

دور تطوير خدمات النقل البحري الدولي في ضبط تكاليف المبادلات
التجارية (2016-2021): إسقاط على حالة الجزائر

**The role of developing international shipping services in
controlling the costs of trade exchanges (2016-2021):
projection on the case of Algeria**

د. لخضر مداني*

جامعة البويرة، مخبر المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في التطوير المحلي حالة ولاية

البويرة، الجزائر، l.madani@univ-bouira.dz

تاريخ الاستلام: 2021/11/09؛ تاريخ القبول: 2021/12/10؛ تاريخ النشر: 2021/12/31

ملخص

يدرس هذا المقال دور التحكم في تكاليف النقل البحري في ترقية المبادلات التجارية وتعزيز النمو الاقتصادي، ودراسة مستجدات الطلب على الشحن البحري الدولي (2020-2021) والاتجاهات العامة في أداء الموانئ العالمية والنقل بالحاويات في سوق الشحن الدولي، وظاهرة التركيز وعمليات الاستحواذ والاندماج بين شركات النقل البحري.

وتوصلت الدراسة إلى أهمية الارتباط بشبكات الشحن العالمية في ترقية المبادلات التجارية، واعتبار الموانئ حلقة من الترابطات اللوجيستية؛ ويمثل ذلك الإطار العام لدراسة متطلبات ترقية خدمات العبور والنقل البحري في الجزائر، واقتراح آليات لترقية الأداء اللوجيستي، لتحقيق مستهدف الاندماج في السلسلة العالمية للتوريد.

كلمات مفتاحية: خدمات النقل البحري؛ تكاليف المبادلات التجارية.

Abstract:

This article studies the role of controlling maritime transport costs in promoting trade exchanges and economic growth , discusses the evolution of demands for international shipping (2016-2021) , general trends in the performance of international ports and container shipping

in international freight market, and the phenomena of concentration; acquisitions and mergers between shipping companies.

The study concluded the importance of linking with global shipping networks in promoting trade exchanges, and considering the ports as a link of logistical interconnections. These dimensions formed the general framework for studying the requirements for upgrading transit and maritime transport services in Algeria, and proposing ways to improve logistical performance, to achieve the goal of integrating the economy into the Global supply chain.

Keywords: costs of trade exchanges; maritime transport services.

مقدمة:

ارتبط تحرير ونمو التجارة الدولية واستراتيجيات التوسع للشركات متعددة الجنسيات ارتباطاً وثيقاً بتأثير تغير حالة النقل الدولي للبضائع وبصفة أخص النقل البحري، وحالة الموانئ والشركات البحرية، والتي تتأثر - بدورها- بمجموعة واسعة من التطورات الاقتصادية والتكنولوجية والجيوسياسية، وترتبط بالسياسات الوطنية والدولية (التحكم في الانبعاثات، وأمن الموانئ...).

أهمية الموضوع:

يمثل النقل البحري الدولي حالياً أكثر من 90٪ من التجارة العالمية من حيث الحجم، ويلعب دوراً حاسماً في توريد السلع الأساسية مثل الغذاء والملابس والمنتجات الصيدلانية، وإذ يعتبر الطلب على النقل وحركة الموانئ مشتقا من التجارة العالمية؛ فإن تحولات الإنتاج العالمي والتجارة الدولية تؤثر على مستويات نشاط الميناء وعملياته، في وقت أصبحت شبكات الإنتاج المعاصرة؛ التي تعتمد على نظام التسليم في الوقت المناسب وتكامل سلاسل القيمة عبر الحدود؛ تتطلب سرعة التجارة وإمكانية التنبؤ وتنسيقاً أكثر من أي وقت مضى.

سيكون للتوجهات العالمية لخفض انبعاثات الكربون، وتداعيات الاستجابة لأزمة COVID-19، والتحولات الكبرى في الصناعة والتقدم التكنولوجي عموماً وفي مجال

النقل خصوصا أثرها على فهم وقياس الاختلافات في تكاليف النقل الدولي، مما يبرز أهمية فحص تطورها وإبراز تأثيرها على سعر البضاعة المتداولة، وعلى الاختيار بين الموردين، ودراسة مدى استعمال تكلفة النقل كحاجز تجاري لحماية المتعاملين المحليين من المنافسة الدولية، وبصفة أعم تناول تكاليف النقل البحري كمحدد لاتجاهات التخصص في التجارة الدولية؛ ومن هنا برزت أهمية تتبع وقياس هذه التكاليف لغرض وضع مسارات عملية للتحكم فيها. كما يعتبر هذا الموضوع جوهريا في حالة الجزائر انطلاقا من تقارير ممارسة أنشطة الأعمال (البنك الدولي)، وبالأخص تكاليف المعاملات التجارية، وهذا ما يؤكد أهمية بحث المسارات الإصلاحية العملية اللازمة في هذا الإطار.

إشكالية الدراسة: بناء على ما تقدم، جاء طرح الإشكالية الآتية: أي دور لتطوير خدمات النقل البحري الدولي في التحكم في تكاليف المبادلات التجارية، وما هي المسارات العملية لتحقيق ذلك في الجزائر؟

أهداف الدراسة:

- ❖ رصد مستجدات سوق الشحن البحري الدولي والعوامل ذات الأثر على هيكله وأدائه.
- ❖ إبراز أهمية مستوى أداء الفواعل (الموانئ، شركات النقل البحري)، والربط بخطوط الشحن الدولية في التحكم في تكلفة المعاملات المرتبطة بالمبادلات التجارية الدولية من جهة، في تحسين الاندماج في السلسلة العالمية للتوريد من جهة أخرى.
- ❖ بحث المسارات العامة لتطوير خدمات النقل البحري في الجزائر وتحسين مستوى الربط بالشبكات العالمية للشحن.

منهج الدراسة:

لمعالجة إشكالية الدراسة تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي، لعرض المفاهيم المرتبطة بالموضوع وتحليل العلاقات بين مختلف أبعاده، وذلك بالاعتماد على المعلومات والمؤشرات المتضمنة في التقارير والدراسات الدولية والوطنية؛ وكذا في بعض النصوص التنظيمية ذات الصلة بتطور وراهن الشحن البحري الدولي مختلف الفاعلين فيه كشركات النقل البحري والموانئ الدولية، ورصد تطور تكاليف الشحن، والدراسات التي قدرت أثرها على حجم المبادلات التجارية الدولية، وعلى النمو الاقتصادي.

