس الفعالية إلا وفقا للأهداف التي يسعى إليها المستخدمون، وعادة ما تستند إلى مؤشرات نوعية¹.

يميل مستخدمو الميناء إلى تسليط الضوء على القضايا المتعلقة بالقدرة على الاستجابة للطلبات الخاصة (كالعمل الإضافي أو في عطلات نهاية الأسبوع، وتوفير معلومات مفيدة في الوقت المناسب، وتلك المتعلقة بأضرار البضائع وغيرها). يشمل قياس فعالية الميناء خطوتين رئيسيتين²:

— تتمثل الخطوة الأولى لقياس فعالية الميناء في تحديد أصحاب المصلحة الرئيسيين فيه. العميل الرئيسي للميناء هو عادة شركات خطوط الشحن وأي شخص يشتري خدمات النقل البحري سواء باسمه أو باسم غيره (الوكيل)، بالإضافة إلى جميع عناصر سلسلة الإمداد ذات الصلة بخدمات الموانئ، وينطبق هذا على العديد من مشغلي الوسائط المتعددة، وشركات الشحن، وشركات النقل البري والسكك الحديدية.

— تتمثل الخطوة الثانية في تحديد الجوانب الرئيسية التي تهم مستخدمي الميناء (معايير فعالية الميناء). ومن أجل إعداد قائمة بمعايير الفعالية، يراجع المؤلفون عادة الدراسات الأكاديمية السابقة، ثم يستخدمون استطلاعات الرأي الموجهة للمستخدمين، إما للحصول على تقييم للمعايير المحددة أو لسؤالهم مباشرة عن المعايير التي يرون أنها تلي احتياجاتهم.

بمجرد تحديد المعايير ذات الصلة للمستخدمين، تشمل الخطوة الأخيرة استقصاء المستخدمين، حيث يقومون بتقييم أداء ميناء معين فيما يتعلق بتلك المعايير المحددة مسبقا، ويعد الجمع بين هذين التقييمين (أي جانب مهم للمستخدم وكيف يتصرف الميناء وفقا لهذا المعيار) عاملا يساعد في تحديد مستوى أداء ميناء معين من وجهة نظر المستخدمين. يوضح الجدول التالي المعايير الشائعة في قياس فعالية الميناء.

الجدول (30): معايير تقييم وجهات نظر مستخدمي الموانئ

معايير التقييم	الفئة
عدد الأرصفة؛ طول الأرصفة، عمق الأرصفة؛ المساحة الإجمالية للتخزين؛ عدد الرافعات التشغيلية؛ عدد معدات التستيف والتخزين؛ كفاءة البنية التحتية للاتصالات؛ توفر الطاقة الاستيعابية.	جودة البنية التحتية والفوقية

¹ Lourdes Trujillo et al, Port Efficiency and Effectiveness, in International Encyclopedia of Transportation, Elsevier, 2021, p 316.

² Ibid, p 317.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

إتاحة ونوعية الخدمات	أوقات عمل الميناء وعدد ساعات التشغيل؛ أوقات عمل الجمارك، معدل التخليص الجمركي؛ معدل تلف البضائع؛ إمكانية الوصول إلى الميناء للاستلام والتسليم (ازدحام البوابات)؛ سرعة مناولة البضائع من قبل عمال الشحن والتفريغ، موثوقية وأمن الميناء؛ خدمات الصيانة والإمدادات.
درجة الربط والاتصال	تنوع وسائل الوصول للميناء؛ الربط بشبكة خطوط السكك الحديدية؛ الربط بشبكة الطرق؛ عدد الوجهات عبر السكك الحديدية؛ الربط باللاحة الداخلية (القنوات والانهار)
الإجراءات الإدارية	كفاءة الإجراءات الإدارية والوثائق؛ توفير معلومات كافية وفي الوقت المحدد، توفير معلومات دقيقة؛ أنظمة تبادل المعلومات (EDI).
التكاليف	التكلفة الإجمالية لاستخدام الميناء؛ تكاليف مناولة البضائع بأنواعها (حاويات؛ سوائب، عامة..)؛ تكاليف التخزين و الغرامات؛ تكاليف خدمة السفن (التموين، الصيانة).

المصدر من إعداد الطالب اعتمادا على:

Mary R. Brooks et al, A Systematic Approach for Evaluating Port Effectiveness, Maritime Policy & Management, 2011, p 21.

5.3.II مؤشر الاتصال بخطوط النقل البحري المنتظم (LSCI)

نظرا لأن غالبية التجارة العالمية يتم شحنها عن طريق البحر، فإن مشاركة البلدان في سلاسل الإمداد الدولية واندماجها في الاقتصاد العالمي تعتمد على درجة اتصالها (الربط) بشبكات النقل البحري ومدى استفادتها الفعلية من خدمات الموانئ التي تتيح الوصول إلى الأسواق والموارد والتخصص الإقليمي ووفورات الحجم من خلال استغلال أفضل للإمكانيات المحلية والأجنبية¹. ومن أجل تقييم ومقارنة مواضع البلدان وموانئها في الشبكة العالمية لخطوط النقل البحري، أعد الأونكتاد في عام 2004 مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة (LSCI).

ويهدف هذا المؤشر إلى تحديد المستوى الذي بلغه بلد معين في الوصول إلى الأسواق الخارجية عن طريق شبكة خطوط النقل البحري المنتظم. و يُستمد هذا المؤشر من خمس مكونات و يعتبر كل منها مؤشرا فرعيا يدل على مدى ارتباط بلد معين بالشبكة العالمية لخطوط النقل البحري المنتظم وهي كما يلي²:

1. عدد الشركات التي تقدم خدماتها من موانئ البلد وإليه: ولا حاجة إلى أن تكون هذه الشركات مملوكة أو مدارة من قبل رعايا البلد نفسه. ففي أغلب الحالات، تُنقل تجارة بلد ما في الغالب بواسطة شركات أجنبية، وكلما

¹ Trace K, Frielink B, Hew D. Maritime connectivity in archipelagic Southeast Asia: An overview. 2009,

² Unctad secretariat, Recent developments and trends in international maritime transport affecting trade of developing countries, United Nations publications, Geneva, 2013, p 13.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

زاد عدد الناقلات التي تتنافس على نقل تجارة بلد ما، تزداد الخيارات المتاحة للموردين والمصدرين في ذلك البلد وتكون تكاليف الشحن أقل على الأرجح؛

2. حجم أكبر سفينة مستخدمة لتقديم الخدمات من موانئ البلد وإليها: ويُقاس بوحدات تعادل عشرين قدما وهذا مؤشر على وفورات الحجم و مدى توافر الهياكل الأساسية. ولا بد للموانئ من توفير معدات كافية، مثل الرافعات الجسرية من السفينة إلى الرصيف، وقنوات وصول عميقة من أجل إتاحة خدمة سفن الحاويات الكبيرة؛

3. عدد الخدمات التي تربط موانئ البلد ببلدان أخرى: فكلما زادت الخطوط التي تربط موانئ البلد، يزداد احتمال أن يستطيع المورد أو المصدر إيجاد وصلة مناسبة لنقل التجارة إلى الخارج؛

4. العدد الإجمالي للسفن المستخدمة في تقديم الخدمات من و إلى موانئ البلد. وهذا مؤشر عن وتيرة الخدمات، فمن المرجح أن ينطوي وجود عدد أكبر من السفن على ارتباط أفضل بشبكة خطوط النقل؛

5. السعة الإجمالية لسفن نقل الحاويات التي تقدم الخدمات من و إلى موانئ البلد، ويُقاس بوحدات تعادل عشرين قدما، وهذه المعلومات وحدها لا تعني بالضرورة أن الموردين والمصدرين في البلد سيستطيعون بالفعل الاستفادة من هذه السعة (قد تكون السفن ممتلئة نظريا) لكن من المحتمل أن ينطوي توافر سعة إجمالية أكبر مقاسة بوحدات تعادل عشرين قدما على مزيد من الحيز المتاح.

الفصل الثالث : مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها

خلاصة الفصل

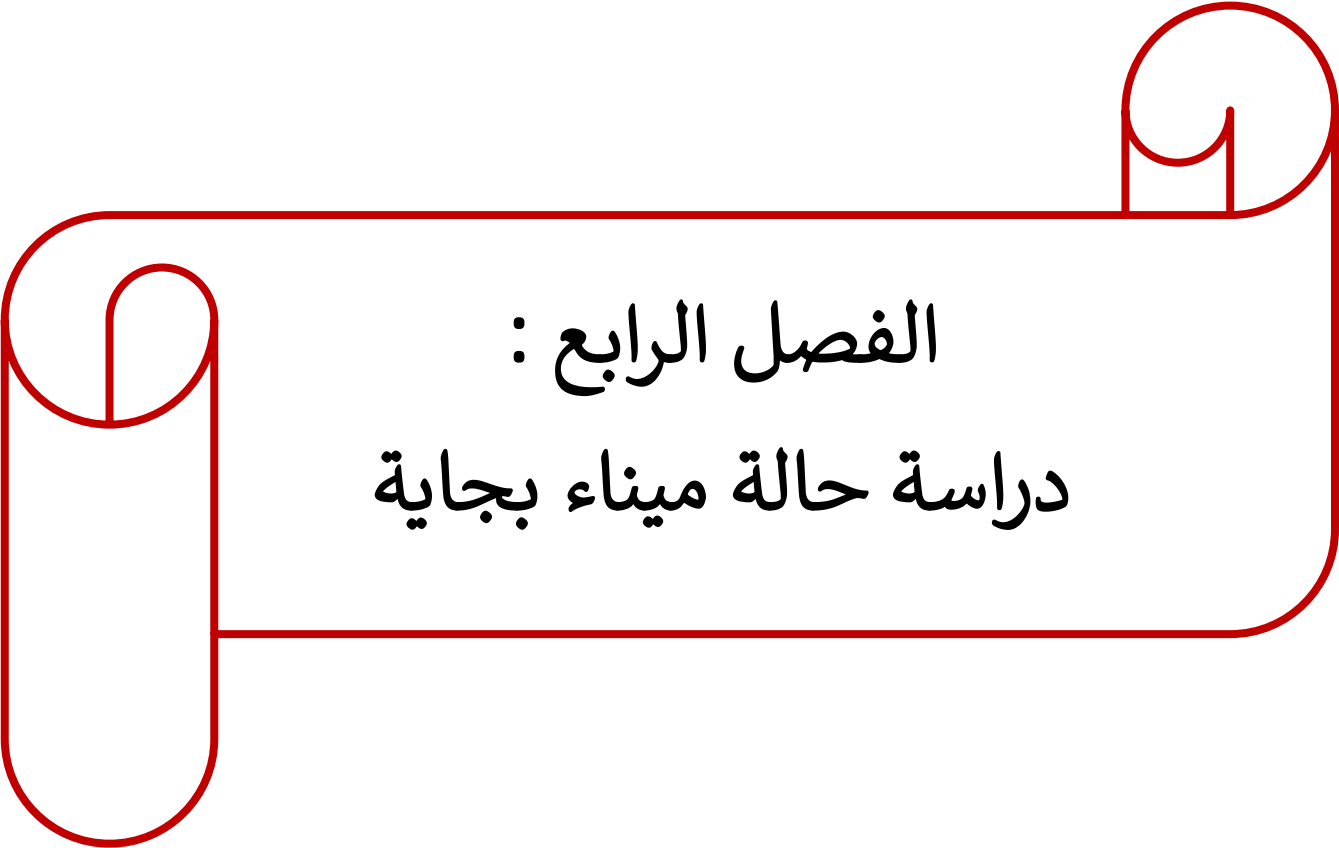
يُمثل الميناء موقعا جغرافيا تتوفر فيه مرافق للسفن لربطها بالرصيف لتبادل البضائع والركاب بين البر والبحر بطريقة آمنة وفعالة ومستدامة بيئيا. و يعد أحد الأصول الحيوية لأي بلد أو إقليم يسعى إلى تعزيز موقعه الاقتصادي والاجتماعي، وذلك كونه عنصر أساسي في نظام النقل وسلسلة الإمداد العالمية الذي يتيح الوصول إلى الموارد والمنتجات والأسواق الدولية.

تصنف الموانئ عادة استنادا إلى مجموعة متنوعة من العوامل. من حيث الغرض مثل موانئ الصيد والموانئ التجارية؛ حسب حجمها ووظيفتها مثل الميناء المحلي و الميناء البوابة؛ حسب التنظيم المعتمد كالميناء العام والميناء الخاص بالإضافة إلى الأشكال المختلطة بينهما؛ و حسب نوع البضائع التي يتعامل معها الميناء مثل موانئ الحاويات و موانئ الركاب.

بصفتها عقد محورية في سلاسل الإمداد العالمية، تعتبر الموانئ بمثابة مراكز للنقل متعدد الوسائط أين يتم مناولة البضائع وتوفير الارتباط بين تدفقات النقل البحري و وسائل النقل الأخرى. كما تضم العديد من المرافق وتخدم مجموعة متنوعة من التجمعات الصناعية والشركات اللوجستية.

تضطلع سلطة الميناء بمجموعة من المهام المختلفة. قد تشمل هذه المهام دورها كجهة تنظيمية، وربما كمالك و مشغل للأصول، ومدير مجتمع أعمال في الوقت نفسه. يُرسي نموذج الحوكمة المتبع في أي ميناء القواعد والهياكل التي تُحدد كيفية تطبيق السلطة في إدارة الميناء وكذا توزيع الأدوار والمسؤوليات وملكية أصول الميناء بين القطاعين العام والخاص، وسيكون له تأثيرات قوية على السلوك والنتائج المتعلقة بالأداء التشغيلي والمالي.

تحدث المنافسة في صناعة الموانئ على مستويات مختلفة، بين مختلف المشغلين داخل الميناء الواحد؛ وبين الموانئ داخل البلد الواحد أو في بلدان مختلفة؛ وبين نطاقات تضم مجموعة كبيرة من الموانئ تخدم مناطق داخلية متداخلة إلى حد كبير. تُتيح التطورات في التكنولوجيا والموارد المالية والقدرات الإدارية للموانئ سبلا متعددة لتوسيع مناطقها الداخلية جغرافيا و نطاق خدماتها المقدمة في مواجهة المنافسة. ومن المرجح أن يكون الميناء التنافسي جذابا للمستخدمين عندما تُترجم القدرة التنافسية إلى فوائد ملموسة، مثل انخفاض التكاليف و تحسين جودة الخدمة.



الفصل الرابع :

دراسة حالة ميناء بجاية

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

تمهيد:

تشكل الجزائر، بحكم موقعها الجغرافي كبلد ساحلي على ضفاف البحر الأبيض المتوسط، نقطة عبور استراتيجية تتيح لها نفاذا مباشرا إلى طرق التجارة البحرية العالمية. غير أن هذه الميزة الجغرافية لم تُترجم بعد إلى أداء فعال في قطاع الشحن والخدمات المينائية، إذ يواجه هذا القطاع مجموعة من التحديات البنيوية والتنظيمية التي تعرقل أداءه الأمثل. فرغم الأهمية التقليدية للموانئ الجزائرية في دعم التجارة الخارجية، إلا أنها تعاني من مشاكل الازدحام، وتقادم البنية التحتية، وضعف الكفاءة التشغيلية، وطول إجراءات التخليص الجمركي وهي عوامل تُقوّض قدرتها التنافسية على الصعيد الدولي.

يتناول هذا الفصل الأخير الدراسة الميدانية التي أُجريت على مستوى ميناء بجاية من خلال استبيان تم توجيهه للوكلاء المعتمدين لدى الجمارك النشطين في الميناء. يستعرض الفصل في جزئه الأول الإطار المنهجي للدراسة، حيث سيتم التعريف بالميناء وتبيان عينة الدراسة و محاور الاستبيان بالإضافة إلى أدوات جمع وتحليل البيانات. أما في الجزء الثاني فسيتم تحليل البيانات المتحصل عليها واستخلاص النتائج.

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

I- الإطار المنهجي للدراسة

نستعرض فيما يلي الأسلوب المعتمد في الدراسة، نشرعه أولا بتقديم وصفا لميناء بجاية من حيث نشأته وتنظيمه وخصائصه التقنية وتطور الحركة التجارية عبره، ثم سيتم تحديد مجتمع البحث المستهدف مع بيان حجم العينة الممثلة له، بعدها نقوم بتبيان الطريقة المستخدمة في جمع البيانات (أداة الدراسة)، إلى جانب توضيح الأدوات الإحصائية التي تم اعتمادها في معالجة البيانات واختبار الفرضيات.

1.I التعريف بميناء بجاية

1.1.I نشأة مؤسسة ميناء بجاية

عرفت الموانئ الجزائرية منذ استقلال البلاد عام 1962 عدة عمليات إعادة هيكلة جوهرية شكلت مسار تطورها التنظيمي والمؤسسي. ففي العقد الأول من الاستقلال، تم تبني نموذج يقوم على استقلالية الموانئ الرئيسية (الجزائر، عنابة، وهران) بينما أسندت إدارة باقي الموانئ إلى غرف التجارة والصناعة التابعة للولايات (أو الدوائر الإقليمية) التي تتواجد بها تحت نظام الامتياز. و لكن ابتداء من سنة 1971، شهد نظام الموانئ تحولا جذريا بإنشاء الديوان الوطني للموانئ (ONP) كمؤسسة عمومية ذات سلطة عامة و وظيفية تجارية، تتولى مسؤولية إدارة جميع الموانئ عبر كامل التراب الوطني.¹

وفي إطار سياسة إعادة الهيكلة التي شملت جميع المؤسسات العمومية الكبرى سنة 1982، تم حل الديوان الوطني للموانئ وتعويضه بإنشاء عشر مؤسسات مينائية محلية، بهدف ترسيخ مبدأ اللامركزية وتحقيق قدر أكبر من الفعالية في التسيير المحلي. أما التحول الأكبر الذي شهدته قطاع الموانئ، فقد جاء مع صدور القانون 01/88 المتعلق باستقلالية المؤسسات، والذي غيّر الإطار القانوني للمؤسسات المينائية، حيث أصبحت تُصنف كمؤسسات عمومية اقتصادية تخضع للقانون التجاري، وهو الشكل الذي لا تزال عليه حتى اليوم.²

وبالتالي، تُعد مؤسسة ميناء بجاية (EPB) مؤسسة عمومية، تأسست في 14 أغسطس 1982 بموجب المرسوم رقم 288-82 عندما حلت محل كل من الديوان الوطني للموانئ، والشركة الوطنية للمناولة، وجزئيا محل الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة. تم تحويل مؤسسة ميناء بجاية إلى مؤسسة عمومية اقتصادية في شكل شركة ذات أسهم (EPE-SPA)، وذلك ابتداء من 15 فيفري 1989. وقد تم تحديد رأسمالها آنذاك 10 ملايين دينار جزائري، ليتم رفعه

¹ Fouad Korbaa, La gouvernance des plateformes portuaires Essai d'analyses du mode de gouvernance qui permettrait l'accompagnement des exportations algériennes, Thèse de doctorat, Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de Gestion, Université d'Oran 2, 2023, p 110.

² Ibid, p 111.

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

لاحقا إلى 3.5 مليار دينار جزائري¹. و قد حُصّصت لها من طرف الدولة كافة الممتلكات والأنشطة والهياكل والوسائل التي كانت بحوزة هذه الكيانات الثلاث المذكورة سابقا، بما في ذلك نشاط القطر البحري، بالإضافة إلى الموارد البشرية المرتبطة بإدارتها وتشغيلها، إلى جانب الإشراف على النشاط التجاري البحري وضمن التحكم في مختلف عملياته. تقع على عاتق السلطة المينائية المهام التالية:

- إدارة الملك العمومي للميناء؛
- استغلال العتاد والمنشآت المينائية بما يضمن سير الخدمات البحرية والبرية بكفاءة؛
- استخدام منطقة الميناء العامة للنقل البحري والمناولة؛
- تنفيذ أشغال الصيانة، التهيئة، وتطوير البنية التحتية والفوقية للميناء؛
- القيام بعمليات التفريغ والتحميل داخل الميناء؛
- تقديم وضمن عمليات القطر، الإرشاد، والربط، باعتبارها خدمات أساسية تندرج ضمن الامتيازات الحصرية للمؤسسة؛
- الإشراف على مهام الأمن والمراقبة المينائية وحماية البيئة ضمن الحدود الجغرافية للملك العمومي المينائي.

يُعد ميناء بجاية أول ميناء جزائري يُرم عقد امتياز لتسيير محطة حاويات، من خلال مشروع محطة بجاية المتوسطي للحاويات "BMT" بالشراكة مع المتعامل السنغافوري "Portek" وقد تم توقيع هذا الامتياز سنة 2005 لمدة عشرين (20) سنة، مع استثمار أولي قُدّر بـ 19 مليون دولار. ويندرج هذا المشروع في إطار شراكة مختلطة، حيث تملك مؤسسة ميناء بجاية نسبة 51 % من رأسمال المشروع، في حين تستحوذ شركة Portek على نسبة 49 % . ويُلاحظ اعتماد نفس التوجّه في عدد من النماذج الدولية في إدارة الموانئ، مثل الشراكات المبرمة في موانئ شنغهاي ونيغبو الصينية، حيث يتم الحفاظ على الحصة المسيطرة للطرف المحلي².

أسفرت هذه الشراكة عن منافع اقتصادية و اجتماعية بالغة الأهمية، إذ مكنت ميناء بجاية من تجهيز الرصيف بأجهزة الماسح الضوئي، وأنظمة مراقبة البضائع المحسوبة بالكامل، إضافة إلى رافعة جسرية. وقد ساهمت هذه التجهيزات في تحسين الإنتاجية، حيث أصبح رصيف المحطة يتعامل مع 20-25 حاوية في الساعة، مقارنة بـ 8 إلى

¹ www.portdebejaia.dz/

² M'hammed et al, Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ?. Méditerranée, vol 116, 2011, p 90.

