

أداء مؤشرات النقل البحري والتجارة الخارجية في الجزائر

دراسة احصائية باستخدام المركبات الأساسية ACP للفترة 2007-2021

The performance of indicators of maritime transport and foreign trade in Algeria - a statistical study using basic vehicles ACP for the period 2007-2021

شكيرة وسيلة

جامعة البليدة 2- الجزائر
chekirouwassila@gmail.com

فنتازي أمينة

جامعة البليدة 2- الجزائر
fantazia60@yahoo.com

محمد سعد الفقي¹

المعهد العالي للحاسبات و تكنولوجيا المعلومات -
أكاديمية الشروق - مصر
Dr_muhammadsaad_1976@yahoo.com

تاريخ النشر: 2023/06/11

تاريخ القبول: 2023/06/04

تاريخ الاستلام: 2023/02/23

ملخص:

يقوم النقل البحري على مجموعة من المؤشرات التي تعكس مدى تطوره، والتي بدورها تنعكس على مستوى وحجم التجارة الخارجية ما بين أداء لمؤشر الصادرات والواردات، وهذا ما سيتم إبرازه هذه الدراسة من خلال تسليط الضوء على التجربة الجزائرية التي يقوم اقتصادها على التجارة الخارجية من خلال تصدير المحروقات عبر الموانئ البحرية نحو الأسواق العالمية، وهذا بالاعتماد على المنهج الاستنباطي لتحليل مختلف الإحصائيات والبيانات المتعلقة بالدراسة، كما تم الاعتماد على الأسلوب الإحصائي باختبار مجموعة من المؤشرات المتعلقة بالنقل البحري والتجارة الخارجية وهذا بتطبيق تحليل المركبات الأساسية "ACP"، وقد خلصت هذه الدراسة إلى مجموعة من نتائج أهمها تميز الجزائر بعدد من نقاط القوة في قطاعي النقل البحري والتجارة الخارجية، والتي تتمثل في الأداء اللوجستي الكلي وكذا الواردات، وهذا حسب ما أفرزته الدراسة الإحصائية لتحليل مركبات الأساسية ACP. الكلمات المفتاحية: المؤشرات، النقل البحري، التجارة الخارجية، تحليل المركبات الأساسية ACP.

Abstract:

Maritime transport is based on a set of indicators that reflect the extent of its development, which in turn is reflected in the level and volume of foreign trade between the performance of the import and export index. This is what this study will highlight by highlighting the Algerian experience, whose economy is based on foreign trade through the export of hydrocarbons. Through the seaports towards the global markets, and this is based on the deductive approach to analyze the various statistics and data related to the study, and the statistical method has been relied upon by testing a set of indicators related to maritime transport and foreign trade, and this is by applying the analysis of the basic compounds "ACP", and this study has concluded a set of Results, the most important of which is Algeria is distinguished by many strengths in the sectors of maritime transport and foreign Trade, which are represented in the total logistical performance as well as imports, and this is according to what was produced by the statistical study of the analysis of the main components of ACP.

Key words: shipping, foreign trade, ACP basic component analysis.

مقدمة:

إن التجارة بمختلف مكوناتها تعتبر من أهم الركائز التي ساهمت في تطور الاقتصاد من خلال مختلف المبادلات الدولية للسلع والخدمات التي تشهد تطورات هائلة في حجم الإنتاج والنوعية مع الوقت خاصة في مجال التكنولوجيا الحديثة ومختلف القطاعات الأخرى، فقد أصبحت أهم أداة تعتمد عليها الدول لتلبية احتياجاتها التي لم تستطيع إنتاجها في حدودها الداخلية كتحقيق الأمن الغذائي، لذلك فإن التجارة الخارجية تحتاج لتطوير مستمر وفتح المجال أمامها أكثر وهذا يقوم على تكوين مناطق التبادل الحر وإلغاء أو تخفيف من الحواجز الجمركية.

ويعتبر النقل البحري له تأثير مباشر على حجم ونوعية المبادلات التجارية مما يتطلب العمل الدائم من أجل تطويره لكي يتماشى مع التطور التجاري، وهذا يتم من خلال عمل تطوير قواعد النقل البحري من الموانئ والسفن باعتبارها أهم أساسيات النقل، وذلك بالاعتماد على الاتجاهات الحديثة للنقل البحري لتطوير النقل التجاري بين مختلف الاقتصاديات، كالاكتفاء على اللوجستيات و وسائل الاتصال الحديث التي تساهم في تطوير أداء مؤشرات النقل البحري بمختلف أنواعها في الموانئ ومنه يمكن بناء قواعد بحرية فعالة وتنشط في تطوير أداء النقل البحري الذي بدوره يساهم في زيادة تفاعلات التجارة الخارجية خاصة في دول العالم الثالث كالجائز وهذا من أجل مواكبة سرعة التطور في باقي دول العالم وبالتالي مواكبة التطور في التجارة الخارجية من خلال الارتباط أكثر بالموانئ العالمية.

وتعكس مؤشرات الأداء للنقل البحري في الجزائر مدى الاعتماد على الاتجاهات الحديثة للنقل باعتبارها تعتمد على النقل البحري في عمليات التصدير والاستيراد خاصة في مجال المحروقات نحو أوروبا، من الأدوات والوسائل التي تقوم على التكنولوجيا والرقمنة الأداء اللوجستي الذي يعتبر الأساس في تطوير النقل البحري، والتي لا بد من توفرها في تطوير وتحسين الموانئ من أجل توفير أفضل الخدمات لتطوير التجارة الخارجية من خلال تسهيل استيعاب حجم التبادلات للسلع والخدمات بين الدول، فمؤشرات النقل البحري نستطيع من خلالها قياس مدى تطور النقل البحري ومساهمته في الزيادة من قيمة التجارة الخارجية وبالتالي الاعتماد على الوسائل التي تجعلها أكثر كفاءة وفاعلية وهذا الذي عمدت إليه الجزائر في مجال النقل البحري لتطوير تجارتها الخارجية.

❖ أهمية الدراسة:

تتمثل أهمية هذه الدراسة في التعريف بأهم مؤشرات أداء النقل البحري في الجزائر، وكيف ينعكس ذلك على تطور حجم التجارة الخارجية في مختلف القطاعات، وهذا من خلال الصادرات والواردات عبر النقل البحري، كما تعكس هذه المؤشرات مدى الاعتماد على وسائل التكنولوجيا الحديثة والأداء اللوجستي في تطوير النقل البحري.

❖ أهداف الدراسة:

الهدف من هذه الدراسة هو إبراز أهمية النقل البحري المتطور، الذي ينعكس تطوره من خلال أداء مؤشراتته باعتباره من أهم الأساليب التي تعتمد عليها التجارة الخارجية، مما يحقق النهوض بالاقتصاد الجزائري.

❖ مشكلة الدراسة:

تتجسد مشكلة هذه الدراسة في الإجابة على التساؤل الرئيس التالي:

إلى أي مدى ينعكس مستوى أداء مؤشرات النقل البحري على أداء مؤشرات التجارة الخارجية في الجزائر؟

❖ فرضية الدراسة:

ينعكس أداء مؤشرات النقل البحري على أداء مؤشرات إلى ارتفاع أو انخفاض معدلات التجارة الخارجية في الجزائر.

❖ منهجية الدراسة:

قمت في هذه الدراسة بالاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي الذي يقوم بجمع المعلومات والبيانات وتلخيص مختلف الحقائق المتعلقة بواقع النقل البحري والتجارة الخارجية في الجزائر.

❖ الدراسات السابقة:

- دراسة رصاع حياة 2013: أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري ومدى التكيف معها رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، جامعة وهران 1، الجزائر، هدف هذه الدراسة تسليط الضوء على النقل البحري ومدى استجابته لتطورات في مختلف الجوانب الاقتصادية خاصة تلك المتعلقة بالتجارة الخارجية، وقد خلصت هذه الدراسة إلى أهمية مواكبة النقل البحري لتطورات العالمية كالاعتماد على اللوجستيات في الأداء من أجل خدمة الاقتصاد وخاصة التجارة الخارجية.
- دراسة أمال قلابزة، يوسف رشيد 2015: لوجستيك النقل البحري للبضائع-جالة الجزائر-، مقال في مجلة دفاتر بواذكس، العدد جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، هدف هذه الدراسة كيف يساهم النقل البحري للاستجابة لتطورات العالمية من خلال نقل البضائع في عمليات التجارة الدولية حالة الجزائر، وقد توصلت إلى أن الجزائر مزال تتعاني بشكل كبير في بنية النقل البحري مقارنة مع العالم الذي ينعكس على أداء في نقل البضائع عبر الموانئ الجزائرية.

