

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم-
كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير
قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر اكايمي
الشعبة : العلوم التجارية التخصص: لوجيستيك و النقل الدولي

دور النقل البحري في النمو الاقتصادي في الجزائر

تحت اشراف الاستاذ :
بن شني يوسف

مقدمة من طرف الطالبة:
لمحال فاطمة الزهراء

أعضاء لجنة المناقشة :

الصفة	الاسم و اللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	بن شني عبد القادر	استاذ محاضر-أ-	جامعة مستغانم
مقررا	بن شني يوسف	استاذ محاضر-أ-	جامعة مستغانم
مناقشا	بساتات كريمة	استاذ محاضر-أ-	جامعة مستغانم

السنة الجامعية: 2017-2018

* دعاء *

اللهم إني أسألك إيمانا دائما وأسألك قلبا خاشعا.

اللهم إني أسألك علما نافعا وأسألك يقينا صادقا.

اللهم إني أسألك دينا قيما وأسألك العافية من كل بلية.

اللهم إني أسألك تمام العافية وأسألك دوام العافية.

اللهم لا تأخذني منك إلا إليك ولا تشغلي عنك إلا بك.

اللهم إني أسألك الشكر على العافية وأسألك الغنى

عن الناس.

شكر و عرفان

الحمد لله نحمده كثيرا والشكر له أولا وأخيرا وصلى الله على نبيه

وصفيه محمد بن عبد الله خير البرية ومعلم البشرية أما بعد:

أتقدم بالشكر وامتناني ووافر التقدير إلى أستاذي الكريم "بن شني

يوسف " التي رافقتني في رحلة بحثي هذا ، وأرشدني إلى الطريق السديد،

ودفعني للأمام فנסأل الله أن يجعل جهده في ميزان حسناته.

وكل الشكر والتقدير لأساتذتي جميعا، وكل من تتلمذني على أيديهم كل

الاحترام والتقدير.

والشكر الجزيل إلى إخواني الذين عايشوا معاناتنا ونزعوا من أنفسنا

الجزع والقنوط كلما ارتكست مسيرة عملنا.

كل شكري وتقديري.

الهداء

إلى أعظم امرأة في الوجود، إلى التي سقتني بحبها وعطفها، وسهرت عيناها

لأجلي الليلي، واشتغل بها بالي، واتسمت دائما في خيالي، إلى التي أفنت شبابها من

أجلي، إلى منبع عزتي وافتخاري إلى قرة عيني المخلوق المقدس، "والدتي.

إلى من أحاطني بنصائحه، ووزع فيا روح الصبر بتشجيعي وتحفيزه لي دوما،

إلى قدوتي في الحياة "والدي".

إلى إخوتي وأخواتي وأصدقائي وإلى الصديق محمد الذي ساعدني في بحثي هذا

فإليهما أرق تحياتي وتقديري.

أهداء

إلى من جرع الكأس فارغا ليسقى قطرة حب إلى كل أنامله ليقدم لنا لحظة سعادة .

إلى من حصد أشواك عن دربي ليمهد لي طريق العلم إلى القلب الكبير(والدي

العزیز).

إلى من أرضعتني الحب والحنان إلى رمز الحب و بلسم الشفاء (والدتي) .

إلى القلوب الطاهرة الرقيقة والنفوس البريئة (إخوتي).

إلى من تذوقت معهم أجمل اللحظات أصدقائي و صديقاتي في العمل.

تشكرات

الحمد لله الذي أنار لنا درب العلم والمعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب ووفقنا إلى

انجاز هذا العمل نتوجه بجزيل الشكر والامتنان إلى كل من ساعدنا من قريب أو من

بعيد على انجاز هذا العمل وفي تذليل ما واجهناه من صعوبات، ونخص بالذكر الأستاذ

المشرف "بن شني عبد القادر" الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته ونصائحه القيمة التي

كانت عوناً لنا في إتمام هذا البحث.

ولا يفوتنا أن نشكر الصديق التقني السامي "بن الشيخ محمد" الذي ساعدني على كتابة

بحثي هذا

كما نتقدم بالشكر إلى طلبة العلوم التجارية تخصص لوجستيك و النقل الدولي دفعة

.2018

الفهرس

* دعاء الإهداء الت شكرات الفهرس *

1	قائمة الجداول و الأشكال
أ-ب	المقدمة
01	الفصل الأول:عموميات حول النقل البحري
02	مقدمة الفصل الأول
03	المبحث الأول : نشأة و مفهوم وأهمية النقل البحري
03	المطلب الأول : نشأة و تطور النقل البحري
05	المطلب الثاني : تعريف النقل البحري
06	المطلب الثالث : اهمية النقل البحري
07	المبحث الثاني: خصائص و مكونات النقل البحري
08	المطلب الأول خصائص النقل البحري
11	المطلب الثاني: مكونات النقل البحري
14	خاتمة الفصل الأول
15	الفصل الثاني: عموميات حول النمو الاقتصادي و نماذجه
16	مقدمة الفصل الثاني
17	المبحث الأول : مفهوم النمو الاقتصادي
17	المطلب الأول : تعريف النمو الاقتصادي والفرق بينه وبين بعض المصطلحات
19	المطلب الثاني : تقدير و قياس النمو الاقتصادي
23	المطلب الثالث : العوامل المحددة للنمو الاقتصادي
25	المطلب الرابع : فوائد وتكاليف النمو الاقتصادي
26	المبحث الثاني : اهم النماذج ومراحل النمو
26	المطلب الأول : نموذج هارود-دومار
31	المطلب الثاني : مراحل النمو الاقتصادي
38	خاتمة الفصل الثاني
39	الفصل الثالث : النقل البحري في الجزائر ودوره في النمو الاقتصادي
40	مقدمة الفصل الثالث
41	المبحث الأول : :النقل البحري في الجزائر
41	المطلب الأول: نشاطات الموانئ البحرية
46	المطلب الثاني : مشاكل الموانئ الجزائرية
50	المبحث الثاني : الاهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري
51	المطلب الأول : العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري و قطاع التجارة الخارجية
57	المطلب الثاني : العلاقة بين نشاط النقل البحري و تحسين موكز ميزان المدفوعات
59	خاتمة الفصل الثالث
61	الخاتمة
64	المصادر و المراجع

قائمة الجداول

أ- قائمة الجداول :

الصفحة	عنوان الجدول	الصفحة
18	الفرق بين النمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية	1-I
21	النتائج الداخلي الخام ومكوناته في الو.م.أ سنة 2000	2-II
44	المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2015 (الوحدة مليون /طن)	3-III
45	حركة النقل البحري للمسافرين 1990-1995-2000-2005	4-III
54	حركة البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة 1990-2010	5-III
56	نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة 1990-2010	6-III

ب- قائمة الاشكال :

الصفحة	عنوان الشكل	الصفحة
41	خريطة الموانئ التجارية الجزائرية	1-III
56	التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين 1999-2010	I

مقدمة عامة

تعتبر عملية تحقيق معدلات النمو الاقتصادي هدفا أساسيا لسياسة الدول الاقتصادية، وخاصة الدول النامية التي مازالت تعاني من الفقر والجهل والمرض، وان السبب الرئيسي وراء كل ذلك هو عدم قدرتها على استغلال ما لديها من موارد، وحتى تخرج هذه الدول من واقعها الحالي وتحقق اهدافها التنموية، عليها العمل الجاد للاستفادة من كافة مواردها (الطبيعية، البشرية، المادية).

الجزائر تقع ضمن مجموعة الدول التي تحتاج لعملية الايماء الاقتصادي، وله العديد من الموارد و الامكانيات التي يمكن استغلالها والاعتماد عليها لتحقيق النمو الاقتصادي المنشود و من تلك الامكانيات النقل البحري الذي يمكن ان يؤثر على تحقيق النمو الاقتصادي وذلك نسبة لما تملكه الجزائر من موقع جغرافي متميز يتمثل في اطالته على البحر الابيض المتوسط . فلو تمكنت من استغلال هذا المورد بصورة فعالة سيساهم ذلك في النمو والتنمية الاقتصادية بصورة واضحة .

فالجزائر من اوائل الدول التي امتلكت اسطولا تجاريا في المنطقة العربية و الافريقية ، و قد لعب هذا الاسطول دورا مهما في خدمة الاقتصاد الجزائري ونموه في فترات سابقة إلا انه قد شهد تراجعا كبيرا في الونة الاخيرة مما انعكس اثره على اداء الاقتصاد الجزائري.

طرح الإشكالية:

- ما هو دور قطاع النقل البحري في النمو الاقتصادي ؟
- ما مدى مواكبة النقل البحري في الجزائري للتطور التكنولوجي المتسارع في هذا المجال؟

الفرضيات:

تمثلت فرضيات الدراسة في النقاط التالية :

- هناك علاقة طردية ذات دلالة إحصائية بين النقل البحري والنمو الاقتصادي في الجزائر.
- هناك علاقة طردية ذات علاقة إحصائية بين الموانئ البحرية والنمو الاقتصادي .
- إن للإستثمار في قطاع النقل البحري أثر على تنمية صادرات و واردات الدولة.

مبررات اختيار الموضوع:

- إن إختيار هذا الموضوع نابع من أهمية الإقتصادية قطاع النقل البحري، وأثره على النمو الاقتصادي في عصر إنفتاح الأسواق الدولية، و إنتشار ظاهرة العولمة.
- أهداف الدراسة:

- إبراز التحديات والعقبات التي تواجه الموانئ، وإقتراح طرق لتنمية كفاءة الموانئ، وبالتالي زيادة النمو الاقتصادي.

المنهج المتبع في الدراسة:

تم إتباع منهج وصفي تحليلي إحصائي.

صعوبة الدراسة:

صعوبة الحصول على المراجع المتعلقة بالموضوع خاصة باللغة الفرنسية.

تقسيم الدراسة:

الفصل الاول: عموميات حول النقل البحري.

المبحث الاول : نشأة ومفهوم واهمية النقل البحري.

المبحث الثاني: خصائص ومكونات النقل البحري.

الفصل الثاني: عموميات حول النمو الاقتصادي ونماذجه.

المبحث الأول: مفهوم النمو الاقتصادي.

المبحث الثاني: أهم النماذج الرياضية ومراحل النمو الاقتصادي.

الفصل الثالث : النقل البحري في الجزائر ودوره في النمو الاقتصادي.

المبحث الأول:النقل البحري في الجزائر

المبحث الثاني:دور النقل البحري في النمو الاقتصادي.

الفصل الأول

عموميات حول النقل البحري

الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري .

مقدمة الفصل :

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة حيث تبرز اهمية في ضمان انسياب حركة التبادل التجاري الدولي. فهو من اخص وسائل النقل العالمي للبضائع والركاب كما انه يكتسب اهمية خاصة في انجاز عملية الانماء الاقتصادي سواء في الدول النامية و المتقدمة و التي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية و الاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري.

المبحث الأول: نشأة ومفهوم وأهمية النقل البحري

المطلب الأول: نشأة وتطور النقل البحري

كانت عملية النقل والترحيل في بداياتها في العصور الأولى للإنسانية تعتمد أساساً على النقل بالدواب وكذلك النقل المائي عبر الأخشاب التي تطورت لمراكب تستخدم في البحار والأنهار، وشوهد ذلك في الحضارات القديمة مثل الحضارة المصرية في بناء الأهرامات، والإغريقية الرومانية، فظل الإنسان يطور في وسائل الانتقال برا وبحرا إلى أن جاءت الثورة الصناعية

وعهد النهضة وظهور مشتقات الطاقة كالفحم الحجري والبتروال والتي مثلت العمود الفقري لتطور صناعة النقل عامة والنقل البحري خاصة.

ومن ثم ازداد النشاط الصناعي والزراعي وانتشر النشاط التجاري بشتى أنواعه مما قاد إلى زيادة الحاجة إلى النقل بشتى أنواعه وخاصة النقل البحري لما له من مميزات في عملية الأزدهار الاقتصادي والتبادل التجاري، فجاءت فكرة شق القنوات المائية مثل قناة مانشستر وليفربول لربط مناطق الفحم الحجري في بريطانيا¹.

وأيضاً بدأت الحاجة للانتشار البري عبر السكة الحديد بظهور الحركات الاستعمارية في بداية القرن العشرين وأواخر القرن التاسع عشر الميلادي، حيث تم مد شبكة السكة الحديد إلى احتياجاتها من وإلى مناطق المستعمرات مثل جميع المستعمرات البريطانية لتساعدها في نقل أسكك حديد السودان لنقل القطن إلى بريطانيا وغيرها من قنوات النقل التي أنشأها المستعمرون. أصبحت السكك الحديد أهم وسائل النقل وأفضلها آنذاك نسبة لوعورة المنطقة الأفريقية مع مراعاة قلة تكاليف النقل بها ومرونتها مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

وبعد ذلك جاء التفكير في إنشاء الطرق المعبدة وساهم ذلك في قيام المدن والمجمعات الحضرية التي تعتمد أساساً على شبكة النقل بين مواقع الإنتاج المختلفة، وربطها بالمناطق الأخرى الكبرى ثم جاء عهد التكنولوجيا والتطور العلمي والتقني في جميع أشكال الصناعات ولم تكن صناعة النقل ببعيدة عن ذلك فحدث تطور كبير في أشكال وأنواع وسائل النقل المختلفة وخاصة النقل البحري حيث ظهرت سفن جديدة وطرق شحن وتفريغ حديثة وتطورت الموانئ تبعاً لتطور الأساطيل البحرية. فلولا النقل لظل الإنسان على فطرته لا رابط بينه والآخرين ولبقيت شعوب الأرض منفصلة وقابضة قانعة في ديارها بما أنتجت فلا يتيسر لأي قطر أن ينتفع بخيرات بقية الأقطار.

ولذلك يؤدي النقل إلى تحقيق عدة فوائد منها

• تقريب المسافات البعيدة واستغلال موارد المجتمعات وثرواتها على أحسن وجه، فلولا النقل لكسدت الصناعة والتجارة وخربت البلدان وهجرها أهلها وعاد الإنسان إلى حياة البداوة واندثرت معالم الحضارة، يضاف إلى ذلك أن التقدم الحديث وما طرأ على العالم من إصلاح ونظام أثر توفير.

¹ - مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، السودان، 2008، ص 24

الوقت وعمل على تقليل المخاطر التي كان يتعرض لها النقل في الأزمنة السالفة خاصة النقل البحري الذي تبهر سفنه في عباب البحر لمسافات بعيدة واتجاهات مجهولة.

• تقاس مدنفة الدول والمجتمعات اليوم من خلال ما وصلت إليه من تقدم في وسائل النقل والانتقال من حيث الانتشار ودقة النظم التي تسير عليها فهي بمثابة الشرايين في جسم الإنسان .

• كذلك تعتبر طرق المواصلات والانتقال مؤشرا لتقدم الحياة الاقتصادية فإذا اضطربت حركتها وتوقفت لأصبح العالم في انقطاع لأواصره وتنافر لأممه وشعوبه وانخفاض في درجات انتفاعه بمقادير كبيرة من ثروة قد زادت عن حاجته، وبفضل سهولة وسائل النقل أصبح العالم كالشبكة في ترابط مصالحه .

• تلعب تكلفة النقل دورا مهما في تحديد نفقات الإنتاج ويعيرها المنتجون والتجار أهمية كبيرة عند اختيار مواقع الصناعات والأماكن التجارية، خاصة إذا كانت الموارد الأولية تكاليف نقلها مرتفعة، لذلك تقوم الصناعات التي مدخلات إنتاجها الأولية ثقيلة ومنتجاتها ذات قيمة لحجمها حيث تواجد المواد الأولية .

نشأة النقل البحري

تعد وسائل النقل المائي من أقدم الوسائل التي استخدمها الإنسان في نقل وتحريك احتياجاته، فلورجعنا بالتاريخ للوراء حيث الإنسان الأول ، ربما نتخيل كيف اكتشف الإنسان البدائي الوسيلة الأولى للنقل المائي، وذلك عندما وضع حيوان اصطاده فوق جذع شجرة عائم كانت تحمله المياه في اتجاه التيار فأستغل هذا الجذع وبعد ذلك قام بربط جذعين أو أكثر بحبل من لحاء الأشجار وهكذا استطاع الإنسان أن يستخدم الطبيعة من حوله ونجد أن هذا القارب قد ظهر إلى الوجود واستعمله الإنسان لينقل عليه قبل استعمال الحيوانات لنقل الحمولات، وقد استخدمت الأنهار وغيرها من المجاري المائية في النقل منذ زمن بعيد لهدوء مياهها وتحركها في اتجاه واحد بصورة بطيئة شبه منتظمة مما شجع الإنسان على ركوبها منذ قديم العصور وبأبسط الوسائل وأكبر دليل على ذلك ما جاء به المقريزي في كتابه الخطط بأن "مصريايم بن حاييم" أول من قام ببناء مركب بعد الطوفان الذي كان في عهد نوح عليه السلام.

وكان ركوب البحر في العصور القديمة يشكل مغامرة غير محمودة العواقب لعدم معرفة خصائصه وامتداده اللانهائي فكان البحر عقبة في طريق تنقلات الإنسان آنذاك وبعد استخدام الأنهار والبحار في إطار ضيق انتقل الإنسان إلى مرحلة أخرى وهي ركوب المسطحات المائية الضخمة ذات الأعماق الكبيرة وما يعرف بالملاحة الساحلية والتي مكنته بعد ذلك من إتقان الفنون البحرية، التي أهلته للانتقال إلى مرحلة الخروج إلى عرض البحار خاصة بعدما توفر للإنسان كل من الخبرة الكافية لبناء القوارب البحرية والحافز لركوب المسطحات المائية ممثلا ذلك في التجارة وتبادل السلع²

وظهرت أولى الروابط بين عملية النقل المائي والتجارة الدولية إلى حيز الوجود من خلال ظهور هذه القوارب البدائية والتي خرجت منها بعد ذلك أساطيل السفن الضخمة والمتوسطة والتي عبرها تمكن الإنسان من اكتشاف مناطق في العالم وتبادل السلع والخدمات معها وفتح مزيداً من الآفاق التي مكنته من إشباع رغباته في ارتياد الأسفار في المناطق البعيدة من أجل التجارة والمعرفة الإنسانية ويشكل البحر الأحمر وخليج عدن والبحر الأبيض وبحار اليابان وجنوب شرق الصين والمحيط الهندي والنطاقات البحرية التي شهدت أولى الرحلات والتجارب الرائدة في مجال ركوب البحر واكتساب فنون الملاحة البحرية، فهذه المسطحات تطل عليها أوطان الحضارات البشرية القديمة الممثلة في مصر والصين والإغريق والرومان.

ويعد الخليفة معاوية بن أبي سفيان أول غازي بحري من المسلمين من خلال اهتمامه ببناء أسطول إسلامي من الأخشاب في لبنان على نمط سفن الروم التي غنمها المسلمون في فتح مصر. وبرع العرب في علم الفلك والعلوم الرياضية ومعرفة النجوم التي اهتموا بها في رحلاتهم البحرية وكان لها عظيم الأثر و كبير الفضل في تقدمهم ملاحياً ، كما برعوا في صناعة السفن ورسم الخرائط ومعرفة اتجاه الرياح، مما مكّنهم من السيطرة على البحار والمحيطات بالصورة التي تخدم مصالحهم وتجارتهم البحرية.

ويذكر بعض الباحثين أن نشاط العرب البحري امتد حتى المحيط الأطلسي "بحر الظلام" خلال القرن الحادي عشر الميلادي

أما اليوم فقد أصبحت البحار والمحيطات من أهم الطرق البحرية في مجال التجارة الدولية وتطورها وازدهارها وأضحى السفن تعمل في هذا المجال وتجد منافسة قوية من قبل وسائل أخرى تستخدم لنقل البضائع دولياً مثل الطائرات وتنافسها كذلك طرق النقل البري بنظام السكك الحديدية والشاحنات.

فالبحر والعمل عليه من خلال إقامة الموانئ أو امتلاك السفن يعد من مقومات التطور الاقتصادي والاجتماعي للدول، وما زال صاحب الريادة في تطور وتقديم التجارة الدولية حيث أن 78% من حجم التجارة الدولية مازال ينقل عبر البحار وأن 68% من حجم البضائع المتداول في التجارة الدولية يتم عبر البحر³.

المطلب الثاني : تعريف النقل البحري

هنالك العديد من التعريفات للنقل البحري في الأدب الاقتصادي يتفق معظمها في أن النقل عملية متكاملة تشمل حركة السلع وعناصر الإنتاج مثل العمل ورأس المال. فقد عرف " مارشال النقل على أنه حركة الأفراد والأشياء من مكان إلى آخر، وأوضح أنه يمثل إحدى النشاطات الهامة في كل مرحلة من مراحل التطور الحضاري.

فقد أوضح بونافيا أنه يمثل جزء من البناء العام للظواهر الاقتصادية ووظيفته الأساسية هي خلق المنفعة المكانية عن طريق نقل السلع والخدمات من المناطق التي تكون منفعتها الحدية فيها ضعيفة إلى مناطق أخرى تكون فيها منفعتها الحدية مرتفعة نسبياً .

1 - يعرف موربي صناعة النقل البحري بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتضم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثل ملاك السفن ،الموانئ البحرية ،البنوك البحرية سماسرة السفن، التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ والتخزين⁴ .

2 - يعرف النقل البحري بأنه صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى.⁵

3 - يعبر عن النقل البحري بأنه نشاط بحري حيوي يسهم في تحريك المنقولات والركاب حول العالم.⁶

4 - يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطا إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية "مكانية وزمانية" وذلك بنقلها من مكان لآخر، كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل والتوزيع للسلع والخدمات على كافة المستويات المحلية والإقليمية والدولية.

5- ويمكن تعريف النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري وتشمل كل من السفينة وساحات بناءها والسماسرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري ، فضلا عن الموانئ وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين إضافة إلى شركات التأمين البحري.

6 - يمكن التوسع في تعريف النقل البحري ليشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

7- النقل هو تلك العملية التي تتولد من خلالها ما يعرف بالمنفعة المكانية في الاقتصاد وهو عملية مهمة للإنتاج وعليه يقوم التبادل.

المطلب الثالث : أهمية النقل البحري

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة، حيث له العديد من المميزات التي أكسبته أهمية اقتصادية كبيرة فبجانب إسهامه في انسياب حركة

⁴ محمد سليمان هدي،اقتصاديات النقل البحري،مصر،دار الجامعات المصرية (1998)،ص1.