مجاور الدراسة: تتوزع هذه الورقة على ثلاثة محاور:

- ❖ المحور الأول: دور التحكم في تكاليف المعاملات في ترقية المبادلات التجارية الدولية وتعزيز النمو الاقتصادي،
- ❖ المحور الثاني: ضغط الطلب على الشحن البحري الدولي (2020-2021) ورهانات ترقية الأداء اللوجستي،
- ❖ المحور الثالث: أهمية ضبط تكلفة خدمات النقل البحري في اندماج الجزائر بالسلسلة العالمية للتوريد.

المحور الأول: أهمية التحكم في تكاليف المعاملات في ترقية المبادلات التجارية والنمو الاقتصادي

الفرع الأول: تكاليف المعاملات في التجارة الدولية

تضم تكاليف المعاملات جميع التكاليف المتحملة للحصول على منتج من بوابة المصنع في بلد المنشأ إلى المستهلك النهائي في البلد المستورد باستثناء التكلفة الحدية للإنتاج، ويصنف هذا التحليل تكاليف المعاملات إلى أربعة أبعاد هي:

❖ **تكاليف الاحتكاك التجاري:** وتشمل المواقع الجغرافية للشركاء التجاريين (المسافة، والافتقار للسواحل، ومشاركة الحدود)، واختلاف اللغات، ويظهر هذا البعد من تكاليف التجارة في نماذج الجاذبية لتحليل التجارة الثنائية، مبرزا أن البلدان التي تفتقر للسواحل ترتفع فيها تكاليف التجارة مقارنة بالمناطق الساحلية؛ وبالتالي تتاجر بصورة أقل.

❖ **والتكاليف المرتبطة بالحدود؛** عند عبور الحدود، والناشئة عن الإجراءات الجمركية، والامتثال لأدوات السياسة التجارية والتدابير غير التعريفية بما فيها المعايير واللوائح الفنية.

❖ **وتكاليف ما وراء الحدود؛** ترتبط بالبنية التحتية الاجتماعية، وتشمل حالة المؤسسات؛ جودة الحوكمة والشفافية وسيادة القانون وبيئة الأعمال.

❖ **أما تكاليف النقل،** أحد المكونات الرئيسية لتكاليف المعاملات الأكثر وضوحاً في البلدان غير الساحلية، وتؤثر كذلك على البضائع المتداولة عبر الإنترنت بنفس الطريقة

التي تؤثر بها البضائع المتداولة تقليدياً؛ لأن توزيعها يعد أيضاً عملية فعلية إلى حد كبير. تؤثر التكاليف التجارية الحدودية وتكاليف ما وراء الحدود بمختلف عواملها (جغرافية الشركاء التجاريين، الطلب على خدمات النقل، عدد مقدمي خدمات النقل، حجم الشحنة، حجم التجارة، جودة البنية التحتية، القيود التجارية؛ عودة الشحنات فارغة دون حمولة، نوع وقيمة البضائع، هيكل سوق النقل المنافسة واللوائح، أوقات العبور، أسعار الوقود، أجور العمال) تأثيراً غير مباشر على تكاليف النقل، وتؤدي إلى انخفاض حجم التجارة مما يقلل الطلب على خدمات النقل⁽¹⁾.

الفرع الثاني: تكاليف النقل والمبادلات التجارية

قدمت النظرية البحتة في التجارة تفسيراً لنمط واتجاه شروط التجارة الخارجية معتمدة على عدد من الافتراضات الأساسية؛ منها عدم وجود نفقات للنقل وقيود تعريفية وغير تعريفية—كمكونات للنفقات اللوجستية. وخلفية ذلك هو ضمان عدم وجود أية قيود أمام نفاذ التجارة في الأسواق العالمية. قد تؤدي إلى تحول بعض السلع من القابلية للإتجار إلى عدم القابلية للإتجار، ولكن حسب Paul Krugman لا يمكن قبول تغييب نفقات النقل عند تحليل التجارة الخارجية لتأثيراتها التجارية وغير التجارية⁽²⁾.

تؤدي كفاءة وتنافسية قطاع النقل البحري والربط بين الشبكات إلى خفض تكاليف النقل ورفع درجة الموثوقية، ولا تقلل البنية التحتية للنقل المتطورة المسافة بين المناطق فحسب؛ بل تدمج أيضاً الأسواق الوطنية وتربطها باقتصادات أخرى بتكاليف منخفضة، ومن هنا تشكل تكاليف النقل محددات رئيسية لتكاليف التجارة التي تحدد بدورها القدرة التنافسية التجارية.

(1) آدم ويلي، أثر تطبيق تيسير التجارة الرقمية على الصادرات البينية داخل إقليم الكوميسا، منتدى البحوث السنوي الخامس للكوميسا المنعقد بنيروبي، كينيا، أغسطس، 2018، مجلة القضايا الرئيسية في التكامل الإقليمي، المجلد السابع، الأمانة العامة للكوميسا، 2020، ص10. <https://www.comesa.int/wp-content/uploads/2020/10/key-issues-on-intergration-vol-7-ARABIC-SM.pdf>

(2) صابر عدلي شاكر، أثر النفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية إلى دول حوض النيل، ورقة عمل، جامعة حلوان، كلية التجارة، جوان 2017، ص 2.

MPRA Paper No. 89117, 23/09/2018 (<https://mpa.ub.uni-muenchen.de/89117/>)

الفرع الثالث: تكاليف النقل والنمو الاقتصادي

وفقاً لنظرية جبل الجليد لتكاليف التجارة ونظرية الميزة النسبية للتجارة، فإن تخفيض تكاليف التجارة سيحفز الصادرات. كما اتجه الأدب الاقتصادي إلى إثبات وجود علاقة قوية بين تكاليف الشحن والنمو الاقتصادي.

يبرز تأثير تكاليف الشحن على المدى الطويل؛ على معدل النمو الاقتصادي للبلد من خلال ارتباط أداء الصادرات بالنمو الاقتصادي العام (Sachs, 1997)، إذ تعتبر الصادرات ضرورية لكسب النقد الأجنبي، الذي يسمح باستيراد السلع الرأسمالية الضرورية للنمو. وقد توصلت دراسة أجراها (Ismail Mahyideen, Radelet & Sachs, 2015) إلى أن البلدان ذات تكاليف النقل المنخفضة قد حققت زيادات أسرع في الصادرات المصنعة والنمو الاقتصادي مقارنة بالبلدان ذات تكاليف النقل المرتفعة.