المحور الأول: مؤشرات أداء النقل البحري في الجزائر

تتميز الجزائر بأسطول بحري تأسس منذ القدم وقد ساهم في تأسيس التجارة الخارجية في الجزائر وتطوره وهذا من خلال إحداث تغيرات وتطويرات في الموانئ الجزائرية منذ القدم، لكن هل الآن يعتمد النقل البحري في الجزائر على الاتجاهات الحديثة لتطويره لكي تتماشى ومتطلبات النقل البحري العالمي الذي يقاس بالاعتماد على العديد من المؤشرات؟ وقد تنوعت المؤشرات التي تقيس الأداء البحري في الجزائر والتي تعبر عن قوة النقل البحري في الجزائر أو ضعفه، وذلك طبقاً للتصنيفات العالمية، خاصة في الاتجاهات الحديثة التي تركز على الأداء اللوجستي، وللتعريف بالنقل البحري وأهم مؤشرات قياس الأداء في الموانئ سنتطرق لما يلي:

أولاً: ماهية النقل البحري

يعد النقل البحري من أهم أساسيات البنية التحتية التي يقوم عليها الاقتصاد في مختلف الدول فهو وسيلة غاية في الأهمية لتحقيق التطور التجاري، ويكون ذلك عن طريق مختلف الموانئ التي يتم الاعتماد عليها في عمليات الشحن وغيرها، لذلك سنتطرق في هذا الجزء إلى التعريف بالنقل البحري وموانئه كما يلي:

1-تعريف النقل البحري: يعد النقل البحري أهم وسائل النقل في وقتنا والأساس في التجارة وتطورها، ويعرف النقل البحري على أنه: "نشاطاً إنتاجياً من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان لآخر، كما يعد نشاطاً توزيعياً نظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محلياً وإقليمياً وعالمياً"¹.

2- أنواع الموانئ للنقل البحري: تعتبر الموانئ البحرية أهم العناصر المكونة للنقل البحري باعتبارها المكان الرئيس الذي تتم فيه عمليات النقل، وتنقسم الموانئ البحرية إلى ثلاثة أنواع رئيسية وذلك على حسب الطبيعة الجغرافية والملكية والوظيفية، وهذا كما يلي:²

- أ. من الناحية الطبيعة الجغرافية: يمكن التمييز بين الموانئ ذات المواقع الطبيعية وشبه الطبيعية، وبين الموانئ الصناعية التي تتميز في مجموعها عن الموانئ الجافة حيث لا تعطي الأخيرة تسهيلات بحرية للسفن ومن ثم يمكن إقامتها بعيدا عن الشواطئ البحرية؛
- ب. من ناحية الملكية: هناك موانئ تخضع لملكية الحكومة باعتبارها مظهرًا للسيادة الوطنية، وقد تكون ملكية الميناء تابعة للبلديات أو الجمارك أو القطاع، وقد تديره شركة دولية متخصصة في إدارة وتشغيل الموانئ؛
- ت. من ناحية الوظيفة: تقسيم الموانئ حسب الوظيفة إلى ثلاثة أنواع أساسية فهي تلك الموانئ المستخدمة في تناول البضائع والخدمات المرتبطة بها، وتنقسم لنوعين موانئ تجارية عامة مجهزة لاستقبال جميع أنواع السفن التجارية، وموانئ متخصصة في خدمة نوعية معينة من البضائع: كالموانئ البترولية، وكذا موانئ اللجوء وهي المواقع البحرية والأماكن التي تنشأ خصيصًا كمكان لجوء آمن مؤقت للسفن في حالة العواصف، موانئ عسكرية يتم تجهيزها بالإضافة إلى تجهيزات الموانئ التجارية بمنشآت ومعدات خاصة بمناولة الأسلحة والذخائر للقوات البحرية.

ثانيا: لوجستية الأداء للنقل البحري

تعتبر اللوجستيات في النقل والتجارة الدولية عبارة عن التكامل والاندماج بين النقل والتجارة الدولية بالكمية اللازمة في زمن محدد وبأقل تكلفة، وتتضمن اللوجستيات عمليات توفير المواد الخام الأولية وتجهيزها ونقلها إلى المصنع للتصنيع ثم بيع المنتجات في السوق العالمي، فهي امتداد للتجارة الدولية وتعتمد بشكل كبير على إسناد العمليات غير الأساسية إلى شركات متخصصة من الباطن وذلك من أجل تخفيض التكاليف والذي يعتبر من الأهداف الهامة لأي منظمة والذي تسعى دائما لتحقيقه³، ويقاس الأداء اللوجستي للنقل البحري عن طريق مجموعة من المؤشرات الأساسية والتي يمكن من خلالها تحديد كفاءة وجودة الأداء في الموانئ ومن أهم هذه المؤشرات لدينا:

1- مؤشر الأداء اللوجستي: يقيس مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، وهو جزء من تقرير إقامة روابط من أجل المنافسة، كفاءة سلاسل التوريد العالمية، ويغطي التقرير 160 بلدًا استنادًا إلى تقييم متعدد الأبعاد أجراه أكثر من 1000 من المهنيين في مجال الخدمات اللوجستية في العالم، هناك عوامل كثيرة تحدد أداء الخدمات اللوجستية، وتحدد مدى كفاءة استيراد وتصدير البلدان للبضائع مدى نموها ومنافستها في الاقتصاد العالمي، ويمكن للبلدان التي تتمتع بخدمات لوجستية فعالة ربط الشركات بالأسواق المحلية والدولية بسهولة من خلال سلاسل توريد يمكن الاعتماد عليها، وتواجه البلدان ذات الخدمات اللوجستية غير الفعالة ارتفاع التكاليف -سواء من حيث الوقت والمال- في التجارة الدولية وسلاسل التوريد العالمية، وهذا يمكن أن يعيق بشدة قدرة البلاد على المنافسة عالميًا، ومنذ 2007 بدأ البنك الدولي في إصدار دليل الأداء اللوجستي يشمل على ستة مكونات أساسية⁴، وهذا ما يمكن توضيحه في الجدول التالي:

الجدول رقم 01: الأداء اللوجستي لأفضل الدول لسنة 2019

البلد	الرتبة LPI	مؤشر LPI	الجمارك	البنية	الشحنات الدولية	كفاءة خدمات	تتبع وتعقب	توقيت
ألمانيا	1	4.23	4.12	4.44	3.86	4.28	4.27	4.45
لوكسمبورغ	2	4.22	3.9	4.24	4.24	4.01	4.12	4.8
السويد	3	4.2	3.92	4.27	4	4.25	4.38	4.45
هولندا	4	4.19	4.12	4.29	3.94	4.22	4.17	4.41
سنغافورة	5	4.14	4.18	4.2	3.96	4.09	4.05	4.4
النمسا	6	4.11	3.83	4.05	4.05	4.07	4.22	4.43
المملكة العربية السعودية	7	4.1	3.79	4.08	3.85	4.18	4.36	4.37
هونغ كونغ والصين	8	4.07	3.98	4.21	3.77	4.05	4.13	4.33
الوم أ	9	4.07	3.94	4.1	4.05	4	4.03	4.29
سويسرا	10	3.99	3.75	4.15	3.65	4.01	4.2	4.25
اليابان	11	3.97	3.85	4.1	3.69	3.99	4.03	4.21
الإمارات	12	3.94	3.84	4.07	3.89	3.82	3.91	4.13

Source: The World Bank, Connecting to Compete 2020, <http://lpi.worldbank.or>

من خلال الأرقام في الجدول نلاحظ أن ألمانيا سنة 2019 كانت أكثر الدول جودة في النقل البحري المتطور بالإعتماد على الأداء اللوجستي، ومن بين أحسن 12 دولة تعد الدول الأوروبية أفضل حيث بوجود 6 دول ثم آسيا التي تعرف نخضة إقتصادية في العديد من دولها كالصين وسنغافورة بالإضافة إلى الإمارات والمملكة العربية التي آتت في المرتبة السابعة، في حين لا يوجد أي دولة افريقيا التي لازلت بعيدة على تطور الاقتصادي في العالم في العديد من المجالات.