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

10 حاويات فقط في ميناء العاصمة. كما أدى ذلك إلى زيادة حركة الحاويات في الميناء، إذ ارتفع حجمها من 33 ألف حاوية سنة 2005 إلى 150 ألف حاوية سنة 2009¹.

وبفضل هذا الأداء واعتماد الميناء على أساليب حديثة في الإدارة المينائية، تم اختياره ضمن مشروع " Meda Mos" الذي قُبل من طرف المفوضية الأوروبية على حساب ميناء العاصمة، في إطار مشروع منطقة التجارة الحرة الأورو متوسطية المستقبلية. كما أسهمت هذه الشراكة في إدخال سلسلة لوجستية لتعزيز التعاون بين موانئ مرسيليا وبرشلونة وبجاية، وهو ما سمح لميناء بجاية بالدخول في منافسة مباشرة مع ميناء الجزائر في مجال البضائع العامة، منتقلا بذلك من المرتبة الرابعة إلى المرتبة الثانية على المستوى الوطني. أما على الصعيد الاجتماعي، فقد تم إنشاء مدرسة للتكوين المينائي مفتوحة أمام موظفي مختلف مؤسسات الموانئ في البلاد، وتوظيف 150 عاملا جديدا معظمهم من فئة الشباب، ليصل العدد الإجمالي للعمال إلى حوالي 400 موظف².

2.1.1 الموقع الجغرافي والخصائص التقنية للميناء

يقع ميناء بجاية على خط عرض شمالي $36^{\circ}45'24''$ وخط طول شرقي $5^{\circ}05'50''$ ، و يحده شمالا الأحواض البحرية وجدار الحماية الممتد على طول 2,750 مترا، وجنوبا الطريق الوطني رقم 09، وشرقا الرصيف الشرقي، وغربا المنطقة الصناعية لمدينة بجاية. ويستفيد الميناء من شبكة نقل متعددة الوسائط، تشمل طرقا برية رئيسية وعلى رأسها الطريق الوطني رقم 09، فضلا عن الشبكة الوطنية للسكك الحديدية، بالإضافة إلى قربهِ من مطار دولي، مما يسهل حركة البضائع والمسافرين على حد سواء.

تتد منطقة الظهر (Hinterland) المباشر لميناء بجاية على طول خط يبلغ حوالي 250 كلم، ويضم أكثر من 12 مليون نسمة تتوزع على 10 ولايات. وتُعد هذه المنطقة من أكثر المناطق كثافة من حيث النشاطات الاقتصادية، سواء الصناعية أو التجارية. وتنقسم هذه المنطقة إلى ثلاث مناطق رئيسية: منطقة الجزائر العاصمة، منطقة الهضاب العليا، ومنطقة الصومام. وتضم هذه المناطق العديد من المناطق الصناعية ومناطق النشاط الاقتصادي، من أبرزها: مناطق روية، الرغاية، و قورسو في منطقة العاصمة؛ المناطق الصناعية في سطيف، مسيلة، وبرج بوعريج في منطقة الهضاب العليا؛ والمناطق الصناعية بأقبو، القصر، وبجاية في منطقة الصومام.

ميناء بجاية هو ميناء متعدد الوظائف، يُعنى بمعالجة كل من البضائع العامة والمنتجات البترولية. وإلى جانب دوره التجاري والصناعي، يُعد كذلك ميناءا للصيد البحري، ومرقا للترفيه، بالإضافة إلى كونه نقطة عبور للمسافرين،

¹ Ibid.

² A. Hamouche, La Commission européenne choisit le port de Béjaïa. Disponible sur : <https://algeria-watch.org/?p=14897> (23/01/2024)

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

ما يجعله مرفقا بحريا متعدد الوظائف يخدم مختلف الأنشطة الاقتصادية واللوجستية. يتوفر ميناء بجاية على ثلاث ممرات بحرية رئيسية تتيح الولوج إلى منشآته وهي كما يلي¹:

- الممر الرئيسي: يبلغ عرضه 320 م، ويخضع لأعمال التجريف بشكل دائم، يتراوح عمقه من 10 إلى 13.5 م؛
 - ممر عبد القادر: يتميز بعرض قدره 110 م، ويبلغ عمقه 12 م؛
 - ممر القصبة: يقع بين الميناء القديم والمنطقة الخلفية للميناء، وتبلغ سعته 125 م وعمقه 12 م.
- كما يتكون الميناء من ثلاثة أحواض رئيسية، تختلف من حيث الأنشطة والمساحات وأعماق الأرصفة، وهي كما يلي:
- حوض الميناء الأمامي (Avant-port): يمتد على مساحة تُقدَّر بـ 75 هكتار، وتتراوح أعماقه بين 10.5 م و 13.5 م. وهو مخصَّص لمعالجة السفن الناقلة للمنتجات النفطية، بفضل تجهيزاته المتخصصة التي تلائم هذا النوع من النشاط البحري.
 - حوض الميناء القديم (Ancien-port): تبلغ مساحته 25 هكتار، بينما تتراوح أعماق الأرصفة به بين 8 و 9 م، ما يجعله مناسباً للسفن الصغيرة والمتوسطة الحجم.
 - الحوض الخلفي (Arrière-port): يمتد على مساحة قدرها 55 هكتارا وتتراوح أعماقه بين 10 و 12.5 م ويوفّر بذلك مرونة في استقبال مجموعة متنوعة من السفن.
- يتوفر الميناء أيضا على ثلاث أرصفة متخصصة قادرة على استقبال ناقلات نفط بطول إجمالي يصل إلى 260 مترا وبغطاس أقصى يبلغ 12.8 مترا، كما يضم:
- تسعة عشر رصيفا بعمق أقصى للغطاس يبلغ 11.50 مترا، مخصصة لاستقبال السفن الناقلة لمختلف أنواع البضائع، بما في ذلك المواد السائبة السائلة والصلبة، الحاويات، الركاب، المركبات، والحيوانات الحية.
 - رصيف واحد من نوع RO/RO مخصص لاستقبال السفن النقل بنظام الدحرجة وسفن نقل السيارات والعبارات.
 - رصيف واحد مخصص للغاز والزيوت (رصيف غازي/نفطي).
 - ميناء صيد مخصص لاستقبال مراكب الصيد والقوارب الصغيرة للحرفيين.

¹ www.portdebejaia.dz/

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

— ميناء صغير للنزهة والترفيه.

3.1.I المناطق اللوجستية التابعة للميناء

تعتمد إستراتيجية مؤسسة ميناء بجاية على لعب دور محوري في مجال التوزيع، بهدف الإسهام الفعال في التنمية الاقتصادية لمنطقة الظهير المتصلة به مباشرة. ويُعد تطوير المنصات اللوجستية إحدى الركائز الأساسية لهذه الرؤية، حيث تُشكل هذه المنصات أداة عملية لتكثيف الترابط بين الميناء وبيئته الاقتصادية الداخلية. ويندرج في هذا الإطار مشروعا المنصتين اللوجستيتين بكل من "تكستار" و "إغيل أوبرواق" واللذان يتوقع أن يُعززا من قدرات الربط بين الميناء والمناطق الصناعية والاقتصادية المجاورة، بما يضمن انسيابية أكبر في حركة البضائع ويعزز التنافسية اللوجستية للميناء على الصعيدين الوطني والإقليمي.

1.3.1.I المنطقة اللوجستية "إغيل أوبرواق"

يقع هذا الموقع على بُعد حوالي 5 كم جنوب شرق الميناء، وتبلغ مساحته الإجمالية 48,5 ألف متر مربع. وتُقدّر طاقته الاستيعابية بـ 1,040 حاوية مكافئة (EVP)، في حين تبلغ طاقته التجارية 19 ألف حاوية مكافئة سنويا. يتكون الموقع من عدة أجزاء رئيسية، أهمها مستودعان تبلغ مساحتهما على التوالي 10,200 متر مربع و 750 مترا مربعا. كما يضم الموقع مدخلين رئيسيين، يرتبط أحدهما مباشرة بالطريق الوطني رقم 09، مما يسهل عمليات الربط والنقل اللوجستي نحو مختلف الوجهات البرية¹.

2.3.1.I المنطقة اللوجستية "تكستار"

تم تدشين هذه المنطقة اللوجستية خارج الميناء بتاريخ 22 مارس 2016 من طرف وزير النقل، وتقع هذه المنطقة الحيوية في دائرة عين تاغروت بولاية برج بوعرييج، وتتميز بموقع استراتيجي يربطها بعدة ولايات ذات نشاط اقتصادي مهم. حيث تبعد عن ميناء بجاية بحوالي 190 كلم؛ ومدينة برج بوعرييج بحوالي 30 كلم، وولاية سطيف بحوالي 40 كلم، وولاية مسيلة بحوالي 100 كلم، بالإضافة إلى ولاية البويرة بحوالي 130 كلم. و تُعدّ هذه البنية التحتية الحيوية، التي تمتد على مساحة تُقدّر بـ 20 هكتارا قابلة للتوسعة لتصل إلى 50 هكتارا، فرصة حقيقية لخلق مصادر جديدة للثروة ولتعزيز القدرة التنافسية للنسيج الصناعي والاقتصادي في منطقة الهضاب العليا والولايات المجاورة.

¹ www.portdebejaia.dz/

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

الشكل (37): الموقع الجغرافي للمنطقة اللوجستية "تكستار"



Source : <https://www.portdebejaia.dz>

تتمثل إحدى المزايا الاستراتيجية الأساسية للمنطقة اللوجستية "تكستار" في ارتباطها المباشر بشبكة السكك الحديدية الوطنية وقربها من شبكة الطرقات، حيث لا تبعد سوى 7 كم عن الطريق السيار شرق-غرب، و 9 كم عن الطريق الوطني رقم 5. تتربع المنطقة اللوجستية "تكستار" على مساحة إجمالية مخصصة لمحطة الحاويات تُقدر بـ 92700 متر مربع، وتوفر قدرة استيعابية تصل إلى 6900 وحدة مكافئة لعشرين قدما موزعة كما يلي¹:

- منطقة تخزين الحاويات المملوءة بمساحة قدرها 71.4 ألف متر مربع وقدرة استيعابية بـ 4000 حاوية مكافئة؛
- منطقة تخزين الحاويات الفارغة بمساحة قدرها 12 ألف متر مربع وقدرة استيعابية بـ 1800 حاوية مكافئة؛
- منطقة المراقبة والمعاينة بمساحة قدرها 3.2 ألف متر مربع وقدرة استيعابية بـ 100 حاوية مكافئة؛
- منطقة الفحص بالأشعة بمساحة قدرها 195 متر مربع؛
- محطة الحاويات المبردة تحتوي على 24 مقبسا للتبريد؛
- محطة النقل بالسكك الحديدية تظم مسارين بطول خطي يقدر بـ 250 متر لكل منهما؛
- مستودين لوجستيين بمساحة إجمالية تقدر بـ 1370 متر مربع؛

¹ www.portdebejaia.dz/

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

— شباك موحد يضم جميع مصالح الرقابة الحدودية التالية: سلطات الجمارك، مراقبة النوعية وقمع الغش؛
مصالح الفلاحة (خدمات الصحة النباتية والبيطرية).

4.1.I الحركة التجارية للميناء

1.4.1.I الحركة الإجمالية للميناء

يعرض الجدول التالي تطور حركة البضائع في ميناء بجاية خلال الفترة الممتدة من 2012 إلى 2023، ويُظهر التغيرات السنوية في إجمالي حجم النشاط، مع التمييز بين البضائع في قطاع المحروقات وخارج قطاع المحروقات، ما يسمح بتحليل الاتجاهات الكبرى التي شهدتها الميناء على مدى أكثر من عقد من الزمن، وذلك في ضوء المتغيرات الاقتصادية المحلية والدولية.

الجدول (31): تطور حركة البضائع في ميناء بجاية 2012-2023 (مليون طن)

السنوات	قطاع المحروقات	خارج قطاع المحروقات	الحركة الإجمالية	نسبة التطور
2012	9.827	10.098	19.925	-
2013	9.236	11.041	20.277	1.77
2014	9.880	11.276	21.156	4.33
2015	8.265	11.893	20.158	-4.72
2016	8.111	11.405	19.516	-3.18
2017	9.174	9.614	18.788	-3.73
2018	8.885	10.435	19.32	2.83
2019	8.780	10.464	19.244	-0.39
2020	5.210	10.525	15.735	-18.23
2021	2.717	9.739	12.456	-20.84
2022	2.865	8.598	11.463	-7.97
2023	2.772	9.329	12.101	5.57

المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على التقارير السنوية لمؤسسة ميناء بجاية

<https://www.portdebejaia.dz/telechargements>

شهد ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2023 مسارا متقلبا في حجم نشاطه التجاري عكس تأثير الأوضاع الاقتصادية المحلية والدولية على أداء الميناء. ففي بداية الفترة عرف الميناء نموا مطردا بلغ سنة 2014 حوالي 4.33 % بحجم إجمالي قدره 21.15 مليون طن، مدفوعا بازدهار صادرات المحروقات وتنامي حركة السلع العامة، مما جعله أحد أهم الموانئ الجزائرية من حيث الديناميكية. غير أن هذا الاتجاه سرعان ما انعكس بدءا من سنة 2015 نتيجة

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

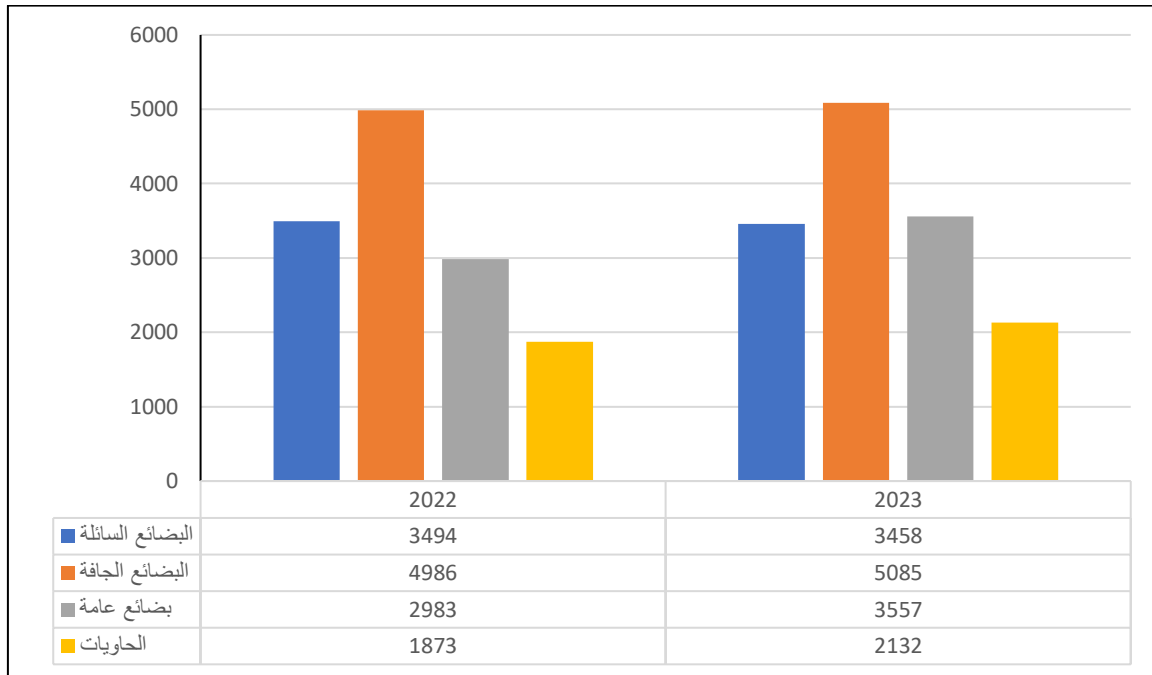
أزمة سوق النفط العالمية، حيث سجل قطاع المحروقات تراجعاً بلغ 4.72 % في ظل انخفاض أسعار الخام على المستوى الدولي، ما أثر مباشرة على إجمالي الحركة التي انخفضت إلى 20.15 مليون طن، وهو اتجاه استمر خلال السنوات اللاحقة.

وفي خلال الفترة 2016-2019 تفاقمت الضغوط بفعل السياسات الحكومية الهادفة إلى تقليص عجز الميزان التجاري، من خلال فرض قيود على الاستيراد وتشجيع الإنتاج المحلي، ما انعكس على واردات السلع العامة التي تراجعت بشكل ملموس، خاصة في سنة 2017 التي شهدت انخفاضاً في الحركة الإجمالية بنسبة 3.73 %. ورغم محاولة الميناء الحفاظ على استقراره النسبي في سنة 2018، إلا أن الاعتماد الكبير على قطاع المحروقات ظل يشكل نقطة ضعف بنيوية.

ومع بداية سنة 2020 تأثر الميناء كباقي القطاعات الأخرى بشدة بالأزمة الصحية العالمية الناتجة عن جائحة كوفيد-19، وما تبعها من تداعيات اجتماعية واقتصادية، حيث عرف الميناء انهياراً غير مسبوق في نشاطه بنسبة انخفاض بلغت 18.23 %، ليتراجع الحجم الإجمالي إلى 15.74 مليون طن، ثم إلى 12.45 مليوناً في 2021، و 11.46 مليوناً في 2022، بالتزامن مع استمرار تراجع صادرات المحروقات إلى أقل من 2 مليون طن. و بعد ثلاث سنوات من التراجع المستمر شهدت سنة 2023 بوادر انتعاش نسبي، فقد بلغ الحجم الإجمالي للبضائع حوالي 12.1 مليون طن، مسجلاً نمواً بنسبة 5.57 %، مدفوعاً بديناميكية حركة الواردات والصادرات خارج قطاع المحروقات. ويوضح الشكل التالي الحركة الإجمالية حسب طبيعة البضائع في عام 2023.

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

الشكل (39): حركة الميناء حسب طبيعة البضائع 2023



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على التقارير السنوية لمؤسسة ميناء بجاية

<https://www.portdebejaia.dz/>

خلال سنة 2023، بلغ الحجم الإجمالي للبضائع السائلة حوالي 3.46 مليون طن، مسجلا تراجعاً طفيفاً بنسبة 1.1 % مقارنة بعام 2022. وقد شمل هذا الانخفاض كلا من الواردات بنسبة 8.8 % والصادرات بنسبة 17.18 %، ويُعزى هذا بالدرجة الأولى إلى تراجع حجم واردات النفط والبذور الزيتية بنسبة 3.5 %، مقابل انخفاض حاد في صادرات البذور الزيتية بنسبة 81.08 %.

أما البضائع الجافة والتي تمثل حوالي 42 % من إجمالي حركة البضائع، فقد حافظت على مكانتها كمجال تخصص ميناء بجاية و الذي يُعد الرائد وطنياً في هذا القطاع، فقد بلغت 5.08 مليون طن محققة نمواً بنسبة 1.98 %، ويُعزى ذلك إلى ارتفاع واردات مجموعة من السلع الغذائية والزراعية من أبرزها: القمح (+20.33 %)، الشعير (+92.65 %)، فول الصويا (+57.83 %)، السكر السائب (+1.41 %)، والأسمدة السائبة (+258.70 %). في المقابل، تراجع واردات بعض المنتجات الأخرى مثل: الذرة (-10.01 %)، الرخام السائب (-15.06 %)، والفوسفات السائب ¹ (-74.60 %).

كما شهدت فئة البضائع المتنوعة نمواً ملحوظاً بنسبة 19.23 %، بفضل الزيادة في عدد من السلع الهامة من بينها: الخشب (+49.92 %)، المنتجات المعدنية (+11.30 %)، الأسمدة والمواد الكيميائية (+25.73 %)،

¹ www.portdebejaia.dz/

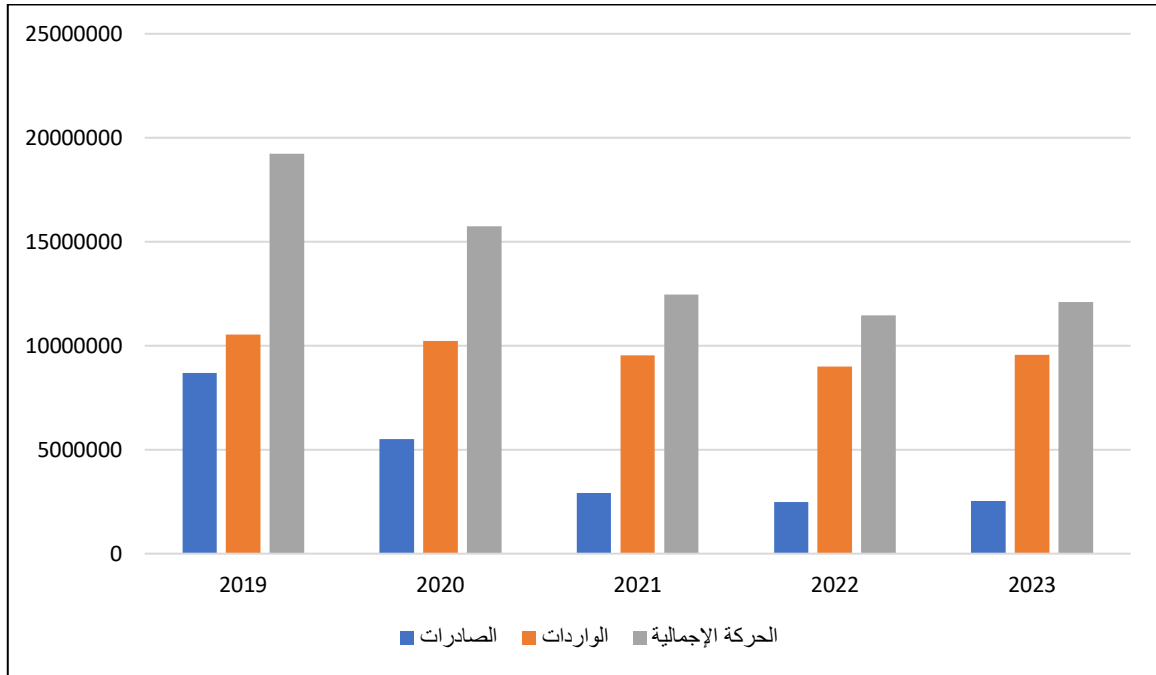
الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

والبضائع المنقولة في حاويات (+16.08%)، ما يعكس تنوع النشاط التجاري للميناء وتزايد الاعتماد على البضائع غير المحروقات في دفع حركة التبادل التجاري.