يؤدي ارتفاع تكاليف الشحن إلى تخفيض عوائد مصدري المنتجات الأولية، ورفع أسعار جميع السلع الرأسمالية المستوردة، ما يؤدي إلى خفض معدلات الادخار والاستثمار ويبطئ عملية نقل التكنولوجيا عبر الواردات الرأسمالية⁽¹⁾. وقد تم اختبار الروابط بين تكاليف الشحن والنمو الإجمالي عبر تقدير العلاقة بين النمو الاقتصادي لمجموعة مكونة من 64 دولة نامية بين عامي 1965 و1990، ولمجموعة واسعة من المتغيرات (الظروف الأولية كمستوى الدخل، الصحة، والتعليم، والسياسات الحكومية، والخصائص الديموغرافية، والمزايا الجغرافية والموارد وفي هذه الأخيرة يدخل عامل تكاليف الشحن).

المحور الثاني: ضغط الطلب على الشحن البحري الدولي (2020-2021)

ورهانات ترقية الأداء اللوجستي

الفرع الأول: رهن المبادلات التجارية العالمية واختناقات الشحن البحري (2020-2021)

يُتوقع أن تنمو التجارة العالمية بنسبة + 7.7٪ من حيث الحجم في عام 2021

(1) Steven Radelet, J. S. (1998, January). Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth.

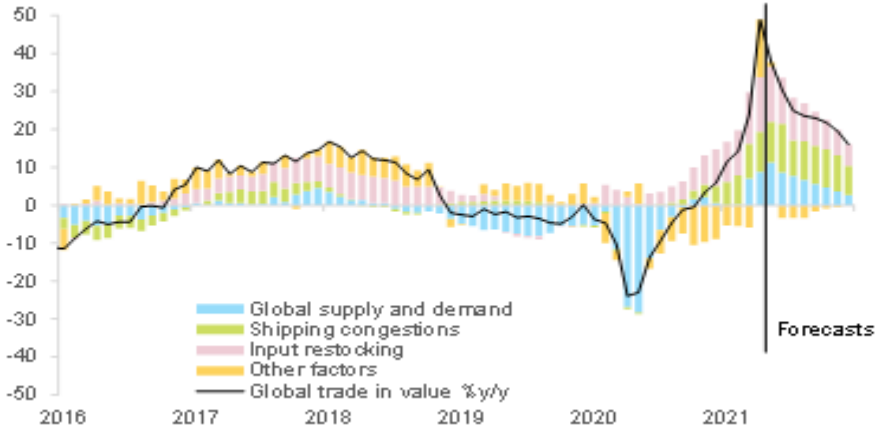
<https://academiccommons.columbia.edu/doi/10.7916/D8X92J2S/download>.

(مقابل -8.0٪ في عام 2020)، وبمعدل أعلى بكثير +15.9٪ من حيث القيمة (مقابل -9.9٪ في عام 2020)، وتعكس هذه الفجوة الكبيرة بين الأرقام السنوية للحجم والقيمة كل من حجم الانتعاش وكذلك ضغوط الأسعار الناجمة عن نقص المدخلات وتنامي الطلب على الحاويات. ومن غير المرجح أن تعود صناعة الشحن لما كانت عليه على المدى القصير (2021-2022)، وذلك لعدة أسباب:

- ❖ استمرار التعافي غير المتكافئ من فيروس COVID19 حول العالم،
- ❖ نقص الاستثمار على مدى السنوات القليلة الماضية في صناعة الشحن البحري،
- ❖ دخول السفن قيد البناء للتشغيل، (لن يكون قبل عام 2023 حيث يستغرق بناء سفينة جديدة سنة ونصف)،
- ❖ وجود بدائل قليلة للشحن البحري.

وبدافع من استمرار الطلب العالمي، والمحفزات المالية، والمدخرات المتبقية خاصة في الاقتصادات المتقدمة، وتخفيف التعريفات التجارية؛ من المتوقع أن يظل معدل نمو التجارة العالمية عام 2022 أعلى من المتوسط، عند +6.2٪ من حيث الحجم و+8.4٪ من حيث القيمة؛ وعليه من المرجح أن تستمر الضغوط على الأسعار وسعة الشحن في عام 2022، وكان من المفترض أن تكون قد بلغت ذروتها في عام 2021.

وصلت تكلفة شحن الحاويات من الصين إلى الولايات المتحدة إلى مستوى قياسي وفقًا لمؤشر Freightos في سبتمبر (بيانات الشحن الدولي 2021/10/05)، بلغ متوسط تكلفة شحن الحاوية من الصين إلى الساحل الغربي للولايات المتحدة (20.586 دولار) أي ضعف ما كانت عليه في يناير 2021، وقد قامت عدة شركات بنقل عبء التكلفة إلى المستهلك في شكل زيادات في الأسعار.



الشكل 1: (تطور المبادلات التجارية العالمية واختناقات الشحن البحري)

المصدر: CPB, IHS, Bloomberg, Euler Hermes, Allianz Research, In rançoise Huang, A. D. (2021, July 8). Global Trade: Ship me if you can! (<https://www.eulerhermes.com/>: https://www.eulerhermes.com/en_global/news-insights/economic-insights/Global-Trade-Ship-me-if-you-can.html)

رغم اتجاه معدلات الرسوم الجمركية للانخفاض (بمقدار -0.6 نقطة عام 2021 مقارنة بعام 2019)، من المرجح أن تبقى تكاليف التجارة مرتفعة، ويمكن أن يستمر في الانخفاض في عام 2022، لا سيما بفضل التصديق المحتمل على الشراكة الاقتصادية الإقليمية الشاملة (RCEP) في منطقة آسيا والمحيط الهادئ. ولكن في الوقت نفسه، تسارعت عدة إجراءات حمائية في عام 2021، كالتدابير الحمائية التجارية من طرف إدارة ترامب، إذ يمكن أن تؤدي التوترات المستمرة (خاصة بين الولايات المتحدة والصين) إلى المزيد من الحواجز غير الجمركية التي تحافظ على ارتفاع تكاليف التجارة.