2- مؤشر الاتصال بخطوط النقل البحري: بفضل الخدمات المنتظمة للنقل البحري أصبحت كل الدول الساحلية متصلة ببعضها البعض لكن يتباين مستوى اتصال هذه الدول بالشبكة العالمية، ومنذ 2004 يسجل مؤشر الاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة الذي يغطي 162 دولة، التوجهات في اتصال الدول بخطوط النقل البحري المنتظمة من خلال خمسة مكونات وهي (عدد السفن، سعتها من الحاويات، حجم السفينة الأقصى - عدد الخدمات المقدمة، عدد الشركات)، ولكل مكون من المكونات الخمسة، تقسم قيمة البلد على القيمة القصوى لذلك المكون في عام 2004 ويحسب متوسط المكونات الخمسة لكل البلد، ثم يقسم هذا المتوسط الأقصى لعام 2004 ويضرب في 100، وفي عام 2018 واصلت الصين احتلال موقع الصدارة في ترتيب مؤشر الاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة تليها سنغافورة، فيما يخص الدول العربية تأتي الإمارات في المرتبة الأولى⁵، وهذا كما يوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم 02: مؤشر الاتصال البحري لدول مختارة للفترة (2010-2018)

البلد	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
الجزائر	10	31.45	31.06	7.8	6.91	6.94	5.92	10.91	7.26
مصر	42.86	47.55	51.15	57.39	57.48	61.76	61.45	58.71	54.6
الإمارات	38.06	63.37	62.5	61.09	66.97	66.97	70.4	73.12	73.65
السعودية	35.83	50.43	59.97	60.4	59.67	61.25	64.83	61.11	59.5
الصين	100	143.5	152	156.1	157.5	165.05	167.1	170.8	158.7
هونغ كونغ	94.42	113.6	115.2	117.2	116.6	115.99	116.7	100.5	105.4
سنغافور	81.87	103.7	105	113.2	106.9	113.16	117	119.5	115
ماليزيا	62.83	88.14	90.9	99.69	98.18	104.02	110.5	102.4	98.08
ألمانيا	76.59	90.88	93.32	90.63	88.61	93.98	97.79	89.7	85.9

المصدر: تقرير الصادر عن الأمم المتحدة الأونكتاد، الموقع: www.unctad.org

نلاحظ من الجدول خلال الفترة (2010-2018) أن الجزائر تعد من أضعف الدول في مؤشر الاتصال البحري، حيث كانت أعلى قيمة محققة لها 31.45 سنة 2011 وهذا يعود لارتفاع في تصدير قيمة المحروقات، وتبقى منخفضة جدا مقارنة بباقي دولة التي أضعف نسبة لهم أكبر من أحسن قيمة محققة في الجزائر، وحسب الأرقام في الجدول فإن الصين تعد الأفضل أداء في مؤشر الاتصال البحري خاصة وأنها تعد أكثر الدول تصديرا لمختلف السلع والخدمات في الأسواق العالمية.

ثالثا: مؤشرات قياس النقل البحري في الجزائر

تنوع المؤشرات التي تقيس الأداء البحري في الجزائر والتي تعبر عن قوة النقل البحري في الجزائر أو ضعفه وهذا على حسب التصنيفات العالمية، خاصة في الاتجاهات الحديثة التي تركز على الأداء اللوجستي، تتحدد هذه المؤشرات قوة الموانئ الجزائرية وضعفها، وهذا من خلال ارتباطها بالموانئ العالمية فالارتباط يعزز من مكانتها في قطاع النقل البحري وكفاءتها، والذي يعزز ذلك مدى قوة بنيتها التحتية للنقل من قواعد بنائية وكذا سفن ونوعيتها وحجمها، وستنطلق إلى أهم هذه المؤشرات فيما يلي:

1- مؤشر الارتباط بالموانئ العالمية: يعد مؤشر الارتباط بالموانئ العالمية من أهم المؤشرات التي تعبر عن قوة النقل البحري وكذا مدى تطور التجارة الخارجية، فهو يقيس جودة وقدرت الترابط الموانئ الجزائرية مع الموانئ العالمية حيث يقاس هذا المؤشر من خلال نسبة أن كل 2004 ارتباط يقدر بـ 100 كلما قل الارتباط انخفضت، وفي الجدول الموالي سنتطرق إلى ارتباط الموانئ الجزائرية وهذا كما يلي:

الجدول رقم 03: ارتباط الموانئ الجزائرية بالموانئ العالمية

السنة	2006	2007	2008	2009
مؤشر ارتباط	10.61	9.52	10.59	11.05
السنة	2010	2011	2012	2013
مؤشر ارتباط	11.76	12.10	10.64	11.28
السنة	2014	2015	2016	2017
مؤشر ارتباط	11.00	13.07	14.68	13.37
السنة	2018	2019	2020	2021
مؤشر ارتباط	12.27	12.09	12.60	12.84

المصدر: تقرير البنك الدولي عن الجزائر، الموقع: www.albankaldowli.org.

من خلال الأرقام في الجدول (3) نلاحظ أن الارتباط بالموانئ العالمية في الجزائر للفترة ما بين 2006-2021 ضعيف جداً، حيث لم يصل أعلى معدل للارتباط لـ 15، ويعود ذلك لضعف الموانئ الجزائرية التي لم تصل للحد الأدنى لكي تصبح قادرة على تلبية المتطلبات العالمية، أو لكي تكون في قوة تنافسية مع الموانئ العالمية التي تتميز بالحدثة والتطور والسرعة في التنفيذ، وهذا الضعف تعاني منه كل الموانئ الجزائرية والعربية لضعف التكنولوجيا المستعملة في موانئها.

2- بنية النقل البحري وكفاءة التخليص الجمركي: تقاس بنية النقل البحري والتخليص الجمركي في العالم بمعدل الأداء لها المحصور ما بين (1-5) وحسب هذا السلم كلما اقتربت من 1 كان أداء منخفض ومرتفع في حالة الاقتراب من خمسة، والأرقام في الجدول الموالي توضح لنا مدى جودة بنية النقل البحري وكفاءة التخليص الجمركي في الجزائر وهذا كما يلي:

الجدول رقم 04: تطور جودة بنية النقل البحري في الجزائر وكفاءة التخليص الجمركية

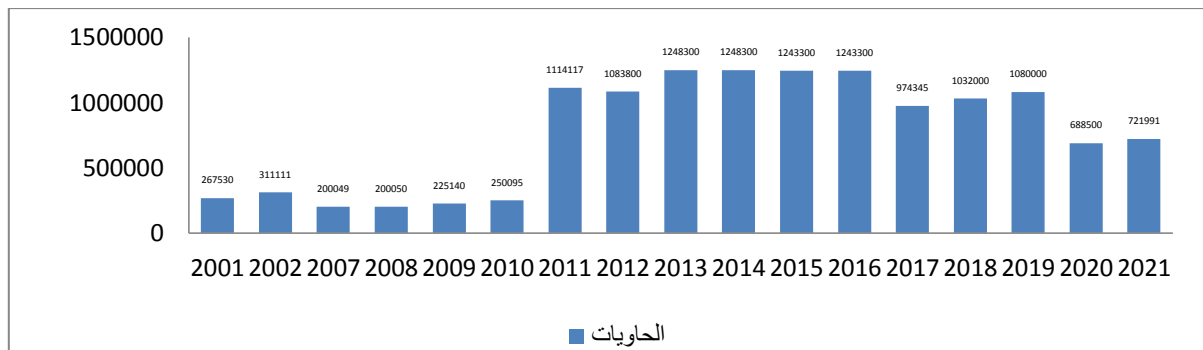
السنة	2007	2009	2010	2012
بنية النقل البحري	1.83	2.06	2.06	2.02
تخليص الجمركة	1.6	1.97	1.97	2.26
السنة	2014	2016	2018	2020
بنية النقل البحري	2.54	2.58	2.42	2.36
تخليص الجمركة	2.71	2.36	2.13	2.15

المصدر: تقرير البنك الدولي عن الجزائر، الموقع: www.albankaldowli.org

نلاحظ من خلال الأرقام في الجدول رقم 4 خلال الفترة 2007-2020 أن معدل جودة نقل البحري في الجزائر لم يتعد 2، حيث سجل سنة 2007 1.83 وهي تعتبر ضعيفة، وقد حدث ارتفاع ضعيف في السنوات التي بعدها لكنها بقيت بقيم متوسطة، وهذه النسب تعكس ضعف النقل البحري في الجزائر، والذي يعود لضعف اتباعها الاتجاهات الحديثة لتطوير النقل البحري، كما تشير إلى ضعف خدمة التعريفية الجمركية في الموانئ الجزائرية حيث نلاحظ من خلال الأرقام أنها سجلت سنة 2007 تقدر بـ 1.6 من السلم (1-5) وهذه تعتبر ضعيفة وقد حققت أعلى معدل لها خلال الفترة سنة 2014 بـ 2.71 وهي تعتبر أيضا ليست جيدة فهي قريب من المتوسط فقط حيث لم تصل حتى إلى معدل 3، وهذا يعكس ضعف الخدمات الجمركية في الموانئ الجزائرية.