2.4.1.I حركة الصادرات والواردات

يوضح الشكل البياني التالي تطور حركة الصادرات والواردات في ميناء بجاية خلال الفترة الممتدة من سنة 2019 إلى 2023.

الشكل (40): حركة الصادرات والواردات في ميناء بجاية



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على التقارير السنوية لمؤسسة ميناء بجاية

<https://www.portdebejaia.dz/telechargements>

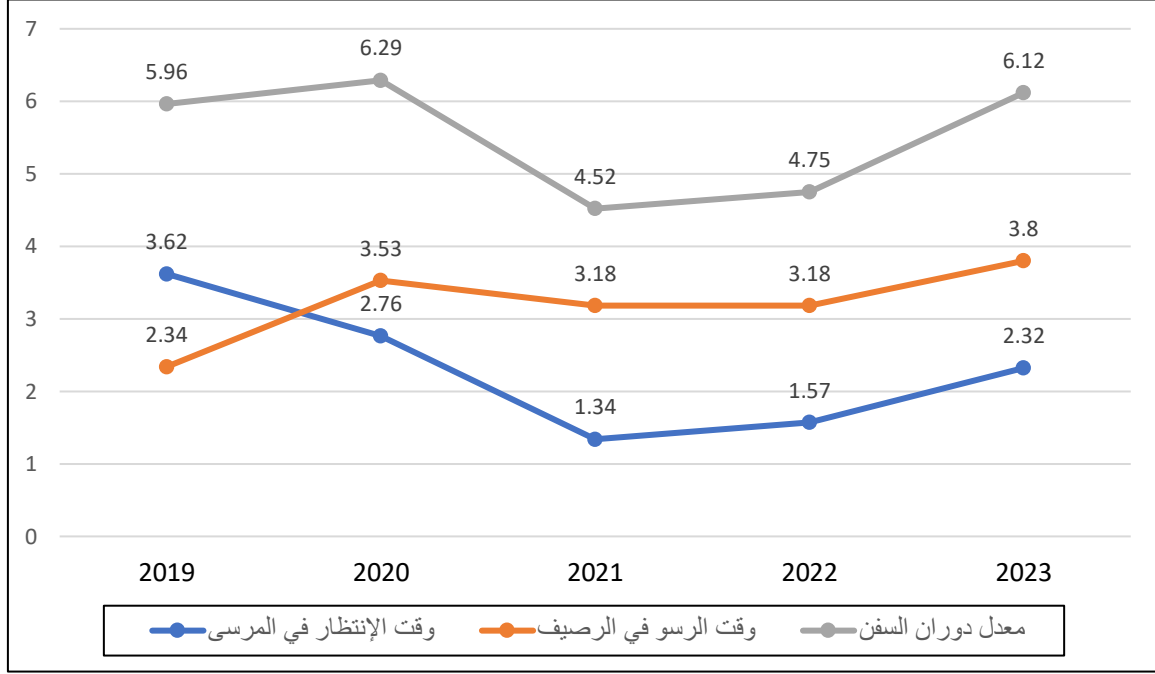
بلغ حجم الصادرات عام 2019 حوالي 8.7 مليون طن ثم شهدت انخفاضا حادا خلال السنوات الثلاث التالية ليصل إلى 2.47 مليون طن، ويُعزى هذا الانخفاض إلى تراجع صادرات قطاع المحروقات بسبب جائحة كوفيد-19. أما بالنسبة للواردات، فقد اتبعت مسارا مشابها، بتراجع بين 2019 و2021، ثم حققت تعاف تدريجي خلال 2022 و2023. ويُعزى هذا الأداء إلى الديناميكية المسجلة في السلع خارج قطاع المحروقات، والتي شهدت ارتفاعا كبيرا في سنة 2023، سواء على مستوى الواردات أو الصادرات.

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

3.4.1.I أداء الميناء في مؤشرات الوقت

يعرض الشكل البياني التالي تطور زمن دوران السفن في ميناء بجاية خلال الفترة الممتدة من 2019 إلى 2023، ويتضمن ثلاثة مؤشرات رئيسية: وقت الانتظار في المرسى، ووقت الرسو في الرصيف، ومعدل دوران السفن.

الشكل (41): زمن دوران السفن في ميناء بجاية



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على التقارير السنوية لمؤسسة ميناء بجاية

<https://www.portdebejaia.dz/telechargements>

شهد وقت انتظار السفن في المرسى تحسنا ملحوظا ما بين 2019 و 2021، حيث انخفض من 3.67 يوما إلى 1.34 يوما، نتيجة انخفاض الحركة الإجمالية للميناء بسبب جائحة كوفيد-19، بالإضافة إلى تشغيل رصيفا جديد بالميناء. في المقابل، استقر وقت الرسو في الرصيف نسبيا بداية من 2020 قبل أن يسجل ارتفاعا في سنة 2023 ليبلغ 3.8 يوما توازيا مع ارتفاع النشاط التجاري في الميناء، خصوصا حركة السلع غير المرتبطة بالمحروقات التي شهدت نموا لافتا في نفس السنة. من جهة أخرى، شهدت سنة 2023 زيادة في معدل دوران السفن ليبلغ 6.12 يوما، مقارنة بـ 4.75 يوما في سنة 2022، أي بزيادة قدرها 28.84%. ويُعزى هذا الارتفاع إلى عدة عوامل، من بينها زيادة عدد السفن التي ترسو بالميناء وكبر حجمها، بالإضافة إلى احتجاز ثلاثة أرصفة لأشغال الصيانة، ما تسبب في ازدحام وتباطؤ في العمليات.

2.I عينة و أدوات الدراسة

1.2.I عينة الدراسة

تُعد الموانئ البحرية قطاعا خدميا محوريا، تقدم خدماتها لمجموعة واسعة من المتعاملين، الذين يُمثلون المصدر الأكثر موثوقية في تقييم جودة هذه الخدمات، وذلك نظرا لما يملكونه من معرفة و خبرة عملية بواقع العمل داخل الموانئ. ويعود ذلك إلى تواصلهم اليومي والمباشر مع مختلف الأنشطة والمصالح المرتبطة بالموانئ. وانطلاقا من هذا الأساس، تم تحديد مجتمع الدراسة بميناء بجاية ليشمل مستخدمي الميناء من الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك، الذين يُعنى عملهم بتسيير جميع المعاملات المرتبطة بالبضائع المستوردة والمصدرة عبر الميناء.

2.2.I أدوات جمع وتحليل البيانات

نقوم فيما يلي باستعراض الأدوات المعتمدة في جمع بيانات الدراسة الميدانية، حيث سيتم التطرق أولا إلى أداة جمع البيانات المستخدمة في الدراسة، ثم عرض الأدوات الإحصائية التي تم توظيفها في معالجة وتحليل تلك البيانات.

1.2.2.I أداة جمع البيانات

يعد الاستبيان من أكثر أدوات جمع البيانات شيوعا المستخدمة في الأعمال البحثية وعلى وجه الخصوص في البحوث الاجتماعية. و هذه الأداة البحثية مصممة لاحتواء مجموعة من الأسئلة المنظمة التي توجه إلى الأفراد أو المؤسسات بهدف جمع بيانات دقيقة حول الظاهرة محل الدراسة، و يتم استخدامه في الغالب للتعرف على توجهات العينة الممثلة ودراسة سلوكياتها الخاصة، ثم إمكانية تعميم النتائج على المجتمع المدروس¹.

بناء على طبيعة البيانات، وعلى المنهج المتبع في الدراسة، وُجد أن الأداة الأكثر ملائمة للإجابة على الفرضيات وتحقيق أهداف الدراسة هي من خلال "الاستبيان". وقد تم بناء وتصميم الاستبيان الذي اعتمدناه في الدراسة بالرجوع إلى الأدبيات والدراسات السابقة ذات العلاقة بموضوع الدراسة بما يتوافق مع الإشكالية المطروحة. وقد جرى توزيع استمارات على عينة من الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك النشطين في ميناء بجاية بلغ عددهم 45 وكيلًا. تم استرجاع 38 استبيانا تضمن الاستبيان أسئلة توزعت حول ثلاث محاور كما يلي:

1. المحور الأول (معلومات عامة حول الوكيل المعتمد): اشتمل هذا المحور على معلومات عامة حول الوكيل المعتمد لدى الجمارك، والتي تمثلت على وجه التحديد في: طبيعة المؤسسة، المقر الاجتماعي، عدد العاملين، تاريخ بداية النشاط، صفة الشركات الموكل لها في الغالب ومجال نشاطها بالإضافة إلى حجمها.

¹ Louis M. Rea Richard A. Parker, Designing and Conducting Survey Research: A Comprehensive Guide, 5th edition, John Wiley & Sons, 2014, p 3.

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

2. المحور الثاني (تطوير أداء الميناء): تم الإعتماد على الأسئلة المغلقة التي تعطي للمجيب الاختيار من بين خمسة بدائل متدرجة. ويتكون محور تطوير أداء الميناء من 18 سؤال مغلق موزعة على بعدين هما:

— البعد الأول: تضمن هذا البعد عشرة عبارات تناولت تدابير تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية؛

— البعد الثاني: اشتمل هذا البعد على ثماني عبارات ركزت على تدابير تطوير البنية التحتية والمعدات؛

3. المحور الثالث (تسهيل التجارة في ميناء بجاية): تضمن هذا البعد ثماني عبارات تناولت مستوى تسهيل التجارة في ميناء بجاية.

2.2.2.1 أساليب تحليل البيانات

لتحقيق أهداف الدراسة وتحليل البيانات التي تم تجميعها، تم الاستعانة بالعديد من الأساليب الإحصائية المناسبة باستخدام برنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية "SPSS" الإصدار 30، والذي تم من خلاله استخراج كل أنواع الجداول والمقاييس الإحصائية المناسبة لهذه الدراسة، والمتمثلة فيما يلي:

— معامل الارتباط (Pearson)

— معامل الثبات (Alpha Cronbach)

— المتوسط الحسابي: نستخدمه من أجل معرفة متوسط إجابات المبحوثين حول فقرات الاستبيان ومقارنتها بالمتوسط الفرضي لها، وذلك استنادا إلى مقياس ليكرت الخماسي الذي يشمل المستويات التالية: لا أوافق بشدة؛ لا أوافق، محايد، أوافق، أوافق بشدة، المقابلة للأوزان 1، 2، 3، 4، 5 على التوالي، وكذلك المتوسطات المرجحة لمعرفة اتجاه آراء العينة والتي تم حسابها من خلال تقدير المدى بين أكبر وأصغر قيمة للمقياس (5 - 4 = 1) ثم قسمتها على أكبر وزن 5 ونضيف أقل وزن وهو 1، وهكذا حتى نصل إلى آخر وزن وهو 5، كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول (32): قيم المتوسطات الحسابية لمقياس ليكرت الخماسي

المستوى	المتوسط المرجح	الإجابة
منخفض	من 1 إلى 1.79	لا أوافق بشدة
	من 1.80 إلى 2.59	لا أوافق
متوسط	من 2.60 إلى 3.39	محايد
مرتفع	من 3.40 إلى 4.19	أوافق

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

أوافق بشدة	من 4.20 إلى 5
------------	---------------

المصدر: من إعداد الطالب

- **الانحراف المعياري:** ونعتمده للكشف عن مدى تباين استجابات أفراد العينة لكل عبارة من عبارات المتغيرات محل الدراسة.
- **معادلة الانحدار:** نستخدمها من أجل معرفة مدى وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين أبعاد تطوير أداء الموانئ و تسهيل التجارة.
- **معامل الانحدار R^2 :** من أجل التعرف على درجة تأثير (قوة تفسير) تدابير تطوير أداء الموانئ على تسهيل التجارة على مستوى الميناء محل الدراسة.

3.I صدق وثبات أداة الدراسة

تعتمد الدراسات الاستقصائية غالبا على عملية القياس، ومهما تنوعت الأدوات التي يستخدمها الباحث في دراسته فلا بد عليه أن يراعي المعايير اللازمة لبنائها وصلاحياتها للقياس، حيث توجد خاصيتان أساسيتان يجب أن تتوفر في أي أداة قياس، وهي الصدق والثبات.

1.3.I الصدق الظاهري للأداة

نظرا لاعتماد الباحث على الاستبيان كأداة رئيسية في جمع البيانات من العينة المدروسة، فلا بد من التحقق من صدق محتوياته نظرا لأهميتها في ضمان دقة النتائج. ويُقصد بالصدق "صلاحية الأسلوب أو الأداة لقياس ما هو مراد قياسه". ومعنى آخر التحقق من أن أداة القياس صالحة لقياس ما تهدف إلى قياسه.

اعتمادا على الخلفية النظرية التي تم اكتسابها أثناء البحث من خلال الإطلاع على الدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع البحث و خاصة منهجية التقارير الصادرة عن المنظمات الدولية التي تعتمد على الدراسات الاستقصائية في مؤشراتنا (مثل تقرير الأمم المتحدة حول تسهيل التجارة) تم إعداد استبيان مبدئي وعرضه أولا على الأستاذ المشرف لأجل اختبار مدى توافقه مع إشكالية و فرضيات البحث، ثم قمنا بعرضه على مجموعة من الأساتذة الجامعيين المتخصصين في المجال (أنظر الملحق 60) و ذلك للتحقق من آرائهم حول مدى وضوح العبارات وقدرتها على قياس ما وضعت لأجله. و استنادا إلى التعديلات والاقتراحات التي أبدأها هؤلاء المحكمين تم تصميم الاستبيان في صورته النهائية كما هو موضح بالملحق (59).

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

2.3.I صدق الاتساق الداخلي

بعد التحقق من الصدق الظاهري لأداة الدراسة من خلال التحكيم العلمي والتجريب الأولي، تم تطبيقها عمليا على بيانات العينة الكلية، حيث جرى تحليل العلاقات بين العبارات والمحاور التي تنتمي إليها باستخدام معامل الارتباط "Pearson"، وفيما يلي سنقوم بقياس درجة الارتباط بين كل فقرة من فقرات الاستبيان والمحور الذي تنتمي إليه، وذلك لضمان اتساقها و تحديد الفقرات ذات الدلالة الإحصائية.

1.2.3.I صدق الاتساق لأبعاد المتغير المفسر

يوضح الجدول التالي نتائج اختبار صدق الاتساق لكل من بعد تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية، و بعد تطوير البنية التحتية والمعدات.

الجدول (33): صدق الاتساق لأبعاد المتغير المفسر

بعد تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية					
العبرة	1	2	3	4	5
معامل الاتساق	0.623	0.817	0.511	0.708	0.702
الدلالة المعنوية	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
العبرة	6	7	8	9	10
معامل الاتساق	0.672	0.61	0.706	0.456	0.754
الدلالة المعنوية	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
بعد تطوير البنية التحتية والمعدات					
العبرة	1	2	3	4	5
معامل الاتساق	0.811	0.552	0.715	0.457	0.671
الدلالة المعنوية	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
العبرة	6	7	8		
معامل الاتساق	0.816	0.744	0.763		
الدلالة المعنوية	0.000	0.000	0.000		

المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على الملاحق (61-62)

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

تشير مخرجات الجدول السابق إلى أن قيم معامل الارتباط (Pearson) لكل عبارة من العبارات مع البعد الذي تنتمي إليه موجبة و ذات دلالة إحصائية عند مستوى المعنوية (0.05) مما يدل على صدق اتساق عبارات محور المتغير المفسر "تطوير أداء الموانئ".

2.2.3.I صدق الاتساق لمحور تسهيل التجارة في ميناء بجاية

يوضح الجدول التالي نتائج اختبار صدق الاتساق لمحور تسهيل التجارة.

الجدول (34): صدق الاتساق لمحور تسهيل التجارة في ميناء بجاية

العبارة	1	2	3	4
معامل الاتساق	0.628	0.775	0.685	0.54
الدلالة المعنوية	0.000	0.000	0.000	0.000
العبارة	5	6	7	8
معامل الاتساق	0.685	0.855	0.696	0.354
الدلالة المعنوية	0.000	0.000	0.000	0.020

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على الملحق (63)

يتضح من نتائج الجدول السابق أن قيم معامل الارتباط "Pearson" لكل عبارة من عبارات محور تسهيل التجارة في ميناء بجاية موجبة و ذات دلالة إحصائية عند مستوى المعنوية (0.05) مما يدل على صدق اتساق عبارات محور المتغير التابع.

3.3.I اختبار الثبات لأداة الدراسة

يهدف هذا الاختبار إلى التحقق من الاستقرار في النتائج وعدم تغيرها بشكل كبير. و لقياس مدى ثبات الاستبيان، تم الاستعانة بمعامل ألفا-كرونباخ (Cronbach's Alpha)، بحيث كلما اقتربت قيمة هذا المعامل من 1 دل ذلك على مستوى أعلى من الثبات والموثوقية، و قد كانت نتائج حساب المعامل كما هي موضحة في الجدول التالي:

الجدول (35): قيم معامل ألفا كرونباخ

البعد	عدد العبارات	قيمة ألفا كرونباخ
تدابير تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية	10	0.841

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

0.848	8	تدابير الإستثمار في تطوير البنية التحتية والمعدات
0.795	8	تسهيل التجارة في ميناء بجاية
0.828	26	الأبعاد ككل

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على الملحق (64)

أظهرت النتائج الموضحة في الجدول السابق تحقيق أداة الدراسة لمستوى عال من الثبات والمصدقية، حيث تُعد نسبة 70 % حدا أدنى مقبولا إحصائيا في هذا السياق، وقد تجاوزت جميع الأبعاد المدروسة هذه النسبة. كما بلغت قيمة متوسط معامل ألفا كرونباخ 0.828 %، مما يُشير إلى معدل ثبات عال لفقرات الاستبيان.

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

II. تحليل البيانات واختبار الفرضيات

نقوم فيما يلي بعرض نتائج الدراسة الميدانية التي تم التوصل إليها، نستعرض أولاً إحصاءات وصفية للمعلومات الأولية حول المستجوبين، ثم نقوم بعدها بعرض اتجاهات أفراد العينة نحو أبعاد الدراسة و اختبار الفرضيات.

1.II الدراسة الوصفية لعينة الدراسة

تشتمل هذه الدراسة على عدد من المتغيرات التعريفية المتعلقة بخصائص الوكلاء المعتمدين من قبل الجمارك محل الدراسة، والمتمثلة في طبيعة شركاتهم، و حجم و طبيعة الشركات الموكل لها، ومجال النشاط الممارس من قبل هذا الشركات، وفي ضوء هذه المتغيرات يمكن وصف عينة الدراسة على النحو التالي:

1. طبيعة الوكيل المعتمد لدى الجمارك

الجدول (36): توزيع عينة الدراسة وفق طبيعة الوكيل المعتمد لدى الجمارك

صفة الوكيل المعتمد	التكرار	النسبة
شخص طبيعي	23	60.5 %
شخص معنوي	15	39.5 %
المجموع	38	100 %

المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30

يتضح من مخرجات الجدول أن توزيع الإجابات من الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك ذات الشخصية الطبيعية قد بلغ 23 شركة بنسبة 60.5 % من مجموع الشركات محل الدراسة، في حين بلغ عدد الشركات ذات الشخصية المعنوية 15 شركة بنسبة 39.5 % من مجموع الشركات محل الدراسة.

2. مجال نشاط الشركات الموكل لها غالبا

الجدول (37): توزيع عينة الدراسة وفق مجال نشاط الشركات الموكل لها غالبا

مجال النشاط	التكرار	النسبة
الصناعة	9	23.7 %
التجارة	29	76.9 %
المجموع	38	100 %

المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

تشير مخرجات الجدول السابق أن توزيع الإجابات من الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك حول مجال نشاط الشركات الموكل لها غالبا أن التجارة جاءت في المرتبة الأولى بـ 29 شركة بنسبة 76.9 % من إجمالي عدد الشركات، في حين بلغ عدد الشركات الصناعية 9 شركة بنسبة 23.7 %، في حين لم يتم تسجيل أي نشاط يتعلق بالزراعة أو بالعبور.

3. حجم الشركات الموكل لها غالبا

الجدول (38): توزيع عينة الدراسة وفق حجم الشركات الموكل لها غالبا

حجم الشركات	التكرار	النسبة
صغيرة	13	34.2 %
متوسطة	23	60.5 %
كبيرة	2	5.3 %
المجموع	38	100 %

المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30

تشير مخرجات الجدول السابق إلى أن توزيع الإجابات من الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك حول حجم نشاط الشركات الموكل لها غالبا أن الشركات ذات الحجم المتوسط جاءت في المرتبة الأولى بـ 23 شركة بنسبة 60.5 %، في حين بلغ عدد الشركات الصغيرة 13 شركة بنسبة 34.2 %، أما عدد الشركات الكبيرة بلغ 2 شركة بنسبة 5.3 % من إجمالي عدد الشركات.