كما يمكن أن تمثل التدابير المتعلقة بتعديل حدود الكربون، شكلاً جديداً من الحمائية، واعتبارها كحواجز غير جمركية⁽¹⁾. حيث ينبعث جراء النقل البحري حوالي

(1) Françoise Huang, Aurélien Duthoit, Marc Livinec, Lucas Mourtada, Global Trade: Ship me if you can!, 08 July 2021 (https://www.eulerhermes.com/en_global/news-insights/economic-insights/Global-Trade-Ship-me-if-you-can.html).

940 مليون طن من ثاني أكسيد الكربون سنويًا 2.5٪ من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري العالمية، وضمن استراتيجية المنظمة البحرية الدولية (أبريل 2018، IMO) خفضها بنسبة 50٪ على الأقل بحلول عام 2050 مقارنة بمستويات عام 2008، ولأهمية أثر التزامات قمة المناخ على تكاليف النقل البحري باشر البنك الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) التعاون لبحث تأثير تدابير سياسات المناخ على تكاليف النقل البحري الدولي؛ وعلى التجارة الدولية واقتصادات الدول.

الفرع الثاني: الاتجاهات العامة في الموانئ العالمية والنقل بالحاويات في سوق الشحن الدولي

شهدت الموانئ ارتفاعاً في سعتها في عام 2017، وذلك انعكاساً إلى حد كبير - للانتعاش الاقتصادي العالمي، ونمو التجارة البحرية. كما لم تتوقف تجارة النقل العالمي بالحاويات عن النمو المتسارع، مسجلة معدل نمو متوسط 9.5٪ منذ الثمانينيات، وخلال الفترة 2000 و2018 انتقل معدل الزيادة إلى 254٪⁽¹⁾.

لا يزال السوق العالمي يعتمد بشكل كبير على النفط كمصدر للطاقة - وذلك رغم المساهمة المتزايدة لمصادر الطاقات المتجددة -، وهو ما انعكس على زيادة قدرة الأسطول العالمي من ناقلات النفط بشكل كبير؛ حيث ارتفع بأكثر من 77٪ بين 1980 و2020؛ وبلغت حمولته الكلية حوالي 601 مليون طن، ووصل عدد ناقلات النفط العملاقة 810 ناقلة (Statista، أبريل 2020).

1-ظاهرة التركيز في سوق نقل الحاويات وتواصل عمليات الاستحواذ والاندماج

توسعت عمليات الاندماج والاستحواذ بين شركات نقل الحاويات في العالم؛ مدفوعة بهدف مواجهة البيئة السلبية والخسائر التي تكبدتها؛ بعد أن سجلت خطوطها الرئيسية خسارة تشغيلية بلغت 3.5 مليار دولار (2016)، وهو أول عجز سنوي لها منذ عام 2011. وفي 2017 تمت إعادة هيكلة التحالفات بين الناقلين العالميين، لتتركز في ثلاث تحالفات كبرى: هي M2 Alliance Ocean Alliance، مسفراً عن تكوين هيكل سوقى شديد التركيز، ولا سيما في الطرق التجارية الرئيسية، باستثناء مجتمعة بزهاء 93% من الطرق

(1) Hariesh Manaadiar, **port congestion : causes and impact on global trade port**, April 8, 2020, (<https://www.shippingandfreightresource.com/port-congestion-causes-and-impact-on-global-trade/>)

البحرية بين الشرق-الغرب، تاركة 7 % للناقلين الآخرين الأصغر حجماً.

عالمياً: استأثرت أكبر 15 شركة نقل بنسبة 70.3% من سعة الحمولة الكلية (يناير 2018)، وبعد عملية الإدماج الجديدة في نفس العام (2018)، صارت أكبر 10 شركات تتحكم في نحو 70 % من سعة الأسطول العالمي. كما تتحكم الشركات الخمس الرئيسية (Hapag-Lloyd، Maersk، Mediterranean Shipping Company، CMA CGM، China Ocean Shipping Company) بأكثر من 50 % من الحصة السوقية العالمية⁽¹⁾.

2- ازدحام الموانئ تهديد متزايد على الخدمات اللوجستية البحرية:

تواجه الموانئ تحديات كبرى في ظل تحولات البيئة العامة؛ من حركية متسارعة في سوق خطوط النقل البحري المنتظمة، والحاجة لتبني التطورات التكنولوجية والرقمية، والتقييد بجدول أعمال الاستدامة المكثف، والحفاظ على القدرة التنافسية.

وانعكاساً - إلى حد كبير - للانتعاش الاقتصادي العالمي، ونمو التجارة البحرية؛ شهدت الموانئ ارتفاعاً في سعتها في عام 2017، ولكن بالمقابل لا تزال إدارة الموانئ تواجه على مستوى التسيير- تحديات مشكلة ازدحامها وزيادة التكاليف التشغيلية لشركات الشحن، ومعالجة أسبابها ذات الأثر على حركية تدفق البضائع؛ كالأرصدة والمساحة غير الكافية لاستيعاب السفن، وقلة العمال للتكفل بتوجيهها وإرسائها وتفريغها؛ ونقص معدات التحميل والتفريغ، وتغير تقديرات وقت وصول السفن، وطول فترة التخليص الجمركي، والإجراءات الأمنية لمواجهة التهديدات الإرهابية أو تدابير مكافحة المخدرات.

الفرع الثالث: كفاءة أداء الموانئ ورهانات رفع الأداء اللوجستي

أكد البنك الدولي أن "عدم كفاءة الموانئ يهدد بشدة آفاق النمو المستدام"؛ إذ تعتبر كفاءتها ضرورية لتعزيز الصادرات وخفض تكاليف البضائع المستوردة عبر تخفيض أوقات العبور⁽²⁾؛ ويتحقق ذلك بصفة شاملة بتحسين الأداء بجميع مراحل

(1) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري لعام 2018، نيويورك، ص 62-63.

(2) Djilali, S. (2018, juillet 11 et 13). Défis rencontrés par les pays en développement dans la concurrence et la réglementation dans le secteur du transport maritime-cas de l'Algérie, Conseil de la concurrence. (17ème) session du Groupe =

مناولة البضائع والسفن، وتفادي ضياع المكاسب التي يحققها جزء من سلسلة اللوجستيات البحرية⁽¹⁾.