3- مؤشر النقل بالحاويات: يعد النقل بالحاويات الأهم والأساس في النقل البحري، يعرف النقل بالحاويات في السنوات الأخيرة تحديات وهذا لاختلال التوازن المستمر في السوق بين التجارة وقدرة الأسطول على الإمداد، فضلا عن القواعد التنظيمية للبيئة الآخذة بالتغير كما أنه يعكس جودة وقدرة استيعاب الموانئ بالحرية وقوتها، وفي الشكل الموالي سنتطرق إلى حجم النقل بالحاويات في الموانئ الجزائرية (والذي يقاس بـ 20 قدم) وهذا كما يلي:

الشكل رقم 01: تطور النقل بالحاويات في الجزائر للفترة (2001-2021)



المصدر: تقرير البنك الدولي عن الجزائر، الموقع: www.albankaldowli.org

نلاحظ من الشكل رقم (1) أن النقل البحري في الجزائر بالحاويات ما بين 2001-2021 كان يعرف إنخفاض في سنوات الأولى خاصة في الفترة ما بين 2007-2010 وهذا لضعف وقلة الحاويات وكذا بسبب إنخفاض حجم الصادرات الجزائرية نحو الأسواق العالمية، ثم عرف ارتفاعاً ملحوظ وتحسن في نقل الحاويات سنة 2011 بقيمة 1114117 حاوية بزيادة قدرة بـ 4454% وهذا كأقصى قيمة سجلها النقل البحري بالحاويات ويعود ذلك لتحسن خدمات النقل البحري في الجزائر بالإضافة إلى إرتفاع معدلات التجارة الخارجية،

ليحقق بعدها معدل نمو ثابت لعدة سنوات. إن هذه التغيرات في النقل بالحاويات وكذا قيمتها التي عرفت تحسن ملحوظ خلال سنوات الدراسة تعكس بداية التحسن في النقل البحري الجزائري، لكن رغم ذلك فإن بالمقارنة مع الأرقام العالمية يعد النقل البحري بالحاويات في الجزائر ضعيف وهذا يعود لضعف قواعدها البحرية.

4- مؤشرات الأداء اللوجستي للنقل البحري: يقيس هذا المؤشر جودة الخدمات اللوجستية الكلية في النقل البحري، أي أنه يعبر على مدى تطور النقل البحري في منطقة معينة وكذا مدى اتباعها للاتجاهات الحديثة التي تعتمد على التكنولوجيا في تطوير الخدمة في الموانئ، وهذا ما سنتطرق له في الجدول الموالي حول الأداء اللوجستي للنقل البحري في الجزائر كما يلي:

الجدول رقم 05: يوضح أداء بعض مؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر للفترة (2007-2020)

السنة	2007	2010	2012	2014
الخدمات اللوجستية	1.92	2.24	2.13	2.54
جودة ترتيب الشحنات	2	2.7	2.68	2.53
الأداء اللوجستي الكلي	2.36	2.37	2.41	2.65
السنة	2016	2018	2020	
الخدمات اللوجستية	2.91	2.39	2.40	
جودة ترتيب الشحنات	2.80	2.39	2.6	
الأداء اللوجستي الكلي	2.77	2.45	2.45	

المصدر: تقرير البنك الدولي عن الجزائر، الموقع: www.albankaldowli.org

نلاحظ أن خدمات اللوجستية في الموانئ الجزائرية مازالت ليست بالمستوى العالمي المطلوب حيث نلاحظ أنه خلال الفترة ما بين 2007 إلى 2020 كانت أعلى معدل محقق في حدود 2.91 وهو معدل لم يتجاوز المتوسط، أما ترتيب الشحن في النقل البحري الجزائري يبعد من أحسن الخدمات التي تعتمد على التكنولوجيا الحديثة، حيث نلاحظ أن أقل نسبة سجلت كانت في حدود 2 أي مقارنة بالمستوى العالمي هو قريب من المتوسط، رغم أن أعلى معدلاته كانت سنة 2016 ولم تتجاوز 2.80 إلى أن تبقى أفضل من الخدمات الأخرى، ولا بد من تطويرها، فالخدمات اللوجستية للنقل البحري في الجزائر تعد متوسطة حيث حققت معدلات محصورة ما بين 2.36 إلى 2.77 أي أنها في المتوسط من المقياس العالمي كما أنها حققت ارتفاع من عام لآخر حتى وصلت لحدود 2.77 وهي أفضل سنة للنقل البحري في الجزائر، وهذا دليل على بداية تحسن خدمات النقل البحري وفق الاتجاهات الحديثة التي تعتمد على التكنولوجيا في الجزائر رغم كونها لا تزال بعيدة عن المستوى العالمي الذي يجب أن يتوفر لخدمة متطلبات التجارة الدولية عبر الدول والقارات، فالجزائر تعد ضعيفة رغم التحسن مقارنة مع متطلبات التي تحتاجها الموانئ كذا التجارة الخارجية.

المحور الثاني: قراءة احصائية لمؤشرات التجارة الخارجية والنقل البحري في الجزائر:

تعد التجارة الخارجية من أهم ركائز الاقتصاد فالجزائر ويساهم قطاع النقل البحري بدوره في تطورها وتقدمها باعتباره الرابط الأساسي بين الأسواق العالمية، لذلك سنتطرق في هذا الجزء إلى دراسة احصائية باستعمال المركبات الأساسية لمؤشرات التجارة الخارجية وتحديد أهم نقاط قوة وضعف الجزائر في القطاعين، والتي تعكس بدورها أداء القطاعين وتأثير المتبادل بينهما وهذا كما يلي:

أولاً: التجارة الخارجية في الجزائر

إن التجارة الخارجية أو الدولية قطاع اقتصادي جد فعال ومهم في أي دولة، وتعرف التجارة الخارجية بأنها: " أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية ممثلة في حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة فضلاً عن سياسات التجارة التي تطبقها دول العالم للتأثير في حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة"⁶، ويمكن تعريفها أيضاً بأنها: " كل الذي يحتوي دول العالم أجزائه المختلفة كأعضاء تتعامل وتتفاعل مع بعضها البعض من خلال آلية محددة ولقد أخذ هذا التبادل والتفاعل شكل التبادل الدولي"⁷، وتعد الصادرات والواردات أهم المؤشرات لقياس حجم التجارة الخارجية، فهي تعكس حجم مبادلاتها التجارية، وبالتالي قوة ميزانها التجاري الذي يعبر عن مدى تطور التجارة الخارجية فيها وهذا ما سنتطرق له في هذا الجزء بالاعتماد على الإحصائيات المتوفرة كما يلي:

1- تطور الصادرات في الجزائر: تعد الصادرات من أهم الموارد التجارية في الجزائر خاصة في المحروقات حيث بلغت نسبة 97.19% سنة 2011 غير أنها تراجعت في سنوات الأخيرة بسبب التغيرات في العالم وكذا تغير توجه الاقتصاد في الجزائر⁸، والجدول الموالي يوضح لنا حجم الصادرات في الجزائر خلال فترة ما بين 2001-2021 وهذا كما يلي:

الجدول رقم 06: يوضح حجم الصادرات في الجزائر للفترة (2001-2021) بملين \$

السنوات	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
الصادرات	21651	18125	18182	25000	32217	47500	54741
السنوات	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
الصادرات	87000	78590	45189	57090	73439	69659	65185
السنوات	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
الصادرات	38460	33403	38496	45233	39014	26103	42040

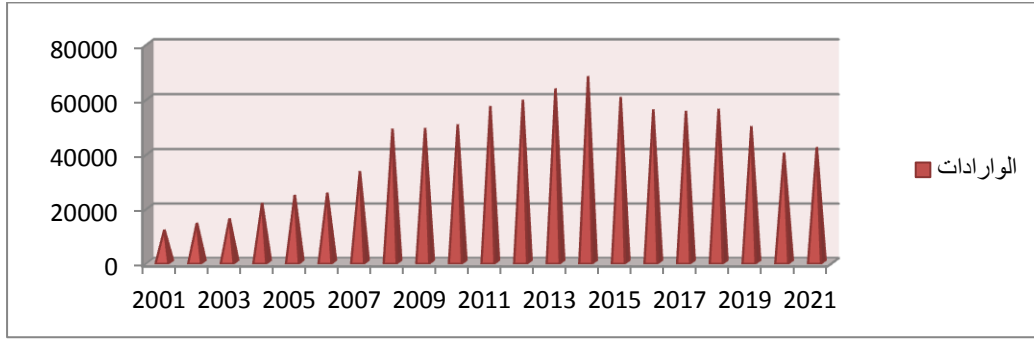
المصدر: تقرير البنك الدولي حول التنمية في الجزائر، الموقع: www.albankaldowli.org

نلاحظ من خلال الأرقام في الجدول أعلاه أن حجم الصادرات في الجزائر خلال الفترة ما بين 2001-2021 عرف تذبذبات في حجم الصادرات خلال الفترة، فقد حقق تزايد يقيم مواجهة ما بين 2001 حتى 2007 وهذا بانخفاضات طفيفة لا تؤثر على حجم الصادرات ويعود ذلك إلى زيادة معدلات التجارة الخارجية في قطاع المحروقات وهذا ناتج عن ارتفاع اسعار المحروقات مما نجم عنه الزيادة في حجم المبادلات التجارية الدولية للجزائر وهذا باعتبار قطاع المحروقات العصب الأساسي والمورد الأهم للاقتصاد الجزائري، ثم انخفضت حجم الصادرات بمعدلات مرتفعة سنة 2008 و2009 وهذا راجع لتراجع الاقتصاد الأمريكي الناتج عن الأزمة المالية، مما أثر على الاقتصاد العالمي بصفة عامة وهذا الذي ساهم في تراجع أسعار المحروقات مما انعكس على حجم التجارة الخارجية وبالتالي انخفاض الصادرات في الجزائر، ليعود للارتفاع بعدها وهذا نتيجة تحسن في قطاع المحروقات بالإضافة إلى تحسن جودة المنتجات في قطاعات الأخرى في الجزائر وقبول المنتج الجزائري في الخارج، ثم عاد بعدها للانخفاض نتيجة الأزمة النفطية الأخيرة سنة 2014 التي خفضت أسعار النفط بشكل كبير مما استلزم تخفيض في الإنتاج العالمي للمحروقات وبالتالي نقص حصة الجزائر مما أثر على حجم الصادرات مباشرة، وبالتالي تراجع التجارة الخارجية في الجزائر لكنها رجعت للارتفاع في السنوات الأخيرة خاصة 2021 وهذا يعود للتحسن في الاقتصاد الجزائري

وظهور بوادر الإنتاج والتصدير بالإضافة إلى ارتفاع أسعار المحروقات نتيجة للأزمة الأوكرانية والتي نجم عنها مشاكل بين الغرب وروسيا مما ساهم في ارتفاع سعر المحروقات وازدياد الطلب على الغاز من دول غير روسيا كالجائز خاصة من طرف دول الاتحاد الأوروبي.