⁵ مصطفى احمد حمد،مرجع سابق،ص7.

⁶ عثمان ابراهيم السيد،قضايا النقل في السودان،مركز دراسات الشرق الاوسط و افريقيا،(2004)،ص24.

البضائع والركاب نجده يلعب دورا أساسيا في تحقيق عملية الإنماء الاقتصادي للدول التي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري، ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه يمثل الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية وتطوير الصادرات والواردات بين مختلف دول العالم، وعليه فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت حركة التبادل التجاري بين دول العالم المختلفة، وتهيأ لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق جديدة.

ويمكن اختصار جزء من أهميته في النقاط التالية:

- إن نشاط النقل البحري يعد نشاطاً مكملًا لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى {الصناعي، الزراعي السياحي} فهو الذي يمدها بمدخلاتها اللازمة كما يساهم في نقل مخرجاتها إلى الأسواق العالمية.

- يتفاوت تأثير نشاط النقل البحري بين الدول وفقا لمدى قدرتها على امتلاك أسطول تجاري وطني يساهم في توفير جانب كبير من العملات الأجنبية لخزينة الدولة والتي تستنزفها نفقات الشحن والتفريغ والتأمين وغيرها من الخدمات البحرية المتعلقة بالنقل البحري.

- توفير وتحقيق إيرادات ضخمة للدولة التي تمتلك الأساطيل أو الموانئ إذا تم استغلال هذه القدرات باستخدامها بكفاءة عالية أو من خلال إيجارها للدول الأخرى.

- تعد صناعة النقل البحري من المحاور الأساسية لتوطين الصناعات الأخرى وتحديد مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع، حيث تلعب دورا مباشرا في تحديد قيمة السلع والخدمات. في جانبي العرض والطلب⁷ فتأثيرها على الطلب لا يقتصر على خلق المنفعة المكانية فقط وإنما يتعداه إلى التأثير على حجم الطلب الكلي من خلال سعر السلعة، أما تأثير النقل البحري على جانب العرض فيتضح من خلال تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق وزيادة كمياتها عن طريق نقلها بحرا وبأحجام كبيرة وتكاليف منخفضة إذا ما قورنت بوسائل النقل الأخرى.

* المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي "المادي والبشري" حيث تعمل خدمات النقل البحري على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تساهم بدورها في رفع معدلات النمو الاقتصادي مما يرفع الطاقة الإنتاجية التي تعد من محددات التنمية الاقتصادية.

* تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية للخزينة العامة بجانب توفير الواردات من السلع التي يوجه جانب كبير منها إلى الصناعات التي تخصص في إنتاج الصادرات من جهة وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى.

* القدرة على تحقيق التكامل الخلفي بتوفير مستلزمات الإنتاج والأنشطة الاقتصادية أو الأمامي بتوسيع نطاق الأسواق القائمة وخلق أسواق ومنافذ توزيع جديدة للمنتجات النهائية.

*أثر النقل على الصادرات والواردات إن وجود سفن وطنية تعمل في الخطوط الملاحية المعينة يعمل على تشجيع وتنمية الصادرات، إذ أن كفاءة نشاط الصادرات لا يتوقف على تقديم صادر جديد، وعلى سياسة تسويقية ناجحة وانما يتوج هذا العمل بتوافر، خدمات ملاحية متقدمة تسهم في رفع معدلات الأداء المستهدف .

أضف الى ذلك فإن تأمين حركة الصادر والوارد أثناء فترة الحروب يعتمد بصورة كبيرة على مدى توفر خدمات النقل البحري الوطني، والدليل أن الدول المشاركة في الحرب العالمية الثانية استخدمت أساطيلها التجارية لعملية إمداد الجيوش وترتب على ذلك انخفاض كمية السفن العاملة في مجال نقل التجارة مما أثر سلبا على حجم التجارة الخارجية في بعض الدول نسبة لارتفاع تكاليف النقل البحري مثل - :الأرجنتين انكماش نشاطها التجاري الخارجي بنسبة 60 % خلال الحرب العالمية الثانية أثناء الصراع العربي الإسرائيلي (1973) رفضت السفن التفرغ في ميناء الإسكندرية باعتبارها منطقة حرب وبذلك تتأثر عملية الصادرات والواردات بعدم الاستقرار الأمني.

خصائص النقل البحري

تتصف مشروعات الاستثمار في أنشطة قطاع النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها في المشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى، ويرجع ذلك إلى الطبيعة الخاصة التي تميزه، حيث أنه من الأنشطة التي تتأثر بدرجة كبيرة بعوامل الطبيعة (المناخ والبحر وغيره).

ومن ثم فإن الاستثمارات الموجهة لهذا القطاع تتصف بالكثافة الرأسمالية التي تمكنها من تطويع قوة الطبيعة لخدمة الإنسان، كما أنها تتطلب مشروعات ملاحية مكاملة ودقيقة تضمن عملية الإبحار السليم لسفن النقل البحري المتنوعة، أضف إلى ذلك لابد من وجود موانئ قادرة على استيعاب حركة السفن، فضلا عن التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ والتأمين .

فإن عدم وجود خدمات النقل البحري كما ونوعا من شأنه أن يخلق اختناقات في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتعامل مع النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة. مما يستدعي أهمية التقويم السليم والدقيق لطبيعة الاستثمارات في مجال النقل البحري تجنباً لتبديد رؤوس الأموال الطائلة وتعطيل القطاعات الإنتاجية في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتأثر بدرجة كبيرة بالخدمات التي يقدمها هذا القطاع.

مما سبق يمكن القول أن قطاع النقل البحري يتميز بخصائص محدودة وهي

1- ارتفاع تكاليف صناعة النقل البحري⁸:

توصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية ذات مستوى تكنولوجي رفيع وهذا يعتمد على كثافة رأسمالية عالية مقارنة بصناعة النقل الأخرى، فمثلا السفينة وهي المحور الرئيسي في صناعة النقل البحري لابد لها من مواصفات قياسية خاصة بها تمكنها من مواجهة

عوامل تغير المادة المصنوعة منها، نتيجة لوجودها في المياه بصفة مستمرة ، فضلا عن ضرورة توافر وسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة، وعلاوة على أهمية توافر أماكن للإعاشة والتخزين بمواصفات محددة .
وكل ذلك يسهم في زيادة تكلفة صناعة هذه السفينة، إضافة إلى ذلك هنالك تكاليف الخدمات البحرية المكملة لعمل السفن من موانئ وشركات الشحن والتفريغ ووكلاءها أوالتامين على النقل البحري وكل هذه المكونات لها تكلفتها التي تسهم هي الأخرى في رفع معدل تكلفة النقل البحري وصناعته .

2 - الاعتماد على استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري :

تعتمد صناعة النقل البحري في كافة مكوناتها على استخدام الفنون التكنولوجية الحديثة مما انعكس ذلك على تطوير بناء السفن وهيكلها وطرق عملها .
فقد تطور النقل البحري بصورة متتابعة للتطور الذي يحدث في الفنون التكنولوجية المتعلقة بعملية صناعة النقل البحري، فيلاحظ ذلك إذا تتبع الإنسان مسيرة صناعة النقل البحري في مجال صناعة السفن وتطورها حسب الأغراض المطلوبة مثل سفن نقل النفط والسوائل والمواشي والبضائع وغيرها وكل هذا التطور يتبعه تطور في شكل الخدمات الملاحية ذات العلاقة وكذلك الموانئ وغيرها⁹ .

3- النقل البحري صناعة دولية :

تخضع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول الكبرى والشركات العالمية التي تعمل في مجال الخدمات الملاحية.
وتتصف صناعة النقل البحري بأنها صناعة دولية غير خاضعة للمنافسة المتكافئة بين تي تطل على البحار سفنا لنقل البضائع وتستأجر ما مختلف دول العالم، فتمتلك معظم الدول ال يفيض عن حاجتها للدول الأخرى وينطبق نفس الأمر في جانب الموانئ البحرية.
وهذه الصناعة البحرية لا تخضع لمنافسة عادلة، سواء من حيث صناعة وبناء السفن أو امتلاك أسطول النقل فضلا عن استحواذها على النصيب الأكبر من التجارة الدولية المنقولة بحرا .

4 – طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري :

تتصف مشروعات صناعة النقل البحري بطول عمرها الافتراضي، حيث أن حياة السفينة تتراوح ما بين (25 - 30). (عام كما أن العمر الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملاحية يصل إلى أكثر من مائة عام وهذا عكس مشروعات النقل الأخرى الجوي والبرى بوسائله المتعددة . وهذا الأمر يفرض على القائمين على أمر النقل عامة والنقل البحري بصفة خاصة الالتزام وإتباع الطرق العلمية في مجال النقل البحري والاستثمار فيه، فالتخطيط السليم ودراسات الجدوى المتخصصة في هذا الجانب تجنب المجتمعات إهدار مواردها وتقليل منافعها.

⁹ بلال شاكر ياسين ، مفاهيم النقل البحري، الكويت، مطبعة الهلال، (2001) ص56.

5- صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين وتكلفتها غير قابلة للتجزئة:

تتميز صناعة خدمات النقل البحري بعدم قابليتها للتخزين شأنها في ذلك شأن سائر خدمات قطاع النقل الأخرى حيث يتم تقديم الخدمة بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل، وتفسر ذلك أن السفينة تبحر في زمن معين من ميناء معين لتصل إلى ميناء آخر في زمن معين. وعند حساب تكاليف صناعة النقل البحري يجب النظر إليها كاملة بصورة تمكن من حسابها لأنها تمثل تكاليف صناعة النقل البحري بكافة مكوناته.

6- تعاضم أهمية الزمن وقيمة المعلومات في صناعة النقل البحري:

تحتل قضية اختصار الزمن أهمية كبيرة في كفاءة خدمات النقل البحري وزيادة إنتاجيتها نسبة لزيادة الطلب عليها، وهذا الأمر ينبغي أخذه في الحسبان عند دراسة وتقييم جدوى مشروعات تلك الصناعة والفنون الإنتاجية المستخدمة فيها. كما أن هذه الدراسة والتقييم لا بد أن يقوم على قاعدة بيانات ومعلومات كافية وصحيحة تساعد على رسم الدراسة وتحديد القرار المتخذ بناء عليها فمن خصائص ومميزات صناعة النقل البحري أهمية اختصار الزمن الذي يعد عنصرا أساسيا في تحديد مدى كفاءة الخدمة المقدمة.

7- ارتباط صناعة النقل البحري بالسياسة الخارجية للدول:

معلوم أن نشاط النقل البحري مرتبط في كثير من جوانبه بالسياسة الخارجية للدولة والذي ينعكس أثرها على عملية التبادل التجاري في مجال السلع والخدمات، وبذلك تلعب السياسة الخارجية للدولة ومواقفها من القضايا العالمية دورا كبيرا في عملية تنشيط القطاع من خلال تبادل المصالح المشتركة، حيث تتمكن الدولة من التصدير والاستيراد والتعامل مع كل دول العالم وذلك بحكم علاقتها السياسية الجيدة، التي تجعل الآخرين يطلبون خدماتها من استئجار للسفن أو الموانئ وغير ذلك من الخدمات البحرية.

بالإضافة إلى ما سبق فإن حسن العلاقات الخارجية يمكن الدولة من الحصول على أهم مقومات صناعة النقل البحري وهي رأس المال و مدخلات الإنتاج التي تتطلبها هذه الصناعة والتي تحتكرها دول معينة¹⁰.

8- العمل على زيادة العرض السلعي:

ففي جانب العرض نجد أن النقل البحري له قدرة كبيرة على نقل آلاف الأطنان من البضائع والسلع مصدرة كانت أم مستوردة وذلك خلال رحلة واحدة وبتكاليف أقل إذا ما قورنت بتكاليف وسائل النقل الأخرى.

ويترتب على ذلك زيادة الكميات المعروضة من السلع والخدمات بالأسواق والأماكن التي تنقل إليها مع انخفاض في مستوى سعرها لوفرتها وانخفاض تكلفة نقلها مما يؤدي إلي زيادة الطلب عليها.

المطلب الثاني: مكونات النقل البحري

من المعلوم أن العمود الفقري لعملية النقل البحري هي السفينة التي تمثل أهم مكونات صناعة النقل البحري، إلا أن هذا لا يعني أن الدول التي لا تملك سفناً لا تعد ضمن الدول التي تشارك في امتلاك صناعة النقل.

بالإضافة إلى السفن "الوسائل الناقلة" هنالك العديد من المؤسسات والهيئات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة تتكامل جهودها مع بعضها وتتداخل مصالحها وتتشابك رؤاها بشأن صناعة النقل البحري وفيما يلي توضيح هذه الهيئات والدور الذي تقوم به .

أولاً: شركات الملاحة البحرية:

تعد من المكونات الأساسية لعملية صناعة النقل البحري، وتختص هذه الهيئة بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية المختلفة، يتنوع نشاطها أو قد يقتصر فقط على نقل كل ما يلي: البترول ومشتقاته، البضائع، خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة¹¹.

يتم إنشاء هذه الشركات بغرض امتلاك أسطول يساهم في نقل التجارة الخارجية للدولة، يمكن الاعتماد عليه والتغلب على حالات الحصار الاقتصادي أثناء الحرب أو حتى في الظروف العادية حيث يخلص الدول من الهيمنة والسيطرة والتحكم بواسطة دول أخرى.

وتختلف شركات الملاحة من حيث النشاط الذي تمارسه والذي يتوقف على نوعية السفن التي تمتلكها الشركة وتبعاً لذلك يكون نشاط شركات الملاحة، ويقوم الأسطول البحري بربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك علماً بأن ثلاثة أرباع التجارة الدولية بالوزن وأكثر من 68% بالقيمة يتم نقلها بحراً مع مراعاة أن تكلفة النقل البحري مازالت أرخص من غيرها.

وبذلك تسعى حكومات الدول المتقدمة والنامية للتوسع في امتلاك الأساطيل التجارية، حيث تضع القوانين والتشريعات التي بموجبها يمكن للشاحنين الوطنيين من استخدام جزء من حمولتها، أو تقدم منح مالية للأساطيل التي تعمل تحت حماية الصناعات الناشئة. إن وجود هذا النوع من الشركات يعتبر ذو أهمية قصوى لاقتصاديات الدول عامة والبلدان النامية خاصة لأن الاعتماد على النقل البحري الوطني يعتبر أحد مطالب تحقيق الاستقلال الاقتصادي والسياسي .

ثانياً: الموانئ البحرية:

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعامات التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظراً لدورها العظيم في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن. فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل أو

النقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط، حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحرا والمنقولة برا¹².

والنقل المخترق يهدف إلى تقليل تكلفة النقل الفعلية والتي تشمل كلفة النقل بالسفن من خلال إيجارها وأثناء مكوثها بالموانئ إضافة للنقل البري وذلك على أساس أن تكون فترة مكوث السفن بالموانئ أقل ما يكون لما له من آثار على ميزان المدفوعات من حيث غرامة التأخير التي يدفعها الميناء للسفن الأجنبية وكذلك سرعة تداول البضائع بالميناء، ويؤثر ذلك على تنفيذ خطط التنمية الاقتصادية. ويعنى هذا أن الموانئ البحرية تؤثر على معدلات النمو الاقتصادي وعلى القيمة المضافة وعلى ميزان المدفوعات كما تؤثر على العمالة. وتتعدد وتنوع التسهيلات التي تقدمها الموانئ البحرية حسب نوعية وطبيعة الموانئ والوظائف التي تؤديها اتجاه النقل البحري.

أنواع الموانئ من حيث الطبيعة الجغرافية:

تنقسم الموانئ من حيث طبيعتها الجغرافية إلى

أ- موانئ طبيعية: "Ports Natural" وهي التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون تدخل أو إجراء أي تعديلات صناعية كبيرة عليها، حيث تخضع في وجودها للعوامل الطبيعية وتكون على سواحل البحار أو الأنهار وقد تتوافر لها الحماية بواسطة الجذور والشعب المرجانية.

ب موانئ شبه طبيعية: "Ports Natural Semi": يتطلب قيامها في أحد المواقع المختارة ضرورة إجراء بعض الإعدادات والإنشاءات حتى تكون مهيأة للقيام بالأعمال الملاحية¹³.

ج- موانئ صناعية: "Ports Artificial" يتطلب قيام مثل هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي وتهيئته لتأدية خدمات الملاحة البحرية.

الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها:

أ- الموانئ التجارية: "Ports Commercial" وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين وتسند لها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية، ومن ثم تقوم بمهمة الشحن والتفريغ وتزويد السفن باحتياجاتها من الوقود والمواد الغذائية.

ب- موانئ النفط: "Ports Oil": تحتوي على شبكة أنابيب لنقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره إلى الأرصفة كما تقوم بمهمة ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة ويتطلب ذلك تزويد هذه الموانئ بمحطات الضخ اللازمة

ج- موانئ الخدمات: "Ports Service" تقوم بتقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاق عملها أعمال الشحن والتفريغ. وهي تدعم عملية التحرك الملاحي البحري بشكل مباشر وتضمن تأمينه من خلال الصيانة.

¹² محسن جابر عبدو، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، عمان، دار وجيدة للنشر، (2002)، ص110.

¹³ عبد الواحد عثمان، اقتصاديات الموانئ البحرية، كلية الاقتصاد، جامعة القران الكريم، ص319.

د- موانئ التخزين " Ports Entre " تقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي، حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية .

هـ- موانئ بضائع الصب الجاف (السوائب): بضائع الصلب الجاف هي خام الحديد والفحم والبوسكيت والحبوب والفوسفات، تتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بحرا مواصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل، سواء من حيث اختيار الموقع أو التجهيزات اللازم توافرها في تلك الموانئ، مثل ضرورة وجود مساحات كبيرة بالميناء، مثل هذه الموانئ لها أهمية كبيرة إذا علمنا أن 40% من إجمالي التجارة المنقولة بحرا يتمثل في تجارة بضائع الصب الجاف.

3- شركات الشحن والتفريغ :

يتنوع نشاطها ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل في :- القيام بعمليات الشحن والتفريغ للبضائع المختلفة من صادرات وواردات.

- نقل البضائع من المخازن التي تكون خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة تمهيدا لشحنها على سفن الصادرات أو العكس أي نقل البضائع من داخل المنطقة الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية وأداء المهام الجمركية لهذه البضائع .

-تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ مثل إيجار الوحدات البحرية للغير وتأجير معدات الشحن للسفن.

خلاصة الفصل :

يتكون نشاط النقل البحري من عدة عناصر تتمثل في البضائع، السفن والموانئ. كما أن الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن تتعدد بين: نشاط الشحن والتفريغ، نشاط التخزين، نشاط تموين السفن، نشاط إصلاح السفن ونشاط الوكالات الملاحية.

الفصل الثاني

عموميات حول النمو الاقتصادي

ونماذجه

مقدمة الفصل

يعتبر النمو الاقتصادي أهم المؤشرات الاقتصادية وهدف أي سياسة اقتصادية كانت، بحكم أنه من جهة يعكس حقيقة الأداء الاقتصادي بصفة عامة ومن ثم يبرز الوضعية الاقتصادية، الأمر الذي يمكن من توضيح الرؤى الاقتصادية ويبرز في أي اتجاه يسير الاقتصاد، ومن جهة أخرى يعبر عن مدى تحسن رفاهية أفراد المجتمع وبالتالي فالنمو الاقتصادي من هذا المنطلق له مدلول اقتصادي واجتماعي.

ويأتي النمو الاقتصادي في صدر اهتمامات عديدة من الاقتصاديين تماشياً مع تطور الفكر الاقتصادي، إذ كان الاهتمام يدور حول العوامل المفسرة له والمحددات التي يتحدد من خلالها، وبحكم تطور الوقائع الاقتصادية فإن ذلك ساهم في انقلاب عديد للمفاهيم والأطر التي استندت عليها بعض النظريات من قبل في تفسير عملية النمو الاقتصادي، إذ بحكم أن النمو الاقتصادي يعني بصفة مباشرة بعملية الإنتاج، فقط تشابكت المفاهيم والعلاقات بشكل يجعل من النمو الاقتصادي نتيجة عوامل عديدة ومتنوعة.

وعلى هذا الأساس نتطرق في المبحث الأول إلى مفاهيم حول النمو الاقتصادي، تعريفه والفرق بينه وبين بعض المفاهيم، طرق تقديره وطرق قياسه، فوائده وتكاليفه، أما في المبحث الثاني فنتطرق أهم النماذج الرياضية وبالأخص نموذج الفكر هارود ودومار ومراحل النمو الاقتصادي.

المبحث الأول : مفهوم النمو الاقتصادي

من المهم جدا تحديد مفهوم النمو الاقتصادي، وما يكتنف هذا الاصطلاح من مقومات معينة قبل أية دراسة جادة في نظريات النمو الاقتصادي، فماذا نقصد بالنمو الاقتصادي ؟
المطلب الأول : تعريف النمو الاقتصادي والفرق بينه وبين بعض المصطلحات
من الصعب التمييز بين مصطلح النمو الاقتصادي وبعض المصطلحات المشابهة له في المعنى كالتطور الاقتصادي والتنمية الاقتصادية، ونظرا لهذا الالتباس نحاول في هذا المطلب توضيح هذه المفاهيم.

تعريف النمو الاقتصادي

إن تعريف النمو الاقتصادي يتطلب تحديد المتغير الذي على أساسه يقاس النمو الاقتصادي، وكذا تحديد الفترة التي من خلالها نرغب في تحديد وقياس قيمة هذا المتغير.

وعلى هذا الأساس ، يعرفه فيليب بيرو : " هو الارتفاع المسجل من خلال فترة زمنية عادة ما تكون سنة أو فترات زمنية متلاحقة لمتغير اقتصادي توسعي وهو الناتج الصافي الحقيقي"¹⁴
أما كوسوف فيقول : " أن النمو الاقتصادي هو عبارة عن التغيير المسجل في حجم النشاط الاقتصادي"¹⁵
ويؤكد بونيه فيقول : " أن النمو الاقتصادي هو عبارة عن عملية توسع اقتصادية تلقائية، تقاس بالتغيرات كمية حادثة "¹⁶.

كما يقصد به حدوث زيادة في إجمالي الناتج المحلي أو إجمالي الدخل القومي بما يحقق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي من التعريف السابق يمكن استنتاج ما يلي :

1. النمو الاقتصادي لا يعني فقط زيادة في إجمالي الناتج المحلي، بل لا بد أن يترتب عن ذلك زيادة في دخل الفرد الحقيقي، أي أن معدل النمو لا بد أن يفوق معدل النمو السكاني.