4. صفة الشركات الموكل لها غالبا

الجدول (39): توزيع عينة الدراسة وفق صفة الشركات الموكل لها غالبا

صفة الشركات	التكرار	النسبة
متعامل اقتصادي معتمد	7	18.4 %
شركات عادية	31	81.6 %
المجموع	65	100 %

المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

تشير مخرجات الجدول السابق أن توزيع الإجابات من الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك حول صفة الشركات الموكلة لها غالبا أن هناك 15 شركة تمتلك صفة متعامل اقتصادي معتمد بنسبة 23.1 %، بينما بلغ عدد الشركات العادية 50 شركة بنسبة 76.9 % من إجمالي عدد الشركات

2.II اختبار الفرضية الثانية

1.2.II اتجاه العينة نحو بعد تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية

يشتمل هذا البعد الأول على مجموعة من التدابير المرتبطة بشفافية القوانين واللوائح التجارية، وتبسيط الإجراءات الجمركية، كما يتضمن أيضا بعض تدابير تسريع عملية التخليص الجمركي والإفراج عن البضائع، فضلا عن تبني التقنيات الحديثة وتعزيز الأعمال الإلكترونية. وكانت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

الجدول (40): اتجاه العينة نحو بعد تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية

العبارة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	اتجاه العينة
1. مراجعة إجراءات التخليص الجمركي والوثائق المطلوبة في عمليات الإستيراد والتصدير بشكل دوري لتقليل درجة تعقيدها.	4.08	0.67	أوافق
2. نشر القوانين والإجراءات الحالية المتعلقة بالاستيراد والتصدير على الإنترنت وإتاحتها بدون تكلفة.	4.26	0.79	أوافق بشدة
3. توفير وإتاحة الاتصال بالإنترنت لإدارات الجمارك و جميع وكالات الرقابة الأخرى في الميناء.	4.13	0.665	أوافق
4. اعتماد نظام الشباك الموحد الإلكتروني للسماح بتقديم الوثائق المطلوبة من خلال نقطة دخول واحدة ومرة واحدة فقط	4.16	0.823	أوافق
5. اعتماد إجراءات تسمح بتقديم الوكيل لمستندات الاستيراد والتصدير للبدء في معالجتها بهدف تسريع الإفراج عن البضائع عند وصولها.	4.47	0.50	أوافق بشدة
6. الإعتماد على نظام إدارة المخاطر في عملية الرقابة الجمركية كأساس لتقرير ما إذا كانت شحنة البضائع ستخضع للتفتيش المادي أم لا.	3.61	0.94	أوافق
7. اعتماد إجراءات تسمح بالإفراج عن البضائع قبل التحديد النهائي للرسوم الجمركية في ظل بعض الشروط مثل تقديم الوكيل لضمان أو كفالة بنكية.	3.16	0.91	محايد
8. منح تدابير إضافية لتسهيل إجراءات التخليص الجمركي للوكلاء الذين يستوفون معايير التأهل لصفة "المتعامل الاقتصادي المعتمد".	3.71	0.56	أوافق

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

أوافق	0.49	4.16	9. نقل البضائع المستوردة تحت إشراف الجمارك من الموانئ إلى المحطة الجمركية التالية (مثل موانئ جافة) لتسريع الإفراج عنها وتقليل تكاليف التخزين.
أوافق بشدة	0.50	4.45	10. توفير وإتاحة خيار الدفع الإلكتروني للرسوم والضرائب المتعلقة بالاستيراد والتصدير.
	0.49	3.75	المتوسط الإجمالي للبعد

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على الملحق (65)

يتضح من مخرجات الجدول السابق أن المتوسط الحسابي الإجمالي للبعد الأول قد بلغ 3.75 وهو ما يفوق درجة الحياد (3)، و بانحراف معياري قدره 0.49 مما يدل على وجود رأي موجب من قبل مستخدمي ميناء بجاية تجاه تدابير "تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية". كما تُظهر النتائج أن البعد الأول الذي تضمن عشرة عبارات، تراوحت المتوسطات الحسابية لها بين 3.16 و 4.47 وهي تقع ضمن الفئات الثالثة و الخامسة على مقياس ليكرت الخماسي، مما يعكس مستوى تقييم يتراوح بين المتوسط والمرتفع. وتدل هذه النتائج على أن غالبية المبحوثين يتفقون على أهمية الإجراءات الجمركية المبسطة والمحدثة في تسهيل التجارة الخارجية.

و جاءت العبارة (5) في المرتبة الأولى من حيث الأهمية النسبية بمتوسط حسابي بلغ (4.47) وانحراف معياري متوسط قدره (0.5)، مما يعكس مستوى عال من الاتفاق بين أفراد العينة حول ضرورة "المعالجة المسبقة لوصول البضائع" في تسهيل التجارة، حيث عبر نحو 47.4 % من أفراد العينة عن موافقتهم الشديدة على هذا التدبير. ويُعزى هذا التأييد إلى أن تقديم وثائق الاستيراد والتصدير مسبقا (لا سيما عبر الوسائل الإلكترونية) يُسهم في تقليص زمن عملية التخليص الجمركي، فضلا عن تقليل التكاليف. على سبيل المثال، سيتم تخفيض رسوم التخزين والتأمين كنتيجة مباشرة للإفراج اللحظي عن البضائع الناجم عن معالجة الوثائق قبل وصول البضائع.

و تُشير نتائج الاستبيان إلى إجماع المبحوثين على أهمية رقمنة إجراءات التجارة في الميناء، وهو ما يتجلى في العبارة رقم (10) التي احتلت المرتبة الثانية من حيث الأهمية النسبية بمتوسط حسابي قدره 4.45 وانحراف معياري بلغ 0.50، مما يعكس درجة عالية من الاتفاق بين المستجوبين. ويُبرز هذا التقييم الإيجابي دور الدفع الإلكتروني للضرائب والرسوم كأداة فعالة في تبسيط المعاملات التجارية في الميناء، و ذلك من خلال توفير شفافية أكبر و يقين أوضح بشأن المبالغ المستحقة. كما أن اعتماد هذا النوع من الرقمنة يُسهم في تقليص الممارسات غير القانونية، مثل الرشاوي والمدفوعات غير الرسمية، مما يُعزز بيئة تجارية أكثر نزاهة وفعالية.

و يُجمع المبحوثين على أهمية مساعي الشفافية وتبسيط إجراءات التجارة على مستوى الميناء، وهو ما تعكسه العبارات (2، 3، 1) وفقا لترتيبها التنازلي حسب المتوسطات الحسابية لها، مؤكدة على ضرورة القيام بمراجعات دورية

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

لعدد الوثائق والإجراءات الشكلية المطلوبة بهدف تقليلها أو تبسيطها، والتأكد من أنها ليست أكثر إرهاقا أو تقييدا. كما أن سهولة الوصول إلى المعلومات المتعلقة بالإجراءات التجارية تُمكن التجار من تقدير تكاليف الاستيراد والتصدير بدقة مسبقا، مما يُقلل التأخيرات والتكاليف غير المتوقعة. ومن جانب آخر، يتفق أفراد العينة على اعتماد نقطة دخول واحدة إلكترونية في الميناء لتقديم الوثائق المطلوبة، وهذا من شأنه أن يُساهم في تسريع عمليات التخليص الجمركي والإفراج عن البضائع، الأمر الذي يعزز كفاءة الميناء.

و رغم ما يجلبه "فصل الإفراج عن التخليص" من فوائد تتمثل أساسا في تجنب التأخيرات المكلفة الناتجة عن أسباب مختلفة مثل القرارات المتعلقة بشأن تصنيف البضائع وتقييمها، أو الفحوصات المخبرية وما إلى ذلك، إلا أن هناك موقفا حياديا لأفراد العينة تجاه هذا التدبير. وربما يعزى هذا إلى عدم توفر إطار قانوني يضمن الحقوق ويمنع التجاوزات، كذلك قد يواجه بعض التجار صعوبة في الحصول على أدوات مالية موثوقة لتكون بمثابة ضمانات، و قد يكون أيضا الحصول على التمويل صعبا للغاية.

و بشكل عام، تؤكد النتائج أن تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية يُعد من التدابير ذات الأولوية من وجهة نظر الوكلاء المعتمدين، لما له من أثر مباشر في تقليص الزمن والتكلفة المرتبطين بعمليات الاستيراد والتصدير، وبالتالي تسهيل التجارة الخارجية.

2.2.II اختبار الفرضية

سيتم استخدام الانحدار الخطي البسيط لتحديد أثر تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية على تسهيل التجارة في ميناء بجاية وذلك وفق الفرضيات التالية:

- **فرضية العدم H_0** : لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية و تسهيل التجارة في ميناء بجاية.
- **الفرضية البديلة H_1** : توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية و تسهيل التجارة في ميناء بجاية.

وقد كانت نتائج الانحدار كما يوضحه الجدول التالي:

الجدول (41): نتائج الانحدار لأثر البعد الأول على تسهيل التجارة في ميناء بجاية

النموذج	R	R Square	Adj R ²	Std. Error
1	0.715	0.51	0.49	2.43820

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

المعاملات				
Sig	t	Std. Error	B	
0.005	2.956	3.567	10.54	الثابت
0.000	6.141	0.088	0.54	البعد الأول

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على الملحق (66)

الجدول (42): نتائج تحليل التباين ANOVA

Sig	F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات	النموذج
0.000	37.713	224.197	1	224.197	الإنحدار
		5.945	36	214.013	البواقي
			37	438.211	المجموع

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على الملحق (66)

من خلال الجدول (63) نلاحظ أن قيمة معامل التحديد المصحح R^2 الذي يقيس نسبة أثر تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية على تسهيل التجارة بلغ حوالي 0.49 مما يعني أن البعد الأول يُفسر 49 % من التغيرات في تسهيل التجارة، و تعزى النسبة المتبقية إلى عوامل أخرى غير مدرجة في النموذج. وتُشير قيمة معامل الإنحدار B إلى أن زيادة تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية بوحدة واحدة يُقابله زيادة في مستوى تسهيل التجارة في ميناء بجاية بـ 0.54 وحدة. كما نلاحظ من خلال الجدول (64) أن النموذج معنوي، حيث أن قيمة الاحتمال بلغت 0.000 وهي أقل من مستوى المعنوية (0.05). وبالتالي، نرفض فرضية العدم ونقبل الفرضية البديلة التي تقول أنه توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية و تسهيل التجارة في ميناء بجاية.

3.II اختبار الفرضية الثالثة

1.3.II اتجاه العينة نحو بعد تطوير البنية التحتية والمعدات

اشتمل البعد الثاني على تدابير تسهيل التجارة ذات الطابع المادي (البعد الصلب)، والتي ترتبط بالبنية التحتية والموارد التقنية للميناء، باعتبارها عناصر أساسية في أداء وظيفته المحورية المتمثلة في مناولة البضائع. وتشمل هذه التدابير جوانب مثل الطاقة الاستيعابية للميناء، وعدد الأرصفة وعمقها، وتوافر معدات المناولة، وغيرها من الإمكانيات المادية التي تسهم مباشرة في تحسين كفاءة العمليات اللوجستية وتسريع حركة التجارة.

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

الجدول (43): اتجاه أفراد العينة لبعء تطوير البنية التحتية والمعدات

العبارة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	اتجاه العينة
1. الإستثمار في زيادة عدد أرصفة الميناء وتوسيعها يؤدي إلى تقليل وقت انتظار السفن في المرسى ومشاكل الإزدحام .	4.32	0.66	أوافق بشدة
2. تعميق أرصفة الميناء وقنوات الوصول لها يُسهم في إستيعاب مجموعة متنوعة من أحجام السفن مما يزيد من إنتاجية الميناء.	4.63	0.54	أوافق بشدة
3. تحسين معدات الرسو والقطر يساعد على تأمين عمليات الشحن والتفريغ حتى في ظروف الطقس القاسية.	3.74	0.71	أوافق
4. تطبيق أنظمة التشغيل الآلي في عمليات مناولة البضائع يقلل من وقت الشحن والتفريغ مما يزيد من كفاءة الميناء.	3.92	0.58	أوافق
5. تحديث وصيانة معدات المناولة بشكل دوري يسرّع عمليات الشحن والتفريغ و يقلل من وقت مكوث السفن ووسائل النقل الأخرى في الميناء	4.13	0.66	أوافق
6. توسيع منطقة تخزين البضائع يزيد من قدرة الميناء الاستيعابية ويقلل من مخاطر تلف أو ضياع الشحنات.	4.09	0.65	أوافق
7. تدريب وتأهيل القوى العاملة في الميناء يحسن استخدام المعدات ويقلل من الأخطاء التشغيلية المستهلكة للوقت.	4	0.65	أوافق
8. تحسين شبكة الطرق داخل الميناء يضمن سهولة الوصول إلى جميع مناطق الميناء ويوفر طرقًا بديلة خلال أوقات الازدحام	3.34	0.69	أوافق
المتوسط الإجمالي للبعء	3.98	0.64	

المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على الملحق (67)

يتضح من النتائج الواردة في الجدول أعلاه أن المتوسط الحسابي الإجمالي للبعء الثاني قد بلغ 3.98، وهو ما يفوق درجة الحياد (3)، و بانحراف معياري قدره 0.64، و هذا يُشير إلى وجود اتجاه إيجابي من طرف مستخدمي الميناء نحو تدابير تطوير البنية التحتية والمعدات. كما تُظهر النتائج الواردة في الجدول أن عبارات البعد الثاني حققت متوسطات حسابية تراوحت بين 3.34 و 4.63، وهذه القيم تقع ضمن الفئتين الرابعة والخامسة من مقياس ليكرت الخماسي، وهو ما يعكس مستوى تقييم مرتفع لأفراد العينة. وتدل هذه النتائج إلى أن غالبية المبحوثين يتفقون على تدابير تطوير البنية التحتية والمعدات في تسهيل التجارة على مستوى الميناء.

و أوضحت النتائج أن من أبرز العبارات التي تعكس أهمية تدابير البعد الثاني من وجهة نظر أفراد العينة تتمثل في العبارتين (2) و (1) مرتبة وفقا للمتوسط الحسابي لها، حيث عبر معظم أفراد العينة على موافقتهم الشديدة حول

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

الاستثمار في زيادة عدد أرصفة الميناء وتعميقها، ويُعزى هذا التقييم المرتفع إلى أن الأرصفة الحالية لا تتجاوز 13.5 م (أي لا يمكنها استقبال سفن ذات سعة أكبر من 4000 حاوية)، فضلا عن ما تمثله الأرصفة من عنصر جوهري في البنية التحتية المينائية، فالأرصفة هي النقطة التي تفرغ فيها السفن حمولتها أو تحمل بالبضائع، وعندما يكون عدد الأرصفة محدودا مقارنة بعدد السفن الوافدة، فقد تضطر السفن إلى الانتظار لفترات طويلة حتى يتاح لها مكان للتفريغ أو التحميل.

وتجدر الإشارة إلى أن جميع العبارات ضمن هذا البعد قد تم تقييمها بدرجة "موافقة" أو "موافقة شديدة" دون تسجيل أي موقف حيادي أو سلبي من قبل أفراد العينة. وهو ما يعزز الفرضية القائلة بأن تطوير البنية التحتية للميناء يُعد شروطا أساسيا لتحسين أدائه وتعزيز قدرته على تسهيل حركة التجارة الخارجية. ويتماشى هذا الطرح مع الواقع الفعلي، حيث أن أغلب الموانئ الجزائرية، بما فيها ميناء بجاية، لا تزال تعتمد على بنى تحتية متقادمة تعود إلى الحقبة الاستعمارية، الأمر الذي يُعيق فعاليتها في مواكبة متطلبات التجارة الحديثة ويدعو إلى ضرورة الاستثمار في تحديث وتوسيع هذه البنى بما يتوافق مع المعايير الدولية في الخدمات اللوجستية والمينائية.

2.3.II اختبار الفرضية

نعتمد على الانحدار الخطي البسيط لتحديد أثر تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية على تسهيل التجارة في ميناء بجاية وذلك وفق الفرضيات التالية:

- **فرضية العدم H_0** : لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين تطوير البنية التحتية والمعدات و بين تسهيل التجارة في ميناء بجاية.
- **الفرضية البديلة H_1** : توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين تطوير البنية التحتية والمعدات و بين تسهيل التجارة في ميناء بجاية.

وقد كانت نتائج الانحدار كما يلي:

الجدول (44): نتائج الانحدار لأثر البعد الثاني على تسهيل التجارة في ميناء بجاية

النموذج	R	R Square	Adj R ²	Std. Error
2	0.66	0.44	0.42	2.60425
المعاملات				
الثابت	B	Std. Error	t	Sig
	10.92	4.021	2.716	0.010

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

0.000	5.349	0.119	0.63	البعد الثاني
-------	-------	-------	------	--------------

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على الملحق (68)

الجدول (45): نتائج تحليل تباين الانحدار للبعد الثاني ANOVA

النموذج	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	F	Sig
الانحدار	194.054	1	194.054	28.612	0.000
البواقي	244.157	36	6.782		
المجموع	438.211	37			

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على الملحق (68)

تشير النتائج في الجدول أعلاه إلى أن قيمة معامل التحديد المصحح بلغت حوالي 0.42، وهو ما يعني أن تطوير البنية التحتية والمعدات (المحور الثاني) يفسر ما نسبته 42 % من التغيرات في مستوى تسهيل التجارة في ميناء بجاية، في حين تُعزى النسبة المتبقية إلى عوامل أخرى لم يتم تضمينها في النموذج. كما تُبرز قيمة معامل الانحدار B أن كل زيادة بوحدة واحدة في تطوير البنية التحتية والمعدات تقابلها زيادة بمقدار 0.44 وحدة في مستوى تسهيل التجارة. أما من الناحية الإحصائية، فإن قيمة الاحتمال بلغت 0.000، وهي أقل من مستوى الدلالة (0.05)، مما يؤدي بنا إلى رفض فرضية العدم وقبول الفرضية البديلة التي تفيد بوجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين تطوير البنية التحتية والمعدات و بين تسهيل التجارة في ميناء بجاية.

3.II اختبار الفرضية الأولى

1.3.II اتجاه العينة نحو محور "تسهيل التجارة في ميناء بجاية"

تضمن هذا المحور مجموعة من العبارات والتدابير التي تعكس مستوى تسهيل التجارة في ميناء بجاية.

الجدول (46): اتجاه أفراد العينة نحو محور تسهيل التجارة في ميناء بجاية

العبارة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	اتجاه العينة
1. تلتزم سلطات الجمارك بالشفافية التامة في الإفصاح عن القوانين والإجراءات المتعلقة بعمليات الاستيراد والتصدير.	4.08	0.63	أوافق
2. يقتصر ملف جمركة السلع على عدد محدود من الوثائق والإجراءات، وبالتالي فهو يساهم في تقليل وقت وتكلفة التجارة.	4.03	0.75	أوافق

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

3. يعكس تطبيق إدارة المخاطر في التخليص نجاعة هذا النموذج الرقابي مقارنة بالأساليب التقليدية.	4.11	0.55	أوافق
4. ساهمت مساعي رقمنة الإدارة الجمركية في تسهيل عمليات الاستيراد والتصدير.	4.42	0.50	أوافق بشدة
5. يُضفي نظام الشباك الموحد ديناميكية جديدة في إجراءات التخليص الجمركي.	3.93	0.63	أوافق
6. تعد سعة الميناء وإنتاجية معداته الحالية كافية لمناولة حجم البضائع الصادرة والوارد سنويا.	3.16	1.02	محايد
7. تعمل المحطات الجمركية الداخلية التابعة للميناء على تقليل التكاليف و مشاكل الإزدحام.	3.86	0.64	أوافق
8. تعتبر شراكة الميناء مع المتعامل السنغافوري في مناولة البضائع عاملا مساهما في زيادة مستوى تسهيل التجارة.	4.18	0.83	محايد
المتوسط الإجمالي للبعد	3.97	0.62	

المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على الملحق (69)

توضح النتائج الواردة في الجدول أعلاه أن المتوسط الحسابي الإجمالي لمحور تسهيل التجارة قد بلغ 3.97، وهو ما يفوق درجة الحياد (3)، و بانحراف معياري قدره 0.62، كما تُظهر النتائج الواردة في الجدول أن عبارات هذا المحور حققت متوسطات حسابية تراوحت بين 3.18 و 4.42، وهذه القيم تقع ضمن الفئتين الثالثة والخامسة من مقياس ليكرت الخماسي، وهو ما يعكس مستوى تقييم متوسط إلى مرتفع لأفراد العينة. وبشكل عام، تشير النتائج إلى أن غالبية المبحوثين يتفقون على أهمية تدابير تطوير الميناء في تسهيل التجارة.