2- حجم الواردات في الجزائر: تعتمد الجزائر على الواردات وهذا لتغطية احتياجاتها في مختلف المجالات، وتعتبر الواردات عن حجم المبادلات التجارية الدولية، والجدول الموالي يعكس حجم المبادلات التجارية في الواردات للجزائر كما يلي:

الشكل رقم 02: يوضح حجم الواردات في الجزائر للفترة (2001-2021) بمليون \$

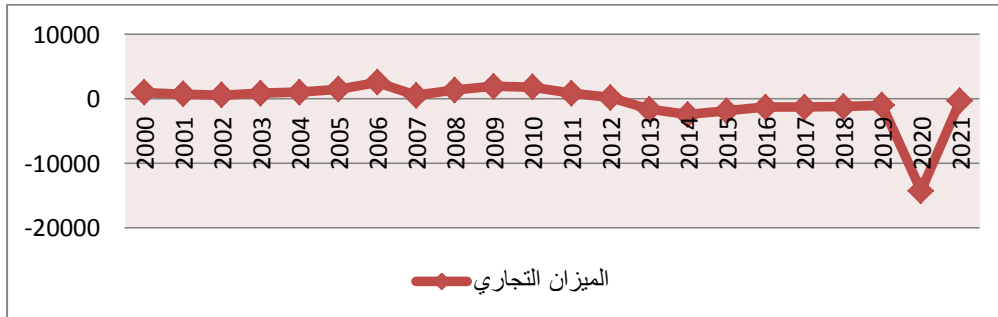


المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على تقارير البنك الدولي، الموقع: www.albankaldowli.org.

حسب الشكل البياني نلاحظ أنه في الفترة 2001-2018 فوترية متزايدة، فالتوجه المستمر نحو تحرير وتشجيع التبادل التجاري مما فتح سوق محلية أمام المنتج الأجنبي أدى إلى ارتفاع رهيب في قيمة الواردات، مما أثر بالسلب على المنتج المحلي وكذا خلق عجز في ميزان التجاري نتيجة ارتفاع قيمة الواردات مقارنة بالصادرات المحلية، لكن خلال الفترة 2019-2021 بدأ حجم الواردات في الانخفاض وهذا يعود إلى تبني الجزائر سياسة جديدة تقوم على غلق الجزء للاقتصاد، وهذا للاعتماد على الانتاج المحلي ورفع من الإنتاجية.

3- تطور حجم الميزان التجاري في الجزائر: يعد الميزان التجاري تدفقات الصادرات والواردات الناتجة عن عمليات التجارة الخارجية في العالم ولكل دولة ميزانها التجاري الذي ينعكس مباشرة على معدلات النمو الاقتصادي، وهو عبارة فائض أو عجز، فكلما حققت دولة فائض كان نتيجة لزيادة الصادرات عن الواردات والعكس صحيح، وهذا ما يوضحه الشكل الموالي لتطور حجم الميزان التجاري في الجزائر خلال الفترة (2000-2021) وهذا كما يلي:

الشكل رقم 03: يوضح تطور الميزان التجاري في الجزائر خلال الفترة (2000-2021) بمليون \$



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على تقارير البنك الدولي حول التنمية في الجزائر.

نلاحظ من الأرقام الشكل رقم 03 أن الميزان التجاري للجزائر خلال الفترة (2000-2021) شهد عدة تذبذبات وقد سجل عجز خلال السنوات الأخيرة هذا يعود لانخفاض حجم الصادرات مقارنة مع الواردات خاصة بعد الأزمة لبتولية لسنة 2014 التي أدت

إلى انخفاض حجم الصادرات في المحروقات التي تعد أهم الصادرات الجزائرية، بالإضافة إلى ضعف التصنيع في الجزائر والاعتماد على الواردات التي تكون بحجم أكبر من الصادرات الجزائرية التي تنحصر معظمها في المحروقات.

4- مؤشر الانفتاح التجاري: يعكس مؤشر الانفتاح التجاري مدى تطور الدولة في التجارة الدولية وهذا من خلال قياسه لحجم الصادرات والواردات لدولة ما خلال سنة، والجدول الموالي يوضح الانفتاح التجاري الجزائر خلال الفترة 2000 إلى 2021 وهذا كما يلي:

الجدول رقم 07: معدلات الانفتاح التجاري في الجزائر خلال الفترة (2000-2021)

السنة	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
معدل الانفتاح	56.93	53.11	54.35	56.16	59.39	70.95	65.14
السنة	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
معدل الانفتاح	65.55	69.22	61.25	60.44	59.19	57.57	55.89
السنة	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
معدل الانفتاح	52.62	55.93	57.9	55.01	52.03	50.1	52

المصدر: تقرير البنك الدولي عن الجزائر، الموقع: www.albankaldowli.org

نلاحظ من خلال الأرقام في الجدول أن معدل الانفتاح في الجزائر يعرف تذبذبات بين الارتفاع والانخفاض خلال الفترة ما بين 2001-2021 وهذا يعود للتغير في حجم الصادرات والواردات، فمن الجدول نلاحظ أن أعلى قيمة تم تسجيلها هي سنة 2006 بـ 70.95% ويعود ذلك للعديد من الاجراءات والاصلاحات التي تبناها الدولة لتحسين من التجارة الخارجية كرفع بعض القيود والحوافز الجمركية بالإضافة إلى تخفيف الضريبة الجمركية مما فتح باب أمام التجارة الخارجية، بالإضافة إلى الارتفاع في حجم الصادرات خلال هذه الفترة الناتجة عن زيادة الإنتاج في المحروقات وارتفاع أسعارها مما نجم عن زيادة في التصدير وبالتالي زيادة حجم التجارة الخارجية التي تعبر عن زيادة الانفتاح في الجزائر، أم أقل نسبة فقد سجلتها سنة 2020 بـ 50.1% يعود هذا للأزمة الصحية التي ضربت العالم وأدت إلى خفض معدلات التجارة وإغلاق الأسواق العالمية مما أثر على خريطة الاقتصادية للعالم ككل، ويعد معدل الانفتاح في الجزائر جيد مقارنة بوضعية الاقتصادية حيث أن متوسط في حدود 55.74%، ولكن رغم هذا تعد التارة الخارجية ضعيفة في الجزائر بسبب ضعف الإنتاج من حيث الكمية والجودة وكذا التنوع في العديد من القطاعات كالزراعة والصناعة، وكذا عدم وجود مناطق للتجارة الحرة في الجزائر بالإضافة إلى عدم انضمام الجزائر للمنظمة العالمية للتجارة مما يجد من حجم مبادلاتها التجارية.

ثانيا: الدراسة الإحصائية لمؤشرات النقل البحري والتجارة الخارجية في الجزائر

ولتوضيح العلاقة بين المؤشرات التجارة الخارجية والنقل البحري ومدى ارتباطهما فقد قمنا بالدراسة الإحصائية كما يلي:

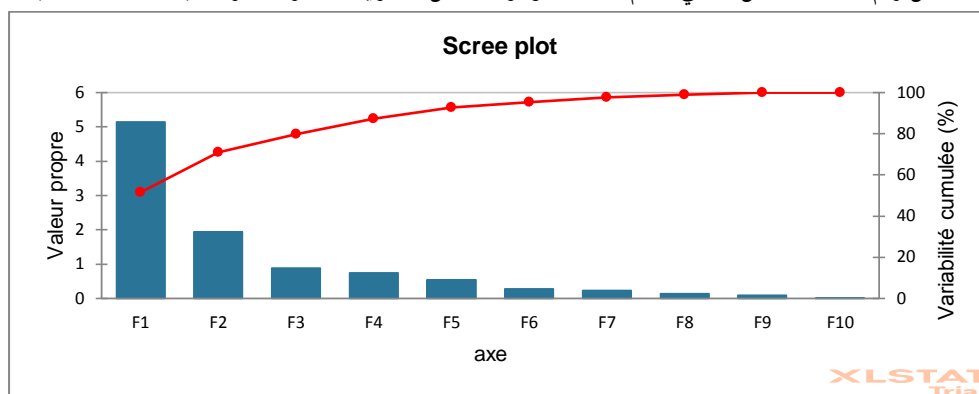
1- القيم الذاتية ونسبة الجمود:

الجدول رقم 08: القيم الذاتية ونسب الجمود (مؤشرات القطاع الفلاحي والصناعات الغذائية 2007-2021)

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10
Valeur propr	5.155	1.946	0.878	0.745	0.548	0.279	0.224	0.137	0.084	0.003
Variabilité (%)	51.553	19.464	8.782	7.450	5.482	2.789	2.241	1.368	0.844	0.026
% cumulé	51.553	71.017	79.799	87.249	92.731	95.520	97.761	99.129	99.974	100.000

المصدر: مخرجات برنامج XL-STAT 2019

الشكل رقم 04 : التمثيل البياني للقيم الذاتية لمؤشرات النقل البحري والتجارة الخارجية (2001-2021)



المصدر: مخرجات برنامج XL-STAT 2019.