ومنه فإن : **معدل النمو الاقتصادي = معدل النمو الدخل القومي - معدل النمو السكاني.**

2. أن الزيادة التي تحقق في دخل الفرد ليست زيادة نقدية فحسب بل يتعين أن تكون زيادة حقيقية، أي لا بد من استبعاد معدل التضخم وعلى ذلك فإن.

معدل النمو الاقتصادي الحقيقي = معدل الزيادة في دخل الفرد - معدل التضخم.

3. أن تكون هذه الزيادة في الدخل على مدى البعيد وليست زيادة مؤقتة (استبعاد ما يعرف بالنمو العابر الذي يحدث نتيجة عوامل عرضية)¹⁷

*كما يمكن تعريف النمو الاقتصادي بأنه : "تزايد قابلية اقتصاد ما على توفير السلع والخدمات خلال فترة زمنية، وذلك مهما كان مصدر هذا التوفير محليا أو خارجيا "
وأبسط تعريف هو : "توسع قدرة الدولة على إنتاج البضائع والخدمات التي يرغب فيها سكانها ".
ويمكن إعطاء تعريف شامل للنمو الاقتصادي.

¹ - محمد مدحت مصطفى، سهير عبد الظاهر أحمد: النماذج الرياضية للتخطيط والتنمية الاقتصادية، مكتبة ومطبعة الإشعاع

الفنية، مصر، 1999، ص39.

¹⁵ - المرجع أعلاه، ص40.

¹⁶ - المرجع أعلاه، ص41.

¹⁷ - بناني فتيحة ، بوفعي عبد الوهاب، السياسة النقدية والنمو الاقتصادي، دراسة نظرية ،رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية . جامعة

بومرداس 2008-2009 ، ص3.

هو حدوث زيادة في إجمالي الناتج المحلي من السلع والخدمات التي يرغب فيها السكان خلال فترة زمنية معينة، بما يحقق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي.

الفرق بين النمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية :

النمو هو العملية الطبيعية التلقائية التي لا يستدعي حدوثها وجود دراسة أو تخطيط مسبق، وعلى سبيل المثال لا لحصر النمو السكاني. وعلى النقيض من ذلك يأتي مفهوم التنمية، والتي تعتمد في الأساس على الجهد المنظم فضلا عن الإدارة والتخطيط السليمين، لتتم عبر ذلك عملية التغيير نحو الأفضل سواء كان التغيير اقتصاديا أو اجتماعيا¹⁸.

وتعرف التنمية الاقتصادية بأنها الانتقال الفعلي من هيكل اقتصادي ذو إنتاجية منخفضة بالنسبة للفرد إلى هيكل يسمح بأعلى زيادة للإنتاجية في حدود الموارد المتاحة، أي استخدام الطاقات الموجودة في الدولة استخداما أمثل، عن طريق إحداث تغيرات جذرية في البنية الاقتصادية والاجتماعي وتوزيع عناصر الإنتاج بين القطاعات¹⁹.

ومما سبق يمكن تبيان الفرق بين التنمية الاقتصادية والنمو الاقتصادي في الجدول الموالي :

الجدول رقم (1-1): الفرق بين النمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية

لتنمية الاقتصادية	لنمو الاقتصادي
- عملية مقصودة (مخططة) تهدف إلى تغيير البنية الهيكلية للمجتمع لتوفير حياة أفضل للأفراد.	- تم بدون اتخاذ أية قرارات من شأنها إحداث تغيير هيكلية للمجتمع.
- تهتم بنوعية السلع والخدمات بنفسها.	- يركز على تغيير في الحجم أو الكمية الذي يحصل عليه الفرد من السلع والخدمات.
- تهتم بزيادة متوسط الدخل الفردي الحقيقي خاصة للطبقة الفقيرة.	- لا يهتم بشكل توزيع الدخل الحقيقي الكلي بين الأفراد.
- تهتم بمصدر زيادة الدخل القومي وبتنوعه.	- لا يهتم بمصدر زيادة الدخل القومي.

المصدر: من إعداد الطالب

التمييز بين النمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية :

يمكن التمييز بين النمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية بما يلي :

نقاط التشابه : يمكن ذكر نقاط التشابه بين النمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية فيما يلي :

- كلاهما عبارة عن زيادة في الدخل المحلي.
- كلاهما الزيادة الحقيقية ومستمرة.
- كلاهما الزيادة تصاحبها زيادة في متوسط الدخل الفردي

¹ نصر عارف، مفاهيم التنمية ومصطلحاتها، نص منشور على موقع الأنترنت: www.wasatialebanon.org/storage/book3/ معاينة

بتاريخ: 2013/12/26.

² -بناني فتيحة، المرجع أعلاه، ص 4

نقاط الإختلاف : أما عن نقاط الاختلاف فيمكن ذكر ما يلي :

- التنمية الاقتصادية أوسع وأكثر شمولاً من مفهوم النمو الاقتصادي.
-النمو الاقتصادي يعني الحصول على المزيد من نفس الشيء وبالتالي فهو لا ينطوي على أي تخيير هيكلي، على عكس التنمية الاقتصادية التي تتطلب تقدير في البنيان الإنتاجي، أي أن النمو الاقتصادي يهتم بالكم أما التنمية الاقتصادية فتهتم بالكيف إلى جانب الكم.
-النمو الاقتصادي لا يهتم بتوزيع عائدة أي لا يهتم بمن يستفيد من ثمار هذه الزيادة، في حين تركز التنمية الاقتصادية على أن يصل عائداتها إلى الطبقات الفقيرة داخل المجتمع.
-النمو الاقتصادي هو ظاهرة تلقائية وعفوية لا تحتاج إلى تدخل الدولة، على عكس التنمية الاقتصادية حيث تتطلب تدخل الدولة وذلك بوضع خطة شاملة تضمن من خلالها حدوث تغيير هيكلي، أي أنها عملية مخططة.

الفرق بين النمو الاقتصادي والتطور الاقتصادي

التطور لغة هو الحركة إلى الأمام، وفي المجال الاقتصادي يعني تقدم اقتصاد ما نحو أهداف محددة مسبقاً، إما كمية كزيادة المنتج أو نوعية كتوزيع أفضل للمداخيل داخل الدولة، فالتطور إذن يدل على التقدير والحركة، وغالبا ما يستعمل للدلالة على الحالة الاقتصادية لبلد ما أو لقطاع ما، فنقول مثلا التطور الاقتصادي أو التطور الصناعي لبلد ما خلال فترة معينة، وهو ليس مرادفا للنمو، إذ أنه يمكن أن يكون هناك تطور في المجال الصناعي بوتيرة أخفض من تزايد السكان، فهنا لا يوجد نمو، كما أنه ليس مرادفا للتنمية، إذ أنه يمكن أن يكون هناك تطور اقتصادي دون أن يكون مصحوبا بتغيرات هيكلية وذهنية تضمن استمرارية وانتظام هذا التطور (أي أنه لا توجد تنمية)²⁰

المطلب الثاني : تقدير وقياس النمو الاقتصادي

يعتبر النمو الاقتصادي مؤشرا صريحا عن حقيقة الأداء الاقتصادي وتوضح من خلاله العلاقة بين كل المدخلات والمخرجات في الاقتصاد ومن هذا المنطلق تكمن أهمية قياس النمو الاقتصادي والتي تختلف بين العديد من الدول لأسباب عديدة تتعلق بتوفر البيانات والإحصائيات، وكذا كيفية بناء المؤشرات والأساس المقدمة في ذلك.

وتقديرات النمو الاقتصادي هي انعكاس بالأساس لتقديرات حجم الناتج في الاقتصاد، يحكم أن النمو الاقتصادي هو عبارة عن التغيير النسبي في حجم الناتج، وبالتالي تبرز ثلاث طرق لتقدير حجم الناتج ترجع بالأساس إلى تساوي حجم الناتج مع حجم الدخل وحجم الإنفاق.

طريقة القيمة المضافة

تعرف القيمة المضافة أنها: "ذلك الارتفاع في قيمة الناتج عن استعمال سلع ما في عملية الانتاج"²¹ ، أما سابقا فتقدر القيمة المضافة كما يلي :

القيمة المضافة لمنجوج ما = قيمة المنتج النهائي - قيمة المنتجات الواسعة

²⁰ -مصطفى زبروني، النمو الاقتصادي واستراتيجيات التنمية بالرجوع إلى اقتصاديات دول جنوب شرق آسيا، أطروحة دكتوراه العلوم

الاقتصادية، تخصص التحليل الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 2000 ، ص 10 و 11

²¹ -بودخد كريم، فارس فضيل، أثر سياسة الإنفاق العام على النمو الاقتصادي دراسة حالة الجزائر 2001-2009، رسالة ماجستير في علوم

التسيير تخصص نقود ومالية، جامعة دالي ابراهيم الجزائر، 2009-2010، ص75.

حيث أن :

المنتجات النهائية : هي المنتجات الموجهة للاستهلاك النهائي سواء من قبل العائلات أو المؤسسات إذا كانت في شكل معدات وتجهيزات.

المنتجات الوسيطة : وهي المنتجات المستهلكة عند استخدامها في عملية الإنتاج وتعتبر طريقة القيمة المضافة من أكثر الطرق دلالة وتعبير عن حجم الناتج المتحصل عليه من عملية الإنتاج، كونها تتفادى مشكلة تكرار قيم بعض المنتجات في حساب قيمة الناتج الداخلي الخام، حيث أن تبعاً لهذه الطريقة يكون :

الناتج الداخلي الخام = مجموع القيمة المضافة في كل قطاعات الاقتصاد المحلي

أي أن الناتج الداخلي الخام هو إجمالي القيمة المضافة لكل السلع والخدمات في الاقتصاد المحلي، وليس إلى إجمالي القيم النهائية للسلع والخدمات في الاقتصاد المحلي، لأن ذلك يؤدي إلى تكرار قيم المنتجات الوسيطة في حساب الناتج الداخلي الخام مرتين : مرة كقيمة نهائية، ومرة كقيمة وسيطة.

طريقة الدخل :

نقيس الناتج الداخلي الخام إجمالي المحصل عليه في الاقتصاد المحلي، حيث أن هذا الأخير هو إجمالي دخول عوامل الإنتاج العاملة في الاقتصاد المحلي، وبالتالي نلخص إلى نتيجة مفادها أن :

الناتج الداخلي الخام = الدخل الوطني

حيث:

الناتج الداخلي الخام : هو مقدر بتكلفة عوامل الإنتاج.

الدخل الوطني : مجموع الأجور + مجموع الفوائد + مجموع الأرباح + مجموع الودع وبالتالي فإن مقدار الدخل الوطني المكون من مجموع فوائد عوامل الإنتاج يتعادل بالضرورة مع الناتج الوطني والذي يحسب كمجموع القيم المضافة المتولدة في المؤسسات والنشاطات الإنتاجية المختلفة، وللحصول على تقدير إجمالي الناتج الوطني بسعر السوق نجد :

الناتج الوطني الخام سعر السوق : الناتج الداخلي الخام بتكلفة عوامل الإنتاج + ضرائب غير مباشرة + قيمة الإهلاك.

طريقة الإنفاق

يتساوى إجمالي الإنفاق بالضرورة مع إجمالي الدخل في الاقتصاد المحلي، ونفس ذلك ينطلق من أساس أن أي عملية إنفاق أي شراء أو خدمات معينة يقوم بها طرف معين، يتولد عنها بالضرورة دخل لطرف آخر هو البائع حيث يكون هذا الإنفاق هو نفسه دخل²²

وبالتالي فيما أن الإنفاق يساوي الدخل والدخل يساوي الناتج الداخلي الخام فإن :

الناتج الداخلي الخام = الإنفاق الكلي

حيث أن الإنفاق الكلي :

$$Y=C+I+G+(X-M).....(1)$$

- Y : يمثل الدخل الوطني
 C: يمثل إنفاق القطاع العائلي (الاستهلاك)
 A: يمثل إنفاق القطاع الأعمال (استثمار الخاص)
 G: إنفاق القطاع الحكومي.
 (X-M): مثل إنفاق القطاع الخارجي

الجدول (2-ii): الناتج الداخلي الخام ومكوناته في الو.م.أ سنة 2000

الإنفاق الكلي = الناتج الداخلي الخام	الإنفاق الإجمالي حسب القطاعات (مليار نصيب القود من الإنفاق (دولار)	الإنفاق الكلي = الناتج الداخلي الخام (دولار)
الاستهلاك	24534	6757,3
سلع دائمة	7298	2010,0
سلع غير دائمة	2978	820,3
خدمات	14258	3927,0
الاستثمار	6654	1832,7
استثمارات ثابتة مقيمة	1510	416,0
استثمارات ثابتة غير مقيمة	4946	1362,2
استثمارات في المخزون	198	54,5
الإنفاق الحكومي	6331	1743,7
الفدراليات	2161	595,2
الدفاع	1369	377,0
خارج الدفاع	792	218,2
الدولة والسلطات المحلية	4170	1148,6
صافي القطاع الخارجي	1346	370,7
صادرات	3984	1097,3
واردات	5330	1468,0
المجموع	36174	9963,1

المصدر: بودخدخ كريم، مرجع سابق الذكر، ص 77

- Y : يمثل الدخل الوطني
 C: يمثل إنفاق القطاع العائلي (الاستهلاك)
 A: يمثل إنفاق القطاع الأعمال (استثمار الخاص)
 G: إنفاق القطاع الحكومي.
 (X-M): مثل إنفاق القطاع الخارجي

الجدول (2-11): الناتج الداخلي الخام ومكوناته في الو.م.أ سنة 2000

الإنفاق الكلي = الناتج الداخلي الخام	الإنفاق الإجمالي حسب القطاعات (مليار دولار)	نصيب القود من الإنفاق (دولار)
الاستهلاك	6757,3	24534
سلع دائمة	2010,0	7298
سلع غير دائمة	820,3	2978
خدمات	3927,0	14258
الاستثمار	1832,7	6654
استثمارات ثابتة مقيمة	416,0	1510
استثمارات ثابتة غير مقيمة	1362,2	4946
استثمارات في المخزون	54,5	198
الإنفاق الحكومي	1743,7	6331
الفدراليات	595,2	2161
الدفاع	377,0	1369
خارج الدفاع	218,2	792
الدولة والسلطات المحلية	1148,6	4170
صافي القطاع الخارجي	370,7	1346
صادرات	1097,3	3984
واردات	1468,0	5330
المجموع	9963,1	36174

المصدر: بودخدخ كريم، مرجع سابق الذكر، ص 77

ويبرز لنا من خلال الجدول كيف يؤثر الأفراد في الناتج الداخلي الخام في الولايات المتحدة الأمريكية، إذ أن ذلك يكون بشكل كبير من خلال استهلاكهم الذي بلغ 24534 دولار، إضافة إلى ارتفاع نصيب الفرد من الاستثمار الخاص والإنفاق الحكومي الذي يبلغ 6654 دولار و 6331 دولار على التوالي، رغم الأثر السلبي للقطاع الخارجي الذي ساهم بـ 1346 دولار وبشكل عام تشكل السلع الاستهلاكية النسبة الأكبر من الناتج الداخلي الخام بـ 6757,3 مليار دولار، مع تقارب حصة كل من الاستثمار والإنفاق الحكومي بـ 1832,7 مليار دولار و 1743,7 مليار دولار على التوالي.

ورغم ما سبق إلى أن تقديرات النمو الاقتصادي من خلال تقديرات الناتج الداخلي الخام تواجه صعوبات عديدة تحد من دلالة هذا المؤشر على حقيقة الأداء الاقتصادي ويبرز الاقتصاد الخفي الذي يشكل نسبة هامة من اقتصاديات عديد الدول كأبرز الاختلالات في دلالة المؤشر، لأنه ينطوي على قيمة كبرى لو قدرت لكان لها تأثيرا إيجابيا كبير على النمو الاقتصادي خاصة وأن جهود وأثار معظم السياسات الاقتصادية المرجوة تصب بنسبة كبيرة في الاقتصاد الخفي وهذا ما يحد من النمو الاقتصادي الرسمي، ويبدى لعيان فشل تلك السياسات بشكل غير حقيقي.

كما يقاس النمو الاقتصادي تبعا لمعدل النمو في متوسط نصيب الفرد من الدخل الوطني الحقيقي. ويعد هذا المعيار من أكثر المعايير استخداما لقياس درجة النمو الاقتصادي في غالبية دول العالم، غير أن الدول النامية تواجه جملة من المشاكل والصعوبات في حساب معدل النمو الاقتصادي، لصعوبة الحصول على أرقام صحيحة تعبر عن الدخل الحقيقي للفرد. ومن جملة المشاكل والصعوبات نذكر ما يلي:²³

-عدم توفر إحصائيات دقيقة عن التعداد السكاني والدخول
-عدم تحديد أي طرق أنسب للتحليل، مثلا الدخل على جميع السكان؟ أم فقط على السكان العاملين دون سواهم؟. فالطريقة الأولى تفيد من نواحي الاستهلاك، أما الطريقة الثانية والتي تضمن حساب الدخل لقوة العمل دون غيرهم تفيد من نواحي الإنتاج.

-إختلاف العملات فيما بين الدول، والتقلبات المستمرة في أسعار الصرف.

أما أساليب قياس النمو الاقتصادي، فيقاس النمو الاقتصادي وفقا لأسلوبين أساسيين وهما:²⁴
أ-معدل النمو البسيط

يقيس هذا المعدل النمو في متوسط دخل الفرد الحقيقي للسنة المعنية مقارنة بسابقتها، أما عن استخدامات هذا المعدل، فهو يستخدم في تقييم الخطط السنوية للحكومة. ويمكن الحصول عليه عن طريق المعادلة الآتية:

$$\text{معدل النمو} = \frac{\text{الدخل الحقيقي في الفترة الحالية} - \text{الدخل الحقيقي في الفترة السابقة}}{\text{الدخل الحقيقي في الفترة السابقة}} \times 100$$

ب-معدل النمو المركب

²³- السريتي محمد ونجا علي عبد الوهاب، النظرية الاقتصادية الكلية، الدار الجامعية، مصر، 2008، ص340، بتصرف

- المرجع أعلاه، ص340²⁴

يقيس هذا المعدل متوسط معدل النمو السنوي في متوسط دخل الفرد الحقيقي، وذلك لفترة زمنية معينة. يستخدم هذا المعدل في تقييم الخطط الحكومية المتوسطة وطويلة الأجل. فإذا أشرنا إلى معدل النمو المركب بالرمز (TCC)، فإن حسابه يكون وفقاً للمعادلة التالية:

$$TTC = \sqrt[n]{\frac{GDP_n}{GDP_0}} - 1$$

بحيث أن :

GDP_n : تعني متوسط دخل الفرد الحقيقي في نهاية الفترة

GDP₀ : تعني متوسط دخل الفرد الحقيقي في بداية الفترة

المطلب الثالث: العوامل المحددة للنمو الاقتصادي

هناك جملة من العوامل التي تلعب دوراً أساسياً في الجهود الهادفة إلى تطوير نظرية عامة للنمو الاقتصادي، وهذه العوامل تعتبر المحددات الكبرى للنمو الاقتصادي، وهي تتمثل في ما يلي:

كمية ونوعية الموارد البشرية

إنه وكما أشرنا في السابق، يتم قياس معدل النمو الاقتصادي بواسطة معدل الدخل الفردي الحقيقي، ويتم استخراج هذا المؤشر من المعادلة التالية²⁵:

$$\frac{\text{الناتج الوطني الإجمالي الحقيقي}}{\text{عدد السكان}} = \text{متوسط الدخل الحقيقي للفرد}$$

وعليه ومن خلال المعادلة السابقة نستنتج أن معدل النمو الاقتصادي يتزايد كلما تزايد الدخل الحقيقي للفرد، وهذا يعني أن النمو الاقتصادي متوقف على نسبة زيادة عدد السكان بالنسبة لقيمة الناتج الوطني الإجمالي الحقيقي، وبالتالي تحقيق زيادة في معدل النمو الاقتصادي. أما إذا كانت نسبة الزيادة في الناتج الوطني الإجمالي الحقيقي تقل عن الزيادة في عدد السكان، فإن معدل الدخل الحقيقي للفرد سوف يشهد تراجعاً. ويدل هذا على أن زيادة السكان تعتبر من المشكلات الرئيسية التي تقف في وجه عملية التنمية الاقتصادية في الدول، خاصة في الدول النامية التي تعاني من ضغط سكاني.

لكن مما يلاحظ على المعادلة السابقة أنها تستخدم عدد السكان مؤشراً كمياً صرفاً، بيد أن هناك إعتبارات كنية ونوعية أخرى يجب أخذها بعين الإعتبار. فمثلاً تؤدي زيادة السكان إلى زيادة حجم القوى العاملة، أي الزيادة في عدد السكان القادرين والراغبين في العمل. بحيث تؤثر إنتاجية العمل على معدل النمو الاقتصادي.

كمية ونوعية الموارد الطبيعية

يرتكز عادة إنتاج اقتصاد ما وكذلك نموه على كمية ونوعية ما يحوزه من موارد وخيرات طبيعية (درجة خصوبة الأرض، وفرة المعادن، المياه، الغابات..... إلخ). ويرى بعض الاقتصاديين بأنه لا قيمة لهذه الموارد من دون إستغلال. إلا إذا إستطاع المورد البشري أن يستغلها لتحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع، ففي هذه الحالة تفقد هذه الموارد صفتها الطبيعية وتصبح وكأنها من صنع الإنسان. فقد يكون البلد غنياً بموارده الطبيعية، لكن مستواه المادي أو نموه الاقتصادي لن يتأثر إذا بقيت هذه الموارد من

دون إستغلال. يقودنا هذا التحليل إلى القول بأنه على شروط الطلب والتكاليف أن تكون مشجعة، لأجل تحويل مورد معين من حالته الطبيعية (غير المستغلة) إلى حالة اقتصادية (مستغلة)، ويحتاج ذلك ما يلي²⁶:

أ- أن يكون الطلب على السلعة التي يدخل المورد في إنتاجها كاف لتبرير إستغلال هذا المورد.

ب- أن يكون عرض رأس المال و المهارات الفنية متوافرا بالشكل الذي يضمن تحويل هذه المواد إلى إستعمالات ذات جدوى.