تشير نتائج الجدول إلى أن من أبرز التدابير التي تعكس مستوى تسهيل التجارة في ميناء بجاية هي تلك المرتبطة برقمنة الإجراءات الجمركية، ويُعزى ذلك إلى جهود الإدارة الجمركية خلال السنوات الأخيرة في أتمتة عمليات الجمركة وتعزيز استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ويمكن ملاحظة وجود التزام واضح بإتاحة المعلومات للمتعاملين، بما يعكس شفافية الإجراءات التجارية. ومن جانب آخر، يتسم ملف الجمركة بعدد محدود من الوثائق، ما يعزز سهولة الإجراءات نظريا. وقد أجمع المبحوثين على أهمية تفعيل الشباك الموحد وآليات الرقابة المبنية على إدارة المخاطر باعتبارها أدوات رئيسية لتسريع المعاملات وضمان بيئة تجارية آمنة. أما فيما يتعلق بسعة الميناء وإنتاجية معداته، فقد أظهرت النتائج ضعفا في التفاعل الإيجابي، وهو ما يمكن تفسيره بظاهرة الازدحام التي يشهدها الميناء في بعض الفترات. وفيما يخص الشراكة مع المتعامل السنغافوري، فقد سُجّل موقف حيادي من طرف المبحوثين، ويُحتمل أن

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

يكون ذلك نتيجة اقتصار دوره على توفير وتشغيل المعدات المينائية دون المساهمة المباشرة في توسيع أو تطوير البنية التحتية للميناء.

2.3.II اختبار الفرضية

سنعتمد على الانحدار الخطي المتعدد لتحديد أثر تطوير أداء ميناء بجاية على تسهيل التجارة وذلك وفق الفرضيات التالية:

— **فرضية العدم H_0** : لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين تطوير أداء ميناء بجاية و بين تسهيل التجارة.

— **الفرضية البديلة H_1** : توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين تطوير أداء ميناء بجاية و بين تسهيل التجارة.

وقد كانت نتائج الانحدار الخطي المتعدد كما يلي:

الجدول (47): نتائج تحليل الانحدار لأثر تطوير أداء الميناء على تسهيل التجارة

النموذج	R	R Square	Adj R ²	Std. Error
2	0.82	0.68	0.66	1.99395
المعاملات				
	B	Std. Error	t	Sig
الثابت	1.5447	3.579	0.432	0.668
البعد الأول	0.40	0.79	5.139	0.000
البعد الثاني	0.43	0.10	4.339	0.000

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على الملحق (70)

الجدول (48): نتائج تحليل تباين الانحدار للبعد الثاني ANOVA

النموذج	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	F	Sig
الانحدار	299.059	2	149.528	37.609	0.000
البواقي	139.154	35	3.976		
المجموع	438.211	37			

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على الملحق (70)

الفصل الرابع : دراسة حالة ميناء بجاية

تشير النتائج في الجدول أعلاه إلى أن قيمة معامل التحديد المصحح بلغت حوالي 0.66، وهو ما يعني أن تطوير أداء ميناء بجاية (المتغير المستقل) يفسر ما نسبته 66 % من التغيرات في مستوى تسهيل التجارة، في حين تُعزى النسبة المتبقية إلى عوامل أخرى لم يتم تضمينها في النموذج. كما تُبرز قيمة معامل الانحدار B إلى أن كل زيادة بوحدة واحدة في تطوير أداء الميناء من بعد تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية تقابلها زيادة بمقدار 0.4 وحدة في مستوى تسهيل التجارة؛ و بمقدار 0.43 من بعد تطوير البنية التحتية والمعدات. ويُلاحظ من الناحية الإحصائية أن النموذج معنوي، حيث أن قيمة الاحتمال أقل من مستوى الدلالة (0.05)، مما يعني رفض فرضية العدم وقبول الفرضية البديلة التي تفيد بوجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين تطوير أداء ميناء بجاية و بين تسهيل التجارة.

خلاصة الفصل

تناول هذا الفصل الأخير الجانب الميداني من الدراسة للوقوف على أثر تطوير أداء ميناء بجاية في تسهيل التجارة الخارجية من خلال استبيان موجه للوكلاء المعتمدين لدى الجمارك النشطين على مستوى الميناء. وقد تم اعتماد مجموعة من التدابير الممثلة لتطوير أداء الميناء والهادفة في جوهرها إلى تقليل تكاليف ووقت التجارة عند الحدود. و بعد أن قمنا بتحليل ومناقشة البيانات المتحصل عليها، أظهرت النتائج أن هناك جهودا ملموسة نحو تسريع عمليات التخليص والإفراج الجمركي، من خلال تعزيز الشفافية في لوائح التجارة، وتقليص عدد الوثائق المطلوبة، فضلا عن رقمنة الإجراءات. كما بينت النتائج أن تطوير البنية التحتية والمعدات يمثل عاملا حاسما في رفع مستوى تسهيل التجارة على مستوى الميناء. وإضافة إلى ذلك، أثبتت النتائج وجود علاقة طردية ذات دلالة إحصائية بين تطوير أداء الموانئ وتسهيل التجارة.



الخاتمة العامة

الخاتمة العامة

تُعد التجارة الخارجية من العوامل المؤثرة بشكل كبير في اقتصاديات الدول، وقد أكدت معظم نظريات التنمية على هذه الأهمية. وبفعل تعاظم مكانة التجارة الخارجية، ظهرت العديد من النظريات و النماذج الاقتصادية التي تسعى إلى تفسير تدفقاتها وتحديد العوامل المؤثرة فيها.

النتائج النظرية:

لقد تعددت النظريات المفسرة للتجارة الخارجية وتطورت عبر الزمن فمن النظريات الكلاسيكية إلى النظريات النيوكلاسيكية و الحديثة، تباينت التفسير حسب وجهة نظر صاحب كل نظرية، وساهمت في تبلور الفكر الاقتصادي، ورغم ذلك بقي الاتجاه العام هو تحرير التجارة الخارجية من كل القيود نظرا لأهميتها في تقليل تكاليف الإنتاج وتعزيز الإنتاجية وبشكل عام تحقيق النمو الاقتصادي.

تقوم نظريات التجارة بتفسير أنماط التجارة والمكاسب المتأتية منها عادة من خلال مقارنة حالتين افتراضيتين: حالة الاكتفاء الذاتي وحالة التجارة الحرة. حالة الاكتفاء الذاتي هي الوضع الذي لا تقوم فيه تجارة، أما التجارة الحرة، فهي الحالة التي تتم فيها المبادلات التجارية دون أية تشوهات ناتجة عن تدابير السياسة المختلفة. وعليه، فإن نظريات التجارة تنبأ غالبا بأنماط التجارة والمكاسب المتوقعة منها عند الانتقال من حالة الاكتفاء الذاتي إلى حالة التجارة الحرة، أو العكس، من حالة التجارة الحرة إلى حالة الاكتفاء الذاتي.

إن اتفاقية الجات لسنة 1947 جاءت نتيجة مبادرة من الدول الصناعية الكبرى لإنشاء منظمة دولية تُعنى بتنظيم التجارة الدولية، غير أن فشل الإدارة الأمريكية في الحصول على موافقة الكونغرس حال دون تحقيق هذا الهدف، ورغم طابعها المؤقت، فقد استمرت الجات في أداء مهامها لما يقارب نصف قرن، أشرفت خلالها على ثمان جولات تفاوضية كان لها دور محوري في تخفيض الرسوم الجمركية والحواجز غير الجمركية التي تعيق التجارة العالمية.

تعمل منظمة التجارة العالمية كإطار مؤسسي موحد يجمع تحت مظلته جميع الاتفاقيات التي تم التفاوض بشأنها في مجالات متعددة تشمل: تجارة السلع، تجارة الخدمات، حقوق الملكية الفكرية، إلى جانب إجراءات تسوية المنازعات وآليات مراجعة السياسات التجارية للدول الأعضاء. ويُجرى التفاوض بشأن قضايا التجارة الدولية عبر المؤتمرات الوزارية التي تُعد أعلى سلطة اتخاذ قرار في المنظمة، وقد بلغ عددها 13 مؤتمرا وزاريا إلى غاية سنة 2023، تم من خلالها التوصل إلى مزيد من التقدم في تحرير التجارة العالمية.

مع انخفاض مستويات التعريفات الجمركية نتيجة لسلسلة من المفاوضات التجارية متعددة الأطراف برعاية اتفاقية الجات ومنظمة التجارة العالمية، برز تسهيل التجارة كأداة مهمة في السياسة التجارية وأصبح موضوع اهتمام متزايد في عمل المنظمات والاتفاقيات المختلفة كوسيلة لتحسين جودة البيئة التجارية من خلال القضاء على أوجه

الخاتمة العامة

عدم الكفاءة الناجم عن الحواجز التنظيمية وغير الجمركية، والتي تزيد من تكلفة ووقت المعاملات التجارية على مستوى الحدود مثل الموانئ، لا سيما تلك العوائق ذات الطبيعة اللوجستية والإدارية.

رغم أن مصطلح "تسهيل التجارة" ارتبط رسمياً بمنظمة التجارة العالمية وتبلور ضمن أدبياتها، إلا أن جذوره تمتد إلى ما قبل تأسيس المنظمة. فقد كانت القضايا المتعلقة بالعقبات التقنية والإدارية على مستوى الجمارك والحدود مطروحة ضمن أقدم مواضيع التفاوض في النظام التجاري المتعدد الأطراف، بل إنها سبقت حتى تأسيس منظمة التجارة العالمية. وقد اكتسب هذا الموضوع زخماً خاصاً خلال المؤتمر الوزاري الأول في سنغافورة عام 1996، حيث أُدرج رسمياً ضمن جدول أعمال المنظمة، بدعم من عناصر قانونية سابقة واتفاقيات ذات صلة مباشرة تعكس استمرار الاهتمام بتسهيل التجارة منذ البدايات الأولى للنظام التجاري الدولي.

يُعالج تسهيل التجارة مجموعة واسعة من القضايا المرتبطة بخفض تكاليف المعاملات التجارية. فمن جهة، يركز على تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية والإدارية ذات الصلة. ومن جهة أخرى، لا يقتصر تسهيل التجارة على الرقابة الحدودية فحسب، بل يشمل أيضاً جودة البنية التحتية المرتبطة بالتجارة والبيئة التنظيمية المحلية إضافة إلى كفاءة الخدمات اللوجستية. وبهذا المعنى، يُمثل تسهيل التجارة مفهوماً شاملاً يعالج مختلف العوامل المؤثرة في انسيابية المبادلات التجارية.

أظهرت دراسة محتوى اتفاقية تسهيل التجارة لمنظمة التجارة العالمية أن مبدأ المعاملة الخاصة والتفضيلية يمنح الدول النامية والأقل نمواً مرونة واسعة في تنفيذ الالتزامات المنصوص عليها. والتي تتمثل أساساً في فترات السماح الممنوحة لتنفيذ الالتزامات، إضافة إلى توفير الدعم المالي والفني لمساعدتها على الوفاء بها. ويُعد هذا النهج امتداداً لما هو معمول به في معظم اتفاقيات المنظمة. غير أن اتفاقية تسهيل التجارة تميزت بتقديم مزايا تفضيلية غير مسبوقة لتلك الدول، ما يشكل تحولاً لافتاً عن الممارسات التقليدية لمنظمة التجارة العالمية في هذا السياق.

تهدف تدابير تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية المعتمدة في الموانئ إلى تقليص الوقت والتكاليف المرتبطة بالمعاملات الإدارية، الأمر الذي من شأنه أن يساهم بفعالية في تسهيل حركة التجارة الخارجية. فمع التحول في وظيفة الجمارك نحو دور تنموي يدعم انسيابية المبادلات التجارية، أصبح من الضروري التركيز على تسريع إجراءات التخليص من خلال تحسين إدارة المخاطر، وتوفير بيئة جمركية أكثر شفافية وقابلية للتنبؤ، كما يُعد اعتماد الرقمنة والتقنيات الحديثة ركيزة أساسية لتحقيق هذه الأهداف.

إن تسهيل التجارة لا يُعد غاية في حد ذاته، بل يُمثل وسيلة لتعزيز النمو الاقتصادي من خلال تمكين الدول من زيادة انخراطها في التجارة العالمية وجذب الاستثمارات المحلية والأجنبية، بما يساهم في خلق فرص عمل جديدة

الخاتمة العامة

وتوسيع قاعدة الإنتاج وتنويعه. ويتطلب ذلك تحسين الإجراءات والضوابط المتعلقة بعبور السلع عبر الحدود الوطنية، بهدف خفض التكاليف المرتبطة بالتجارة وزيادة كفاءتها. فكلما طال أمد إجراءات التخليص الجمركي وتباطأت سلاسل التوريد، ارتفعت التكاليف المرتبطة بالتجارة الخارجية، مما ينعكس سلباً على القدرة التنافسية.

لقد تطورت الموانئ من دورها التقليدي المتمثل أساساً في استقبال السفن، و ما يشمله من عمليات الشحن والتفريغ والتخزين ونقل البضائع، إلى كيانات أكثر شمولاً تُجسد تجمعات وظيفية ومكانية لأنشطة مترابطة بشكل مباشر أو غير مباشر بالنقل البحري. وتشكل الموانئ حلقة الوصل الرئيسية بين النقل البحري وأي وجهة في المناطق الداخلية.

هناك أربعة أنواع رئيسية من نماذج حوكمة الميناء وهي: ميناء الخدمة العامة، والميناء الأداة، والميناء المالك، والميناء الخاص. تختلف هذه النماذج باختلاف ملكية وإدارة الميناء، وتشمل مجموعة من القواعد والهياكل التي تحدد كيفية تطبيق السلطة في إدارة الميناء. يُرسي نموذج الحوكمة المعتمد توزيع الأدوار والمسؤوليات وملكية أصول الميناء بين القطاعين العام والخاص.

يُولد الميناء التنافسي قيمة مضافة عالية لمستخدميه في أنشطتهم التجارية، وتمكينهم من المنافسة بفعالية ضمن سلاسل الإمداد وفي مواجهة وسائل النقل البديلة. وتتمثل أبرز محددات تنافسيته في الموقع الجغرافي الاستراتيجي، وجودة البنية التحتية، وتكاليف استخدام الميناء، إلى جانب عوامل طبيعية ومؤسسية أخرى. ويكتسب الميناء جاذبيته للمستخدمين عندما تتحول قدرته التنافسية إلى منافع ملموسة، مثل خفض التكاليف وتحسين مستوى جودة الخدمات.

النتائج التطبيقية:

— أظهرت نتائج الدراسة الميدانية أن هناك إجماعاً واضحاً على أهمية تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية في تسهيل التجارة على مستوى ميناء بجاية، وقد برزت التدابير ذات الصلة بالمعالجة المسبقة لوصول البضائع و رقمنة الإجراءات فضلاً عن تعزيز الشفافية كأكثر العوامل تأثيراً في تقليل تكاليف المعاملات التجارية. مما يؤكد صحة الفرضية الثانية بأن هناك علاقة ذات دلالة إحصائية بين تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية و بين تسهيل التجارة.

— وبنفس الاتجاه، يعد تطوير البنية التحتية والمعدات عاملاً هاماً في تسهيل التجارة بميناء بجاية، حيث برز الاستثمار في الأرصفة من حيث التوسعة والتعميق كأحد التدابير الحاسمة في تسريع عمليات الشحن والتفريغ

الخاتمة العامة

وتقليل فترات الانتظار، وهو ما يؤكد صحة الفرضية الثالثة على وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين تطوير البنية التحتية والمعدات وبين تسهيل التجارة في الميناء.

— وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين تطوير أداء الميناء و تسهيل التجارة، حيث تشير التقديرات أن تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية بـ 1 % يقابله زيادة في مستوى تسهيل التجارة بـ 0.4 %. في المقابل، يؤدي تطوير البنية التحتية والمعدات بـ 1 % إلى زيادة مستوى تسهيل التجارة بـ 0.44 %، مما يؤكد صحة الفرضية الأولى.

الإقتراحات

استنادا إلى النتائج التي خلصت إليها الدراسة، نسعى إلى تقديم مجموعة من الاقتراحات القابلة للتطبيق والاستفادة منها على مستوى الميناء، بهدف تعزيز كفاءته بما يجعله أداة فعالة في خدمة الاقتصاد الوطني، ويسهم في رفع مستوى التدفقات التجارية. ويمكن تلخيص أبرز هذه المقترحات فيما يلي:

- الاستمرار في تحديث وأتمتة الإجراءات على مستوى الميناء من خلال تعميم استخدام النظم الرقمية في مختلف مراحل مناولة البضائع والتخليص الجمركي، ويُتوقع أن يسهم هذا التوجه في تبسيط المعاملات و تقليل زمن المعالجة، وهو ما يشكل عامل جذب لشركات الشحن والناقلين.
- تعزيز الشفافية في المعاملات التجارية من خلال نشر اللوائح والقوانين التجارية بصورة واضحة ومحدثة على منصات رقمية مخصصة، بما يضمن سهولة وصول المتعاملين إليها. ويسهم هذا التوجه في تعزيز ثقة المتعاملين المحليين والأجانب في بيئة الأعمال، والحد من الممارسات غير الرسمية التي قد تعرقل العمليات التجارية.
- تفعيل الرقابة القائمة على إدارة المخاطر عبر تقليل الاعتماد على التفتيش الشامل الذي يستهلك الوقت والموارد، والتركيز بدلا من ذلك على المراقبة الانتقائية للسلع عالية المخاطر باستخدام تقنيات الكشف الرقمي، لضمان سرعة الإفراج عن البضائع و أمن المجتمع.
- استحداث بنية تحتية متقدمة وعصرية تستقطب السفن الكبيرة وفق نظام تشغيل يستمر على مدار اليوم مثلما هو معمول به دوليا، بهدف مواكبة الحركية الاقتصادية وتقليل التكاليف الزائدة الناجمة عن فترات الانتظار الطويلة للسفن.

الخاتمة العامة

- الاستثمار في تعميق الأرصفة وتوسيعها لمعالجة القيود التي تحد من قدرة الميناء على استقبال السفن كبيرة الحجم و الاستفادة من اقتصاديات الحجم التي توفرها هذه السفن، و ينعكس هذا إيجابا على تنافسية الميناء إقليميا من خلال استقطاب خطوط الشحن العالمية وتعزيز موقعه كمحطة محورية في سلاسل الإمداد.
- فتح باب الشراكة أمام القطاع الخاص وفق امتياز (البناء-التشغيل-النقل) لما يتيح هذا النظام من توفير تمويل المشاريع الميناء الضخمة و الاستفادة من خبرات القطاع الخاص في الإدارة والتكنولوجيا المتقدمة، فضلا عن احتفاظ سلطة الميناء بملكية المشروع.
- استقطاب وتحفيز إقامة الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة بالقرب من الميناء، إذ تسهم أنشطة مثل إعادة التصدير، وإعادة التعبئة والتغليف في إضافة القيمة للبضائع وخلق سلسلة خدمات متكاملة تزيد من جاذبية الميناء بالنسبة لشركات الشحن الناقلين.
- اعتماد آليات متابعة وتقييم دوري لأداء الميناء من خلال وضع مؤشرات كمية ونوعية منتظمة لقياس مختلف جوانب الأداء مثل إنتاجية الأرصفة، وزمن دوران السفن، ومستوى رضا المتعاملين، وكفاءة استخدام الموارد. ويسمح التقييم المستمر بالكشف المبكر عن أوجه القصور والعمل على معالجتها.

آفاق الدراسة:

نقترح فيما يلي جملة من الآفاق الموجهة للبحوث المستقبلية و الأسئلة التي تعذر تناولها ضمن إطار هذه الدراسة كما يلي:

- دور الشراكات العامة-الخاصة في تطوير أداء الموانئ؛
- دراسة أثر تسهيل التجارة في تعزيز القدرة التنافسية للصادرات خارج قطاع المحروقات؛
- متطلبات تحسين اتصال الموانئ الجزائرية بشبكات خطوط النقل البحري المنتظم؛
- دور تسهيل التجارة في جذب الاستثمار الأجنبي.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

أ - الكتب

- علي عبد الفتاح أبو شرار، الاقتصاد الدولي: نظريات وسياسات، دار المسيرة، عمان، الطبعة 2، 2010؛
- زينب حسين عوض الله، الاقتصاد الدولي: العلاقات الاقتصادية والنقدية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2004؛
- السيد، متولي عبد القادر، الاقتصاد الدولي: النظرية والسياسات، دار الفكر ناشرون وموزعون، عمان، 2011؛
- محمد ابراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2002؛
- محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015؛
- إيمان، عطية ناصف وهشام، محمد عمارة، مبادئ الاقتصاد الدولي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2008 .
- جابر فهمي عمران المنافسة في منظمة التجارة العالمية: تنظيمها، حمايتها، دراسة مقارنة القانون الأمريكي - الاتحاد الأوروبي - القانون المصري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2011.
- جاسم محمد منصور، التجارة الدولية، دار زهران للنشر والتوزيع، عمان، 2013.
- خالد محمد السواعي، التجارة الدولية، عالم الكتاب الحديث، الطبعة الأولى، عمان، 2010، ص 195.
- ذنون مروان عبد المالك، اقتصاديات التجارة الخارجية، شركة الأكاديميون للنشر والتوزيع، 2020.
- رضا عبد السلام، العلاقات الاقتصادية بين النظرية والتطبيق، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2007 .
- رمزي محمود، منظمة التجارة العالمية قلعة استنزاف موارد الدول النامية، منشأة المعارف، الاسكندرية.
- زينب حسين عوض الله، الاقتصاد الدولي: العلاقات الاقتصادية والنقدية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2004 .
- سليم، سعداوي، الجزائر ومنظمة التجارة العالمية: معوقات الانضمام وآفاقه، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2008.
- سمير محمد عبد العزيز، التجارة العالمية بين الجات 94 ومنظمة التجارة العالمية، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، 2001.
- عبد الرحمن يسرى وآخرون، الاقتصاد الدولي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006.