✓ المحور العملي F_1 يمثل 51.553 من قيمة الجمود الكلي؛✓ المحور العملي F_2 يمثل 19.454 من قيمة الجمود الكلي؛وبالتالي نسبة التمثيل على المعلم العملي الأول ذو المحورين (F_1 F_2) 71.017% من الجمود الكلي وهي نسبة جيدة وكافيةلإعطاء صورة واضحة لسحابة النقاط من هذا المعلم، لهذا نكتفي بتمثيل المتغيرات على معلم متعامد ومتجانس ذو البعدين (F_1 F_2).

أ. ارتباط المتغيرات بالمركبات الأساسية: نتطرق في هذا الجزء إلى تحليل وتوضيح الارتباط المتواجد بين مختلف المتغيرات الأساسية

المتجسدة في مؤشرات النقل البحري والتجارة الخارجية في الجزائر والمركبات الأساسية المتمثلة في المحور الأول والثاني ويوضح هذا الارتباط

كما يلي:

الجدول رقم 09: يوضح ارتباط المتغيرات بالمركبات الأساسية لمؤشرات النقل البحري والتجارة الخارجية 2007-2021

	F1	F2	F3	F4	F5
مؤشر ارتباط	0.816	-0.282	0.191	0.301	0.181
بنية النقل البحري	0.907	-0.030	-0.048	-0.053	0.024
تخليص جمركية	0.962	0.098	-0.053	-0.028	-0.187
الحاويات	0.841	0.343	-0.226	-0.097	-0.063
الأداء اللوجستي	0.651	0.407	0.203	-0.258	0.523
جودة ترتيب شح	0.668	0.160	0.565	0.171	-0.378
الصادرات	-0.626	0.678	-0.171	-0.082	-0.140
الواردات	0.526	0.762	-0.257	0.003	-0.085
الميزان التجاري	-0.399	0.570	0.052	0.667	0.181
الانفتاح التجاري	-0.579	0.426	0.573	-0.306	-0.009

المصدر: مخرجات برنامج XL-STAT 2019.

من الجدول رقم 09 نلاحظ أنّ المركبة الأساسية الأولى مرتبطة ارتباطا قويا موجبا مع مؤشر بنية النقل البحري، تخليص الجمركة،

الحاويات، الأداء اللوجستي، الواردات، وارتباط سلبي متوسط مع كل من الصادرات، الميزان التجاري وكذا الانفتاح التجاري، في حين

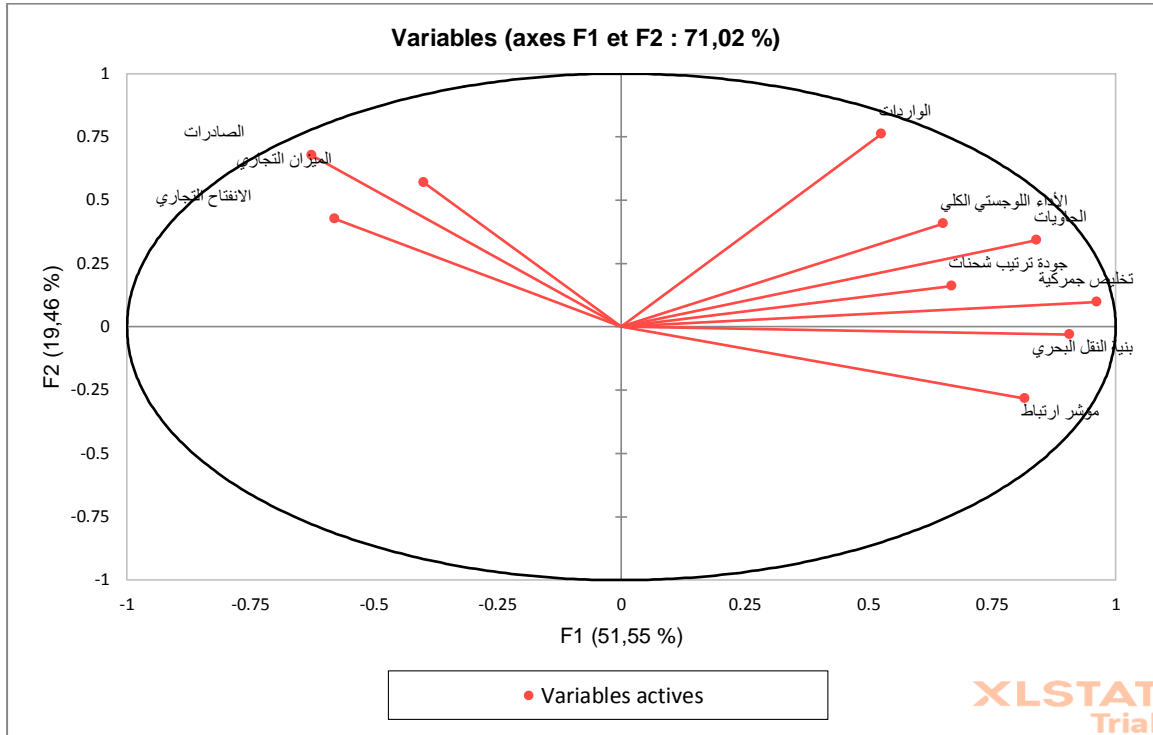
المركبة الأساسية الثانية فترتبط ارتباط قوي موجب مع الصادرات والواردات، وارتباط موجب ضعيف مع كل من الأداء اللوجستي الكلي،

والحاويات وتخليص الجمركي، أما الارتباط السلبي ضعيف فكان مع مؤشر الارتباط بالموانئ العالمية (-0.282) وكذا مؤشر بنية النقل

البحري (-0.030)، أما بقية المؤشرات الأخرى المتمثلة فهي ذات ارتباط موجب ضعيف مع F_2 .

ب. نقاط قوة وضعف الجزائر حسب المؤشرات المحددة للفترة (2007-2021): من دائرة الارتباط نستطيع الاستنتاج نقاط قوة وضعف هذه المؤشرات بالنسبة للاقتصاد وهذا من خلال دائرة الارتباط ما بين التغيرات التي تخلق تأثيرات متبادل وهذا كما يلي:

الشكل رقم 05: الارتباط بين المتغيرات مؤشرات النقل البحري والتجارة الخارجية 2007-2021



المصدر: مخرجات برنامج XL-STAT 2019

حسب الشكل رقم 05 من مخرجات برنامج XL-STAT نلاحظ أن للجزائر العديد من نقاط قوة والضعف الخاص بقطاعين سواء كانت في النقل البحري أو التجارة الخارجية، ومن أهم نقاط قوة حسب مؤشرات النقل البحري والتجارة للفترة (2007-2021) لدينا ما يلي:

✓ **الواردات:** تعد الواردات من أهم النقاط التي تعبر عن الأداء الاقتصادي، وتحسن في مؤشر الواردات في الجزائر يعد نقطة ضعف، وهذا لكونها تعكس ضعف الإنتاج في الجزائر وعدم قدرتها على تحقيق الاكتفاء الذاتي من خلال تنوع وتحسن الإنتاج في مختلف القطاعات، رغم أن ارتفاع ينعكس على تطور المبادلات التجارية.

✓ **الأداء اللوجستي الكلي:** يعد الأداء اللوجستي الكلي في الموانئ الجزائرية من أهم المؤشرات التي ساهمت في تحسين الخدمة في الموانئ ورفع من أداءها، بالإضافة إلى تأثيره الإيجابي على التجار الخارجية من خلال تسهيله لمختلف العمليات التي تعرفها الصادرات والواردات في الموانئ، ومن أهم العوامل التي ساعدت على تحسين الأداء اللوجستي الكلي في الجزائر.