ت- وحرى بالذكر أيضا، أن كمية الموارد الطبيعية لبلد ما ليست بالثابتة، فالمجتمع يمكنه أن يطور ويكشف موارد طبيعية جديدة تؤدي إلى زيادة النمو الاقتصادي به في المستقبل.

تراكم رأس المال

تؤثر الزيادة في تراكم رأس المال إيجابا على معدل النمو الاقتصادي. وتراكم رأس المال في مجتمع ما هو مقدار ما يحوزه الاقتصاد من السلع الرأسمالية، من مؤسسات إنتاجية ومستشفيات ومدارس وجامعات وهياكل البنية التحتية بمختلفها، والتي تنشأ من ذلك الجزء الذي يضحى به المجتمع من إستهلاكه الجاري.

ويتحدد معدل تراكم رأس المال بتلك العوامل التي تؤثر في الإستثمار:

أ- توقعات الأرباح

ب- السياسات الحكومية إتجاه الإستثمار.

ويختلف تأثير هذه العوامل من بلد لآخر، إلا أنه يبقى وأن المظهر الأولي لعملية تراكم رأس المال بالنسبة لجميع البلدان هو ضرورة التضحية، فتراكم رأس المال يتعلق بشكل مباشر مع حجم الإدخار، والذي هو نسبة من دخل المجتمع الذي لا ينفق على الإستهلاك، والذي يوجه ليضاف إلى الحجم المتراكم من السلع الرأسمالية، فالإدخار هنا يصبح كئمن أو كتكلفة للنمو الاقتصادي²⁷.

الفرع الرابع: التخصص والإنتاج الواسع

إن النمو الاقتصادي ليس مجرد زيادة في كمية عوامل الإنتاج فحسب، إنما يتضمن التغيرات الأساسية في تنظيم العملية الإنتاجية، لذلك يتحدد النمو الاقتصادي لبلد معين جزئيا بمدى قدرات البلد على زيادة التخصص

في موارده الاقتصادية. فقد أوضح "آدم سميث"²⁸ في كتابه المشهور "ثروة الأمم" 1776م (The wealth of Nation)، أن التحسن في القوى الإنتاجية ومهارة العمل يعزى إلى تقسيم العمل، وأن تقسيم العمل يتحدد بحجم السوق، فإذا كان حجم السوق صغيرا كما هو عليه الحال بالنسبة للدول النامية، فإن تقسيم العمل سيكون أقل وتقل معه حجم العمليات الإنتاجية. كما أن حجم الإنتاج في المراحل الأولى لعملية التنمية الاقتصادية سوف يقل أيضا، وكذلك الحال بالنسبة لمستوى التخصص، هذا فضلا عن أن معظم الإنتاج يكون لغرض الإستهلاك العائلي وليس من أجل السوق. ومع إتساع السوق وإزدياد التقدم التكنولوجي يزداد مستوى التخصص في العمليات الإنتاجية، وهو ما يؤدي إلى زيادة حجم الإنتاج وتقليل التكاليف²⁹.

الفرع الخامس: معدل التقدم التكنولوجي

بالإضافة إلى الإعتبارات الكمية والتي تدخل كمحددات للنمو الاقتصادي، هناك عوامل اقتصادية تسهم في تحديد النمو الاقتصادي. ومن هذه العوامل يأتي عامل التقدم التكنولوجي، والذي يعني بصورة عامة

²⁶ عريقات محمد، مرجع سابق الذكر، ص ص 271-272.

²⁷ - المرجع نفسه، ص 272-273.

²⁸ - آدم سميث: إقتصادي وعالم إسكتلندي ولد بمدينة كيركالدي الإسكتلندية سنة 1723 وتوفي سنة 1790.

²⁹ - المرجع نفسه ، ص 273.

السرعة في تطوير و تطبيق المعرفة الفنية بهدف الرفع من المستوى المعيشي للأفراد. ولعل خير دليل على ذلك جملة المخترعات التي حدثت في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر في كل من إنجلترا و الو.م.أ، والتي نتج عنها نمو وتطور اقتصادي باهر آنذاك.

ولا يقتصر مفهوم التقدم التكنولوجي على مجرد ظهور المخترعات، بل يتعدى ذلك إلى مجموع الجهود التي يبذلها المجتمع في زيادة إستغلال المواد الاقتصادية المتاحة وكذا تطوير و إكتشاف موارد أخرى جديدة، عن طريق الإرتقاء بالمستويات التعليمية والإدارية والتسويقية³⁰.

الفرع السادس: العوامل البيئية

يحتاج النمو الاقتصادي إلى ضرورة توفر مناخ مشجع على ذلك، ومنها تلك العوامل السياسية والإجتماعية والثقافية والاقتصادية، بمعنى وجوب قطاع مصرفي يتلاءم و متطلبات النمو الإقتصادي، وكذا نظام ضريبي يشجع على تأسيس الإستثمارات الجديدة، ونظام قانوني يعمل على إرساء قواعد التعامل التجاري، واستقرار سياسي وحكم يدعمان النمو الاقتصادي. ولعل هذا العامل هو ما يبرر تحقيق عديد من الدول معدلات نمو مرتفعة وبينما لم تتمكن من تحقيقها دول أخرى، قد تفوق الدول الأولى من ناحية توفر الإمكانات الطبيعية ووفرة المورد البشري الفعال³¹.

المطلب الرابع : فوائد وتكاليف النمو الاقتصادي

تهتم كل دول العالم بتحقيق نسب أعلى للنمو الاقتصادي نظرا للأهمية التي يتمتع بها والفوائد التي تعود على شعوبها، والأکید أنه لتحقيق أي هدف خاصة إذا كان مهما علينا أن نتحمل أعباء وتكاليف للوصول إليه.

فما هي فوائد النمو الاقتصادي وما هي تكاليفه ؟

الفرع الأول : فوائد النمو الاقتصادي

من أهم الفوائد التي تنجم عن النمو الاقتصادي :

1. زيادة الكميات المتاحة من السلع والخدمات.
2. زيادة رفاه الشعب عن طريق زيادة الإنتاج والرفع في المعدلات الأجور والأرباح والدخول الأخرى.
3. يساعد على القضاء على الفقر ويحسن من المستوى الصحي والتعليمي للسكان.
4. زيادة الدخل القومي يسمح بزيادة موارد الدولة ويعزز قدراتها على القيام بجميع مسؤولياتها كتوفير الأمن، الصحة، التعليم، بناء منشآت قاعدية والتوزيع الأمثل للدخل القومي، دون أن يؤثر ذلك سلبا على مستويات الاستهلاك الخاص.
5. التخفيف من مشكلة البطالة.

الفرع الثاني : أعباء (تكاليف) النمو الاقتصادي :

لا يتحقق النمو الاقتصادي إلا في إطار تحمل بعض الأعباء والتضحيات أهمها :

- 1- كلما زاد معدل النمو الاقتصادي زادت معه الحاجة إلى إنتاج سلع رأسمالية أكثر وتوجيه الموارد والاستثمارات إليها، بالإضافة إلى زيادة الاستثمار في التدريب والتعليم، وهذا ما يتوجب التضحية ببعض السلع الاستهلاكية في الوقت الحاضر من أجل زيادة الإنتاج في المستقبل³²
- 2- النمو الاقتصادي في الدول المتقدمة وحتى النامية يؤدي إلى زيادة التلوث البيئي والقضاء على الثروات الطبيعية وازدحام المدن.

³⁰- المرجع نفسه، ص 273.

³¹- المرجع نفسه، ص 274.

³²-عبد المطلب عبد الحميد، النظرية الاقتصادية، الدار الجامعية، مصر 2006 ص 472

- 3- نقص الاستقرار الاقتصادي بسبب التقلبات في الفعاليات الاقتصادية كالبطالة الجزئية والتكنولوجيا ...، ويرجع السبب في ذلك إلى أن عملية النمو الاقتصادي تحدث بصورة غير منتظمة وغير مستقرة³³.
- 4- كلما زاد معدل النمو الاقتصادي، زاد معه التقدم المادي وطغى على الجوانب الروحية والأخلاقية في المجتمع³⁴.

بعد توضيح المفاهيم الأساسية لأي موضوع شيء مهم، لكن وضع الموضوع في إطار النظري شيء أهم، ذلك لأن المفاهيم الأساسية أصلها القواعد النظرية، ومعرفة الأصل أهم دائماً من معرفة الفرع.

المبحث الثاني: أهم النماذج الرياضية ومراحل النمو الاقتصادي

المطلب الأول: نموذج هارود-دومار

لقد أعطى هارود ودومار أهمية كبيرة للإستثمار ودوره في حركية النمو، وحسب هارود ودومار فإن مشكل الرأس مالية يتمثل في أزمة البطالة وبالتالي قاما بمحاولة تبرير توازن ديناميكي على المدى الطويل عند مستوى التشغيل الكامل. و سنتطرق الآن إلى كل من نموذج هارود على حدة ونموذج دومار على حدة ثم نأتي إلى النموذج المسمى نموذج هارود -دومار نتيجة تقارب التحليل.

الفرع الأول: نموذج هارود³⁵

تعرض نموذج هارود إلى صعوبة تحقيق توازن ديناميكي على المدى الطويل، وينطلق نموذج هارود من التمييز بين معدلات ثلاث للنمو.

أ-معدل النمو الفعلي: (g)

ويحسب بالعلاقة التالية:

$$g = \frac{\Delta y}{y} \dots\dots\dots (1)$$

y : الدخل الوطني

Δy : التغير في الدخل .

* ويفترض ثبات المعامل المتوسط لرأس المال (V)

$$k : \text{رأس المال} \quad V = \frac{k}{y} = \frac{\Delta k}{\Delta y} \dots\dots\dots (2)$$

* ويعرف الإدخار الإجمالي كدالة في الدخل .

$$S = sy \dots\dots\dots (3)$$

حيث:

S : الإدخار الإجمالي .

s : الميل المتوسط للإدخار.

* وأن الإستثمار المحقق يساوي دوماً الإستثمار المحقق (I=S)

I : الإستثمار المحقق

هذا يعني $I = \Delta k$

$$I = \Delta k = V\Delta y = sy = S \dots\dots\dots (4)$$

³³-مصطفى زيروني، مرجع سابق الذكر، ص 35

³⁴- عبد المطلب عبد الحميد مرجع سابق الذكر، ص 472

³⁵-هنري روي فوييز هارود:اقتصادي وكاتب إنجليزي ولد سنة 1900م واشتغل كمستشار لصندوق النقد الدولي وتوفي سنة1978م.

أي أن

$$(5) \dots\dots\dots V \cdot \Delta y = sy$$

هذا يعني أن :

$$(6) \dots\dots\dots \frac{\Delta y}{y} = \frac{s}{V}$$

هذا يعني أن معدل النمو الفعلي يساوي النسبة ما بين الميل المتوسط للإدخار ومعامل رأس المال .

ب-معدل النمو المضمون (الضروري) (g_w)

من أجل تعريف هذا المعدل يجب معرفة الإستثمار المرغوب فيه و ليكن (I^*)، حيث أن (I^*) مرتبط

بالأرباح المتوقعة وزيادة الإنتاج (Δy) هذا يعني :

$$(7) \dots\dots\dots I^* = f(\Delta y)$$

ومن أجل تغير طفيف في f يمكن إعتبار f دالة خطية بالشكل :

$$(8) \dots\dots\dots I^* = B\Delta y$$

وحتى يتحقق رضا المقاولون يجب أن يتساوى الإستثمار الذي يرغبون فيه مع الإدخار الكلي المحقق أي :

$$I^* = S^*$$

$$S = S^*$$

هذا يعني :

$$(9) \dots\dots\dots I^* = B\Delta y = sy = S^* \Rightarrow \frac{\Delta y}{y} = g_w = \frac{s}{B}$$

وهو الشرط الضروري لإرضاء رغبة المقاولين.

ج-معدل النمو الطبيعي :

ويعرفه هارود على أنه المعدل الذي يزداد به الإقتصاد و يتفادى في نفس الوقت حدوث البطالة،

وفي المدى الطويل يعتبر معدل النمو الطبيعي أقصى معدل مرتبط بنمو السكان النشطين وشرط النمو

المتوازن عند التشغيل الكامل هو :

$$g = g_w = n$$

حتى يتحقق النمو المتوازن الكامل يجب أن يحقق النمو الفعلي رغبة المقاولين ($g = g_w$) وليس هناك

بطالة ($g = n$) .

د-حركية الفرق بين g و g_w و اللاتوازن على المدى القصير:

عند المقارنة بين (g) و (g_w) نكون بصدد حالتين :

- $g^* > g_w$: النمو الفعلي أكبر من النمو الضروري لتحقيق المشاريع الإستثمارية للمقاولين، هذه الزيادة تؤدي

إلى زيادة الطلب و الذي يؤدي بدوره إلى حالة تضخم تراكمي.

- $g^* < g_w$: النمو الفعلي أقل من النمو المرجو من طرف المقاولين هذا ما يؤدي بالمقاولين إلى خفض الإستثمارات

و الذي يؤدي بدوره إلى إنخفاض الدخل الموزعة و إلى إنخفاض معدل النمو و بالتالي إتساع الهوة بين g_w

وفي كلتا الحالتين تتسع الهوة بين g و g_w مع مرور الوقت.

و-حركية الفرق بين n و g_w واللاتوازن على المدى الطويل :

لما يكون :

$n < g_w$: نقول أن هناك كساد متتالي و النمو المتوازن غير متحقق .

$n > g_w$: النمو الطبيعي أكبر من النمو الضروري، بينما (g) قد يكون أكبر أو أقل من (g_w).

ويضن هارود في هذه الحالة أن الحالة المحتملة هي $n > g > g_w$: ويقترح لاتوازن على المدى القصير (بحيث يرتفع معدل الفعلي للاقتصاد دون أن يتجاوز معدل النمو الطبيعي) و الحالة العادية هي حدوث نمو طويل مع نسبة من البطالة ($g < n$).

الفرع الثاني : نموذج دومار³⁶

يعتبر دومار -كما يعتبر كينز- أن مشكل الرأس مالية يتمثل أساسًا في أزمة البطالة، وتقول النظرية الكينزية بأنه في الفترة القصيرة فإن التشغيل الكامل يتحقق لما يكون الإستثمار كافي لجعل الدخل عند مستوى التشغيل الكامل. زيادة الدخل تؤدي إلى زيادة الإدخار الإجمالي عن مستوى الإستثمار الأولي، ولكن هذا الشرط للتوازن على المدى القصير لا يضمن توازن النمو، لأن للإستثمارات أثرين-
أثر الدخل أو الأثر الكينزي يعطي أهمية للمضاعف

$$\Delta I \times \frac{1}{s}$$

هذا يعني أن أثر الدخل دالة عكسية للمعدل الحدي للإدخار "s" ودالة مباشرة لتغير الإستثمارات.

-أثر السعة (δ) حيث (δ) الإنتاجية الحدية لرأس المال الجديد ولتكن :

$$\delta = \frac{\Delta y}{\Delta k}$$

وبالتالي فإن حاصل ضرب (δ) في الإستثمار المحقق (I) هو ($I\delta$) يقيس زيادة سعة الإنتاج أو أثر السعة.

شرط التوازن في السوق هو لما يغطي الدخل الجديد الناتج عن زيادة الإستثمار المواد الإضافية المنتجة

نتيجة زيادة السعة وهذا يعني تساوي أثر السعة مع أثر الدخل .

$$\frac{\Delta I}{s} = I\delta \Rightarrow \frac{\Delta I}{I} = s\delta$$

وهذا الشرط يمكن كتابته كمايلي:

$$\frac{\Delta I}{I} = \frac{s}{V} \text{ مع } V = \frac{\Delta k}{\Delta y} = \frac{1}{\delta}$$

V : المعامل الحدي لرأس المال

وحق يتحقق التوازن لابد أن يكون

$$s\delta = \frac{s}{V} \text{.....(10)}$$

ويمكن أن يحدث لاتوازن كمايلي :

-لاتوازن تضخمي: ويحدث " إذا كان أثر الدخل أكبر من أثر السعة أي $s\delta > \frac{\Delta I}{I}$ "³⁷

³⁶-افسلي دافيد دومار:اقتصادي روسي أمريكي ولد سنة 1914م، إشتهر بالنموذج الذي صاغه رفقة هارود، توفي سنة 1997.

-عدم توازن إنكماشى : وهو عندما يكون أثر السعة أكبر من أثر الدخل وهي الحالة الأكثر احتمالاً للوقوع.

الفرع الثالث : نموذج هارود-دومار (ماثارئة بين النموذجين)

نتيجة تقارب التحليل الديناميكي لهارود و دومار سعي نموذج هارود - دومار ويعرض كمايلي:

تعطى دالة الإنتاج التالية :

$$(11)..... y_t = \min\left(\frac{k_t}{V}, \frac{L_t}{U}\right)$$

حيث :

L : العمل

k : رأس المال

U : وحدة العمل

V : وحدة رأس المال

ودالة الإدخار

$$S_t = sy_t$$

وتوازن سوق السلع :

$$S_t = sy_t$$

ولدينا :

$$I = \frac{dk_t}{dt}$$

نفرض أن مخزون رأس المال مستخدم بأكمله أي :

$$(12)..... \frac{dy_t}{dt} = \frac{1}{V} \frac{dk_t}{dt} = \frac{1}{V} I_t$$

وزيادة الطلب

$$y_t = \frac{1}{s} I_t \Rightarrow \frac{dy_t}{dt} = \frac{1}{s} \frac{dI_t}{dt}$$

معدل النمو الضروري (العرض =الطلب)

$$\frac{1}{V} \cdot I_t = \frac{1}{s} \frac{dI_t}{dt} \Rightarrow \frac{1}{I_t} \cdot \frac{dI_t}{dt} = \frac{s}{V}$$

$$(13)..... g_w = \frac{1}{y_t} \cdot \frac{dy_t}{dt} = \frac{s}{V}$$

نمو عرض العمل

$$N_t = N_0 e^{nt} \Rightarrow n = \frac{1}{N} \frac{dN_t}{dt}$$

حيث :

N_t : عرض العمل في الفترة (t)

N_0 : عرض العمل في الفترة (t=0)

n : يعرفه هارود على أنه معدل النمو الطبيعي

ويتمثل شرط هارود-دومار في : وجوب تساوي معدل نمو الإنتاج وعرض العمل حتى يتحقق التشغيل الكامل

$$(14) \dots\dots\dots \frac{1}{y} \frac{dy_t}{dt} = \frac{1}{N_t} \cdot \frac{dN_t}{dt} = n$$

وحتى يتحقق التوازن في سوق العمل و الإنتاج يجب أن يكون :

$$(15) \dots\dots\dots n = \frac{S}{V}$$

n : معدل النمو الطبيعي

s: الميل المتوسط للإدخار

v: معامل رأس المال

خلاصة نموذج هارود-دومار: ينطلق نموذج هارود-دومار من فرضيات معينة بغية الوصول إلى تفسير لا توازن النمو أو أن حالة النمو اللامتوازن هي أكثر الحالات احتمالاً للوقوع، حيث يرى كل من هارود ودومار أن هناك سببين لعدم إستقرار النمو هما:

1-عدم تعادل معدل النمو الفعلي والطبيعي: إن احتمال تعادل كلا المعدلين ضعيف جداً وهذا يعني أن الاقتصاد يكون إما في حالة بطالة أو في حالة عدم الإستخدام الكامل لرأس المال، ومن أجل تساوي معدل النمو الفعلي والطبيعي يجب تعديل الميل الحدي للإدخار أو معامل رأس المال.

2-عدم إستقرار معدل التوازن: يقول هارود أنه حتى لو تساوى معدل النمو الفعلي مع معدل الطبيعي (أي نمو متوازن) فإن التنمية الاقتصادية تبقى دائماً غير مستقرة. كما يرى هارود أن النمو المتوازن يعني أن المؤسسات تستثمر حسب ظروف السوق، هذا يعني أن الإستثمارات تكون متناسبة مع قوة العمل في الإقتصاد.

ويرى هارود ودومار أن يحدث لا توازن بين معدل النمو الفعلي ومعدل النمو الطبيعي، بحيث يرتفع معدل النمو الفعلي للاقتصاد إلا أنه يبقى اقل من معدل النمو الطبيعي، ويؤدي ذلك إلى حدوث نمو على المدى الطويل مع نسبة معينة من البطالة.

المطلب الثاني: نموذج سولو³⁸

يدرس نموذج سولو حركية النمو المتوازن عند الإستخدام الكامل من رأس المال و العمل وذلك وفق الفرضيات التالية :

الفرع الأول : فرضيات سولو

فرض سولو الفرضيات التالية :³⁹

- الإنتاج دالة لعنصري العمل ورأس المال $y = f(k, L)$

-الإنتاجية الحدية $f' > 0$ موجبة

-تناقص الغلة أي أن المشتقة الثانية أقل من الصفر $f'' < 0$

-أن العمل ينمو بنسبة ثابتة (n)

$$I = \frac{dk}{dt} = sy$$

الفرع الثاني: عرض النموذج

³⁸-روبرت سولو:اقتصادي أمريكي ولد في بروكلين بنيويورك في 1924م، حاز على جائزة نوبل للاقتصاد سنة 1987م.

³⁹-عمر صخري، مبادئ الإقتصاد الرياضي ، ص181.

يوجد منتج وحيد ينتجه مجمل الإقتصاد بمستوى إنتاج (y_t)
 كما أن جزء من هذا المنتج يستهلك وجزء يدخر ويستثمر وحجم المدخرات هو sy_t . ومخزون رأس المال
 (k_t)

كما أن الإستثمار الصافي ماهو إلا معدل نمو مخزون رأس المال أي (k^*) أو $\frac{dk}{dt}$.

$$(1) \dots\dots\dots K^* = sy \quad \text{لدينا :}$$

المنتج ينتج بعنصري إنتاج هما العمل ورأس المال هي :

$$(2) \dots\dots\dots y = f(k, L)$$

بتعويض (2) في (1) نجد :

$$(3) \dots\dots\dots k^* = sf(k, L)$$

حيث :

L : مستوى التشغيل الكامل

كما أن نمو القوة العاملة متغيرة خارجية وتزيد بمعدل نسبي ثابت (n) ومع إنعدام اثر التغير التكنولوجي :

$$(4) \dots\dots\dots L_t = L_0 e^{nt}$$

L_t : عرض العمل

على إفتراض أن التشغيل الكامل يساوي عرض العمل نعوض (4) في (3)

$$(5) \dots\dots\dots k^* = sf(k, L_0 e^{nt})$$

والإنتاجية الحدية للعمل تحدد معدل الأجر :

$$\frac{\partial f(k, L)}{\partial L} = w$$

w : معدل الأجر

في كل فترة زمنية عرض العمل المتوفر يعطى بالمعادلة (4) و مخزون رأس المال أيضاً معطى لأن المردود الحقيقي للعوامل يزيد بنسبة تضمن التشغيل الكامل للعمل ورأس المال. ويمكن إستعمال دالة الإنتاج من العلاقة (2) لإيجاد حجم الإنتاج.