1- تقييم الأداء اللوجستي (الاحصائيات والمؤشرات):

تعتمد التجارة، وسلاسل الإمداد، وعمليات الإنتاج، وتكامل البلدان اقتصادياً على الصعيد العالمي اعتماداً شديداً على نُظم الموانئ الفعالة واللوجستيات الداعمة لها، ولهذا زادت أهمية رصد أداء الموانئ التشغيلي، والمالي، والاقتصادي، والاجتماعي، والبيئي وقياسه⁽²⁾. وفي هذا الصدد توفر بوابة Comtrade Plus التابعة للأمم المتحدة بيانات تكاليف النقل لأكثر من 105 دولة مستوردة وأكثر من 200 دولة مُصدرة، تمثل حوالي 95٪ من تجارة البضائع العالمية من حيث القيمة؛ واعتمد في عرض البيانات بصيغة متعددة الأبعاد، تسمح بالمقارنة حسب البلدان والسلع، وحسب أنماط النقل (البحري وعبر السكك الحديدية والطرق وكذا النقل عبر خطوط الأنابيب وخطوط الكهرباء)⁽³⁾.

كما يسمح مؤشر الأداء للخدمات اللوجيستية (LPI): (البنك الدولي) بتصنيف ترتيبي شامل للدول عبر فحص مكونات المؤشر الستة (6): كفاءة عمليات التخليص الجمركي، وجودة البنية التحتية المرتبطة بمجالي التجارة والنقل، وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، وجودة الخدمات اللوجيستية، والقدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع مسارها، ومعدلات وصول الشحنات لأصحابها في الوقت المحدد لها⁽⁴⁾.

2- أهمية الربط بشبكات الشحن العالمية في تنافسية الصادرات

يعتبر الربط بشبكات الشحن البحرية العالمية عامل هام في خفض تكاليف النقل وتأمين شحنات تنافسية، عموماً والبلدان الأكثر ارتباطاً تكون أكثر قدرة على المنافسة في

Intergouvernemental d'Experts du droit et de la politique de la concurrence les. Genève: http://unctad.org/meetings/en/Contribution/ciclp17th_c_aca_mar_fr.pdf

(1) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري لعام 2018، نيويورك، ص79.

(2) نفس المرجع، ص81.

(3) <https://blogs.worldbank.org/transport/international-transport-costs-why-and-how-measure-them>

(4) Puertas, R., Martí, L. & García, L. **Logistics performance and export competitiveness: European experience**, Empirica 41, 467–480 (2014).

الأسواق الدولية والارتباط بسلاسل القيمة العالمية. يعكس مؤشر الربط للشحن البحري؛ الذي ينشر سنويًا من طرف UNCTAD؛ مدى سهولة وصول أي بلد إلى السوق الدولي، ويتم تصنيف من 0 إلى 100؛ من خلال تقييم خمسة معايير (عدد الشركات التي تقدم الخدمة من وإلى موانئ البلاد، حجم أكبر السفن التي ترسو في الموانئ، عدد الخدمات التي تربط موانئ الدولة بالخارج، إجمالي عدد السفن التي تقدم الخدمة من وإلى بلد، وإجمالي سعة تحميل الحاويات للسفن المتصلة بها بالبلد).

ويبين مؤشر الارتباط بشبكة خطوط الملاحة البحرية المنتظمة (LSCI) أن أداء المنطقة العربية أدنى بكثير من الارتباط الملحوظ بين أعضاء رابطة أمم جنوب شرق آسيا

3- أهمية التعامل مع الموانئ كحلقة في سلسلة متداخلة من الترابطات اللوجيستية: تعتبر الموانئ حلقة في السلسلة اللوجيستية ما بين القارات، وبها تتواجد شبكة من عدة فاعلين؛ مستقلين عن بعضهم البعض من ناحية طبيعتهم القانونية، ولكنهم مرتبطون بمراحل وعمليات الاستيراد والتصدير، وذلك ما يجعل من الميناء أقرب إلى التنظيم الشبكي للمؤسسات، تتداخل فيه التدفقات المادية والمعلومات للمساهمة في نفس سلسلة القيمة لتوفير الخدمات اللوجيستية.

تنضوي تحت هذا الشكل من التنظيم صعوبات التنسيق التشغيلي، واختلاف استراتيجيات مختلف الفاعلين، وصعوبة قياس الأداء المينائي باعتباره (مؤسسة-شبكة)؛ إذ لا يمثل الميناء شركة تتمركز فيها القرارات والتدخلات، وانتماء مختلف الفاعلين إلى كيان أكثر شمولاً ككيان اجتماعي-اقتصادي مستقل، كما هو الحال في الشركات-الشبكة. وهذا ما تطلب تطوير تصميم وتنظيم الميناء وطرق التحكم في أنشطته وتنفيذها كمنظومة شاملة، وضمان الاتصال بين الجهات الفاعلة وربطها بأنظمة معلومات شاملة ومدمجة⁽¹⁾.

(1) Fredouet, C.-H. e. (2014). « Chapitre 11. Mesure de performance de réseau : le cas des places portuaires ». Dans D. Brun, La logistique. Ses métiers, ses enjeux, son avenir (pp. 243-262.). EMS Editions.

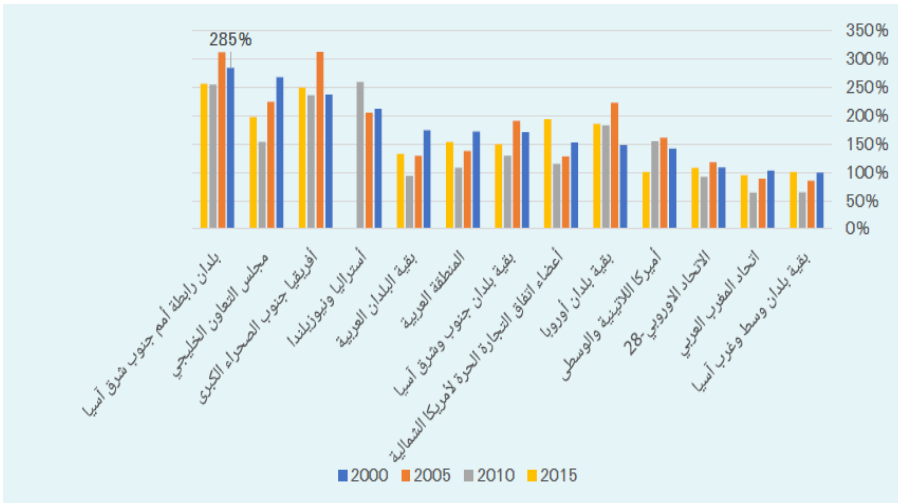
المحور الثالث: أهمية ضبط تكلفة خدمات النقل البحري في اندماج الجزائر بالسلسلة العالمية للتوريد

تتم معظم تجارة الجزائر الخارجية استيرادا وتصدير بشكل شبه كلي عبر الموانئ، ولذلك تتأكد أهمية التحكم في التكاليف المباشرة وغير المباشرة المتعلقة بالنقل والعبور البحري للبضائع؛ وفي نفس الإطار تبرز أهمية دراسة أثر ترقية أداء المؤسسات المينائية في الجزائر على تكاليف المبادلات التجارية بالنسبة لكل من الخزينة العمومية والمتعاملين الاقتصاديين، وأهمية الاستثمار في البنية التحتية للنقل البحري.