✓ **مؤشر الارتباط بالموانئ العالمية:** يساهم هذا المؤشر في زيادة تدفق حجم التجارة الخارجية، وقد عرف مؤشر الارتباط تطورات منخفضة إلا أنها تعد جيدة وهذا يعود لتطور مبادلات الجزائر مع العديد من الدول سواء في الاتحاد الأوروبي أو آسيا كالصين، خاصة سنة 2017 حيث رجعت ترتفع قيمة الصادرات نحو أوروبا وغيرها وكذا الفترة الحالية التي تعرف تغيرات كبيرة في الاقتصاد الجزائري.

✓ **بنية النقل البحري:** عرف النقل البحري في الجزائر العديد من التغيرات والتطورات، التي ساهمت في تحسين ورفع من جودة النقل البحري مما انعكس بالإيجاب على مبادلات التجارة.

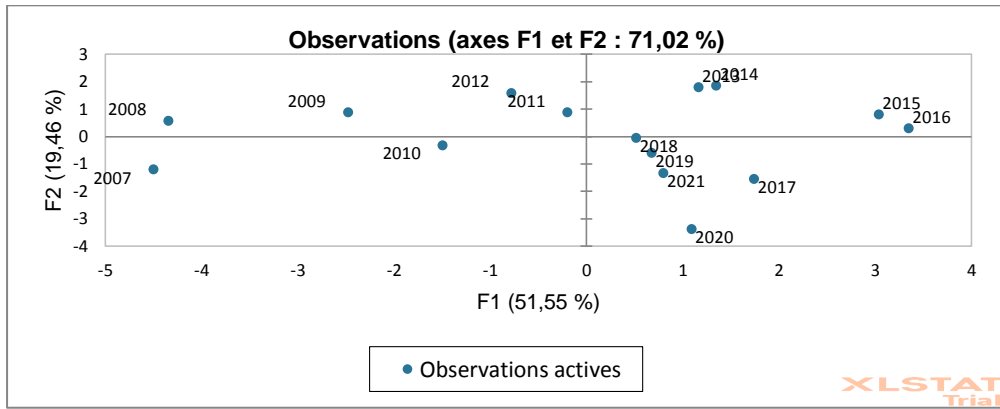
في حين أن أهم نقاط ضعف في القطاعين من بين المؤشرات التي تم دراستها حسب ما جاء في الشكل تتمثل في:

✓ **الصادرات:** رغم أن صادرات الجزائر تشكل أهم مورد للاقتصاد، إلا أنها تعود ضعيفة وهذا بسبب ضعف الإنتاج في القطاعات المنتجة وتنوع منتجاتها كما أنها لا تتميز بالجودة التي تجعلها ترقى لتصدير، حيث أن الصادرات في الاقتصاد الجزائري تتركز معظمها من المنتجات المحروقات التي عرفت انخفاض حاد بداية من نهاية 2014، ورغم عودتها للارتفاع بسبب ارتفاع أسعار الطاقة تبقى الصادرات منخفضة وهذا ما تعمل الحكومة على تحسينه من خلال الاعتماد على تنوع الاقتصادي خارج المحروقات.

✓ **الانفتاح التجاري:** يعد الانفتاح التجاري من أهم العوامل التي تساعد على تطوير حجم المبادلات التجارية، وظهر هذا المؤشر من نقاط الضعف يعود لتراجع حجم الصادرات وهذا بسبب انخفاض في الطلب على المحروقات وتراجع أسعارها خاصة بعد 2014.

2- تطور مؤشرات النقل البحري والتجارة الخارجية للفترة (2007-2021):

الشكل رقم 06: التمثيل البياني لمؤشرات النقل البحري والتجارة الخارجية للفترة 2007-2021



المصدر: مخرجات برنامج XL-STAT 2019

نلاحظ من خلال الشكل رقم 06 أنّ هذه المرحلة للفترة 2007-2012 شهدت تحسنا نوعا ما وفق بعض المؤشرات التي أفرزها نموذج الدراسة على أنّها نقاط ضعف، غير أنّ هذا التحسن لا يزال ضعيفا وغير فعال ولا يخدم البيئة الاقتصادية بشكل عام وقطاعي النقل البحري والتجارة الخارجية خاصة، كما تزامنت هذه الفترة بمرحلة جديدة للاقتصاد الوطني بعد سنوات من تدهور الاقتصاد واختلال التوازن الداخلي والخارجي، كما شهدت هذه الفترة استقرارا آمنا وسياسيا وتزامنا اطلاق برنامج التكميلي لبرنامج الإنعاش الاقتصادي لدعم النمو للفترة (2005-2009) والذي كلف الدولة مبالغ كبيرة نتيجة ارتفاع أسعار البترول وما حصلته الدولة من مداخيل في خزنتها، حيث كان الهدف من وراء هذين البرنامجين تحسين القدرة المعيشية للأفراد وتخفيض معدلات البطالة ودعم النشاطات المنتجة للقيمة المضافة ومناصب الشغل عن طريق رفع مستوى الاستغلال في القطاعات المنتجة وبالتالي مساهمة في الرفع من قيمة الصادرات نحو الخارج وهذا يعود بتحسّن على مستوى التجارة الخارجية، بالإضافة إلى تحسين في البنية التحتية التي هي أساس في الاقتصاد ويعود النقل البحري من أهم الركائز الأساسية في البنية الاقتصادية.

نلاحظ حسب الشكل أنّ هذه المرحلة للفترة 2013-2021 تحسنت الجزائر في كثير من المؤشرات الخاصة بالنقل البحري والتجارة الخارجية، حيث تزامنت هذه المرحلة بإطلاق برنامج توطيد النمو الاقتصادي للفترة (2010-2014)، بالإضافة إلى مختلف المشاريع التي تهدف لتحسين البنية التحتية باعتبارها من أهم أساسيات تطور الاقتصاد وخاصة النقل البحري وهذا خاصة بعد انهيار أسعار المحروقات سنة 2015 وسعى لتغيير التوجه الاقتصادي تحت مسمى التنوع الاقتصادي هذا للخروج بالاقتصاد الجزائري من دائرة المحروقات والتبعية الربعية، والتي تنجم عنها تحسّن في مستوى التجارة الخارجية ومختلف القطاعات، وبالتالي لا بد من الأخذ بجميع المؤشرات التي تساهم في تطور المجالين دون استثناء من شأنه أن يساهم في تطور القطاعين وهذا الذي ينعكس بالإيجاب على الاقتصاد الجزائري ككل.

خاتمة:

رغم التقدم الذي عرفه النقل البحري في الجزائر ومساهمته في تحسّن ونمو التجارة الخارجية، لكنه يبقى ضعيفاً مقارنة مع المقاييس العالمية لنقل البحري للتجارة الخارجية، والتي تحتاج لتطويرها من خلال الاعتماد على مختلف الاتجاهات الحديثة للنقل البحري. وفي هذا الإطار اهتمت هذه الدراسة بالوقوف على مدى تأثير مؤشرات النقل البحري بالاعتماد على الاتجاهات الحديثة وخاصة الأداء اللوجستي على نمو التجارة الخارجية في الجزائر خاصة وهذا ما توضحه نتائج الدراسة الإحصائية، وبعد دراستنا لمختلف جوانب الموضوع واختبار فرضياته، توصلنا لجملة من النتائج والتوصيات وبعض الآفاق كما يأتي:

1- نتائج الدراسة:

- حققت التجارة الخارجية في الجزائر معدلات تصدير مرتفعة في بعض سنوات وهذا يعود لزيادة أسعار المحروقات التي تعد أهم الموارد المالية للجزائر، فمعظم صادرات الجزائر نحو الخارج عاب عن محروقات وهذا بنسبة 98%؛
- تعاني الجزائر من ضعف ارتباط موانئها بالموانئ العالمية مما أدى ضعف التجارة الخارجية في الجزائر حيث أنّها من نسبة 100% لا تتعدى معدلات ارتباطها 15% وهذا يعكس ضعف الخدمة فيها، رغم أنّ التجارة الخارجية تعتمد عليها بنسبة 80% من إجمالي عملياتها؛
- إنّ الخدمات الجمركية في الموانئ الجزائرية تعتبر ضعيفة جداً، وهي من أهم العراقيل التي تقف في وجه تطور التجارة الخارجية وهذا بسبب التعطيلات التي تخلقها في وقف البضاعة في الموانئ لفترات طويلة تتعد الأشهر؛
- شهدت مؤشرات التجارة الخارجية في الجزائر خلال فترة الدراسة ارتفاع ملحوظ خاصة في المعدل الانفتاح التجاري والواردات، إلى أنّها لا ترقى إلى المستوى المطلوب؛
- تتميز الجزائر بعدد من نقاط القوة في قطاعي النقل البحري والتجارة الخارجية، والتي تتمثل في الأداء اللوجستي الكلي وكذا الواردات، وهذا حسب ما أفرزته الدراسة الإحصائية لتحليل مركبات الأساسية ACP.
- أفرزت الدراسة الإحصائية العديد من نقاط الضعف في القطاعي التجارة الخارجية والنقل البحري في الجزائر كبنية النقل البحرية والصادرات.