الفرع الثالث : النمط الممكن للنمو حسب سولو⁴⁰

حتى نسهل التحليل ندخل متغيرة جديدة ولتكن :

$$r = \frac{k}{L}$$

أي :

$$k = rL = rL_0 e^{nt}$$

نفاضل هذه المعادلة بالنسبة للزمن فنجد:

$$k^* = r^* L_0 e^{nt} + nrL_0 e^{nt}$$

نعوض (k^*) بمايساويه من المعادلة (5)

$$sf(k, L_0 e^{nt}) = (r^* + nr)L_0 e^{nt}$$

وبمأن غلة الحجم ثابتة يمكن قسمة عوامل (f) على (L) بشرط ضرب (f) بنفس القيمة (L) فتصبح لدينا

$$(r^* + nr)L_0e^{nt} = sL_0e^{nt}f\left(\frac{k}{L_0e^{nt}}, 1\right)$$

وبقسمة طرفي المعادلة على الحد المشترك تصبح

$$(r^* + nr) = sf\left(\frac{k}{L_0e^{nt}}, 1\right)$$

لدينا

$$\frac{k}{L_0e^{nt}} = r$$

ومنه

$$(6) \dots \dots \dots r^* = sf(r, 1) - nr$$

وبمأن $r = \frac{k}{L}$ فإن معدل التغير النسبي لـ r هو الفرق بين معدلي التغير النسبيين لكل من العمل ورأس المال أي :

$$r^* = \frac{k^*}{k} - \frac{L^*}{L}$$

وبمأن $n = \frac{L^*}{L}$ و $k^* = sf(k, L)$ فإن:

$$r^* = r \frac{sf(k, L)}{k} - nr$$

بقسمة الطرفي على L وأخذ $\frac{L}{k} = \frac{1}{r}$ نصل إلى نفس المعادلة (6) و المعادلة (6) هي المعادلة الأساسية

لنموذج سولو وممثلة بيانيًا في الشكل (2)

ولاحظ أنه يمكن الحصول على التوازن لما

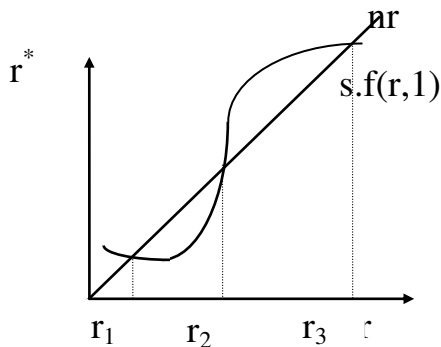
$$r = r'' \text{ أي } sf(r, 1) = nr$$

حيث

(41) $sf(r, 1)$: الناتج الإجمالي عند قيم مختلفة لرأس المال و عمل مقداره (1) فإذا كان $r \neq r''$

وكان $r > r''$ هذا يعني أن $nr > sf(r, 1)$ و $r^* < 0$ وبالتالي فإن r يتناقص نحو (r'') .

أما إذا كان $r < r''$ فإن $nr < sf(r, 1)$ و $r^* > 0$ ، وبالتالي r يتناقص نحو (r'')



الشكل رقم (2) نمط النمو الممكن عند سولو

بينما في الشكل (3) لدينا ثلاث نقاط للتقاطع بين nr و $sf(r,1)$ حيث أن r_1 و r_3 مستقرة و r_2 غير مستقرة، وتتجه r_1 و r_3 دوماً نحو r_2 ، كما أنه يجب الإشارة إلى أن هناك إمكانية عدم وجود نقطة توازن تماماً وذلك راجع إلى شكل دالة الإنتاج.

خلاصة نموذج سولو:

كما سبق الإشارة فإن سولو يدرس حالة النمو المتوازن معتمداً في ذلك على قابلية الإحلال بين عنصري

$$r = \frac{K}{L}$$

لدينا لما : $r = r''$ هذا يعني أن

$$r^* = sf(r,1) - nr = 0 \Rightarrow sf(r,1) = nr$$

ويظهر ذلك بيانيا عند التقاطع "الشكل رقم (2)"

وبمأن r : التوليفة الفنية بين العمل ورأس المال فإن سولو يرى أنه حتى يتحقق التوازن في النمو على المدى البعيد فإنه لابد من ثبات هذه النسبة (بين العمل ورأس المال). ويعود ذلك إلى إتجاه (s) دوماً إلى المعدل الذي يسمح بتحقيق المساواة ($r = r''$) أي اتجاه النمو نحو النمو المتوازن أين تزداد وتيرة الإقتصاد بنفس الوتيرة التي يزداد بها عدد السكان.

إنتقادات نموذج سولو:

من بين الإنتقادات الموجبة لنموذج سولو:

-إهمال أثر التقدم التكنولوجي

-إستحالة كون الإقتصاد ينتج منتج واحد

-إهمال دور رأس المال في النمو والتركيز على النسبة (k/L)..

المطلب الثالث: مراحل النمو الاقتصادي.

ظهرت حديثاً محاولة جريئة لتحديد درجة النمو الاقتصادي عند الدول المختلفة، قام بها البروفيسور "والث ويطمان رستو *W.W.ROSTOW*" أستاذ التاريخ الاقتصادي في جامعة "كمبرج"، وتتلخص هذه المحاولة في أن *ROSTOW* قام بوضع مراحل معينة لعملية النمو الاقتصادي عند الدول، قال عنها في مقدمة كتابه "مراحل النمو الاقتصادي" أنها ليست لإنتاج عامة مستنبطة من الأحداث الضخمة التي شهدتها التاريخ الحديث، وتتلخص هذه المراحل في:⁴²

■ مرحلة المجتمع التقليدي.

■ مرحلة التهيؤ والانطلاق.

■ مرحلة الانطلاق.

1- الشكل (2) و (3) المصدر R,M.Solow, page 44 et 45 Une contribution à la croissance,

42 . بول ، أ. ، سامويلسون، علم الاقتصاد(المسائل الاقتصادية المعاصرة)، ترجمة، د مصطفى موفق، الجزء السابع، ديوان المطبوعات

الجامعية، الجزائر 1991.

- مرحلة النضج.
- مرحلة الاستهلاك الوفير.

وفيما يلي تفصيل لذلك:

1. مرحلة المجتمع التقليدي:

وتكون في هذه المرحلة الدولة شديدة التخلف، وسمات ذلك هي نفسها سمات أول العصر التاريخي - أي ما قبل التاريخ- حيث كان يسود فيها الطابع الزراعي التقليدي، والصيد البحري ذات الاكتفاء الذاتي، ومثل هذه الأشكال المعاشية مازالت قائمة حتى الآن في بعض المناطق من العالم، ومن مظاهر هذه المرحلة تمسك المجتمع بالتقاليد، وتفشي الإقطاع وانخفاض مستوى الإنتاجية بشكل عام، وصغر متوسط نصيب الفرد من الناتج القومي، وقد ضرب "رستو" مثلاً لدول اجتازت هذه المرحلة من مراحل النمو الاقتصادي بالصين، دول الشرق الأوسط، دول الحوض البحر الأبيض، وبعض دول أوروبا في القرون الوسطى، ويعتقد روستو أن هذه المرحلة عادة ما تكون طويلة نسبياً، وتتميز بالبطء الشديد.

2. مرحلة التهيؤ للانطلاق:

من مظاهر هذه المرحلة نبذ المجتمع للوسائل القديمة للإنتاج، وإدخال الوسائل الجديدة وقيام بعض الصناعات الخفيفة إلى جانب الزراعة، والاهتمام بإنشاء الطرق والموانئ ومن مظاهرها أيضاً انخفاض نصيب الفرد من الدخل القومي عن (150) دولار في العام، قد ضرب رستو مثلاً لدول اجتازت فعلاً هذه المرحلة بألمانيا، اليابان، روسيا في أول القرنين الماضيين.

3. مرحلة الانطلاق:

وفيها تتصف⁴³ الدولة بأنها دولة ناهضة أو في طريق النمو، حيث تسعى جاهدة للقضاء على أسباب تخلفها، والانطلاق نحو التقدم و النمو الاقتصادي عن طريق تنمية مواردها الاقتصادية، وأحداث ثورة في أساليب الإنتاج والتوزيع وإنشاء الصناعات الثقيلة، والتهوض بالزراعة والتجارة ووسائل النقل والمواصلات، ومن أهم مظاهر هذه المرحلة هو أن معدل الاستثمار في الدولة يفوق معدل الزيادة في السكان، ومن بينها كذلك تراوح معدل متوسط دخل الفرد بين (150-200) دولار في العام، وقد ضرب روستو مثلاً لدول اجتازت هذه المرحلة بروسيا فيما بين سنة 1890 و سنة 1914، واليابان فيما بين سنة 1878 و سنة 1900، ويعتقد رستو أن هذه المرحلة تتميز بقصرها نسبياً، تتراوح مدتها بين 20 و30 سنة، يتم خلالها تحويل الاقتصاد القومي تحويلاً كبيراً، يجعل عملية النمو الاقتصادي تتم بعد ذلك تلقائياً، كما يذكر بأن هذه المرحلة من أصعب مراحل النمو الخمسة جميعاً، حيث أنها مرحلة الجهد الشاق والعمل الدائب لإرساء قواعد النهضة الاقتصادية والاجتماعية الشاملة، ويمكن القول أن رستو عرف مرحلة الانطلاق بصورة أكثر تحديداً، حيث أنها تنطوي في رأيه على التغيرات الآتية:

⁴³ كامل بكري: رمضان محمد مقل. محمد سيد عابد. إيمان عطية ناصف. مبادئ الاقتصاد الكلي. الدار الجامعة الإسكندرية. مصر. 2000

أولاً: ارتفاع معدل الاستثمار الصافي من 5% من الدخل القومي الصافي -وربما من مستوى يدنو ذلك- إلى أكثر من 10% .

ثانياً: ظهور صناعة أو صناعات جديدة تنمو بمعدل مرتفع.

ثالثاً: بروز إطارات سياسية واجتماعية مواتية إلى حدٍ كبير ودافعة للنمو المطرد ذاتياً.

4. مرحلة النضج:

وفي هذه المرحلة تعتبر الدولة متقدمة اقتصادياً، حيث تكون قد استكملت نمو جميع قطاعاتها الاقتصادية من زراعة، صناعة، تجارة وخدمات بشكل متوازن وتكون قد تمكنت من رفع مستوى إنتاجها المادي، وزيادة الاستثمار فيها عن الاستهلاك، ومن مظاهر هذه المرحلة قيام العديد من الصناعات الأساسية كصناعة الحديد والصلب، وصناعة الآلات والصناعات الكهربائية وصناعة بناء السفن، وغيرها من الصناعات ذات الفائدة الجلية، ومن مظاهرها كذلك ازدهار التجارة الخارجية، وزيادة الصادرات، وتقدم المجتمع ونضوجه فكرياً وفنياً، وتراوح متوسط دخل الفرد بين 400 و 600 دولار في العام.

5. مرحلة الاستهلاك الوفير:

وفيهما تكون الدولة قد بلغت شأناً عظيماً من التقدم الاقتصادي، يزيد إنتاجها عن حاجتها، يعيش سكانها في سعة من العيش، يحصلون على دخول عالية و على قسط وافر من سلع الاستهلاك وأسباب الرخاء، ومن أهم مظاهر هذه المرحلة هو ارتفاع متوسط استهلاك الفرد العادي من السلع الاستهلاكية، وبخاصة السلع المعمرة، كالسيارات ... كما أن من مظاهرها زيادة الإنتاج الفكري والأدبي والعلمي للمجتمع، وزيادة متوسط دخل الفرد إلى أكثر من 600 دولار في العام، وقد ضرب روستو مثلاً لدول بلغت هذه المرحلة بالولايات المتحدة الأمريكية في الوقت الحاضر، ومعظم دول غرب أوروبا واليابان.

وتبقى فكرة مراحل النمو التي عرضناها من ذي قبل مجرد اجتهاد قام به روستو، ولا تعني بالضرورة عين الصواب حيث قد لقيت فكرة مراحل النمو هذه انتقادات كبيرة، من بين هذه الانتقادات أنه لما نرجع مثلاً إلى تفرقة "روستو" ما بين مرحلتي التمهيد للانطلاق والانطلاق فإنه يصعب رؤية الفرق بينهما بوضوح، بالإضافة إلى ذلك أن تقسيم روستو تحكمه مسألة أخرى، تتمثل في أن التقسيم هذا قد يكون مضللاً، عندما توضع السياسات الاقتصادية على أساسه، فتتلخص دراسة وتحليل روستو في الخروج بانطباع مفاده أن الدولة تتجه على القيام بمجهودات إنماء صناعي كبير فقط بعد تحضير الزراعة وتجديدها وزيادة رأس المال الاجتماعي بمعدلات كبيرة، غير أن تجارب الدول النامية – منذ بداية الخمسينات- تشير إلى أهمية بل وضرورة توسع قطاعي الزراعة والصناعة في نفس الوقت، هذا إذا ما أريد أن يكون النمو أكثر من كونه إقامة لبعض الصناعات البراقة، أو خلق فائض زراعي يختفي سريعاً نتيجة لزيادة سكان الريف.

خاتمة الفصل

لا يوجد اختلاف في أن النمو الاقتصادي يعبر عن المقدرة الاقتصادية للبلد، إذ أنه مؤشر يعكس اتجاه تطور النشاط الاقتصادي، وبالتالي فهو يعطي نظرة عامة حول باقي المتغيرة الاقتصادية التي ترتبط به ولو بشكل نسبي، ومن ثم فهو يعكس إلى حد بعيد الوضعية الاقتصادية السائدة.

ومن خلال ما سبق فإن النمو الاقتصادي هو نتيجة جملة من العوامل تتركز بالأساس في عوامل الإنتاج : العمل، رأس المال والتكنولوجيا إضافة إلى عوامل ومحددات أخرى لها تأثيرها على حجم الناتج ومن ثم على عملية النمو الاقتصادي، لكن ذلك لن يكون بتحقيق مزايا إنتاجية و فقط، لأن التكاليف البيئية والصحية في تزايد مستمر، الأمر الذي يجعل عملية النمو الاقتصادي رهينة قدرة البلد على تحمل المزيد من التكاليف والتضحيات في المستقبل.

حيث جاء الاقتصاديون النيوكلاسيك لترجمت أفكارهم فيما يخص النمو الاقتصادي في شكل نماذج. حيث اهتم هارود ودومار بالإحلال بين رأس المال والعمل، واعتبرا أن الاستثمار هو السبب الأساسي للنمو وأنه لا يوجد إحلال بين رأس المال والعمل.

في الفصل الموالي سيتم التطرق إلى علاقة النقل البحري بالنمو الاقتصادي حيث سنبرز دور النقل البحري في النمو الاقتصادي.

الفصل الثالث

النقل البحري في الجزائر ودوره في النمو
الاقتصادي

مقدمة الفصل :

يرتبط قطاع النقل البحري بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم إرتباطا وثيقا، وذلك يرجع إلى ما يتمتع به من خصائص العرض الجيد، والتي يتمثل أهمها في المقدرة العالية على نقل آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة وبذلك تتوزع التكاليف على عدد كبير من الوحدات المنقولة مما يؤدي إلى إنخفاض تكلفة الوحدة الواحدة.

إذ تصل تقديرات مساهمة النقل البحري في تجارة البضائع الدولية إلى حوالي 80% أو أكثر، وعلى هذا يمكن القول بأن النقل البحري هو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الخارجية. وللإحاطة بالجوانب الرئيسية لهذا الموضوع تم تخصيص هذا الفصل للتعريف بكل من النقل البحري، والأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري.

المبحث الاول:النقل البحري في الجزائر ودوره في النمو الاقتصادي

المطلب الاول:نشاطات الموانئ الجزائرية

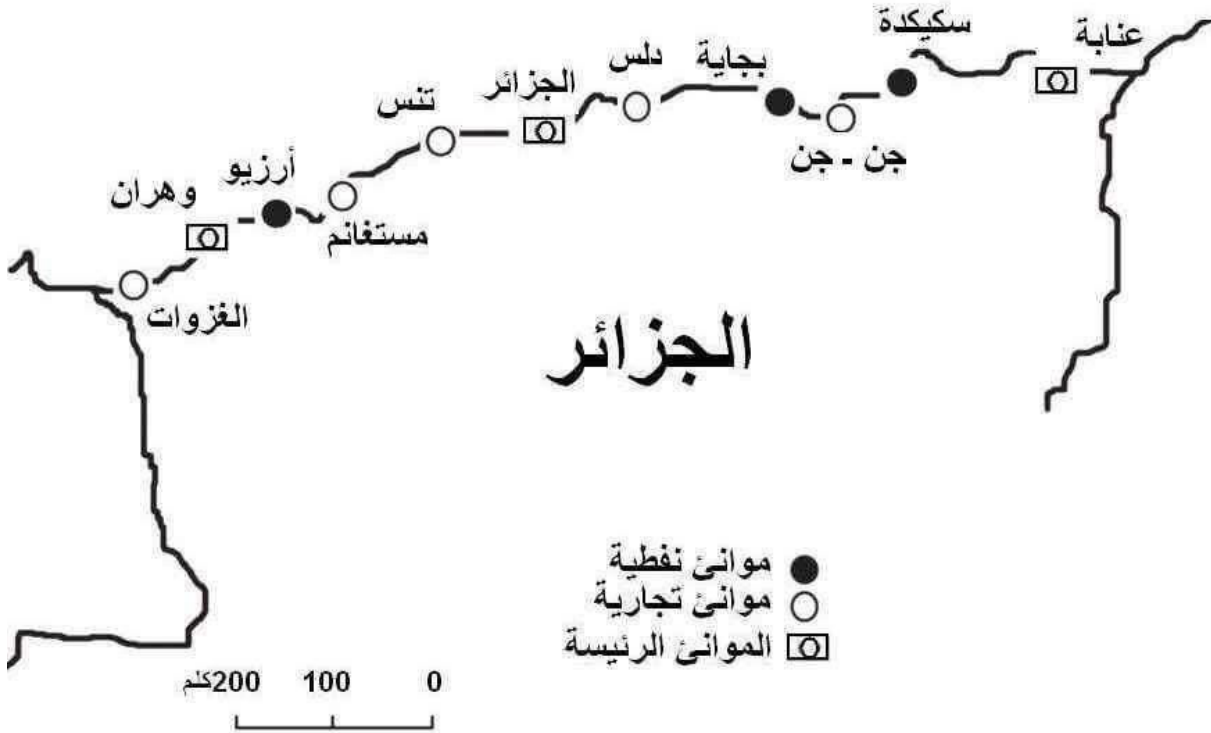
يبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء من الحجم الصغير و المتوسط " انظر الشكل 1"ويصل حجم مبادلاتها الإجمالي إلى 130 مليون طن وتخدم 95 % التجارة الخارجية ، مما يدل على أهمية الموانئ، كعامل حيوي في الاقتصاد الجزائري .

وتهدف هذه الدراسة إلى تحديد دور الموانئ الجزائرية في الحياة الاقتصادية ، ومعرفة مستوى أدائها ، والذي تتحكم فيه عدة عوامل مترابطة فيما بينها كالبنى التحتية ، والتجهيزات والمعدات ، ومدى كفاءة الأسطول البحري ، وكذا التسيير الإداري. إضافة إلى إلقاء الضوء على الصعوبات والمشاكل التي تعاني منها الموانئ.

واعتبارا من أن الميناء يمثل عقدة في شبكة مكونة من الظهير والوجهة التصديرية ، سنحاول معرفة انعكاسات التسيير الحالي للموانئ على هذه المكونات الثلاث.

وإذا كانت نشأة الموانئ ترتبط بحتمية الموقع و الموضع ، الذي يفترض أن يكون مؤهلا طبيعيا لاستقباله ، فإن الموانئ الجزائرية ، تجمع بينها خاصية جغرافية واحدة ، وهي وقوعها في مواضع متشابهة ، مكونة أساسا من خليج محمي من الرياح و العواصف الشمالية الغربية السائدة ، بواسطة رأس بحري مرتفع ، و موجه نحو الشمال أو الشمال الشرقي.

الشكل(III-1): خريطة الموانئ التجارية الجزائرية



مصدر: فاطمة الزهراء محمد شريف ، فوزية رمينى، الموانئ الجزائرية، تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد السابع، 2009 ص167.

من خريطة التوزيع الموانئ التجارية الجزائرية الموضحة في الشكل رقم 1 يمكن تقسيم هذه الموانئ حسب نشاطها و حجمها الى ثلاث انواع تتمثل في:

اولا الموانئ الرئيسية : وتتمثل في كل ميناء عنابة، ميناء الجزائر و ميناء وهران.

ميناء الجزائر: تقدر المساحة الإجمالية لميناء الجزائر بحوالي 28 هكتار منها 5 هكتارات مغطاة، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 184 هكتار و أرصفة مجموع طولها 8609 م، و يقدر عرض المدخل الشمالي ب 176 م بعمق 22 م، أما المدخل الجنوبي فيقدر عرضه ب 240 م و عمق 16 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدر 350.000 مسافر السنة و صومعة للحبوب سعتها 30.000 طن لإضافة إلى حوضين جافين واحد من الحجم الكبير طوله 136 م و عرضه 18.5 م و عمقه 8 م و الثاني من الحجم الصغير بطول 74 م و عرضه 15.5 م و عمقه 5 م . أما محطة الحاوت التي تم استلامه سنة 1998 فتمتد على حوالي 17 هكتار من الأرض المسطحة ذات قدرة استيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية على 3 مستويات بجانب طريق السكك الحديدية مع إمكانية الولوج إلى الطريق السريع من الجهة الشرقية، كما تحتوي على ماسح للحاوت (سكاير)⁴⁴

ميناء عنابة : تقدر المساحة الإجمالية لميناء عنابة بحوالي 89 هكتار منها 7 هكتارات مغطاة ، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 104 هكتار و أرصفة مجموع طولها 3455 م . ويقدر عرض المدخل الأمامي ب 245 م بعمق 13.5 م، أما مدخل الحوض الكبير فيقدر عرضه ب 250 م وعمق 12.5 م، ويقدر عرض الحوض الصغير ب 183 م وعمق 12.5 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدر 30.000 مسافر / السنة و صومعة للحبوب سعتها 16.000 لإضافة إلى محطة الحاوت التي تم استلامها سنة 1997 والتي تغطي مساحة حوالي 10 هكتار. ويقع عند تقاطع الطرق الرئيسية فهو يربط شبكات من الطرق السريعة وشبكة السكك الحديدية الوطنية، وعلى وجه التحديد عن طريق خط سكة حديد مكهرب على مناجم الحديد والصلب بالونزة، كما أن المطار الدولي رابح بيطاط لعنابة يقع على بعد 11 كلم فقط في المناء⁴⁵.