- عطا الله علي الزبون، التجارة الخارجية، دار اليازوري للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- علي عبد الفتاح أبو شرار، الاقتصاد الدولي: نظريات وسياسات، دار المسيرة، عمان، ط: 02، 2010.
- فوزي، عبد الرزاق، إستراتيجيات التجارة الخارجية، زمزم ناشرون وموزعون، عمان، 2016.
- مجدي محمود شهاب، الاقتصاد الدولي المعاصر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- مجدي محمود شهاب، سوزي عدلي ناشب، أسس العلاقات الاقتصادية الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006.
- محمد ابراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2002.
- محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015.
- محمد صفوت قابل، منظمة التجارة العالمية وتحرير التجارة الدولية، الدار الجامعية الإسكندرية، مصر، 2009.
- محمد عبيد محمد محمود، منظمة التجارة العالمية ودورها في تنمية اقتصاديات البلدان الإسلامية، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2007.
- محمد، دياب: التجارة الدولية في عصر العولمة، دار المنهل اللبناني، بيروت، 2010.
- موسى سعيد مطر وآخرون، التجارة الخارجية، دار صفاء للطباعة والنشر والتوزيع، عمان، 2001.
- ناصر دادي عدون ومحمد متناوي: الجزائر والمنظمة العالمية للتجارة: أسباب الانضمام، النتائج المرتقبة ومعالجتها، دار المحمدية العامة، الجزائر، 2003.
- نداء محمد الصوص، التجارة الخارجية، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان، 2008.

ب - الرسائل الجامعية والبحوث

- أثير محمد الزهيري، العضوية في منظمة التجارة العالمية - الجزائر أنموذجا، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2014.
- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسات ميناء الجزائر، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007-2008.
- خلوفي عائشة، تأثير الهجرة الدولية على التبادل التجاري الدولي بين دول المصدر ودول الاستقبال دراسة قياسية على الجزائر كدولة مصدر، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس سطيف، 2019/2020.

- رؤوف، عثمانية: المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في ظل الانضمام للمنظمة العالمية للتجارة، أطروحة دكتوراه علوم في العلوم الاقتصادية غير منشورة، جامعة الجزائر 3، 2015/2016.
- زيرمي نعيمة، أثر التحرير التجاري على النمو الاقتصادي في الجزائر، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2015-2016.
- صحراوي جمال الدين، الأبعاد المؤسسية وسوق العمل في الجزائر، أطروحة دكتوراه، قسم علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة مصطفى اسطمبولي، معسكر، 2019.
- مرابط بلال، أثر الاستثمار الأجنبي المباشر على النمو الاقتصادي للدول النامية في ظل الانفتاح الاقتصادي دراسة قياسية للدول النامية خلال الفترة 1996-2015، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 3، 2019.

ثانيا: المراجع باللغة الإنجليزية

A. Books :

- Aluisio de Lima-Campos and Juan Antonio Gaviria, Introduction to trade policy, Routledge, Oxon ,2018.
- Amir H. Alizadeh and Nikos K. Nomikos, The Handbook of Maritime Economics and Business, 2nd Edition, Routledge, 2010.
- Andreas Klasen, The Handbook of Global Trade Policy, John Wiley & Sons, 1st edition, 2020.
- Anne Krueger, INTERNATIONAL TRADE WHAT EVERYONE NEEDS TO KNOW, Oxford University Press, 2020.
- Autar Krishen Koul, Guide to the WTO and GATT: Economics, Law and Politics, Springer Singapore, 2018.
- Black J., Hashimzade N., Myles G., A Dictionary of Economics, Oxford University Press, Oxford 2009.
- Bost F, Les Echanges Internationaux. In “Images Economiques du Monde 2015”. Ouvrage Collectif, Arman colin, Paris, 2014.
- Hsiao, Analysis of Panel Data, Cambridge University Press, Cambridge, England, 2003.
- Charles W. L. Hill, Global Business Today, McGraw Hill LLC, 12th edition, New York, 2022.
- Charles W. L. Hill, Global Business Today, McGraw Hill LLC, 7th edition, New York, 2011.
- Christina K. Wiederer, The World Bank’s Logistics Performance Index, International encyclopedia of transportation Elsevier, 2021.

- Claude M. Jonnard, International Business and Trade: Theory, Practice, and Policy, Taylor & Francis Group, 2019.
- Damodar N. Gujarati, traduction par Bernard Bernier, Économétrie, 4 édition, Université de Bruxelles, Belgique, 2004.
- Elhanan Helpman, Understanding global trade, the Belknap press of Harvard university, 2011.
- Emmanuel Nyahoho, Pierre–Paul Proulx, le commerce international: Théorie, politiques et perspective industrielles, presse de l'université du Québec, Québec, 2006.
- Frank Meisel, Seaside Operations Planning in Container Terminal, Physica-Verlag, New York, 2009.
- Gary Knight, Government Intervention in International Business, The Wiley Blackwell Encyclopedia of Race, Ethnicity, and Nationalism, 1st Edition John Wiley & Sons, 2016.
- GEOFFREY A. JEHLE, instruments of trade policy in handbook of trade policy for development, Oxford University Press, 2013.
- Giancarlo Gandolfo, International Trade Theory and Policy, 2nd Edition, Springer, New York. 2015.
- H. Geerlings, B. Kuipers, R. Zuidwijk, Ports and Networks: Strategies, Operations and Perspectives, Routledge, 2018.
- Hans-Otto Günther and Kap Hwan Kim, Container Terminals and Automated Transport Systems, Springer Verlag, Berlin, 2005.
- Hao Wu, Trade Facilitation in the Multilateral Trading System, Routledge, Oxon, 2019.
- Harry Geerlings et al, Ports and Networks: Strategies, Operations and Perspectives, Routledge, New York, 2018.
- Hercules E. Haralambides, Port Management, Palgrave Macmillan, New York, 2015.
- Hill, T. Manufacturing Strategy: The Strategic Management of the Manufacturing Function, 2nd edition, Macmillan, London, 1993.
- Hintsa J. Männistö, Improving the Border Agency Cooperation Among the OIC Member States for Facilitating Trade, COMCEC, 2016.
- Hsiao, C, Analysis of Panel Data , Econometric Society Monographs N° 11, Cambridge University Press, 1986.
- Jean- Louis Muchielli, Thierry Mayer, Economie Internationale, Dalloz, Paris, 2005.
- Jean-François Arvis, connecting to compete, Trade logistics in the global economy: the logistics performance index and its indicators, The World Bank, 2012.
- Jean-Paul Rodrigue, The Geography of Transport Systems, Routledge, New York, 2013.

- Jessie Poon and David L. Rigby, International trade: the basics, Routledge, New York, 2017.
- Jonathan Law, A Dictionary of Business and Management, Oxford University Press, 2009.
- Jürgen Sorgenfrei, Port Business, Second Edition, Walter de Gruyter Inc, Boston, 2018.
- Khalid Bichou, Port Operation Planning and logistics, Informa Law Routledge, 2013.
- Maria G. Burns, Port Management and Operations, Taylor & Francis Group, 2015.
- Martin Stopford, Maritime economics, 3rd edition, Routledge, New York, 2009.
- Mary R. Brooks, Geraldine Knatz, Seaports, in international encyclopedia of transportation, Elsevier, New York, 2021.
- Mary R. Brooks, Kevin Cullinane, Devolution, Port governance and port performance, Elsevier, 1st edition, 2007.
- Michael Hiscox, The Domestic Sources of Foreign Economic Policy in Global Political Economy, Oxford University Press, 2014.
- Nakanishi Nortisugu, the essence of international trade theory, World scientific publishing co, 2019.
- Needles, B. E., Powers, M., and Crosson, S.V. Financial and Managerial Accounting. Mason: South-Western Cengage Learning, 5th Edition, 2011.
- Negishi, T, Mercantilism, Developments of International Trade Theory, Springer, Boston, 2001.
- Nikolas V. Kanellos and Dong W. Song, Port-centric logistics in concept and practice, Maritime Logistics A guide to contemporary shipping and port management, 2nd edition, Kogan Page, 2015.
- Parmenter, D., Key performance indicators: developing, implementing, and using winning KPIs, John Wiley & Sons, New Jersey, 2007.
- Patrick M. Alderton, Port Management and Operations, Lloyd's practical shipping, Informa Law, 2nd Edition, 2008.
- Paul R. Krugman, Maurice Obstfeld, International Economics theory and policy, 8th edition, Addison-Wesley, 2009.
- Peter H. Lindert et Thoms A. Pugel, Economie Internationale, Economica, 10 edition, 2010.
- Peter W. de Langen, Seaports as Clusters of Economic Activities, international encyclopedia of transportation, Elsevier, New York, 2021.
- Pierre A. David, International Logistics: The Management of International Trade Operations, Cicero Books, 2017.
- Régis Bourbonnais, Économétrie Manuel et Exercices Corrigés, Dunod, 7^e édition, Paris, 2009.
- Richard Pomfret, International Trade Theory, Evidence and Policy, World Scientific Publishing Co, 2016.

- Roben S. Kaplan, David P Nonon, the balanced scorecard: translating strategy into action, Harvard business school press Boston. Massachusetts, the United States of America, 1991.
- Robert C. Feenstra, Alan M. Taylor, International trade, Macmillan, 4th edition, New York, 2016.
- Robert M. Stern, The multilateral trading system in handbook of trade policy for development, Oxford University Press, 2013.
- Sophia Everett a & Tabatha Pettitt, Effective corporatization of ports is a function of effective legislation: legal
- Teng-Fei Wang, Kevin Cullinane and Dong-Wook Song, Container Port Production and Economic Efficiency, Palgrave Macmillan, 2005, p 28.
- Theo N, Athanasios P. Jean-Paul R. Port Economics, Management and Policy, Routledge ,New York, 2022.
- Trace K, Frielink B, Hew D. Maritime connectivity in archipelagic Southeast Asia: An overview. 2009.
- Trade wars: tariffs in the 21st century, New York Times Educational Publishing, 1st edition, 2018.
- Wei-Bin Zhang, International Trade Theory: Capital, Knowledge, Economic Structure, Money, and Prices over Time, Springer, 2008.
- William A. Kerr and James D. Gaisford, Handbook on International Trade Policy, Edward Elgar, Massachusetts, 2007.
- William A. Kerr, James D. Gaisford, Handbook on International Trade Policy, Edward Elgar Publishing, 2007.
- Wisdom Chilwizhi Kaleng'a, Trade Policy Architecture – Multilateral Trading System, Textbook on Trade Policy and Development, University of Stockholm, 2010.
- Zarnowiecki, M. Borders, their design, and their operations, Border Management Modernization, World Bank, 2010.

B. Articles :

- A.J. Smit, the competitive advantage of nations: is Porter's Diamond Framework a new theory that explains the international competitiveness of countries? Southern African Business Review, 2010, Vol 14 (1).
- Alberto Portugal-Perez and John S. Wilson, Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure, Elsevier Ltd, 2012, Vol 40, No 7.
- Alexander Murray, Partial versus Total Factor Productivity Measures: An Assessment of their Strengths and Weaknesses, International Productivity Monitor, 2016, vol 31, pp 114-115.

- Ali Asadabadi and Elise Miller-Hooks, Maritime port network resiliency and reliability through co-opetition, *Transportation Research Part E* (137), 2020, p 1-17.
- Andrew Grainger, Customs and trade facilitation: from concept to implementation, *World Customs Journal*, 2010, Vol 2 (1).
- Andrew Grainger, Trade Facilitation: A Conceptual Review, Journal of World Trade, 2011, Vol 45 (1), pp 39-62.
- Arvid Lukauskas, the political economy of protectionism, *handbook of trade policy for development*, Oxford University Press, 2013.
- Atika Aqmarinaa, Nuzul Achjar, Determinants of Port Performance – Case Study of 4 Main Ports in Indonesia, *Economics and Finance in Indonesia*, 2017, Vol 63 (2), pp 176–185.
- Beamon, B. Supply Chain Design and Analysis: Models and Methods. *International Journal of Production Economics*, 1998, volume 55, p 281-294.
- Ben Shepherd, Trade Facilitation and Export Diversification, *The World Economy*, 2011, vol 34(1), pp 101-122.
- Bernolak, M, Effective measurement and successful elements of company productivity: The basis of competitiveness and world prosperity, *International Journal of Production Economic*, . 1997, Vol 52, p 203-213.
- Bichou and R. Gray, A critical review of conventional terminology for classifying seaports, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2005, Vol 39(1), p 75-92
- Bititci, U, Mendibil, et al, The interplay between performance measurement, organizational culture and management styles. *Measuring Business Excellence*, 2004, 8(3), pp 28-41.
- Brooks, M.R. and A.A. Pallis, Assessing port governance models: Process and performance components, *Maritime Policy & Management*, 2008, Vol 35 (4), p 411-432.
- Brooks, M.R. Good Governance and Ports as Tools of Economic Development: Are They Compatible?” *Proceedings of the International Association of Maritime Economists Annual Conference*, Hong Kong, 2001, p 1-19.
- Castelein R. B and al, The ostensible tension between competition and cooperation in ports: a case study on intra-port competition and inter-organizational relations in the Rotterdam container handling sector, 2019, Vol 4(7).
- César D and Martijn H, Transport integration at European ports: Measuring the role and position of intermediaries. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 2009.
- Charis M. Vlados, Porter’s Diamond Approaches and the Competitiveness, *International Journal of Business Administration*, 2019, 10(5).
- Chi-lok Andrew Yuen et al, Port competitiveness from the users’ perspective: An analysis of major container ports in China and its neighboring countries, *research in Transportation Economics*, Elsevier, 2012, 35 (1), p 34-40.

- Christina Paraskevopoulou and al, Revisiting Leontief's paradox, International Review of Applied Economics, 2016, DOI:10.1080/02692171.2016.1173655.
- Cristiano Morini, Trade facilitation and customs revenue collection: Is that a paradox, World custom journal, 2015, Vol 11(2), p 23-36.
- David Dollar et al, Port efficiency, maritime transport costs and bilateral, NBER Working Paper, 2004.
- David Widdowson, Managing customs risk and compliance: an integrated approach, World Customs Journal, 2019, Vol 14 (2).
- Dayananda Shetty K and G.S. Dwarakish, Measuring port performance and productivity, Journal of Hydraulic Engineering, 2018, Vol 26, p 1-7.
- Dennis Ndonga, Managing the risk of corruption in Customs through single window systems, World Customs Journal, 2013, Vol 7 (2).
- Duval, Yann. Trade Facilitation beyond the Doha Round of Negotiations, Asia-Pacific Research and Training Network on Trade, 2008.
- Dwarakish Gowdagere S., et al, Factors affecting the Vessel Turnaround time in a Seaport,
- Eltie Christi Sandag et al, Profitability and Company Size Have a Strong Influence on Tax Avoidance, journal of Islamic economics and business 2022, Vol 4(2).
- Eric Foulquier, The port as a territory: an exceptional space or a common good? Discussing deficiency in port governance, investigación y desarrollo, 2012, vol 20 (1).
- Erich Kieck, Coordinated border management: unlocking trade opportunities through one stop border posts, World Customs Journal, 2010, Vol 4 (1).
- Erick Kitenge, The Linder hypothesis during the globalization era, Economics Letters, Elsevier, Vol 200, 2021
- Eugenia Go, Contribution and Effectiveness of Trade Facilitation Measures: A Structured Literature Review, World Bank Groupe, 2018.
- Francesco Parola et al, Port Hinterlands, in International Encyclopedia of Transportation, Elsevier, 2021, p 305-309.
- Gilbert R. Winham, The Evolution of the World Trading System – The Economic and Policy Context, Oxford Handbooks Online, 2012.
- Grainger, A. Trade and customs procedures in international transport: Requirements, issues and trends, in International Freight Transport: Cases, structures and prospects, Beresford, A. and Pettit, S. 1st edition, Kogan Page, London, 2017, pp 57–75.
- Grainger, A. Trade Facilitation: A Conceptual Review, Journal of World Trade, 2011, vol 45. pp 39-62.
- Gruning M, Performance-measurement-systeme, Doctoral dissertation, Technische Universitat Dresden, 2002.

- Hans-Michael Wolfgang and Edward Kafeero, analysis of the Trade Facilitation Agreement vis-à-vis the Revised Kyoto Convention, World Customs Journal, 2024, Vol 8 (2).
- Heaver, T., Meersman, H., & Van De Voorde, E. Co-operation and competition in international container transport: Strategies for ports. Maritime Policy & Management, 2001, 28(3), 293–305.
- Héctor J. Carlo, Storage yard operations in container terminals: Literature overview, trends, and research directions, European Journal of Operational Research, 2014, Vol 235 (2),
- Hercules Haralambides, Globalization, public sector reform, and the role of ports in international supply chains, Maritime Economics & Logistics, 2017, Vol 19 (1).
- Hui Cao and Paul Folan, Product life cycle: the evolution of a paradigm and literature review from 1950–2009, Production Planning & Control: The Management of Operations, vol 23(8), 2012, p 641-662.
- Jackson, M, An Analysis of Flexible and Reconfigurable Production Systems, Linköping Studies in Science and Technology, Dissertation No. 640, Linköping University, 2000.
- Jaglul Hoque Mridha et al, Analysis of the Competitiveness of Bangladesh RMG Sector Using Porter's Diamond Model, IJRAR, 2022, Vol 9 (4), p 638-649.
- Jan van Ree, H, added value of office accommodation to organizational performance, Work study, Vol 51(7), 2002.
- Jean-François Henri, Performance measurement and organizational effectiveness: bridging the gap, Managerial Finance, 2004, Vol 30(6).
- Jeong, B. and Kim, C.Y. Containership size and quay crane productivity: empirical evidence from Busan New Port. Maritime Economics & Logistics, 2025, Vol 27, p 293–303.
- Kaplan, Robert S., and Robin Cooper, Cost and Effect: Using Integrated Cost Systems to Drive Profitability and Performance, Harvard Business School Press, Boston, 1998.
- Kerssens-van Drongelen IC Systematic design of R&D performance measurement systems. Ipskamp, Enschede, 2001, 27(4).
- Liaquat Ahamed, The Bankers Who Broke the World, Publishing House, Bucharest, 2014.
- Lourdes Trujillo and Gustavo Nombela, Privatization and regulation of the seaport industry, Policy Research Working Paper Series 2181, The World Bank, 1999.
- M'hammed Setti, Mohamed-Cherif Fatima-Zohra et Ducruet César., Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ?. Méditerranée, 2011, vol 116, p 85-93.

- Malchow, M. B., & Kanafani, A. (2004). A disaggregate analysis of port selection. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 40(4), pp 317–337.
- Maria F. M., *Productivity in the Container Port Business: Focus on the Mediterranean Range*, Dissertation for the degree of doctor in applied economic, Faculty of applied Economics, University of Antwerp, 2013, p 66.
- Marlow, P. and Casaca, A, *Measuring Lean Ports Performance*, *International Journal of Transport Management*, 2003, p 189 – 202.
- Mary R. Brooks et al, *A Systematic Approach for Evaluating Port Effectiveness*, *Maritime Policy & Management*, 2011.
- Menegaki A.A and Aristotelis B. A, *Evolution of Logistics Centers and Value-Added Services Offered in Port Areas and the Importance of Marketing*, Springer Cham, 2017, p 292-293.
- Mentzer, J. and Konrad, B, *An efficiency/effectiveness approach to logistics performance analysis*, *Journal of Business Logistics*, 1991, Volume12 (1), p 33-61.
- Michael E. Porter, *The Competitive Advantage of Nation*, New York: Free Press, MacMillan, 1990.
- Miguel Gastón C. *Logistics Development Strategies and Performance Measurement*, *International Transport Forum*, OECD publication, 2016, p 129.
- Mohammad A. Hossain and Mohammad A. Yusuf, *Application of post-clearance audit (PCA) as a trade facilitation tool in Bangladesh: Challenges and needed initiative*, *World Customs Journal*, 2019, Vol 13 (1), p 153-154.
- Moïsé, E. and S. Sorescu, *Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade*, *OECD Trade Policy Papers*, No. 144, OECD Publishing, Paris. 2013.
- Moïsé, E., T. Orliac and P. Minor, *Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs*, *OECD Trade Policy Working Papers*, No. 118, OECD Publishing, 2011.
- Neely et al. *Designing performance measures: a structured approach*, *International Journal of Operations & Production Management*, 1995, 17 (11), p 1131-1152
- Neely, A., Adams, C. and Kennerley, M., *The Performance Prism: The Scorecard for Measuring and Managing the Business Success*, U.K, 2002,
- Neely. A and al , *Performance Measurement System Design: a literature review and research agenda*, *International Journal of Operations & Production Management*, 1995, volume 15(4), p 80-116.
- Neufeld, Nora, *the long and winding road: How WTO members finally reached a trade facilitation agreement*, *WTO Staff Working Paper No. 2*, ERSD-2014-06.
- Nikolche Jankulovski and Katerina Bojkovska, *International Business and Trade*, *International Journal of Sciences*, 2017, Volume 31, No 3, pp 105-114.