الفرع الأول: مؤشر تمكين التجارة (Enabling Trade Index (ETI في الجزائر:

يشير مؤشر تمكين التجارة (Enabling Trade Index (ETI (تقرير المنتدى الاقتصادي العالمي لسنة 2016) أن عوائق الاستيراد والتصدير بالجزائر ترتبط بنسبة 11,7% بالتكلفة العالية أو التأخير الناجم عن النقل الدولي، وبنسبة مقاربة 11,9% للنقل الداخلي في جانب الاستيراد، فيما يعود هذان العاملان بنسبة 8,1% و 9,6% على التوالي كعوائق أمام حركية الصادرات.

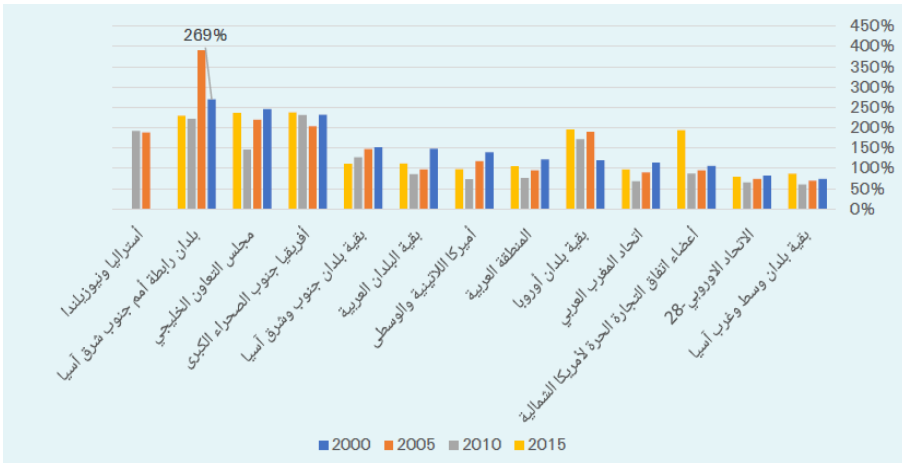
شكل رقم 02: تكاليف التجارة لواردات الجزائر (% من قيم الواردات حسب المقصد)



المصدر: الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA)، تكاليف التجارة والنقل في المنطقة العربية، بيروت، 2019، ص 45.

ومن أهم العوائق التي تسجل في جانب الاستيراد نسجل ثقل إجراءات الاستيراد المرهقة (22%)، والحواجز الجمركية وغير الجمركية (20%)، والفساد عند الحدود (16,5%)، والبنية التحتية للاتصالات السلكية واللاسلكية غير الملائمة، والمتطلبات والمعايير الفنية المحلية (7,5%). أما في جانب التصدير، يصنف المؤشر عوائق الوصول إلى صعوبة التمويل التجاري (13.1%)، تحديد الأسواق والمشتريين المحتملين (11.5%)، لصعوبات في تلبية متطلبات الجودة / الكمية للمشتريين (11.1%)، الحصول على المدخلات المستوردة بأسعار تنافسية (9.8%)، المتطلبات والمعايير الفنية في الخارج (9.2%)، تكنولوجيا ومهارات الإنتاج غير الملائمة (8.1%)، إجراءات مرهقة على الحدود الخارجية (7.4%)، الحواجز الجمركية في الخارج (4.6%)، متطلبات قواعد المنشأ في الخارج (4.3%)، الفساد على الحدود الخارجية (3.3%)⁽¹⁾.

شكل رقم 03: تكاليف التجارة لصادرات الجزائر (% من قيم الصادرات حسب المقصد)



المصدر: الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA)، تكاليف التجارة والنقل في المنطقة العربية، بيروت، 2019، ص 45.

(1) Weforum, Global Enabling Trade Report, 2016, Algeria **Enabling Trade Index** (<https://reports.weforum.org/global-enabling-trade-report-2016/economy-profiles/#economy=DZA>).

❖ نقرأ من مؤشر الارتباط بشبكة (الشحن) في حالة الجزائر، وحسب المحدد الثاني (حجم السفن) أن هذا المحدد غير موات للغاية، باعتبار أن الموانئ لا يمكنها عملياً استقبال السفن التي تحمل أكثر من 500 حاوية مكافئة لعشرين قدم، ما يمثل قيوداً ثقيلًا يفوت على الجزائر الاستفادة من وفورات الحجم وما يمكن أن توفره من أسعار الشحن المنخفضة، ولعل ذلك ما أثر على أداء الموانئ وسلسلة النقل البحري. وهذا ما يعكسه مؤشر الاتصال؛ وهو مؤشر أساسي لقياس أداء الموانئ وسهولة الوصول إلى النقل البحري؛ حيث يضع الجزائر في درجة 6.9 / 100 في 2014⁽¹⁾.

❖ يمكن قراءة واقع النقل البحري في الجزائر من الحصة السوقية لشركات الشحن البحري الوطنية، وعدد السفن في الموانئ في حالة انتظار الرسو، وحجم تكاليف غرامات التأخير (الموانئ والحاويات)، ووضع الموانئ الجزائرية؛ والتي تتميز بقدورها (أغلبها تم بناؤها نهاية القرن التاسع عشر)، وانحصارها داخل المدن، وافتقارها لمعدات مناولة حديثة (تستخدم الرافعات التقليدية)، وعدم تناسب البنية التحتية للموانئ مع سفن الحاويات الأكبر حجماً (الأحواض عموماً أقل من 10 أمتار)؛ أي لا يمكن أن ترسو بها سوى السفن الصغيرة فقط.