ميناء وهران : يقع ميناء وهران على بعد 4 كلم غرب الجزائر العاصمة بالشمال الغربي لعين الترتك تقدر المساحة الجافة فيه ب 160000 م و 15 مخزن ذات مساحة قدرها 26000 م و محطة للحاوت تقدر مساحتها ب 110000 م ذات قدرة استيعاب 2 4200 حاوية ، و حظيرة للجمر مساحتها 23000 م و حظيرة للمركبات الخفيفة مساحتها 5000 م منها 3000م مغطاة و صوامع للحبوب و احدة ذات سعة تقدر ب 30000 طن و الأخرى تقدر ب 10000 طن ، و محطة للميناء ذات قدرة 4500 عملية / اليوم (عمليات التحميل و التفريغ متزامنة) و محطة للسكة الحديدية خاصة بنقل الحبوب و الطاقة ، يمكنها التعامل مع 3 قطارات يوميا

ثانيا :الموانئ النفطية : وتتمثل في كل من ميناء أرزيو، ميناء سكيكدة، وميناء بجاية .

ميناء أرزيو: تقدر المساحة الإجمالية لميناء أرزيو بحوالي 24 هكتار منها 1 هكتار مغطى كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1730 م. ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء أرزيو ب 400 م بعمق 20 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للإسمنت سعتها 1.800 طن لإضافة إلى محطة لتفريغ الصنابير (النفات) سعتها 6.000 م .

ميناء سكيكدة: تقدر المساحة الإجمالية لميناء سكيكدة بحوالي 51 هكتار منها 17 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين 02 تقدر مساحتهما ب 43.3 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1860 م. ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء سكيكدة ب 120 م بعمق 15 م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدر 12.000 مسافر / السنة و صومعة للحبوب سعتها 20.000 طن⁴⁶.

ميناء بجاية: تقدر المساحة الإجمالية لميناء بجاية بحوالي 44 هكتار منها 02 هكتار مغطاة، كما يحتوي على

⁴⁴ الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ: <http://sogeport.org/arzew-actuel.htm> : sogeports

⁴⁵ الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ: <http://sogeport.org/arzew-actuel.htm> : sogeports

⁴⁶ الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ: <http://sogeport.org/arzew-actuel.htm> : sogeports

3 أحواض تقدر مساحتها ب 156 هكتار وأرصفة مجموع طولها 2.200 م. ويقدر عرض المدخل الشمالي ب 120 م وعمق 13 م، أما المدخل الجنوبي الشرقي فيقدر عرضه ب 330 م وعمق 15 م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 45.000 مسافر / السنة وصومعة للحبوب خاصة ب " OAIC" ⁴⁷ وسعتها 30.000 طن صومعة أخرى للحبوب خاصة بسيفيتال سعتها 120.000 طن بالإضافة إلى قاعدة عائمة بقدرة 15.000 طن

ثالثا: الموانئ التجارية الأخرى : وتتمثل في كل من ميناء جن جن، ميناء مستغانم، ميناء الغزوات وميناء تنس .

ميناء جن جن: تقدر المساحة الإجمالية لميناء جن جن بحوالي 104 هكتار منها 01 هكتار مغطى كما يحتوي على حوض واحد 01 تقدر مساحته ب 180 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1.995 م . ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي ب 560 م وعمق 18.8 م كما يحتوي على شبكة سكك حديدية طولها 23 كلم أما محطة الحاوت التي تم استلامها سنة 1998 فتمتد على حوالي 65 هكتار بقدرة استيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية على 3 مستويات كما تحتوي على ماسح للحاوت (سكانير) .

ميناء مستغانم: تقدر المساحة الإجمالية لميناء مستغانم بحوالي 68 هكتار منها 02 هكتار مغطاة كما يحتوي على حوضين 02 تقدر مساحة أحدهما ب 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6.77 م إلى 8.17 م وتقدر مساحة الأخر ب 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6.95 م إلى 8.22 م و أرصف مجموع طولها 1995 م . ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي ب 100 م وعمق 12 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في المحطة للبيتومين بقدرة 4.700 طن وصومعة للحبوب سمعتها 30.000 طن.

ميناء الغزوات: تقدر المساحة الإجمالية لميناء الغزوات بحوالي 24 هكتار منها هكتار واحد 01 مغطى أحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار ، و أرصفة مجموع طولها 1.730 م . ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء الغزوات ب 400 م وعمق 20 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 1.800 طن لإضافة إلى محطة لتفريغ النفاث سعتها 6.000 م .

ميناء تنس : تقدر المساحة الإجمالية لميناء تنس بحوالي 75 هكتار، كما يحتوي على حوض واحد تقدر مساحته ب 17 هكتار وأرصفة مجموع طولها 4200 م . ويقدر عرض المدخل الغربي لميناء تنس ب 180 م وعمق 14 م، أما المدخل الشرقي فيقدر عرضه ب 130 م وعمق 12 م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 5.500 طن بالإضافة إلى جسر للوزن بحمولة 50 طن .

ومن بين الموانئ الناشطة في غرب الجزائر ميناء الغزوات الذي يفتح الباب واسعا لكل انواع التعاملات التجارية البينية ، وهو ما يعطي فرصا لاستقطاب التجار والمتعاملين وبحسب فوزي غلوسي فان الميناء يستقبل كل انواع السلع لاسيما الخضر والفواكه واللحوم التي اصبح متميزا فيها ، خاصة وانه يوفر السرعة والفعالية لجميع الاطراف المتعاملة عبر الميناء.

المبادلات التجارية : يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، من خلال كونه المصدر الرئيسي للدخل والعملات الأجنبية، والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي، ويستدل من خلال الجدول (1) على حجم المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية.

الجدول رقم (III-3): المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2015 (الوحدة مليون /طن)

الميناء	الواردات	النسبة	الصادرات	النسبة	المجموع
ارزيو	1.00	1.49	66.04	98.51	67.04
سكيكدة	3.11	12.80	21.18	87.20	27.29
بجاية	6.30	42.57	8.5	57.43	14.80
الجزائر/دلس	9.24	82.21	2.00	17.79	11.24
عنابة	3.12	56.22	2.43	43.78	5.55
وهران	3.69	93.42	0.26	6.58	3.95
جنجن	1.23	90.44	0.13	9.56	1.36
مستغانم	0.85	91.40	0.08	8.60	0.93
الغزوات	0.63	88.73	0.08	11.27	0
تنس	0.27	64.29	0.15	35.71	0.42
المجموع	29.44	22.60	100.85	77.40	130.29

المصدر: وزارة النقل (2015) الدليل الإحصائي

تتميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري، بعدم التوازن بين الواردات (29/مليون طن) والموانئ النفطية المتخصصة (ارزيو، سكيكدة، بجاية).

أما باقي الموانئ، فهي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات نسبيًا مرتفعة تتراوح بين 80 بالمئة و 93 بالمئة من مجمل مبادلاتها، وتمثل المواد الغذائية والمنتجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات (45.76 بالمئة)، أما النسبة الباقية، فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة (منتجات معدنية عتاد، آلات، منتجات بترولية)⁴⁸.

وهذا يشير من جهة ، إلى قصور القاعدة الانتاجية، ومن جهة ثانية إلى الاختلال في الهيكل الاقتصاد الوطني، الذي يعتمد على قطاع انتاجي تصديري واحد، وهو المحروقات مع ما يترتب على ذلك من نتائج تنعكس على تكلفة النقل البحري. واعتبارا من أن الوجهة التصديرية تتمثل في دول أوروبا بشكل خاص، فإن اعنعدام التكافؤ، الذي يميز المبادلات شمال جنوب، يحول دون تحسين مردودية الأسطول البحري الوطني.

2. نقل المسافرين : يعتبر التطور المضطرب ولاملحوظ في عدد المسافرين بحرا، عاملا مشجعا للنقل البحري، وذلك رغم تخفيض عدد التأشيرات الممنوحة (400) ألف مسافر سنويا وكذا الإجراءات الأخيرة المتخذة من طرف الدولة، والقاضية بمنع استيراد السيارات القديمة التي عمرها أقل من 3 سنوات والذي كان معمولا به من قبل .

جدول رقم (III-4) حركة النقل البحري للمسافرين 2000-2005-2010-2015

السنة	عدد المسافرين	
	القادمين	المغادرين
2000	215750	159821
2005	191995	91971
2010	312253	275094
2015	448530	399640
المجموع		

ثم إن عدد كبير من المسافرين باتجاه أوروبا ، يستعملون الطائرة ذهابا، والباخرة إيابا. مما يفسر ارتفاع عدد القادمين قياسا على عدد المغادرين بحرا لأنه في أغلب الأحيان يشترتون سيارات من أوروبا. وتعتبر عملية النقل البحري للمسافرين والتي تعرف نشاطا مكثفا في فصل الصيف منافسا قويا للنقل الجوي، ويعود ذلك بالدرجة الأولى إلى تكاليف النقل المنخفضة، وقدرة الاستيعاب الكبيرة بالنسبة للباخرة، إذ يفضل المسافرون صيفا وتحديدا المغتربون العائدون إلى الوطن الدخول بالسيارات والأمتعة، خاصة بعد غلق الحدود مع المغرب، ويستأثر ميناء الجزائر لوحده بنسبة 70 % من نشاط نقل المسافرين، بسبب عدد الرحلات التي يؤمنها 2 في اليوم.

3. توفير مناصب العمل : توفر الموانئ الجزائرية 14000 منصب عمل مباشر " يمثل العمال المنفذين"، وهذا بالنسبة لمجموع الموانئ الجزائرية، ويستأثر ميناء الجزائر الذي يعتبر أهم الموانئ لوحده بـ 8000 منصب شغل، وتوظف الأيدي العاملة التي تستقطبها الموانئ في الأنشطة المرافقة لنشاط النقل البحري أصحاب السفن، العاملون بالمخازن والمستودعات ومكاتب العبور، عمال الأرصفة الحمالون، وكذا العاملون بإدارة الميناء. واعتبار لعدم وجود ورشات بحرية لبناء السفن، فلا توجد يد عاملة في هذا المجال، وإذا كانت الموانئ أقطابا تخرض على خلق وظائف، إلا إذ أنها وظائف وثيقة الارتباط بنشاط الميناء نفسه، أي بحجم وقيمة المبادلات التي يقوم بها، فالموانئ البترولية مثلا "أرزيو، سكيكدة، بجاية" لا توفر سوى عددا محدودا من مناصب العمل، ومما يلاحظ بالنسبة لميناء الموانئ، أن تركيز الوحدات الصناعية الجزائرية بالسواحل، جعل منها أقطابا تنموية حقيقية، وكرس بالتالي "لقطبية الساحلية" الموروثة عن العهد الاستعماري. إلا أن الدولة لم تعمل على تطوير السياحة هذه المدن الساحلية "سياحة الشواطئ"، ولم تول الأهمية اللازمة لهذا القطاع الذي عانى من الإهمال، والذي يشكل مصدرا خلاقا لمناصب الشغل، ويعود بفائدة كبرى على الاقتصاد الوطني، ويبقى النشاط الوحيد الذي يحرك هذه المدن هو نشاط موانئها.

المطلب الثاني : مشاكل الموانئ الجزائرية : ركزت الجزائر استثمارها في الموانئ النفطية ، وهي موانئ متخصصة لا ، تخدم إلا قطاعا محددًا من اقتصاد الدولة . أما باقي الموانئ التجارية ، فبقيت تشكو من تأخر كبير ، وتعاني من مشاكل عدة :

1- موانئ من الجيل الأول: الموانئ الجزائرية قديمة (من الجيل الأول) وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط "انقطاع الحمولة" تنتهي عندها حمولة المواد المعدة ل شحن أو التفريغ.

ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر ، بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية ، دون إدخال أية تعديلات عليها أو ، على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة ، وسقائف ومخازن قريبة من بعضها ، وأرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة . وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات .

عندما كانت السفن أصغر ، وطريقة شحن البضائع أبسط . فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري . فالسفن أصبحت أكبر ، وبمواصفات عالمية محددة ، وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية ، استخدام السفن الصغيرة (60% منها تتراوح حمولتها بين 2000 و 10.000 طن)وزنثقل. و هي بالتالي سفن غير اقتصادية ، إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن ، حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة . أما بالنسبة للعمق النظري في الموانئ الجزائرية ، فإنه يتقلص باستمرار بسبب

تكسدس الطمي والرمال نتيجة لعدم تعرضها لعمليات التطهير و الكسح منذ 20 سنة. مما يؤثر على عملية رسو السفن بها . وقد تضطر السفن الكبيرة الحمولة و التي لا تتمكن من الرسو في ميناء ما بسبب صغر الغاطس إلى أن تحول وجهتها نحو موانئ أخرى ، حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيف الوزن ، قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي . مع ما يترتب على ذلك من مشاكل (وقت وعمل إضافيين ، وتكاليف إضافية كذلك) .

2. نقص في التجهيزات والآليات: و تعاني الموانئ من جهة أخرى ، من نقص كبير في الآليات الثقيلة ، وميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (قوتها 300 طن) .

و مع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا إذتستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا) . فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشتمل على أكبر مركز خاص بالحبوب

(سعته 30.000 طن)و يعتبر غير كافي و ، هذا مما يضطر . من جهة . السفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا (تبلغ مدة التوقف في الميناء بالنسبة لهذه السفن 16 يوما .) و يفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل، تعبئة الحبوب في أكياس ، وهي عملية مكلفة ، إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع صب⁴⁹ .

أما ميناء وهران ، فإن سعة صومعة الحبوب به لا تتجاوز 3000 ،طن ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين ، وكذا تفرغ الحبوب مما ، يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منه .

3 - ارتفاع في عدد العمال: وتعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال ، مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منهم نحو وظائف أخرى ، أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم. وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة في طريق النمو تستفحل فيها البطالة.

4 . تأخر في عملية تداول الحاويات: لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما. وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع.

وتحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية ، ففي ميناء وهران(على سبيل المثال) في سنة 1994 سنة في 9,42% إلى 35,09% إلى ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات من(في نهاية سنة 2008) 37,15% حاليا وتبلغ ، 2004⁵⁰ .

ومع ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لا زالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال ، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62% .

ويتم العمل حاليا في هذا الاتجاه ، بغرض توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات للحاويات . فبالنسبة لميناء وهران ، تمت توسعته من الناحية الشرقية، بإضافة 12 هكتار إلى المساحة الأصلي المخصصة للحاويات و التي تبلغ 11 هكتار و برمجة مشروع آخر يقضي بإضافة 30 هكتار أخرى س مما. يرفع المساحة المخصصة لاستقبال الحاويات إلى 53 هكتار .

أما بالنسبة لميناء الجزائر العاصمة ، و قدف تخفيف الضغط عنه، فلقد تم إنشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات في الرويبة بضواحي العاصمة .

5 -1 انخفاض معدلات أداء الموانئ: والذي يساهم فيه بشكل كبير ، توقف أنشطتها ليلا، وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع و البضائع.

⁴⁹ الديوان الوطني للاحصاء ،المجموعة الاحصائية السنوية للجزائر العدد 23(2007)ص252.

⁵⁰ المرجع السابق

6 - طول الإجراءات الإدارية: وتتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا ، وما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي ، فالحجر البيطري ، ثم إجراءات الرسوم الجمركية .إلخ..

7 - سوء توزيع المهام بين الموانئ: ومن جهة أخرى يوجد توزيع سيء للمهام المنوطة بكل ميناء ، فميناء الجزائر العاصمة مثلا وهو أهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر جل المبادلات (أكثر من 60% م ن المبادلات التجارية الخارجية).وهذا على حساب باقي الموانئ الثانوية التي يبقى دورها محصورا في أقاليمها فالوزن الكبير الذي يحضى به ميناء الجزائر العاصمة ليس إلا انعكاسا لسياسة المركزية التي تنتهجها الدولة . فهو يهيمن على الإقليم و على باقي الموانئ الثانوية ، وهذا يعني عدم أخذ مفهوم التهيئة القطرية بعين الاعتبار من طرف المخططين، ثم إن احتكاره الكبير للمبادلات التجارية ، يجعله يعاني من الاختناق او لتكدس.

8. اختناق الموانئ: لعل من بين الأسباب الرئيسة التي تزيد من حدة اختناق الموانئ و ، تكديس البضائعها ما يلي:

- عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع و المعدات المستوردة، من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد .
- أو عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية. كما حدث في الفترة الأخيرة (الأشهر الأولى من سنة 2009) بالنسبة للحديد الذي شهدت عملية استيراده ارتفاعا كبيرا نتيجة انخفاض سعره و بالفعل ، لم يسبق لميناء الجزائر العاصمة أن كان مختنقا كما هو الحال في الأشهر الأخيرة فقد بلغ عدد السفن التي بقيت في عرض البحر تنتظر الإذن بالسو في الميناء لتفريغ حمولتها 34 سفينة و هذا في يوم واحد (4 / 6 / 2009) . مع ما يترتب على ذلك من خسائر ، إذا علمنا أن كل سفينة تنتظر في عرض البحر دورها لدخول الميناء ، تكلف الخزينة العمومية ما بين 20.000 - 5000 دولار في اليوم.

9- تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري : مشكلة أخرى تواجه الموانئ الجزائرية هي تواجدها داخل النسيج الحضري ، مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل فميناء العاصمة مثلا ، تنتهي منافذ الخروج منه في محور المواصلات الرئيس بالمدينة والمزدحم بالحركة. ولا يعتبر ميناء وهران أسعد حظا، فوجوده في موضع محاصر بالمدينة لحباوروف الساحلية ، يجعل عملية الحركة منه وإليه من الصعوبة بمكان. وهو فوق ذلك لا يشتمل إلا على منفذ واحد فقط ، مخصص لسحب البضائع بالشاحنات وعلى خط للسكة الحديدية يعود ومع أنه أرخص وسائل النقل البري ، فإن إلى الفترة الاستعمارية ، إلا أنه غير مستغل...!مساهمته في عملية سحب البضائع من الميناء بقيت متواضعة ، بل وفي تراجع ملحوظ من 23,4% سنة 1993 ، إلى 1,57% سنة 2001 ، إلى أن توقف العمل به تماما منذ سنة

2004 واقتصرت عملية سحب البضائع من الميناء على الشاحنات فقط.

وتقدر توقعات مؤسسة ميناء وهران تدفق النقل بالشاحنات في الميناء بما يعادل 5 ملايين طن في أفق سنة 2013. ويؤكد المسئولون بميناء وهران أن هذه التقديرات تبقى دون الواقع. حيث أن الكميات الفعلية المسجلة في سنة 2008 و البالغة 5.612.000 طن فاقت تقديراتهم لسنة 2013.....⁵¹!

10. ضعف استغلال عملية المساحلة: لا يتم استغلال عملية المساحلة (أو الملاحة ومكثف. مع أنه بإمكان هذه الوسيلة والتي تؤمن النقل بين الساحلية) بشكل جيد الموانئ الوطنية . أن تساهم في تخفيف

الضغط عن شبكة النقل البري ، التي تعاني هي الأخرى من نقائص كثيرة ، وذلك بإدماجها في السلسلة اللوجستية للنقل .

مع ملاحظة عدم وجود هيئات أو مكاتب محلية على مستوى مختلف الأقاليم بالوطن لتحسيس المتعاملين ، وإعلامهم بالفوائد التي تعود عليهم من وراء التعامل بالمساحلة .

ثالثا- فشل نموذج التسيير المركزي للدولة:

تبنت الجزائر منذ استقلالها سياسة المركزية في تسيير اقتصادها (من طرف الدولة .) وهذا ما لم يسمح للقانون الصادر في سنة 1962 ، والقاضي باستقلالية بعض الموانئ الجزائرية بالاستمرارية . لأن استقلالية الموانئ تفترض خلق التنافس بينها ، وهذا ما لا يتفق مع النهج الاشتراكي الذي يقضي بأن تسيير الموانئ يجب أن يكون من طرف الدولة . وتم ذلك بواسطة هيئتين تابعتين لها وهما : الديوان الوطني للموانئ (الذي أسندت له مهمة تسيير كل الموانئ الجزائرية) والشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (التي تشرف على النقل البحري و) ابتداء من هذه الفترة ، ظهرت عدم كفاءة الدولة في تسييرها ، والتي تجلت على عدة مستويات :

• ظهور مشاكل عدة ناتجة عن انعدام التنسيق بين المتعاملين الذين يمارسون نشاطاتهم على مستوى الموانئ و ، التابعين إلى وزارات مختلفة.

• ثم إن تسيير كل الموانئ من طرف مؤسسة واحدة ، لا يأخذ بعين الاعتبار خصوصيات كل ميناء . فالرسوم واحدة بالنسبة لكل الموانئ ، وهذا في غير صالح الموانئ الصغيرة التي لا تستطيع تبني سياسة تجارية تنافسية ، ونذكر على سبيل المثال أن الدولة هي التي تحدد التعريف الخاصة بعملية الإرشاد الملاحي في الموانئ الجزائرية ، مع أنه من المفروض أن تحدد من طرف إدارة الميناء نفسه، وذلك تبعا لحجم النشاط الذي يقوم به هذا الميناء .