- Panayides, Photis & Song, Dong-Wook, Determinants of Users' Port Choice. The Blackwell Companion to Maritime Economics, 2012, pp 599-622.
- Parola, F., Satta, G and Vitellaro, F. Port Hinterlands, in International Encyclopedia of Transportation, Elsevier, 2021, p 305-309.
- Patrick Verhoeven, A review of port authority functions: towards a renaissance?, Maritime Policy & Management, 2010, Vol 37 (3).
- Peter de Langen et al, New indicators measure port performance, Journal of Maritime Research, 2007, Vol 7 (1).
- Peter De Langen, Ensuring Hinterland Access the Role of Port Authorities, OECD, International Transport Forum, OECD/ITF Joint Transport Research Centre Discussion Papers. 2008.
- R. B. Castelein and al, The ostensible tension between competition and cooperation in ports: a case study on intra-port competition and inter-organizational relations in the Rotterdam container handling sector, 2019, Vol 4(7).
- Reinhard Schumacher, Adam Smith's theory of absolute advantage and the use of doxography in the history of economics, Erasmus Journal for Philosophy and Economics, Volume 5, Issue 2, 2012.
- Robert Baldwin, "Determinants of the Commodity Structure of U.S. Trade," American Economic Review 61 (March 1971), pp. 126–145
- Ruth V. Aguilera et al, Organizational Goals, Outcomes, and the Assessment of Performance, Journal of Management Studies, 2023, 61(1).
- Shiyuan Zheng and Rudy R. Negenborn, Centralization or decentralization: A comparative analysis of port regulation modes, Transportation Research, Elsevier, 2014, p 22-23.
- Hyo-young Lee, Trade Facilitation and Global Supply, journal of international logistics and trade volume 12 (1), 2014, pp 3-21.
- Theo E. Notteboom and Jean-Paul Rodrigue, Port regionalization: towards a new phase in port development, Maritime Policy & Management, 2007, Vol 32(3), p 297–313.
- Theo Notteboom and Wei Yim Yap, Port Competition and Competitiveness, in The Blackwell Companion to Maritime Economics, 2012, p 549-570.
- Theo Notteboom and Wei Yim Yap, Port Competition and Competitiveness, in The Blackwell Companion to Maritime Economics, 2012, p 549-570.
- Tongzon, J. L., Determinants of port performance and efficiency. Transportation Research Part A: Policy and Practice, (1995), 29(3), 245-252
- Wang K, Zhang A Climate change, natural disasters and adaptation investments: inter- and intra-port competition and cooperation. Transportation Research Part B (117), p 158–189.
- Willie Shumba, How Relevant Is Customs in the Operation of Free Trade Areas, World Customs Journal, 2023, 17(2), pp 43–58.

- Xiaohua Bao and Larry D. Qiu, How Do Technical Barriers to Trade Influence Trade? Review of International Economics, vol 20(4), 2012, p 691-706.
- Ying Wang et al, Choosing optimal bunkering ports for liner shipping companies: A hybrid Fuzzy-Delphi–TOPSIS approach. Transport Policy, 35, 358–365.

C. Thesis:

- Maria Feliciano. M., Productivity in the Container Port Business: Focus on the Mediterranean Range, Dissertation for the degree of doctor in applied economic, Faculty of applied Economics, University of Antwerp, 2013.
- Matteo Balliauw, Port capacity investments under uncertainty: The use of real options models, Doctoral thesis University of Antwerp, 2020.
- Mengying Feng, A Comparative Study of Ports and Their Hinterlands: Factors Determining Port Performance and Choice, A thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy, the university of Hull.
- Stefan Tangen, Performance measurement: from philosophy to practice, international Journal of Productivity and Performance Management, 2004, Vol 53(8).

D. Reports :

- International Trade Centre, getting down to business: Making the Most of the WTO Trade Facilitation Agreement, ITC, Geneva, 2020,
- Kek Choo Chung, Port performance indicators, Infrastructure notes ; no. PS-6, World bank publication, 2005.
- Merk, O and Notteboom, T, The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of Rotterdam, Amsterdam – the Netherlands, OECD Regional Development Working Papers, 2013.
- NAVIGATING NON-TARIFF MEASURES: INSIGHTS FROM A BUSINESS SURVEY IN THE EUROPEAN UNION, International Trade Centre, Geneva, 2016.
- OECD, Trade Facilitation and the Global Economy, OECD Publishing, Paris, 2018.
- The Global Enabling Trade Report, World Economic Forum, 2016,
- Thomas Grünberg, Performance Improvement, -A Method To Support Performance Improvement in Industrial Operations, doctoral thesis, Royal Institute of Technology, Stockholm, 2007.
- UN/CEFACT secretariat, Compendium of Trade Facilitation Recommendations, united nation, 2001.
- Unctad secretariat, Port management: Port Performance Indicators, volume 11, United Nations Publications, Geneva, 2023.
- Unctad secretariat, Recent developments and trends in international maritime transport affecting trade of developing countries, United Nations publications, Geneva, 2013.

- Unctad secretariat, Review of maritime transportation 2019, United Nations Publications, Geneva, 2020.
- UNECE, Handbook of Best Practices at Border Crossings: A Trade and Transport Facilitation Perspective, UNECE Secretariat, 2012.
- UNECE, Trade Facilitation: An Introduction to the Basic Concepts and Benefits, United Nation, 2002.
- UNECE. 2017, "Trade Facilitation and Paperless Trade Implementation", Regional Report 2017, United Nations Economic Commission for Europe, United Nations, New York and Geneva, 2017.
- World Bank, port reform toolkit: Alternative port management structures and ownership models.
- World trade report, speeding up trade: benefits and challenges of implementing the WTO Trade Facilitation Agreement, 2015.
- World trade report, World Trade Organization, Geneva, 2007.
- WTO, Trade facilitation, Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC's Second Trade Facilitation Plan, Singapore: APEC Secretariat. 2007.

E. Web sites :

- <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/agreements>
- http://gtad.wto.org/trta_subcategory.aspx?cat=33121 (22/06/2022).
- https://archive.doingbusiness.org/en/data/exploreeconomies/algeria#DB_tab
- <https://lpi.worldbank.org/about>
- <https://rtais.wto.org/UI/PublicMaintainRTAHome.aspx> (25/12/2024)
- <https://sim.oecd.org/default.ashx?lang=En&ds=TFI&d2c=dza&cs=asean>
- <https://unctad.org/news/key-evolutions-trade-and-development-over-decades>
- <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>
- <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/330671/tradefacilitation-inclusive-region.pdf>
- <https://www.compareyourcountry.org/tradefacilitation/en/1/DZA/DZA/firstHeader>
- <https://www.inboundlogistics.com/articles/general-cargo/>
- <https://www.marineinsight.com/ports/what-arre-the-various-types-of-ports>
- <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-container-ships/>
- <https://www.portdebejaia.dz>
- <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/overview/benefits-expected-from-trade-facilitation.aspx>
- https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa_e.htm
- https://www3.weforum.org/docs/WEF_GETR_2016_report.pdf
- issues in the existing paradigm, Maritime Policy & Management, 2014, Vol 33 (3), p 220.
- www.portofantwerpbruges.com

قائمة الملاحق

الملحق (1): تفاصيل استبيان الدراسة

جامعة سطيف - 1

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم الاقتصادية

استهارة بحث للإعداد أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية

سيدي المحترم

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

تحية طيبة، وبعد:

تم بناء هذا الإستبيان بهدف معرفة واكتساب رؤى حول تأثير تطوير أداء الموانئ في تسهيل التجارة. يقترح الباحث عليك مجموعة من التدابير التي تهدف إلى تقليل تكاليف الإستيراد والتصدير في الميناء. يأمل الباحث منكم منحه جزءا من وقتكم في قراءة أسئلة الإستبيان والإشارة إلى مستوى موافقتكم أو عدم موافقتكم على هذه التدابير بوضع علامة (x) في الخانة المناسبة. و نعلمكم أنه لا توجد إجابات صحيحة أو غير صحيحة، فالباحث يهتم فقط بوجهة نظركم في الموضوع بشدة.

هذا الإستبيان مخصص لأغراض البحث الأكاديمي فقط، ونضمن لكم التعامل مع

إجاباتكم بسرية تامة وفق ما تقتضيه أخلاقيات البحث العلمي.

نقدر مساهمتكم كثيرا.

قائمة الملاحق

المحور الأول: معلومات عامة حول الوكيل المعتمد لدى الجمارك

(يرجى وضع علامة x في الخانة المناسبة)

1. ☐ شخص طبيعي ☐ شخص معنوي
2. تاريخ بداية النشاط:
3. عدد العمال في حالة مؤسسة:
4. المقر الاجتماعي:
5. حجم الشركات الموكل لها غالبا: ☐ صغيرة ☐ متوسطة ☐ كبيرة
6. مجال نشاط الشركات الموكل لها غالبا: ☐ التجارة ☐ الصناعة ☐ الزراعة ☐ العبور
7. الشركات الموكل لها: ☐ لديها صفة متعامل اقتصادي معتمد ☐ شركات عادية

المحور الثاني: تطوير أداء الميناء

البعد الأول: تدابير تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية

التدابير	أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق	لا أوافق بشدة
1. يجب مراجعة إجراءات التخليص الجمركي والوثائق المطلوبة في عمليات الإستيراد والتصدير بشكل دوري لتقليل درجة تعقيدها.	☐	☐	☐	☐	☐

قائمة الملاحق

☐	☐	☐	☐	☐	2. يجب نشر القوانين والإجراءات الحالية المتعلقة بالاستيراد والتصدير على الإنترنت وإتاحتها بدون تكلفة.
☐	☐	☐	☐	☐	3. يجب توفير وإتاحة الاتصال بالإنترنت لإدارات الجمارك و جميع وكالات الرقابة الأخرى في الميناء.
☐	☐	☐	☐	☐	4. اعتماد نظام الشباك الموحد الإلكتروني لتنفيذ كافة إجراءات الاستيراد والتصدير مرة واحدة و في وقت واحد.
☐	☐	☐	☐	☐	5. اعتماد إجراءات تسمح بتقديم الوكيل لمستندات الاستيراد والتصدير للبدء في معالجتها بهدف تسريع الإفراج عن البضائع عند وصولها.
☐	☐	☐	☐	☐	6. الاعتماد على نظام إدارة المخاطر في عملية الرقابة كأساس لتقرير ما إذا كانت شحنة البضائع ستخضع للتفتيش المادي أم لا.
☐	☐	☐	☐	☐	7. اعتماد إجراءات تسمح بالإفراج عن البضائع قبل التحديد النهائي للرسوم الجمركية والرسوم الأخرى في ظل بعض الشروط مثل تقديم الوكيل لضمان أو كفالة بنكية.
☐	☐	☐	☐	☐	8. منح تدابير إضافية لتسهيل إجراءات التخليص الجمركي للوكلاء الذين يستوفون معايير التأهل لصفة "المشغل الاقتصادي المعتمد"
☐	☐	☐	☐	☐	9. نقل البضائع المستوردة تحت إشراف الجمارك من الموانئ إلى المحطة الجمركية التالية (مثل موانئ جافة) لتسريع الإفراج عنها وتقليل تكاليف التخزين.
☐	☐	☐	☐	☐	10. توفير وإتاحة خيار الدفع الإلكتروني للرسوم والضرائب المتعلقة بالاستيراد والتصدير.

قائمة الملاحق

البعد الثاني: تدابير تطوير البنية التحتية والمعدات

التدابير	أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق	لا أوافق بشدة
1. الإستثمار في زيادة عدد أرصفة الميناء وتوسيعها يؤدي إلى تقليل وقت انتظار السفن في المرسى ومشاكل الازدحام	☐	☐	☐	☐	☐
2. تعميق قنوات الوصول المائية والأرصفة يساهم في إستيعاب مجموعة متنوعة من أحجام السفن.	☐	☐	☐	☐	☐
3. تحسين معدات الرسو والقطر (مثل المصدات المطاطية) يساعد على تأمين عمليات الشحن والتفريغ حتى في ظروف الطقس القاسية.	☐	☐	☐	☐	☐
4. تطبيق أنظمة التشغيل الآلي في عمليات مناولة البضائع يقلل من وقت عمليات الشحن والتفريغ مما يزيد من كفاءة الميناء.	☐	☐	☐	☐	☐
5. تحديث وصيانة معدات المناولة بشكل دوري يسرّع عمليات الشحن والتفريغ، مما يقلل من وقت مكوث السفن في الميناء.	☐	☐	☐	☐	☐
6. توسيع منطقة تخزين البضائع يزيد من قدرته الاستيعابية ويقلل من مشاكل الازدحام مما يساهم في تحسين كفاءته التشغيلية.	☐	☐	☐	☐	☐
7. تطوير المستودعات والمباني التقنية داخل الميناء يضمن بيئة آمنة لتخزين البضائع مما يقلل من مخاطر تلف المنتجات.	☐	☐	☐	☐	☐
8. تدريب وتأهيل القوى العاملة في الميناء يحسن كفاءة البنية التحتية والمعدات ويقلل من الأخطاء التشغيلية المستهلكة للوقت.	☐	☐	☐	☐	☐
9. تحسين شبكة الطرق داخل الميناء يضمن سهولة الوصول إلى جميع مناطق الميناء ويوفر طرقًا بديلة خلال أوقات الازدحام.	☐	☐	☐	☐	☐

قائمة الملاحق

المحور الثالث: تسهيل التجارة في ميناء بجاية

التدابير	أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق بشدة	لا أوافق
1. تلتزم سلطات الجمارك بالشفافية التامة في الإفصاح عن القوانين والإجراءات المتعلقة بعمليات الاستيراد والتصدير.	☐	☐	☐	☐	☐
2. يقتصر ملف جمركة السلع على عدد محدود من الوثائق والإجراءات، وبالتالي فهو يساهم في تقليل وقت وتكلفة التجارة.	☐	☐	☐	☐	☐
3. يعكس تطبيق إدارة المخاطر في التخليص نجاعة هذا النموذج الرقابي مقارنة بالأساليب التقليدية.	☐	☐	☐	☐	☐
4. ساهمت مساعي رقمنة الإدارة الجمركية في تسهيل عمليات الاستيراد والتصدير.	☐	☐	☐	☐	☐
5. يُضفي نظام الشباك الموحد ديناميكية جديدة في إجراءات التخليص الجمركي.	☐	☐	☐	☐	☐
6. تعد سعة الميناء وإنتاجية معداته الحالية كافية لمناولة حجم البضائع الصادرة والوارد سنويا.	☐	☐	☐	☐	☐
7. تعمل المحطات الجمركية الداخلية التابعة للميناء على تقليل التكاليف و مشاكل الإزدحام.	☐	☐	☐	☐	☐
8. تعتبر شراكة الميناء مع المتعامل السنغافوري في مناولة البضائع عاملا مساهما في زيادة مستوى تسهيل التجارة.	☐	☐	☐	☐	☐

قائمة الملاحق

الملحق (2): قائمة الأساتذة المحكمين

الإسم واللقب	الانتماء الإداري
زايري بلقاسم	جامعة وهران
حليس عبد القادر	جامعة الجلفة
رنان مختار	جامعة الأغواط
غطاس عبد الغفار	جامعة برج بوعريج
وليد حفاف	جامعة قلمة
كمال براهيم	مؤسسة ميناء بجاية

الملحق (3): نتائج اختبار الارتباط للبعد الأول

Correlations									
نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك
0.754**	0.456**	0.706**	0.610**	0.672**	0.702**	0.708**	0.511**	0.817**	0.623**
<.001	0.004	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	0.001	<.001	<.001
38	38	38	38	38	38	38	38	38	38

المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30

الملحق (4): نتائج اختبار الارتباط للبعد الثاني

Correlations									
نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك
0.763**	0.744**	0.816**	0.671**	0.457**	0.715**	0.552**	0.811**	0.811**	0.811**
<.001	<.001	<.001	<.001	0.004	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001
38	38	38	38	38	38	38	38	38	38

المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30

الملحق (5): نتائج اختبار الارتباط لمحور تسهيل التجارة

Correlations									
نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك	نموذج تقييم الممارك
0.354*	0.696**	0.855**	0.685**	0.540**	0.685**	0.685**	0.775**	0.628**	0.628**
0.029	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001
38	38	38	38	38	38	38	38	38	38

المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30

قائمة الملاحق

الملحق (6): نتائج اختبار الثبات ألفا كرونباخ

المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30		المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30		المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30	
Reliability Statistics		Reliability Statistics		Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items	Cronbach's Alpha	N of Items	Cronbach's Alpha	N of Items
.795	8	.848	8	.841	10

المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30

الملحق (7): اتجاه أفراد العينة نحو بعد تبسيط وتحديث إجراءات التجارة

Statistics											
مراجعة إجراءات الخصيص المعرّكي والتوافق المطلوب في عمليات الإصدار والفحص بشكل دوري لضمان درجة معيادها		تدوير الفولتين والإجراءات التالية المنظمة بالإصدار والفحص على عمليات الإصدار والإصدار بشكل دوري لضمان درجة معيادها		تدوير وإقامة الاتصال بالإصدار لإحداث المنظمة بالإصدار والفحص على عمليات الإصدار والإصدار بشكل دوري لضمان درجة معيادها		إعداد نظام الحساب الشخصي الإصداري لضمان تقديم الوثائق المطلوبة من خلال الوثائق وإقامة العمل في المبدأ		إعداد إجراءات فحص الشخص الإصداري لضمان تقديم الوثائق المطلوبة من خلال الوثائق وإقامة العمل في المبدأ		إعداد إجراءات فحص الشخص الإصداري لضمان تقديم الوثائق المطلوبة من خلال الوثائق وإقامة العمل في المبدأ	
N	Valid	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean		4.08	4.26	4.13	4.16	4.47	3.61	3.16	3.71	4.16	4.45
Std. Deviation		.673	.795	.665	.823	.506	.946	.916	.565	.495	.504

المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30

الملحق (8): نتائج الانحدار لأثر البعد الأول على تسهيل التجارة في ميناء بجاية

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.715 ^a	.512	.498	2.43820
a. Predictors: (Constant), البعد_الأول				

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	10.543	3.567	2.956	.005
	البعد_الأول	.542	.088	.715	.000
a. Dependent Variable: تسهيل_التجارة					

قائمة الملاحق

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	224.197	1	224.197	37.713	.000 ^b
	Residual	214.013	36	5.945		
	Total	438.211	37			

a. Dependent Variable: تسهيل_التجارة

b. Predictors: (Constant), البعد_الأول

المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30

الملحق (9): اتجاه أفراد العينة نحو بعد تطوير البنية التحتية والمعدات

Statistics								
	تأمين شبكة الطرق داخل الميناء بضمن سهولة الوصول إلى جميع مناطق الميناء ووفرة طرقاً بديلة خلال أوقات الازدحام	تدريب وتأهيل القوى العاملة في الميناء بحسن استخدام المعدات ونظف من الأخلاء التشغيلية المستهلكة للوقت	توسيع منطقة تخزين البضائع بريد من هرة الميناء الاستيعابية ونظف من مخاطر تلف أو ضياع الشحنات	تحديث وصيانة معدات المناولة بشكل دوري بسرع عمليات الشحن والتفريغ و نظف من وقت مكوث السفن ووسائل النقل الأخرى في الميناء	تطبيق أنظمة التشغيل الآلي في عمليات مناولة البضائع نظف من وقت الشحن والتفريغ مما يزيد من كفاءة الميناء	تأمين معدات الرسو والقطر (مثل المصدات المطاطية) بسا ع على تأمين عمليات الشحن والتفريغ حتى في ظروف الطقس القاسية	تعميق أرصفة الميناء وهبوط الوصول لها بضمهم في إستيعاب مجموعة متنوعة من أحجام السفن مما يزيد من إنتاجية الميناء	الإستثمار في زيادة عدد أرصفة الميناء وتوسيعها بوكي إلى نظف ووقت انتظار السفن في المرسى ومشاكل الازدحام
N	Valid	38	38	38	38	38	38	38
	Missing	0	0	0	0	0	0	0
Mean		4.32	4.63	3.74	3.92	4.13	4.29	4.00
Std. Deviation		.662	.541	.712	.587	.665	.654	.658

المصدر: المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30

الملحق (10): نتائج الإنحدار لأثر البعد الثاني على تسهيل التجارة في ميناء بجاية

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.665 ^a	.443	.427	2.60425

a. Predictors: (Constant), البعد_الثاني

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	10.924	4.021		2.716
	البعد_الثاني	.638	.119	.665	5.349

a. Dependent Variable: تسهيل_التجارة

قائمة الملاحق

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	194.054	1	194.054	28.612	.000 ^b
	Residual	244.157	36	6.782		
	Total	438.211	37			

a. Dependent Variable: تسهيل_التجارة

b. Predictors: (Constant), البعد_الثاني

المصدر: المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30

الملحق (11): اتجاه أفراد العينة نحو محور تسهيل التجارة

Statistics									
		تفهم سلطات الجمارك بالتفافية العامة في الإحصاء عن القوانين والإجراءات المتعلقة بعمليات الاستيراد والصدور	يقصر ملف جمركي السلع على عدد محدود من الوثائق والإجراءات، وبالتالي فهو يساهم في تقليل وقت وتكلفة التجارة	يمكن تطبيق إدارة المخاطر في التخليص دعاه هذا النموذج الرقابي مقارنة بالأساليب التقليدية	ساهمت مساعي رصدة الإدارة الجمركية في تسهيل عمليات الاستيراد والصدور	أضيف نظام الشباك الموحد ديناميكي جديد في إجراءات التخليص الجمركي	تعد سعة الميناء وإنتاجية مكدانه الحالية كافية لمناولة حجم البضائع الصادرة والوارد سنويا	تعمل المحطات الجمركية الداخلية النافذة للميناء على تقليل التكاليف و مشاكل الازدحام	تعتبر شراكة الميناء مع التعامل الشفاف في مناولة البضائع عامًا: مساهما في زيادة مستوى تسهيل التجارة
N	Valid	38	38	38	38	38	38	38	38
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean		4.08	4.03	4.11	4.42	3.93	3.16	3.86	4.18
Std. Deviation		.632	.753	.559	.500	.638	1.027	.649	.834