2- اقتراحات الدراسة: لنهوض بقطاعي النقل البحري وكذا التجارة الخارجية في الجزائر لا بد من القيام بالعديد من التغييرات، والاجراءات التي تساهم في تطورها، ومن أجل ذلك فقدّمنا بعض والاقتراحات وهي:

- القيام بالتعديلات اللازمة لتطوير موانئها التجارية خاصة بالإعتماد على الإدارة الحديثة وتطوير الخدمات اللوجستية لمواكبة تطورات في النقل العالمي.
- تكوين هيئات مستقلة تقوم بالإشراف ومراقبة العمل داخل الموانئ لضمان تطويرها وترقيتها؛
- فتح المجال أمام التجارة الخارجية وتحريرها من خلال إنشاء مناطق حرة، وكذا تفعيل التجارة نحو الأسواق الإفريقية مما يساهم في تطوير التجارة؛
- لا بد أيضا من الاعتماد على الإنتاج وتنوعه في مختلف القطاعات المنتجة لتنمية الصادرات الجزائرية في الأسواق العالمية وكذا تخفيض حجم الواردات؛
- العمل على ربط موانئها بالموانئ العالمية لفتح المجال أمام التجارة الخارجية، واستغلال الموقع الاستراتيجية للجزائر الرباط بين الدول الإفريقية والبحر الأبيض المتوسط.

الاحالات والهوامش:

- 1: سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 32.
- 2: رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، تخصص اقتصاد دولي، جامعة وهران 1، الجزائر، 2012-2013، ص 39 .
- 3: شريف ماهر، تخطيط النقل وسياساته الفعالية وعوامل الجدارة، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2014، ص 49.
- 4: بوشول السعيد جومون سعاد، أهمية المراكز اللوجستية في دعم وترقية النقل البحري دراسة حالة الامارات العربية المتحدة، ورقة بحثية مقدمة للملتقى الدولي حول الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية وتحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعادة للدول النامية، جامعة حمه لخضر، الوادي، الجزائر، ديسمبر 2019، ص 8، 9.
- 5: بوشول السعيد جومون سعاد، أهمية المراكز اللوجستية في دعم وترقية النقل البحري دراسة حالة الامارات العربية المتحدة، مرجع سابق، ص 9.
- 6: السيد محمد السريتي، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، مصر، 2009، ص 7، 8.
- 7: عبد الخالق عبد الرحمان مظهر، الاتفاقية الخاصة بإنشاء منظمة التجارة العالمية ودورها في تنمية التجارة الدولية، دار الكتب القانونية، مصر، 2002، ص 116.
- 8: أمال قلبازة، يوسف رشيد، لوجستيات النقل البحري للبضائع-حالة الجزائر-، لوجستيات النقل البحري للبضائع-حالة الجزائر-، العدد 04، مجلة دفاتر بواكس، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، 2015، ص 185.

قائمة المراجع:

1- المؤلفات:

- سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002
- شريف ماهر، تخطيط النقل وسياساته الفعالية وعوامل الجدارة، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2014.
- السيد محمد السريتي، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، مصر، 2009.
- عبد الخالق عبد الرحمان مظهر، الاتفاقية الخاصة بإنشاء منظمة التجارة العالمية ودورها في تنمية التجارة الدولية، دار الكتب القانونية، مصر، 2002.

2- المقالات:

- أمال قلبازة، يوسف رشيد، لوجستيك النقل البحري للبضائع-حالة الجزائر-، العدد 04، مجلة دفاتر بواذكس، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، 2015.

3- الأطروحات:

- رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، تخصص اقتصاد دولي، جامعة وهران 1، الجزائر، 2013-2012.

4- المدخلات:

- بوشول السعيد جومون سعاد، أهمية المراكز اللوجستية في دعم وترقية النقل البحري دراسة حالة الامارات العربية المتحدة، ورقة بحثية مقدمة للملتقى الدولي حول الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية وتحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعدة للدول النامية، جامعة حمه لخضر، الوادي، الجزائر، ديسمبر 2019.

5- مواقع الانترنت:

- تقرير الصادر عن الأمم المتحدة الأونكتاد، الموقع: www.unctad.org، الاطلاع: جانفي 2021.
- تقرير البنك الدولي عن الجزائر، الموقع: www.albankaldowli.org، الاطلاع: جانفي 2021

الملاحق:

ملحق 1:

Statistiques descriptives:

Variable	Observations	Obs. avec données	Obs. sans données	Minimum	Maximum	Moyenne	Ecart-type
مؤشر ارتباط	15	0	15	9.520	14.680	11.924	1.302
بنية النقل البحري	15	0	15	1.830	2.600	2.281	0.281
تخليص جمركية	15	0	15	1.600	2.580	2.264	0.331
الحاويات	15	0	15	200049.000	1248300.000	836885.800	421532.715
الأداء اللوجستي	15	0	15	2.300	2.910	2.485	0.198
جودة ترتيب شح	15	0	15	2.000	2.800	2.540	0.252
الصادرات	15	0	15	26103.000	87000.000	52909.467	18206.298
الواردات	15	0	15	33568.000	68262.000	52872.867	9219.431
الميزان التجاري	15	0	15	-14268.000	1931.600	-1261.556	3853.715
الانفتاح التجاري	15	0	15	22.320	69.220	55.810	10.773

ملحق 2:

Vecteurs propres :

	F1	F2	F3	F4	F5
مؤشر ارتباط	0.360	-0.202	0.203	0.349	0.244
بنية النقل البحري	0.399	-0.021	-0.051	-0.061	0.033
تخليص جمركية	0.424	0.070	-0.057	-0.032	-0.252
الحاويات	0.370	0.246	-0.241	-0.113	-0.086
الأداء اللوجستي	0.287	0.292	0.216	-0.298	0.706
جودة ترتيب شح	0.294	0.115	0.602	0.198	-0.511
الصادرات	-0.276	0.486	-0.182	-0.095	-0.189
الواردات	0.232	0.546	-0.274	0.004	-0.115
الميزان التجاري	-0.176	0.409	0.055	0.773	0.244
الانفتاح التجاري	-0.255	0.305	0.611	-0.354	-0.012

ملحق 3:

Contributions des variables: (%)

	F1	F2	F3	F4	F5
مؤشر ارتباط	12.927	4.099	4.140	12.194	5.956
بنية النقل البحري	15.952	0.045	0.260	0.371	0.106
تخليص جمركية	17.961	0.497	0.324	0.102	6.364
الحاويات	13.705	6.049	5.791	1.275	0.735
الأداء اللوجستي	8.224	8.510	4.681	8.901	49.901
جودة ترتيب شح	8.663	1.321	36.286	3.903	26.081
الصادرات	7.594	23.603	3.329	0.906	3.565
الواردات	5.369	29.839	7.502	0.001	1.318
الميزان التجاري	3.093	16.720	0.305	59.789	5.958
الانفتاح التجاري	6.512	9.318	37.384	12.557	0.015

ملحق 4:

Coordonnées des observations :

	F1	F2	F3	F4	F5
2007	-4.495	-1.222	-0.140	-0.538	1.144
2008	-4.339	0.552	-0.743	-0.251	0.859
2009	-2.475	0.860	1.258	0.382	-0.633
2010	-1.489	-0.331	1.193	0.993	-0.159
2011	-0.192	0.869	0.298	0.522	-0.594
2012	-0.773	1.567	-0.242	-0.055	-1.116
2013	1.167	1.778	-0.695	-0.871	-0.119
2014	1.355	1.835	-0.943	-1.037	-0.236
2015	3.042	0.789	0.671	-0.285	0.959
2016	3.354	0.276	1.326	0.200	1.419
2017	1.745	-1.561	-2.283	1.551	0.265
2018	0.520	-0.064	-0.495	0.004	-0.078
2019	0.682	-0.610	-0.084	0.383	-0.321
2020	1.096	-3.388	0.352	-1.984	-0.742
2021	0.803	-1.350	0.527	0.986	-0.648

ملحق 5:

Cosinus carrés des observations :

	F1	F2	F3	F4	F5
2007	0.832	0.062	0.001	0.012	0.054
2008	0.884	0.014	0.026	0.003	0.035
2009	0.629	0.076	0.163	0.015	0.041
2010	0.396	0.020	0.255	0.176	0.005
2011	0.014	0.277	0.033	0.100	0.129
2012	0.119	0.489	0.012	0.001	0.249
2013	0.223	0.516	0.079	0.124	0.002
2014	0.244	0.447	0.118	0.143	0.007
2015	0.796	0.054	0.039	0.007	0.079
2016	0.731	0.005	0.114	0.003	0.131
2017	0.223	0.178	0.381	0.176	0.005
2018	0.149	0.002	0.135	0.000	0.003
2019	0.279	0.223	0.004	0.088	0.062
2020	0.068	0.650	0.007	0.223	0.031
2021	0.110	0.311	0.047	0.166	0.072