كما أن تبني سياسة الاقتصاد الاشتراكي ، أدى إلى حتمية التعامل مع الشركات الوطنية و ، التي نظرا لضخامتها كانت تشكل " دولة داخل الدولة " . ولا زال بعضها كذلك رغم انفتاح الاقتصاد الجزائري على الاقتصاد الليبرالي ، فهي تعتبر أرصفة الموانئ مستودعات لها بأرخص الأسعار لذا ، فإنها تتباطأ في عملية سحب بضائعها من الأرصفة ، وتبقى في الميناء لمدة أطول من المدة المسموح بها. ففي ميناء وهران يوجد حاليا أكثر من 100 حاوية معبأة. بقطع غيار وبمواد غذائية تحت الحجز منذ أكثر من شهر ، بسبب خلاف بين أصحاب البضائع ومصصلحة الجمارك. وفي مثل هذه الحالات فإن مدير الميناء نفسه لا يملك السلطة للإفراج عن هذه الحاويات . ويظهر تقصير بعض المسؤولين في الموانئ الجزائرية حتى في معاملاتهم مع المتعاملين

الأجانب ، والأمثلة على ذلك عديدة ومنها :

• التصريح بضائع العديد من الحاويات .

• وكذا المحاباة ، أو التمييز في المعاملة ، إذ تعطى الأسبقية في الرسو للسفن الجزائرية .

• أما أصحاب السفن العاملة على الخطوط البحرية النظامية ، فليس بإمكانهم ضمان

تاريخ الوصول إلى الموانئ الأوروبية ، لأن مدة الرسوب الموانئ الجزائرية يصعب توقعها .

وبالنسبة لعملية استثمار الموانئ وال ، تي تتطلب تكاليف باهظة ، فيفترض أن تتم في الإطار العام لتخطيط الموانئ . ومن المؤسف حقا ملاحظة أن السلطات العمومية لم تنجح في تشكيل هيئة واحدة تشرف على عملية التخطيط هذه. بل أسندت صلاحيات تخطيط الموانئ الجزائرية إلى عدة هيئات تابعة لوزارة الأشغال العمومية أو وزارة النقل أو وزارة التجهيز، وبقيت الهيئة المعنية بالدرجة الأولى هذه العملية وهي إدارة الموانئ على الهامش فسياسة تخطيط الموانئ إذن تتسم بالمركزية المفرطة ، والتي عانت منها

كثيرا المشاريع الاستثمارية بالموانئ ، بسبب ببطء الإجراءات الإدارية التي تستغرق في بعض الحالات سنوات، عدة قبل الحصول على رخصة بدء الإنجاز. ثم إن اندام التنسيق بين مختلف الفاعلين في قطاع الموانئ ، ينعكس على نوعية القرارات المتخذة في الميدان . كما هو الحال بالنسبة لميناء جن جن (انظر الخريطة)، فبدلا من ٢٠٠٠مائه وتحديث منشآته ، قررت السلطات العمومية بناء ميناء جديد (جن جن الجديد) غير بعيد عن مينائي بجاية وجيجل، كان من المفروض أن يخدم مشروع مصنع الحديد والصلب بميلة. علما بأن الديون المقدرة ب 400 مليار دينار ، والتي خصصت لبناء هذا الميناء لم يتم تسديدها بعد. وإذا كانت رياح الليبرالية قد بدأت ٢٠٠٠مائه على الجزائر ، فإن قطاع الموانئ لا زال يعاني. مع أنه يمثل قطاعا استراتيجيا بالنسبة للمبادلات التجارية الوطنية، وعاملا حيويا بالنسبة للاقتصاد الجزائري .

رابعاً: التغييرات الطارئة على تسيير الموانئ

أصبحت السلطات العمومية في الجزائر واعية بضرورة إعادة تنظيم هذا القطاع الحيوي بالنسبة للوطن ، وارتأت خوصصة النشاطات التجارية للموانئ ، واضعة بذلك حدالتسيير الدولة لهذا القطاع والذي دام 45 سنة. وذلك من خلال المرسوم الصادر بتاريخ 16 و17/4/2006 ، والقاضي بخوصصة كل الموانئ الجزائرية ، باستثناء الموانئ البترولية (أرزويو، سكيكدة وبجاية) التي ستمنح للشركة الوطنية للمحروقات (سوناطراك).

وتأمل الدولة الجزائرية من خلال هذه الخوصصة الجزئية للموانئ ، الحصول على فعاليتها ، والرفع من إمكانيا ٢٠٠٠مائه التجهيزية. غير أن هذا الإجراء التعديلي يجب أن يكمل بإجراء تعديلي لاحق ، يخول للمستثمر التمتع بحقوق الملكية.

ورغم أن هذه السياسة الجديدة في تسيير الموانئ الجزائرية تتماشى مع التحولات الجديدة التي طرأت على الاقتصاد العالمي ، إلا أن الجزائر تسجل تأخرا في هذه الحركة الكبرى وهي الخوصصة والتي مست العديد من الموانئ في الدول السائرة في طريق النمو ، فالمغرب مثلا خوصص العمالة اليدوية في الموانئ منذ سنة 1990 ، وكانت النتيجة أن تضاعفت الإنتاجية بالنسبة لعملية تفريغ البضائع . وسيفتح هذا التغيير الكبير في القوانين المتعلقة بالموانئ .

وتستدعي عملية إعادة تأهيل الموانئ الاعتماد على قاعدة عمالية متماسكة ، إلا أن الأمر ليس كذلك بالنسبة للموانئ الجزائرية ، حيث طالبت نقابة العمال بإلغاء مرسوم خوصصة الموانئ و. شن عمال الموانئ إضرابا يوم 22/ 5/ 2006، شل حركة الموانئ و، كلف الخزينة العمومية خسائر مقدرة ب 26 مليار سنتيم. ففي ميناء العاصمة بقيت 48 سفينة محصورة في الأرصفة ، دون أن تتمكن من تفريغ حمولتها و. 5 سفن أخرى تنتظر في عرض البحر و. تتراوح الخسائر الناجمة عن ذلك بين 14 و 15 مليار سنتيم عن كل يوم بالنسبة لميناء العاصمة . أما بالنسبة لميناء وهران فبلغ عدد السفن المحصورة في الأرصفة 15 سفينة و5 سفن أخرى تنتظر في عرض البحر مما تسبب في خسائر مقدرة بمليار سنتيم . ويعتبر قطاع النقل أحد القطاعات المقترحة في مجال الشراكة ، ولقد تم بالفعل وفي إطار التعاون بين الجزائر وفرنسا إنجاز مترو الجزائر العاصمة ال ، ذي أسند إلى شركات مقاوله فرنسية. وكذا بالنسبة لتزويد شبكة السكة الحديدية بالكهرباء ، وتسيير مطار الجزائر الجديد و . بلغ الغلاف المالي المخصص للمخطط الخماسي(2005 . 55 (2009 مليار دولار م ، نها 10 مليار دولار لقطاع النقل. مما قد يسمح للموانئ الجزائرية باستدراك التأخير المتراكم منذ الاستقلال .

المبحث الثاني: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري

تلعب خدمات قطاع النقل البحري دورا مهما في إنجاز معدلات النمو الاقتصادي المستهدفة

خاصة

في الدول النامية، وذلك من خلال ما يمارسه نشاط النقل البحري من تأثير مباشر وغير مباشر على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية التي تشكل الإطار العام اللازم لرفع معدلات الأداء الاقتصادي للدولة.

ومن ثم فإن دراسة وتحليل الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري في هذا المجال، سوف تعتمد على

دراسة العلاقة الوثيقة بين قطاع النقل البحري وأثره على بعض من هذه المتغيرات التي نذكر منها : قطاع التجارة الخارجية، تحسين مركز ميزان المدفوعات، ظاهرتي التخصص وتقسيم العمل، مستوى التوظيف وتنوع العمالة.⁵²

المطلب الأول: العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية

تلعب الموانئ دورا رئيسيا في نمو اقتصاد الدول، وتنمية التجارة الخارجية بها. ويلاحظ في الموانئ الدول النامية أنها تواجه جملة من التحديات، كما أن عليها إجراء مجموعة من التعديلات وتطوير مرافقها لتنمية تجارتها الخارجية.

- دور الموانئ في تنمية اقتصاد الدول:

للموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز دور النشط في التنمية الاقتصادية، ويترتب على هذا الدور بعض الإيجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:⁵³

تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة

2 - خفض تكاليف الواردات والسلع الاستهلاكية والمواد الخام

1- تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.

2- تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (الزراعية، الصناعية، التجارية)

3- تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية

4- تشجيع قيام بعض الصناعات، وتشجيع قيام تجارات جديدة

5- مورد من موارد الخزانة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية

6- قطاع للإستثمار البشري وتوفير فرص العمل

7- المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل

8- قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل التوكيلات الملاحية، شركة التأمين، تموين السفن، إصلاح السفن، التخزين، النقل..... إلخ.

طرق تحسين خدمات الموانئ :

ينبغي العمل على تحسين خدمات الموانئ من خلال القيام بما يلي:⁵⁴

1- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة

2- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ

⁵² - سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ، مرجع سابق الذكر ص 71.

⁵³ -علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، الجامعة البحرية الدولية ، السويد، 2000، ص 12.

⁵⁴ -مركز الدراسات والبحوث/الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، المملكة العربية السعودية، دون الإشارة إلى السنة ص 25.

3- تخفيض أجور الأراضى والمستودعات في الموانئ بما يساهم في تشجيع القطاع الخاص للإستثمار في الموانئ، والذي سوف ينعكس إيجاباً على أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الإستيراد والتصدير ويعظم الإستفادة من طاقات الموانئ بالشكل الأمثل

4- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف، لتجنب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة.

5- ضرورة تسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على أنها بضائع مستوردة
6- تمديد ساعات عمل الموانئ وعدم إقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي، وخلال عطل الأسبوع والأعياد.

7- ضرورة زيادة مختبرات الجودة النوعية بالموانئ لتكون قادرة على إستيعاب الحجم الكبير للواردات
8- تسهيل الإجراءات المفروضة على بضائع المسافنة والتراخيص.

سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات:

يجب إجراء مجموعة من التعديلات من أجل تنمية كفاءة الموانئ بالدول النامية، وبالتالي تنمية تجارتها الخارجية والتي تتمثل فيما يلي:

1- رفع كفاءة المرافق بالموانئ والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات الملاحية والتموين بالوقود والمياه لجذب خدمات التراخيص وإعادة التصدير.

2- زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة المعدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة، والتوسع في الخدمات القائمة.⁵⁵

3- دخل الاستثمارات الجديدة في الموانئ، والتي تتمثل في تحديث المعدات والتجهيزات، وإدخال معدات وتجهيزات جديدة، وتعميق الأرصفة، وذلك لإستقبال الجيل الحديث من السفن، وما يتوقع من إنتاجية من السفن العملاقة خلال السنوات القادمة.

4- تدعيم الأنشطة المكملة لصناعة النقل البحري مثل إنشاء موانئ جديدة أو تجديد الموانئ القائمة على نحو يتلاءم مع حركة التجارة الخارجية، من شأنه المساهمة في تخفيض تكاليف نقل الصادرات والواردات، والتي تتمثل في غرامات التأخير التي تتحملها الدولة نتيجة لتعطيل السفن في الموانئ. فعلى سبيل المثال: بلغ متوسط أيام التعطل في 75 ميناء من موانئ الدول النامية حوالي 12 يوماً وذلك سنة 1977. وإذا افترضنا أن تكلفة تأخير السفينة الواحدة في أحد هذه الموانئ تبلغ 4000 دولار في اليوم الواحد، فيمكن تصور مدى ضخامة الخسائر اليومية التي تتكبدها هذه الدول في شكل غرامات التأخير والتي تصل إلى 3.6 مليون دولار (4000 دولار x 12 يوماً x 75 ميناء). كما تبلغ تلك الخسائر سنوياً في تلك الموانئ 3.1 مليار دولار.

5- تنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ عن طريق:

أ- تخفيض أجور الشحن، وتقديم خدمات جيدة وميسرة لإستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة، وزيادة أعداد السفن بالموانئ.

ب- رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة بإستخدام أحدث الآلات والمعدات، واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة والتي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات ممتازة وبإجراءات ميسرة وبتكلفة منافسة.

ج- ملائمة اللاتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة خاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات والمعدات ومطابقتها للمواصفات المحددة للعقد بما يكفل لها مستوى أداء متميز خلال سنوات العقد.

د- الإرتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة والتي تم إسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للأسواق العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه لهذه الخطوط العالمية لاستقطاب هذه الخطوط وذلك بتقديم الخدمات الأفضل، ولا بد أن تتناسب مع الأهداف المرجوة من تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخليا وخارجيا، وذلك عن طريق إصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشغيل، إضافة إلى تخصيص مواقع على الانترنت ونشرها على المستفيدين من خدمات الموانئ.

ه- توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة.

و- فتح آفاق جديد لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان وخدمات المساندة والاتصالات وغيرها.

وبانظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل المتعددة نظرا لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء، والتي لها تأثير مباشر على أساليب العمل والإجراءات المتبعة في الموانئ. وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تسهم تلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة، وإنسياب البضائع والسفن بالموانئ.

أثر خدمات النقل البحري على صادرات و واردات الدولة :

إن وجود سفنا وطنية تعمل في خدمة خط ملاحى معين من شأنه العمل على تشجيع وتنمية الصادرات، إذ أن كفاءة نشاط التصدير ونجاحه لا يتوقفان فقط على تقديم منتج جيد.

وسياسة تسويقية ناجحة دون أن يتوج هذا النشاط بتوافر خدمات ملاحية متقدمة تساهم في تحقيق معدلات الأداء المستهدفة في هذا القطاع، أضف إلى ذلك أن تأمين حركة الصادرات والواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توافر خدمات النقل البحري والدليل على ذلك أنه خلال فترة الحرب العالمية الأولى والثانية، تم تخصيص جانب كبير من الأسطول التجاري البحري- لدى الدولة التي تمتلك بحرية تجارية كبيرة- لعمليات إمداد الجيوش المشتركة في الحرب- الأمر الذي ترتب عليه تناقص المعروض من السفن التي تقدم خدماتها لتجارة الدول الصغيرة. وهو ما أثر سلباً على اقتصادياتها خاصة قطاع التجارة الخارجية وذلك بسبب ارتفاع تكاليف النقل البحري (النولون البحري) وتزايد مخاطر التشغيل، فكانت المحصلة هي انكماش وتضاؤل حجم تجارتها الخارجية. ولعل أصدق الأمثلة على ذلك ما يلي:⁵⁶

* إن الأرجنتين وهي دولة نامية لم تكن ضمن الدول المشاركة في الحرب، فقد تأثرت تجارتها الخارجية نتيجة لإحجام السفن الأجنبية عن نقل بضائعها، مما أدى إلى انكماش حجم تجارتها الخارجية بنسبة 60% مع ما ترتب على ذلك من تأثير سلبي على سياسات وبرامج التصنيع فيها خلال الفترة من 1939 إلى 1943

* خلال فترة الصراع المصري الإسرائيلي ، إمتنعت السفن الأجنبية عن القيام بعمليات التفريغ في ميناء الإسكندرية باعتبارها منطقة حرب، وعملت الحكومة المصرية آنذاك على استغلال أسطولها التجاري الوطني، رغم قصور طاقته الإنتاجية-بغرض توفير الإحتياجات التموينية من السلع الاستهلاكية والإنمائية بقدر الإمكان

يتضح مما سبق مدى أهمية خدمات النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية للدولة، الأمر الذي يبرر إهتمام حكومات الدول النامية بصفة خاصة بتنمية وتدعيم صناعة النقل البحري، من خلال تخصيص قدر أكبر من الاستثمارات لتطوير نشاط هذا القطاع، حتى تتجنب أو على الأقل تخفض من درجة اعتمادها. في نقل الصادرات والواردات على خدمات النقل البحري التي تنتجها الدول المتقدمة. واضطرارها

لتحمل تكلفة نقل عالية قدرت في مصر بحوالي 18,32% من إجمالي قيمة الصادرات، و 11,58% من إجمالي قيمة الواردات وذلك في الفترة من 1970 ، 1980 .
وما من شك أن ارتفاع تكلفة النقل على هذا النحو تمثل عائقا أمام قدرت الدول النامية على تصدير منتجاتها والاحتفاظ بمركز تنافسي في الأسواق الخارجية. ومن ثم ضعف حصيلة صادراتها من النقد الأجنبي والتأثير العكسي على طاقاتها الاستيرادية.

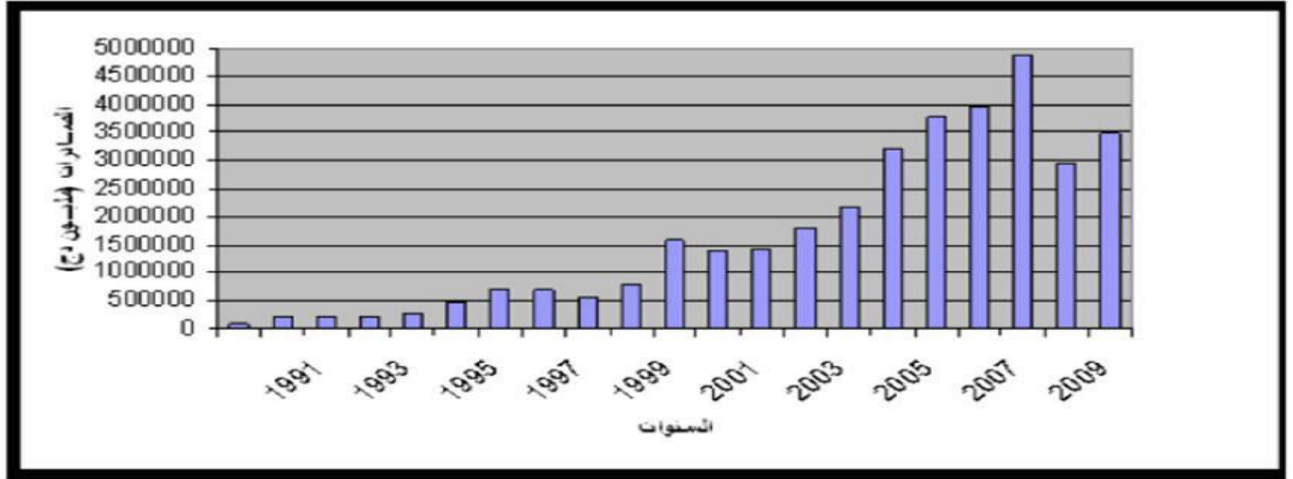
الجدول رقم (III-05): حركة البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة 2010-

السنوات	عدد السفن	حجم البضائع (طن)	القيمة (مليون دج)
1990	7715	65863063	96200
1991	7827	64927679	208400
1992	7530	65946693	220600
1993	7236	65692598	224100
1994	7530	63642128	287700
1995	7380	64506139	463800
1996	7123	68963918	695400
1997	7827	74345476	695800
1998	7944	75471474	569900
1999	8353	77883823	792900
2000	8764	81771848	1575000
2001	9002	80536092	1404100
2002	10169	84598418	1420132
2003	10210	91866666	1796450
2004	10128	94120781	2196210
2005	10241	100634343	3205000
2006	10157	99973302	3768650
2007	10032	100838358	3964000
2008	10245	101210104	4885000
2009	11027	125021450	2940000
2010	10136	100929478	3467500
المجموع	186576	1748743831	34876842

المصدر: وزارة النقل . الجزائر، 2007، و معطيات شركة تسيير مساهمات الدولة الموانئ SOGEPORTS

من خلال الجدول رقم (25) نلاحظ العلاقة الطردية بين عدد السفن التي تغادر الموانئ التجارية و حجم البضائع من جهة و قيمة هذه البضائع والتي تمثل في الأساس جزاء مهما من صادرات الجزائر. ويوضح التمثيل البياني في الشكل ، مدي تسارع قيمة صادرات الجزائر عبر الموانئ التجارية و التي تتركز أساسا في المواد الأولية و النصف مصنعة و بالأخص المنتجات البترولية . كما نلاحظ تسارع و تيرة الصادرات إبتداء من سنة 2000 إلى غاية 2010 و الذي يرجع أساسا إلى الارتفاع الملحوظ في أسعار النفط خلال هذه الفترة من حيث قيمة البضائع المصدرة ، و رفع الجزائر من النفط لتداعيات ارتفاع أسعار النفط بالنظر إلى حجم البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية .

الشكل رقم (III - 03) : التمثيل البياني لحركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين 1990/2010



المطلب الثاني: العلاقة بين نشاط النقل البحري وتحسين مركز ميزان المدفوعات

تعد مكلة تزايد عجز ميزان المدفوعات من أعقد المشاكل الاقتصادية التي تواجه دول العالم عامة والدول النامية بصفة خاصة حيث سجلت موازين مدفوعات الدول النامية-خاصة المستوردة للنفط المصدر: تم إعداد الشكل لاعتماد على المعطيات الجدول رقم 25

نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين 2010/1990.

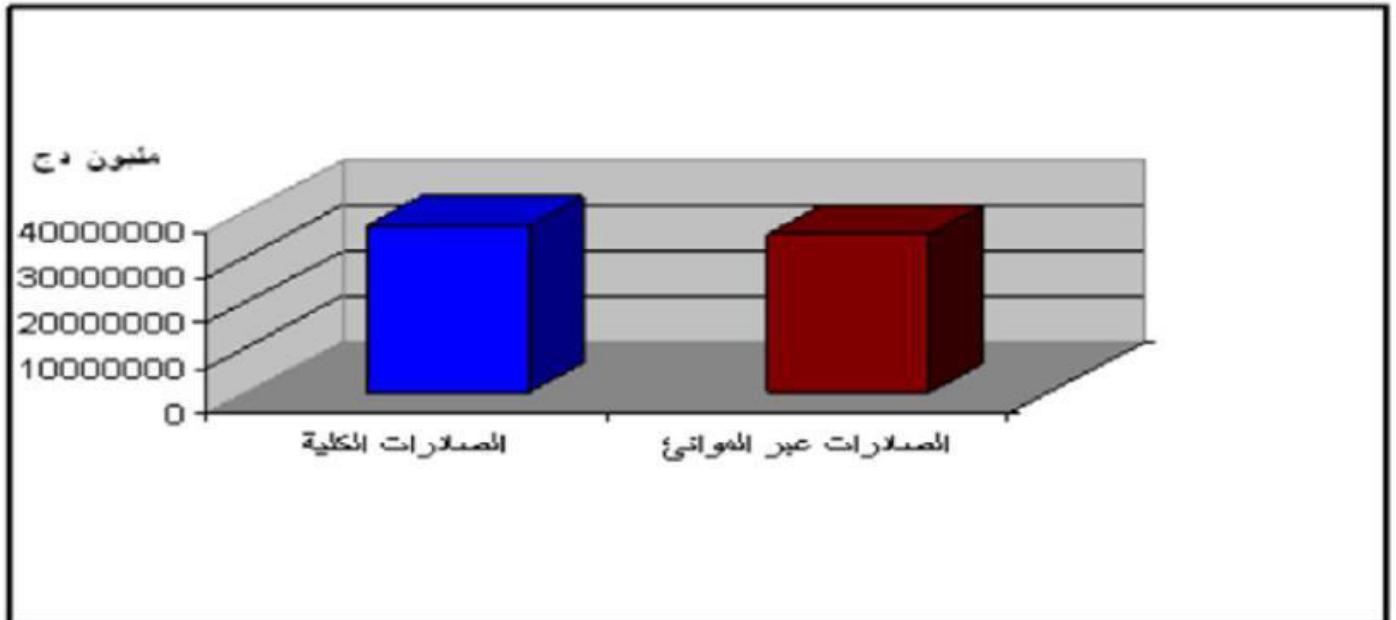
من خلال الجدول الذي يمثل نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (2010/1990) بالنسبة إلى إجمالي الصادرات الجزائرية ، يبرز لنا دور الموانئ التجارية في نقل صادرات الجزائر. ومن خلال التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (2010/1990) الموضح في الشكل رقم (08) تبدو جليا مكانة الموانئ التجارية و دورها في نقل التجارة الخارجية الجزائرية ، حيث أن 95 % صادرات الجزائر تنقل بحرا عبر الموانئ التجارية وهي نسبة تعكسها طبيعة الدول المتعامل معها في التجارة الخارجية وضعف التبادل التجاري البري و الجوي و خاصة مع دول الجوار.