المصدر: المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30

الملحق (12): نتائج الانحدار لأثر تطوير أداء الميناء على تسهيل التجارة في ميناء بجاية

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.826 ^a	.682	.664	1.99395

a. Predictors: (Constant), البعد_الثاني، البعد_الأول

Coefficients ^a						
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	1.547	3.579		.432	.668
	البعد_الأول	.405	.079	.534	5.139	.000
	البعد_الثاني	.432	.100	.451	4.339	.000

a. Dependent Variable: تسهيل_التجارة

قائمة الملاحق

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	299.056	2	149.528	37.609	.000 ^b
	Residual	139.154	35	3.976		
	Total	438.211	37			

a. Dependent Variable: تسهيل_التجارة

b. Predictors: (Constant), البعد_الثاني, البعد_الأول

المصدر:

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	194.054	1	194.054	28.612	.000 ^b
	Residual	244.157	36	6.782		
	Total	438.211	37			

a. Dependent Variable: تسهيل_التجارة

b. Predictors: (Constant), البعد_الثاني

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.
		B	Std. Error	Beta	
1	(Constant)	10.924	4.021		.010
	البعد_الثاني	.638	.119	.665	.000

a. Dependent Variable: تسهيل_التجارة

المصدر:

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.826 ^a	.682	.664	1.99395

a. Predictors: (Constant), البعد_الثاني, البعد_الأول

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.826 ^a	.682	.664	1.99395

a. Predictors: (Constant), البعد_الثاني, البعد_الأول

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	299.056	2	149.528	37.609	.000 ^b
	Residual	139.154	35	3.976		
	Total	438.211	37			

a. Dependent Variable: تسهيل_التجارة

b. Predictors: (Constant), البعد_الثاني, البعد_الأول

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.547	3.579		.432	.668
	البعد_الأول	.405	.079	.534	5.139	.000
	البعد_الثاني	.432	.100	.451	4.339	.000

a. Dependent Variable: تسهيل_التجارة

المصدر: مخرجات برنامج SPSS.30



فهرس الجداول

فهرس الجداول

الصفحة	الفصل الأول
6	الجدول (1): المكاسب من التخصص وفق المزايا المطلقة
8	الجدول (2): تكلفة إنتاج النبيذ والنسيج بعدد وحدات العمل
9	الجدول (3): معدلات التبادل الداخلي للنبيذ والنسيج
11	الجدول (4) : إنتاج الكتان والصوف
12	الجدول (5) : معدلات التبادل المحلية والدولية
24	الجدول (6): اختبار فاسيلي ليونتييف 1947
25	الجدول (7): كثافة عوامل الإنتاج في الصادرات والواردات الأمريكية 1962
64	الجدول (8): جولات مفاوضات الجات (1947-1994)
الصفحة	الفصل الثاني
80	الجدول (10): أهم المتطلبات التنظيمية في التجارة الدولية
82	الجدول (11): العقوبات الإجرائية المرتبطة بالامتثال للمتطلبات التنظيمية في التجارة الدولية
85	الجدول (12): أبعاد تدابير تسهيل التجارة
89	الجدول (13): فوائد تسهيل التجارة
93	الجدول (14): المواد والاتفاقيات ذات الصلة بتسهيل التجارة
97	الجدول (15): تدابير وأحكام اتفاقية تسهيل التجارة (القسم الأول)
97	الجدول (16): أحكام اتفاقية تسهيل التجارة (القسم الثاني)
110	الجدول (17): أداء الجزائر في مؤشر التجارة عبر الحدود 2020
112	الجدول (18): مؤشرات تسهيل التجارة التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية
116	الجدول (19): أداء الجزائر في مؤشرات تقرير تمكين التجارة
118	الجدول (20): الأداء اللوجستي للجزائر
الصفحة	الفصل الثالث
139	الجدول (21): وظائف وأنشطة الميناء
143	الجدول (22): الدور المتعدد للميناء
149	الجدول (23): المهام والمسؤوليات النموذجية للوكالات التنظيمية في الموانئ
152	الجدول (24): الأسباب الأكثر شيوعا لتغيير إدارة و/أو ملكية الموانئ
155	الجدول (25): نماذج إدارة الموانئ وحوكمتها
178	الجدول (26): تطور أحجام سفن الحاويات

فهرس الجداول

181	الجدول (27): أهم المؤشرات المالية لأداء الموانئ
182	الجدول (28): مؤشرات إنتاجية الموانئ
186	الجدول (29): مؤشرات الوقت في أداء الموانئ
188	الجدول (30): معايير تقييم وجهات نظر مستخدمي الموانئ
الصفحة	الفصل الرابع
197	الجدول (31): تطور حركة البضائع في ميناء بجاية 2012-2023 (مليون طن)
203	الجدول (32): قيم المتوسطات الحسابية لمقياس ليكرت الخماسي
205	الجدول (33): صدق الاتساق لأبعاد المتغير المفسر
206	الجدول (34): صدق الاتساق لمحور تسهيل التجارة في ميناء بجاية
206	الجدول (35): قيم معامل ألفا كرونباخ
208	الجدول (36): توزيع عينة الدراسة وفق صفة الوكيل المعتمد لدى الجمارك
208	الجدول (37): توزيع عينة الدراسة وفق مجال نشاط الشركات الموكل لها غالبا
209	الجدول (38): توزيع عينة الدراسة وفق حجم الشركات الموكل لها غالبا
209	الجدول (39): توزيع عينة الدراسة وفق صفة الشركات الموكل لها غالبا
210	الجدول (40): اتجاه أفراد العينة نحو محور تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية
211	الجدول (41): نتائج الانحدار لأثر المحور الأول على تسهيل التجارة في ميناء بجاية
212	الجدول (42): نتائج تحليل التباين ANOVA
213	الجدول (43): اتجاه أفراد العينة نحو محور تطوير البنية التحتية والمعدات
214	الجدول (44): نتائج الانحدار لأثر المحور الثاني على تسهيل التجارة في ميناء بجاية
215	الجدول (45): نتائج تحليل التباين الانحدار ANOVA
216	الجدول (46): اتجاه أفراد العينة نحو محور تسهيل التجارة في ميناء بجاية
217	الجدول (47): نتائج الانحدار لأثر تطوير أداء الميناء على تسهيل التجارة
218	الجدول (48): نتائج تحليل التباين ANOVA

فهرس الأشكال

فهرس الأشكال

الصفحة	الفصل الأول
14	الشكل (1): كثافة عوامل الإنتاج في إنتاج النسيج والصلب
16	الشكل (2): التوازن قبل التجارة "نموذج هيكشر-أولين"
17	الشكل (3): التوازن عند التجارة (هيكشر-أولين)
19	الشكل (4): أسعار السلع وأسعار عوامل الإنتاج
20	الشكل (5): أسعار السلع ونسب عوامل الإنتاج
23	الشكل (6): تعادل أسعار عوامل الإنتاج
34	الشكل (7): التوازن في سوق المنافسة الاحتكارية
35	الشكل (8): أثر التجارة على التوازن في سوق المنافسة الاحتكارية
37	الشكل (9): محددات الميزة التنافسية الوطنية "ماسة بورتر"
51	الشكل (10): منحني طلب الواردات ومنحني عرض الصادرات
53	الشكل (11): أثر فرض التعريفات الجمركية من قبل مستورد كبير
54	الشكل (12): أثر فرض التعريفات الجمركية من قبل مستورد صغير
56	الشكل (13): أثر فرض حصة الإستيراد من قبل مستورد كبير
58	الشكل (14): أثر فرض حصة الإستيراد من قبل مستورد صغير
الصفحة	الفصل الثاني
77	الشكل (15): تجارة السلع العالمية (1970-2023)
78	الشكل (16): خطوات وصول البضائع من المصدر إلى المستورد
80	الشكل (17): التعريفات والتدابير غير الجمركية في التجارة الدولية
86	الشكل (18): مبادئ تسهيل التجارة
102	الشكل (19): نظام النافذة الواحدة
104	الشكل (20): عملية التخليص الجمركي النموذجية
107	الشكل (21): مؤشرات تقرير ممارسة أنشطة الأعمال
112	الشكل (22): أداء الجزائر في مؤشرات تسهيل التجارة (OECD)
113	الشكل (23): مؤشر تمكين التجارة العالمية
117	الشكل (24): مؤشر أداء الخدمات اللوجستية LPI
الصفحة	الفصل الثالث
125	الشكل (25): وصف الميناء البحري

فهرس الأشكال

126	الشكل (26): وصف البنية التحتية للميناء
128	الشكل (27): تصنيفات الموانئ البحرية
135	الشكل (28): وصف المحطات البحرية
139	الشكل (29): عرض تخطيطي لتشغيل محطات الحاويات
144	الشكل (31): خدمات إضافة القيمة في الموانئ
160	الشكل (32): مؤشر الإنتاجية
163	الشكل (33): مؤشر الربحية
164	الشكل (34): مؤشرات الكفاءة والفعالية
168	الشكل (35): بطاقة الأداء المتوازن "BSC"
172	الشكل (36): منطقة الظهير لميناء أنتويرب (بلجيكا)
183	الجدول (37): زمن توقف السفينة في الميناء
الصفحة	الفصل الرابع
196	الشكل (38): الموقع الجغرافي للمنطقة اللوجستية "تكستار"
199	الشكل (39): حركة الميناء حسب طبيعة البضائع 2023
200	الشكل (40): حركة الصادرات والواردات في ميناء بجاية
201	الشكل (41): زمن دوران السفن في ميناء بجاية

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الصفحة	
أ - ذ	المقدمة العامة
1	الفصل الأول: نظريات وسياسات التجارة الخارجية
2	تمهيد
3	I. نظريات التجارة الخارجية
3	1.I نظريات التجارة الكلاسيكية
3	1.1.I مبادئ المذهب التجاري
4	2.1.I نظرية الميزة المطلقة
7	3.1.I نظرية الميزة النسبية
10	4.1.I نظرية القيم الدولية
13	2.I نظريات التجارة النيوكلاسيكية
13	1.2.I نظرية نسب العوامل
18	2.2.I نموذج ستوبلر-سامويلسن
22	3.2.I نظرية تعادل أسعار العوامل
24	4.2.I الاختبار التجريبي لنظرية نسب العوامل
26	3.I نظريات التجارة الحديثة
26	1.3.I التفوق التكنولوجي والتجارة الخارجية
27	1.1.3.I نموذج الفجوة التكنولوجية
28	1.2.3.I دورة حياة المنتج
30	2.3.I نظرية تشابه الأذواق
31	3.3.I اقتصاديات الحجم والمنافسة الاحتكارية
36	4.3.I الميزة التنافسية "نموذج بورتر"
37	1.4.3.I عوامل الإنتاج
38	2.4.3.I ظروف الطلب المحلي
38	3.4.3.I الصناعات ذات الصلة والداعمة
39	3.4.3.I استراتيجية الشركات وهيكلها والمنافسة المحلية
41	II. سياسات التجارة الخارجية
41	1.II مفهوم السياسة التجارية وأهدافها

فهرس المحتويات

41	1.1.II تعريف السياسة التجارية
42	2.1.II السياسة التجارية بين الحرية والحماية
42	1.2.1.II سياسة حرية التجارة
45	2.2.1.II سياسة حماية التجارة
46	3.1.II أهداف السياسة التجارية
47	1.3.1.II أهداف الاقتصادية
47	2.3.1.II أهداف إجتماعية
48	3.3.1.II أهداف إستراتيجية
48	2.II أدوات السياسة التجارية
49	1.2.II التعريفات الجمركية "Tariffs"
49	1.1.2.II مفهوم التعريفات الجمركية
50	2.1.2.II الآثار الاقتصادية للتعريفات الجمركية
55	2.2.II حصص الاستيراد
58	3.2.II الأدوات الأخرى للسياسة التجارية
58	1.3.2.II الأدوات الكمية
60	2.3.2.II الأدوات السعرية
60	3.3.2.II الأدوات التقنية
61	3.II تحرير التجارة في إطار نظام التجارة العالمي
61	1.3.II الإتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة "GATT"
62	1.1.3.II خلفية تأسيس الجات
63	2.1.3.II مفاوضات جولات الجات
65	2.3.II منظمة التجارة العالمية
66	1.2.3.II مبادئ منظمة التجارة العالمية وأهدافها
68	2.2.3.II هيكل منظمة التجارة العالمية
71	3.2.3.II النظام القانوني لمنظمة التجارة العالمية
73	خلاصة الفصل
74	الفصل الثاني: الإطار المفاهيمي لتسهيل التجارة
75	تمهيد

فهرس المحتويات

76	I. مدخل إلى تسهيل التجارة
76	1.I مفهوم تسهيل التجارة
76	1.1.I بيئة التجارة الخارجية
82	2.1.I تعريف تسهيل التجارة
84	3.1.I دوافع تسهيل التجارة
85	2.I مبادئ تسهيل التجارة
87	3.I فوائد وتكاليف تنفيذ تسهيل التجارة
90	1.3.I فوائد تسهيل التجارة
91	2.3.I تكاليف تنفيذ تسهيل التجارة
92	II. اتفاقية تسهيل التجارة ومؤشرات قياسه
92	1.II اتفاقية تسهيل التجارة 2013
92	1.1.II خلفية اتفاقية تسهيل التجارة
95	2.1.II محتوى اتفاقية تسهيل التجارة
95	1.2.1.II تدابير تسهيل التجارة (القسم الأول)
96	2.2.1.II الأحكام المتعلقة بالمعاملة الخاصة والتفضيلية (القسم الثاني)
98	3.2.1.II الترتيبات المؤسسية والأحكام النهائية (القسم الثالث)
98	2.II تدابير تسهيل التجارة
98	1.2.II تدابير شفافية القوانين واللوائح التجارية
100	2.2.II تدابير تبسيط الشكليات والوثائق التجارية
103	3.2.II تدابير تسريع التخليص الجمركي والإفراج عن البضائع
106	3.II مؤشرات تسهيل التجارة
106	1.3.II مؤشر التجارة عبر الحدود
109	2.3.II مؤشرات منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية
112	3.3.II مؤشرات تقرير تمكين التجارة
116	4.3.II مؤشر أداء الخدمات اللوجستية
120	خلاصة الفصل
121	الفصل الثالث: مدخل للموانئ البحرية وقياس أدائها
122	تمهيد

فهرس المحتويات

123	I. صناعة الموانئ البحرية
123	1.I مفهوم الموانئ البحرية وأهميتها
123	1.1.I تعريف الميناء البحري
127	2.1.I تصنيفات الميناء البحري
131	3.1.I أهمية الموانئ البحرية
134	2.I وظائف ودور الميناء
134	1.2.I وظائف الميناء
134	1.1.2.I نظام المحطات البحرية
137	2.1.2.I الجهات الرئيسية الفاعلة في الميناء
139	3.1.2.I تشغيل المحطات البحرية
141	2.2.I دور الموانئ
142	1.2.2.I الميناء كمركز للنقل متعدد الوسائط
142	2.2.2.I الميناء كموقع للصناعات
143	3.2.2.I الميناء كمركز لوجستي وإضافة القيمة
145	3.I إدارة وتشغيل الموانئ
145	1.3.I سلطة الموانئ
147	2.3.I الجمارك والوكالات الحدودية الأخرى
149	3.3.I الإصلاح المؤسسي للموانئ
153	4.3.I نماذج إدارة الموانئ وحوكمتها
157	II. أداء الموانئ البحرية ومؤشراته
157	1.II مفهوم الأداء وقياسه
157	1.1.II تعريف الأداء
158	2.1.II مؤشرات قياس الأداء
159	1.2.1.II الإنتاجية "Productivity"
161	2.2.1.II الربحية "Profitability"
163	3.2.1.II الكفاءة والفعالية "Efficiency and Effectiveness"
165	3.1.II نظام قياس الأداء
168	2.II محددات أداء الموانئ وتنافسيتها

فهرس المحتويات

168	1.2.II المنافسة في صناعة الموانئ
168	1.1.2.II المنافسة داخل الموانئ (Intra-port competition)
169	2.1.2.II المنافسة بين الموانئ (Inter-port competition)
173	2.2.II العوامل المؤثرة في أداء الموانئ وتنافسيتها
178	3.II مؤشرات أداء الموانئ
178	1.3.II المؤشرات المالية
179	2.3.II مؤشرات الإنتاجية
182	3.3.II مؤشرات الوقت
184	4.3.II مؤشرات الفعالية
186	5.3.II مؤشر الاتصال بخطوط النقل البحري المنتظم (LSCI)
188	خلاصة الفصل
189	الفصل الرابع: دراسة أثر تطوير الميناء على تسهيل التجارة
190	تمهيد
191	I. الإطار المنهجي للدراسة
191	1.I التعريف بميناء بجاية
191	1.1.I نشأة مؤسسة ميناء بجاية
193	2.1.I الموقع الجغرافي والخصائص التقنية للميناء
195	3.1.I المناطق اللوجستية التابعة للميناء
195	4.1.I الحركة التجارية للميناء
195	1.4.1.I الحركة الإجمالية للميناء
197	2.4.1.I حركة الصادرات والواردات
200	3.4.1.I أداء الميناء في مؤشرات الوقت
201	2.I عينة و أدوات الدراسة
201	1.2.I عينة الدراسة
201	2.2.I أدوات جمع وتحليل البيانات
201	1.2.2.I أداة جمع البيانات
203	2.2.2.I أساليب تحليل البيانات
204	3.I صدق وثبات أداة الدراسة

فهرس المحتويات

204	1.3.I الصدق الظاهري لأداة الدراسة
205	2.3.I صدق الاتساق الداخلي
205	2.3.I صدق الاتساق لأبعاد المتغير المفسر
206	2.3.I صدق الاتساق لمحور تسهيل التجارة
206	3.3.I اختبار الثبات لأداة الدراسة
208	II. تحليل البيانات واختبار الفرضيات
208	1.II الدراسة الوصفية لعينة الدراسة
210	2.II اختبار الفرضية الثانية
210	1.2.II اتجاه العينة نحو بعد تبسيط وتحديث الإجراءات الجمركية
212	1.2.II اختبار الفرضية
213	3.II اختبار الفرضية الثالثة
213	1.3.II اتجاه العينة نحو بعد تطوير البنية التحتية والمعدات
215	2.3.II اختبار الفرضية
216	4.II اختبار الفرضية الأولى
216	1.3.II اتجاه العينة نحو محور تسهيل التجارة في ميناء بجاية
218	2.3.II اختبار الفرضية
220	خلاصة الفصل
221	الخاتمة العامة
227	قائمة المراجع
241	قائمة الملاحق
253	فهرس الجداول
256	فهرس الأشكال
259	فهرس المحتويات
266	الملخص

تأتي هذه الدراسة في سياق تزايد الاهتمام الوطني بدور الموانئ البحرية كحلقة محورية في سلاسل الإمداد العالمية و كأداة أساسية لتعزيز القدرة التنافسية التجارية. و تتناول مسألة أثر تطوير أداء الموانئ على تسهيل التجارة الخارجية في الجزائر مع التركيز على ميناء بجاية نموذجا. اعتمدت الدراسة على استبيان تم توجيهه إلى الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك النشطين على مستوى الميناء، وذلك بهدف تحليل أثر تطبيق بعض التدابير الرامية إلى تقليل تكاليف و وقت التجارة في الميناء على تسهيل التجارة. وقد خلصت النتائج إلى وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين تطوير أداء الميناء وتسهيل التجارة الخارجية، حيث تبين أن تبسيط الإجراءات الجمركية يسهم في تقليص زمن وتكلفة المعاملات، في حين يلعب تطوير البنية التحتية والمعدات دورا محوريا في تحسين كفاءة مناولة البضائع.

الكلمات المفتاحية: التجارة الخارجية؛ تسهيل التجارة؛ أداء الموانئ؛ الإجراءات الجمركية؛ البنية التحتية.

Abstract:

This study comes in the context of growing national interest in the role of seaports as a pivotal link in global supply chains and a key tool for enhancing trade competitiveness. It addresses the issue of the impact of improving port performance on facilitating foreign trade in Algeria, with a focus on the port of Bejaia. To achieve this objective, the study relied on a questionnaire distributed to customs agents operating at the port to analyze the impact of implementing measures aimed at reducing costs and time in ports on trade facilitation. The results concluded that there is a significant relationship between improving port performance and facilitating foreign trade. Specifically, simplifying customs procedures contributes to reducing transaction time and costs, while developing infrastructure and equipment plays a pivotal role in improving cargo handling efficiency.

Keywords: Foreign trade; Trade facilitation; Port performance; Customs procedures; Infrastructure.

Résumé:

Cette étude s'inscrit dans le cadre de l'intérêt national croissant pour le rôle des ports maritimes en tant que maillon central des chaînes logistique, et outil essentiel pour renforcer la compétitivité commerciale. Elle examine l'impact de l'amélioration de la performance portuaire sur la facilitation du commerce extérieur en Algérie, en prenant le port de Béjaïa comme modèle. L'étude s'appuie sur un questionnaire adressé aux

agents des douanes agréés en douane opérant au niveau du port, afin d'analyser l'effet de l'application de certaines mesures visant à réduire les coûts et les délais sur la facilitation des échanges. Les résultats ont conclu à l'existence d'une relation statistiquement significative entre le développement de la performance portuaire et la facilitation du commerce extérieur. Il s'est avéré que la simplification des procédures douanières contribue à la réduction du temps et du coût des transactions, tandis que le développement des infrastructures et des équipements joue un rôle pivot dans l'amélioration de l'efficacité de la manutention des marchandises.

Mots-clés : Commerce extérieur ; Facilitation des échanges ; Performance portuaire ; Procédures douanières; Infrastructure.