❖ ولذلك تقوم شركات الشحن الناشطة على الطرق البحرية إلى الجزائر بتكثيف سفنهم مع حالة الموانئ الجزائرية وتقسيم سلسلة الامداد (من ميناء بلد التصدير إلى ميناء بلد الاستيراد) بالتفريغ وإعادة الشحن في موانئ أخرى، وهذا ما يفوت فرصة الاستفادة من الآثار الإيجابية للتعبئة بالحاويات والخط البحري المباشر. ولعل هذا ما جعل خطوط النقل أكثر ربحية بين أوروبا وآسيا منه بين منطقتين متوسطتين، إذ تبلغ تكلفة نقل الحاوية بين آسيا والجزائر 3000 دولار، بينما تبلغ 500 دولار بين آسيا وأوروبا، فالعبء في تكلفة النقل لم تعد وفق محدد "المسافة الجغرافية" بل وفق محدد "المسافة الاقتصادية".

❖ كما يسجل اختلال التوازن بين الواردات والصادرات الجزائرية كبعد هيكلي يؤثر على تكلفة النقل البحري، إذ تتميز حركة الموانئ؛ بتركز حركة التصدير بشكل أساسي في المحروقات (95٪)، بينما تتوزع الواردات على السلع الرأسمالية (المواد الأولية

(1) Djilali, S, Op-cit, p 8.

ونصف المصنعة) والمنتجات المصنعة والمنتجات الغذائية، ولذلك يواجه مالكو السفن مشكلة ترك السفن فارغة عند رحلة العودة، ما يؤثر على ربحية الرحلة⁽¹⁾.

الفرع الثاني: هيكل سوق النقل البحري واستراتيجية تطوير الخدمات المينائية بالجزائر
بلغت حركة البضائع العامة المتداولة في الموانئ الجزائرية عام 2009؛ 8 ملايين طن، وقدر معدل النقل بالحاويات بحوالي 25٪، وتتقاسم سوق خدمات النقل البحري بالجزائر كل من شركة Maersk (32٪ من السعة) تليها Swiss MSC (30٪)، ثم شركة CMA-CGM الفرنسية (20٪). في حين لا يزال قطاع النقل البحري الوطني ممثلا في شركة (CNAN) لم يغطي سوى 8٪ من احتياجات النقل البحري.

يعتبر النقص في البنية التحتية للموانئ البحرية بالجزائر أحد الأسباب الرئيسية التي تؤثر على تكاليف النقل، ومستوى الاندماج في السلسلة الدولية للنقل البحري، ولذلك تبنت الجزائر في عام 2005 استراتيجية جديدة للموانئ تقوم على الاستثمار في الموانئ المتخصصة، وإنشاء ميناء محوري-مركزي، وإصلاح نمط تسيير الموانئ لغرض التكيف مع متطلبات النقل البحري الحديث وأفاق نمو حركة البضائع،

وفي هذا الإطار تم التوجه للاستثمار في محطات الحاويات، بالتركيز على أربعة موانئ: الجزائر العاصمة ووهران وبجاية وجن جن. وتطوير أرصفة جديدة بعمق أكبر للرسو، وإنشاء أحواض جديدة وأنظمة حواجز المياه العميقة، وقدرت الأغلفة المالية للاستثمار الاجمالي (2008) بحوالي 1.2 مليار يورو حتى عام 2020؛ وتعزيز حركية سفن الحاويات، حيث جاء في المخطط زيادة مساحة محطة ميناء الجزائر العاصمة (58٪ من حركة الحاويات)، من 18 إلى 28 هكتارًا، وزيادة طول الرصيف من 500 متر إلى ما يقرب من 1100 حتى يسمح بحركة مرور 850.000 حاوية (مكافئة عشرين قداما سنويًا) لحركة مرور متوقعة تقارب مليون حاوية.

(1) Mohamed-Cherif, F. Z. (2012). Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro – Méditerranée : réalités et perspectives, 16 , mis en ligne le 01 novembre 2014, <http://journals.openedition.org/tem/1907>; DOI: <https://doi.org/10.4000/tem.1907>, pp. 86-97.

الفرع الثالث: المسارات الإصلاحية الراهنة للخدمات المينائية

أعلن مجمع النقل البحري الجزائري، في جوان 2021، عن اعتماد استراتيجية جديدة لتعزيز نقل الحاويات والبضائع من الموانئ الوسيطة إلى الموانئ الجزائرية بهدف الوصول إلى تغطية بنسبة 50 %: أي ما يعادل مليون حاوية آفاق عام 2025.

وتبلغ - حاليا- قدرات المجمع في نقل البضائع المستوردة خاصة من الدول الأوروبية المتوسطة نسبة 6 %، أما الباقي 94 % فتتكفل به بعض شركات النقل العالمية الكبرى". وفي هذا المسار تم شراء باخرتين "جانت وسيرتا" لتعزيز أسطول المجمع (3 سفن -حاويات و9 سفن لنقل البضائع العامة)⁽¹⁾.

❖ كما تتوجه سياسة القطاع إلى عصنة نمط التسيير وتطوير الأداء من جهة، وإيجاد شراكة أجنبية للاستفادة من خبرتها في مجال الصناعة البحرية من جهة أخرى.

❖ يؤدي تيسير التجارة الرقمية وتطبيق التقنيات الحديثة للمعلومات والاتصالات انطلاقا من أنظمة البريد الإلكتروني البسيطة إلى نظم تبادل البيانات المستندة إلى الشبكة الالكترونية وأنظمة النافذة الإلكترونية، إلى تبسيط إجراءات نقل البضائع وتقليل تكاليف النقل؛ وقد تم إطلاق منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية APCS (*Algerian Port Community System*) من قبل مجمع الخدمات المينائية بالجزائر⁽²⁾ وأنشئت شركة تابعة للمجمع للتكفل بإدارة هذه الأرضية بهدف تنظيم افضل لتدفق للمعلومات وإضفاء الطابع غير المادي للشبكة الوثائقية، وامكانية تعقب الشحنات، وتقليل مدة العمليات التجارية وتخفيض التكاليف⁽³⁾. حيث ستمدمج الإدارة الإلكترونية جميع إجراءات الموانئ المتعلقة بمرور البضائع؛ من الإعلان عن وصول السفينة إلى

(1) الإذاعة الجزائرية، المدير العام لمجمع النقل البحري للإذاعة: نستهدف نقل مليون حاوية في آفاق 2025، 2021/06/28 (<https://www.radioalgerie.dz/news/ar/article/20210628/213910.html>)

(2) تأسس مجمع الخدمات المينائية ساربور في فيفري 2016 عقب إعادة هيكلة الشركات القابضة الخاصة بالنقل البحري، تجميعها في مؤسسة واحدة تتحكم في تسيير النقل البحري، الصيانة، الصناعة البحرية والخدمات، يضم المجمع 6 شركات: 2 للنقل البحري للبضائع، 2 للخدمات البحرية و1 لنقل المسافرين وأخرى للصيانة وبناء السفن.