الجدول رقم (3-06) : نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة 2010/1990 .

السنوات	الصادرات الكلية (مليون دج)	الصادرات عبر الموانئ (مليون دج)	النسبة المئوية %
1990	101284	96200	94,98
1991	219391	208400	94,99
1992	232237	220600	94,98
1993	235928	224100	94,98
1994	302909	287700	94,97
1995	488270	463800	94,98
1996	732103	695400	94,98
1997	732517	695800	94,98
1998	599903	569900	94,99
1999	834684	792900	94,99
2000	1658500	1575000	94,96
2001	1478000	1404100	95
2002	1500400	1420132	94,65
2003	1891000	1796450	95
2004	2311800	2196210	95
2005	3374500	3205000	94,97
2006	3967000	3768650	95
2007	4172700	3964000	94,99
2008	5142600	4885000	94,99
2009	3095400	2940000	94,97
2010	3650000	3467500	95
المجموع	36721126	34876842	94,96

المصدر: تم إعداد الجدول بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية ، وزارة النقل ، الجزائر 2007 و معطيات شركة تسير مساهمات الدول للموانئ

الشكل رقم (III- 2) : التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين 1999/2010



المصدر: تم إعداد الشكل بالاعتماد على معطيات الجدول 26 السابق

المطلب الثاني: العلاقة بين نشاط النقل البحري وتحسين مركز ميزان المدفوعات

تعد مكلة تزايد عجز ميزان المدفوعات من أعقد المشاكل الاقتصادية التي تواجه دول العالم عامة والدول النامية بصفة خاصة حيث سجلت موازين مدفوعات الدول النامية-خاصة المستوردة للنفط والدول عالية الديونية-عجزا هيكليا حادا. وبالرغم من أن العجز المشار إليه هو عجز ناجم عن اختلال القائم بين حجم وتباين الطلب الكلي من ناحية، وحجم الجهاز الإنتاجي ومرونته من ناحية أخرى. إلا أن أحد المقومات هذا العجز يتمثل في التغييرات التي تطرأ على هيكل واتجاه العلاقة الاقتصادية الدولية القائمة والتي تمثل حركة التبادل التجاري الدولي أحد مكوناتها. الأمر الذي يتأثر بدوره بتكاليف نقل الصادرات والواردات فيما بين الدول النامية من جهة وبقيّة دول العالم من جهة أخرى. ومن هنا فإن تأثير نشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات يكتسب أهمية خاصة في اقتصاديات تلك الدول. إذ أن تدعيم هذا النشاط من شأنه تحقيق المزايا التالية:⁵⁷

1. توفير كم ضخمة من موارد النقد الأجنبي التي تنفقه تلك الدول في نقل منتجاتها عبر السفن الأجنبية.
 2. إمكانية استغلال الأسطول التجاري الوطني كمصدر للنقل وذلك بتأجيره إلى الدول والشركات الأجنبية. ولتأكيد ما سبق نعرض المثال الافتراضي التالي :
- أ، ب دولتان ناميتان تنشأ بينهما علاقة تبادل تجاري، ويتم نقل صادرات وواردات كلا منهما عبر سفن تمتلكها دولة أخرى مثلا.
- بالنسبة للدولة (ب) نفترض أن قيمة صادراتها للدولة (أ) تبلغ 600 مليون جنيه سنويا بينما تبلغ قيمة وارداتها 400 مليون جنيه.
- نفترض أن الدولة (ن) – التي يتم نقل الصادرات والواردات عبر السفن التي تمتلكها- سوف تتكلف 16 مليون جنيه تدفع للدولة (أ)، 08 مليون تدفع للدولة (ب).
- وفي ظل الفروض السابقة يمكن تحليل أثر تدعيم نشاط النقل البحري من خلال وجود أسطول تجاري بحري وذلك على رصيد ميزان مدفوعات كل دولة في حالتين:⁵⁸
- الأولى: افتراض أن لدولة المالكة لهذا الأسطول هي الدولة (ن)، الثانية: افتراض أن إحدى الدولتين ولتكن (أ) قررت تدعيم أسطولها التجاري البحري واستخدامه في نقل صادراتها وواردها ويعرض الجدول رقم (07) الحالتين السابقتين.
- يتضح من المثال السابق أن تأثير استخدام الأسطول التجاري الوطني في الدولة (أ) قد انعكس في تخفيض قيمة العجز من 284 مليون جنيه (الحالة الأولى) إلى 168 مليون جنيه (الحالة الثانية).
3. إن تدعيم الأنشطة المكملّة لصناعة النقل البحري مثل إنشاء موانئ القائمة على نحو يتلائم وحركة التجارة الدولية، من شأنه المساهمة مرة أخرى في تخفيض تكاليف نقل الصادرات والواردات والتي تتمثل في غرامات التأخير التي تتحملها الدولة، نتيجة لتعطيل السفن في الموانئ، فعلى سبيل المثال: بلغ متوسط أيام التعطل السفن في الموانئ 75 ميناء من موانئ الدول النامية حوالي 12 يوما وذلك سنة 1977. وإذا افترضنا أن تكلفة تأخير السفينة الواحدة في أحد هذه الموانئ تبلغ 4000 دولار في اليوم الواحد، فيمكن تصور مدى ضخامة الخسائر اليومية التي تكبدها هذه الدول في شكل غرامات التأخير والتي تصل إلى 3,6 مليون دولار (4000 دولار × 12 يوما × 75 عدد الموانئ) كما تبلغ تلك الخسائر سنويا في كافة الموانئ 3,1 مليار دولار (4000 دولار × 12 يوما × 75 عدد الموانئ × 12 شهرا).

57 - سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 75.

58 - سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 76.

ثالثا : العلاقة بين نشاط النقل البحري وظاهرتي التخصص وتقسيم العمل :

يعد نشاط النقل عامة والنقل البحري بصفة خاصة، من أهم عوامل التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة من جهة، وفيما بين الدول المختلفة من جهة أخرى، حيث تتفوق بعض من هذه الدول في إنتاج سلعة أو مجموعة من السلع التي تكتسب في إنتاجها مزايا نسبية، بينما تتخصص بعض الدول الأخرى.

في إنتاج أنواع أخرى من السلع لنفس السبب، الأمر الذي يترتب عليه أن كل دولة تعد بمثابة سوقا لتصريف منتجات الدول الأخرى ومن هنا فإن نشاط النقل البحري من خلال مساهمته في توسيع نطاق السوق، سوف يساعد في تدعيم ظاهرتي التخصص وتقسيم العمل. فضلا عن دوره في عملية توطن الصناعة والاختبار السليم لمواقع الإنتاج ومراكز التوزيع، وفي هذا الصدد نشير إلى أن تكلفة النقل تعد من العوامل الهامة في تحديد مواقع الإنتاج حيث : تكون تكلفة الشحن نسبة كبيرة من التكلفة النهائية للسلعة المنتجة. كما تتفارت هذه التكلفة وفقا لتباين المواقع البديلة للصناعة الواحدة، وإلى جانب ذلك فإن تعديل مواقع الصناعة حسب احتياجاتها من المواد الأولية يتأثر بدوره بخدمات النقل المتاحة، إن أجور النقل تمارس دورها الفعال في تحديد مواطن الأسواق إذ أن أنسب مكان لتوطن أي مركز من مراكز الأسواق يتمثل في المكان التي تكون عنده تكاليف نقل البضائع المتجهة إليه والخارجة منه أقل ما يمكن.⁵⁹

رابعا: العلاقة بين قطاع النقل البحري ومستويات التوظيف

يمارس قطاع النقل البحري دورا هاما في خلق فرص عمالة وطنية جديدة سواء في المشروعات الأساسية لنشاطه (العمل في ظهر السفينة) أو المشروعات المكملة لنشاط النقل البحري (الشحن والتفريغ... الخ) ويظهر ذلك بصفة خاصة في الدول التي تمتلك سواحل بحرية ممتدة ويلاحظ أن الطاقة الاستيعابية لقطاع النقل البحري على توفير فرص العمالة، تتميز بخاصية هامة تتضح في عدم اشتراط إنشاء أسطول تجاري وطني. حيث أن سوق العمل في قطاع النقل البحري، يعد سوقا دوليا بمعنى إمكانية توظيف العمالة البحرية في الدولة على سفن أجنبية، وفي هذه الحالة تحظى الدولة المعنية بمنافع ضخمة تتمثل في:

- زيادة فرص العمالة وخلق دخول جديدة تمارس تأثيرها على جانبي العرض والطلب الكلي.
- إمكانية الإستعانة بهذه العمالة بعد إكتسابها العديد من الخبرات والمهارات في مجال العمل البحري على سفن أجنبية وذلك إذا تم إنشاء أسطول تجاري وطني، ففي هذه الحالة سيتوافر للدولة ما تحتاجه من أيدي عاملة مدربة على درجة عالية من التخصص اللازم لرفع كفاءة الخدمات التي يقدمها أسطولها التجاري.⁶⁰

⁵⁹ - سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 79.

⁶⁰ - سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 80.

خلاصة الفصل الثالث:

يتكون نشاط النقل البحري من عدة عناصر تتمثل في البضائع ، السفن والموانئ. كما أن الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن تتعدد بين : نشاط الشحن و التفريغ ، نشاط التخزين ، نشاط تموين السفن ، نشاط إصلاح السفن ونشاط الوكالات الملاحية.

أما فيما يخص التجارة الخارجية فنميز بين سياستين : سياسة حماية التجارة الخارجية ، وسياسة حرية التجارة الخارجية.

ولقيام التجارة الخارجية يتدخل عدة أطراف يمكن إيجازهم في: أطراف مباشرة في التجارة الخارجية ويتعلق الأمر بالمصدر ، المستورد والبنوك التجارية ، أما الأطراف غير المباشرة في التجارة الخارجية فهي: الناقل، شركة التأمين ورجل العبور.

ولكي تتم عملية نقل التجارة بحرا، يجب توفر مجموعة من المستندات نلخصها فيما يلي: وثائق إثبات السعر وهي تشمل الفاتورة التجارية، الفاتورة الشكلية، الفاتورة المؤقتة، الفاتورة القنصلية، الفاتورة الجمركية. وبناء على فاتورة الشراء التي يتحصل عليها المستورد من المصدر، يقوم المستورد بفتح خطاب الاعتماد لصالح المصدر. ويتطلب تحصيل قيمة الخطاب أن يقدم المصدر العديد من المستندات أهمها ما يلي: فاتورة الشراء الأصلية، سند شحن نظيف، وثائق التأمين، شهادة المنشأ، شهادة الصحة والنوعية، شهادة المطابقة...الخ. إضافة إلى مستندات أخرى يتم الاتفاق عليها بين المصدر والمستورد مثل بعض التأشيرات من القنصليات.

الخاتمة

لنقل البحري دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية و النمو الاقتصادي ،فهو يؤثر في الانتاج والتوزيع كما له التأثير على العرض والطلب ويساهم ايضا في تحقيق مبدأ تقسيم العمل، بالإضافة الى التأثير على المنافسة وسهولة الحصول على عناصر الانتاج ويؤثر النقل البحري الكفئ على الاسعار، كما يعمل على زيادة المنافسة في السوق.ومن المبادئ الأساسية في اقتصادية النقل البحري تناقص النكلفة وتزايد الغلة بالإضافة الى الخدمة بمعيار الاستعلامات البديلة، وتتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة نوع وحجم السفينة وكفاءة الموانئ، بالإضافة الى تنظيمات الخدمات الملاحية و التجارية ويتكون السوق الملاحي من قوى العرض المتمثلة في فرغات السفن المستعدة للاجاء وقوى الطلب المتعلقة بحجم البضائع المطلوب نقلها.

نتائج عامة

و من خلال ما تم عرضه يمكن استخلاص اهم النتائج التي تم التوصل اليها:
تلعب خدمات النقل البحري دورا مهما في رفع معدلات النمو، وتحقيق الزيادة المطلوبة في كافة المتغيرات الاقتصادية وتساهم في تخفيض تكاليف الانتاج وتوفير مدخلاته، الامر الذي ينعكس ايجابيا على ميزان مدفوعات الدولة .

تتمتع الجزائر بمواقع جغرافية مميزة على ساحل البحر الابيض المتوسط تسمح بقيام العديد من الموانئ واحواض بناء وصيانة السفن، ويؤدي هذا الى توفير الكثير من العملات الصعبة للبلاد فضلا عن ايستعاب اعداد كبيرة من العمالة الوطنية في هذا الحقل مما يساهم في حدة البطالة .
يساهم قطاع النقل البحري في دفع عجلة النمو و التنمية الاقتصادية بالبلاد من خدمة التجارة الخارجية وتوفير العملات الصعبة التي كانت تتسرب الى الخارج في شكل اجور تدفع لشركات اجنبية.
عدم وجود مؤسسات اكااديمية متخصصة في مجال النقل البحري في الجزائر من هذا القطاع بمتطلباته من الكوادر البشرية المؤهلة لسد الفجوة التي تظخر بسبب هجرة العقول الى الخارج.
عدم توفر مواعين متخصصة "بواخر-موانئ " مناسبة لنقل صادرات الجزائر من الثروة الحيوانية ومنتجات الخضرو الفواكه الى المناطق الاخرى مما انعكس ذلك على عائدات النقل.

المصادر والمراجع

1. احمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل و المواصلات، الاسكندرية، دار الفكر العربي للطباعة و النشر، 2003.
2. بول ، أ، سامويلسون، علم الاقتصاد (المسائل الاقتصادية المعاصرة)، ترجمة، د مصطفى موفق، الجزء السابع، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1991.
3. السريتي محمد ونجا علي عبد الوهاب، النظرية الاقتصادية الكلية، الدار الجامعية، مصر، 2008.
4. سمير ابراهيم ،محمد ايوب، اقتصاديات النقل، مصر، دار الجامعية.
5. السيد محمد عبد الجليل(2001)، « التطور التكنولوجي في صناعة النقل البحري، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، مجلد 26 العدد 52 .
6. عثمان ابراهيم السيد، قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الاوسط و افريقيا ،2004.
7. عريقات حربي محمد موسى، مبادئ الاقتصاد(التحليل الكلي)، دار وائل للنشر، عمان الأردن، الطبعة الأولى، 2006.
8. علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، الجامعة البحرية الدولية ، السويد، 2000.
9. عمر صخري، مبادئ الاقتصاد الرياضي.
10. كامل بكري، رمضان محمد مقل. محمد سيد عابد. إيمان عطية ناصف. مبادئ الاقتصاد الكلي. الدار الجامعة الإسكندرية. مصر. 2000.
11. محمد خميس الزوكة(2003)، " جغرافية النقل" دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية .
12. محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، مصر، دار الجامعات المصرية، 1998.
13. محمد مدحت مصطفى، سهير عبد الظاهر أحمد: النماذج الرياضية للتخطيط والتنمية الاقتصادية، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، مصر، 1999.
14. مختار السويدي، اقتصاديات النقل البحري، الطبعة الثالثة، مصر، الدار المصرية اللبنانية للطباعة.
15. مصطفى احمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، السودان، 2008 .
16. عمر صخري، مبادئ الاقتصاد الرياضي .
- 17- عبد المطلب عبد الحميد، النظرية الاقتصادية، الدار الجامعية، مصر 2006 .
- 18 . عبد المطلب عبد الحميد، النظرية الاقتصادية، الدار الجامعية، مصر 2006 .
19. مصطفى زيروني، مرجع سابق الذكر.
- 20 . عبد المطلب عبد الحميد مرجع سابق الذكر.
21. محسن جابر عبدو، الاثر الاقتصادي للنقل البحري، كلية الاقتصاد، جامعة القران الكريم.
22. روبرت سولو: اقتصادي أمريكي ولد في بروكلين بنيويورك في 1924م، حاز على جائزة نوبل للاقتصاد سنة 1987

23. افسلي دافيد دومار: اقتصادي روسي أمريكي ولد سنة 1914م، إشتهر بالنموذج الذي صاغه رفقة هارود، توفي سنة 1997.
24. هنري روي فوييز هارود: اقتصادي وكاتب إنجليزي ولد سنة 1900م واشتغل كمستشار لصندوق النقد الدولي وتوفي سنة 1978.
25. كامل بكري: رمضان محمد مقل. محمد سيد عابد. إيمان عطية ناصف. مبادئ الاقتصاد الكلي. الدار الجامعة الإسكندرية. مصر. 2000.
- 26- بلال شاكرياسين، مفاهيم النقل البحري، الكويت، مطبعة الهلال، 2001.
- 27- اسم دانو، المؤسسات البحرية تاغي الاسس و المعايير، 2004.

2- المذكرات:

1. بناني فتيحة ، بوفجي عبد الوهاب، السياسة النقدية والنمو الاقتصادي، دراسة نظرية، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية ، جامعة بومرداس 2008-2009.
2. بودخدخ كريم، فارس فضيل، أثر سياسة الإنفاق العام على النمو الإقتصادي دراسة حالة الجزائر 2001-2009، رسالة ماجستير في علوم التسيير تخصص نقود ومالية، جامعة دالي ابراهيم الجزائر، 2009-2010.
3. فوزية رميني مينا بني صاف : نشاطاته و علاقته مع الظهير ، " رسالة لنيل شهادة الدراسات المعمقة ، جامعة الجزائر 1977 .
4. مصطفى زيروني، النمو الاقتصادي و استراتيجيات التنمية بالرجوع إلى اقتصاديات دول جنوب شرق آسيا، أطروحة دكتوراه العلوم الاقتصادية، تخصص التحليل الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 2000.

3- الدوريات:

1. مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا – العدد السابع

4- الجرائد:

1. يومية الوطن الصادرة بتاريخ 4 / 7 / 2009.
2. يومية الخبر الصادرة بتاريخ 5 / 22 / 2006.

التقارير:

- مركز الدراسات والأبحاث/ الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، المملكة العربية السعودية، دون الإشارة إلى السنة

5- مواقع الأنترنت:

1. نصر عارف، مفاهيم التنمية ومصطلحاتها، نص منشور على موقع الأنترنت:
www.wasatialebanon.org/storage/book3/ معاينة بتاريخ: 2013/12/26.

أ- اللغة الأجنبية:

1. ABRAHAM FROIS: Dynamique économique.
2. ABRAHAM FROIS, Problématiques de croissance.

المخلص

ملخص

تمثلت مشكلة الدراسة في معرفة مدى تأثير النقل البحري على النمو الاقتصادي في الجزائر، فكانت تساؤلات المشكلة هل للنقل البحري دور مؤثر في النمو الاقتصادي في الجزائر؟ وهل النقل البحري في الجزائر مواكب للتطورات التكنولوجية في هذا المجال؟ وهدفت الدراسة إلى معرفة دور النقل البحري في نمو الاقتصاد الجزائري، ومعرفة العوائق والعقبات التي تواجه هذا القطاع الحيوي .

تنبع الأهمية العلمية للدراسة من إثراء الجانب المعرفي في هذا المجال ، حيث تندرج الأدبيات فيما يتعلق بدور النقل البحري في نمو الاقتصاد الجزائري، بينما تتمثل الأهمية العملية في مساعدة متخذي القرار في مؤسسات النقل البحري من حيث معرفة دوره على النمو الاقتصادي وما هي المشاكل التي تواجه تلك المؤسسات .

اعتمدت الدراسة على منهج التحليل الوصفي في جانبها النظري، وافترضت الدراسة وجود علاقة طردية ذات دلالة إحصائية بين النقل البحري والنمو الاقتصادي في الجزائر، وأن النقل البحري غير قادر على مواكبة التطور المتسارع في صناعة النقل البحري .

وتوصلت الدراسة إلى مجموعة نتائج كان أهمها وجود علاقة طردية ذات دلالة إحصائية بين النقل البحري والنمو الاقتصادي، وأن النقل البحري في الجزائر غير قادر على مواكبة التطور التكنولوجي المتسارع في هذا المجال .

وأوصت الدراسة بضرورة الاهتمام بقطاع النقل البحري، والعمل على تهيئته حتى يكون قادرا على أداء دوره في خدمة الاقتصاد الوطني .

ABSTRACT

The problem of the study was to know the impact of maritime transport on economic growth in Algeria.

The question of the question was: Does shipping play an effective role in economic growth in Algeria? Is maritime transport in Algeria in line with technological developments in this area?

The study aimed to know the role of maritime transport in the growth of the Algerian economy, and to know the obstacles and obstacles facing this vital sector.

The scientific importance of the study stems from the enrichment of the knowledge aspect in this field, where the literature on the role of maritime transport in the Algerian economy is rare, while the practical importance is to assist decision makers in maritime transport institutions in terms of their role in economic growth and what problems they face Institutions.

The study adopted a descriptive analysis approach in its theoretical part. The study assumed a positive statistical relation between maritime transport and economic growth in Algeria and that maritime transport is unable to cope with the rapid development in the maritime transport industry

The study reached a set of results, the most important of which was the existence of a positive relationship of statistical significance between maritime transport and economic growth, and that maritime transport in Algeria is unable to cope with the rapid technological development in this field.