(3) وكالة الأنباء الجزائرية، مجمع "ساربور" يطلق أرضية مينائية لتبادل المعطيات الرقمية (<https://www.aps.dz/ar/economie/108053-2021-06-07-18-04-39>)

تسليم البضائع⁽¹⁾.

❖ استحداث شبك وحيد للإجراءات الجمركية عند الاستيراد والعبور والتصدير، كمنصة إلكترونية تتيح التبادل والنشر الإلكتروني للمعلومات والوثائق بين مختلف المتدخلين، وهذا لضمان التنسيق بين مختلف المتدخلين في سلسلة التجارة الخارجية، وتوحيد الإجراءات الجمركية المرتبطة بالرقابة عليها عند نقاط الدخول⁽²⁾.

خاتمة:

في ختام هذه الدراسة التي عالجت موضوع دور تطوير خدمات النقل البحري الدولي في ضبط تكاليف المبادلات التجارية، بإسقاط على حالة الجزائر؛ نخلص إلى ما يلي:

❖ تخلق تكاليف النقل فجوة كبيرة بين أسعار البضائع المحلية والأجنبية، وكذلك بين أسعار مختلف المنتجات الأجنبية في الأسواق الوطنية. ويختلف من بلد لآخر؛ اعتمادًا على المسافة من الأسواق، ودرجة التطور، وهيكل التجارة حسب المنتج وحجم السوق.

❖ يعتبر مدى التوافق بين حركية نمو التجارة الدولية والتطوير الكمي والنوعي للموانئ العالمية والنقل بالحاويات في سوق الشحن الدولي السبب الرئيسي في انسيابية أو اختناق سلسلة التوريد العالمية. فرغم التطور في هيكل سوق الشحن البحري الدولي؛ لا تزال شركات الشحن والحكومات تواجه ظاهرة ازدهام الموانئ.

❖ يؤدي تطوير البنية التحتية وترقية أداء قطاع النقل البحري وخاصة الموانئ؛ باتجاه الكفاءة والتنافسية والربط بين شبكات النقل؛ إلى خفض تكاليف النقل.

❖ لتدابير تسهيل وتسريع وقت عبور البضائع عبر الموانئ دور في ضبط تكلفة

(1) أنظر المرسوم التنفيذي رقم 21-147 مؤرخ في ٥ رمضان عام 1444 الموافق 07 أبريل 2021، يتضمن وضع منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية (الجريدة الرسمية رقم 2021/31).

(2) المرسوم التنفيذي رقم 21-146 الصادر بتاريخ 17 أبريل 2021 الذي يحدد كفاءات تفعيل وتسيير الشبكات الوحيد (الجريدة الرسمية رقم 2021/31).

المعاملات التجارية عبر الحدود.

❖ يرتبط التحكم في تكاليف الشحن الدولي بمدى الاستجابة للتحديات التي تواجهها الموانئ وشركات النقل البحري، بالاحتفاظ بالقدرة على التنافس وتلبية طلبات الاقتصاد والتجارة العالميين ولا سيما الحركية المتغيرة في سوق خطوط النقل البحري المنتظمة، وتبني التطورات التكنولوجية التي جاءت بها الرقمنة، (الموانئ الذكية)- والأخذ بالاعتبار للاستدامة البيئية والانبعاثات الحرارية، .

❖ البلدان الأكثر ارتباطا بشبكات الشحن البحري العالمية تكون عموما أكثر قدرة على المنافسة في الأسواق الدولية وفي الارتباط مع سلاسل القيمة العالمية لما لها من أثر في خفض تكاليف النقل وتأمين شحنات تنافسية،

❖ التحكم في تكاليف النقل البحري بالجزائر وترقية مستوى الاندماج في السلسلة الدولية للنقل البحري موقوف على التجسيد الميداني للاستثمارات في الموانئ المتخصصة ذات الوظيفة الإقليمية، والميناء المحوري - المركزي (شرشال)، وإصلاح نمط تسيير الموانئ؛ كاستراتيجية لتطوير البنية التحتية للموانئ البحرية.

❖ يؤثر التوازن المختل بين الواردات والصادرات الجزائرية (تركز حركة التصدير بشكل أساسي في المحروقات) على تكلفة النقل البحري، وسيكون لتنوع الصادرات خارج المحروقات أثر موجب بتمكين مالكي السفن رفع ربحية الرحلة عبر استغلال رحلات العودة.

توصيات الدراسة:

من المسارات التي نقترحها في هذا الصدد، اعتمادها للتحكم في تكاليف خدمات النقل البحري بالجزائر؛ نذكر:

❖ تطوير البنية التحتية-في إطار مخطط استراتيجي يأخذ بعين الاعتبار الأبعاد الجغرافية القارية والجهوية والوطنية-عبر توسعة الموانئ وبصفة خاصة الاستثمار في محطات الحاويات، ومنصات شحن سفن المحروقات، وربطها بشبكات سكك الحديد، ويدخل في هذا الصدد ضرورة تسريع وتيرة إنجاز ميناء الحمداية (شرشال)، وتطوير مينائي أرزيو وسكيكدة.

❖ تفعيل المنصة الإلكترونية المستحدثة (منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية) وتوسيعها باتجاه الربط بين مختلف الأطراف الفاعلة في الفضاء المينائي، وكل المتدخلين في سلسلة التجارة الخارجية، وإدماج مختلف المعاملات والوثائق ذات الصلة، مع الأخذ بعين الاعتبار لمعايير أمن المعلومات والشبكة.

❖ اعتماد مؤشرات الأداء في إدارة المؤسسات المينائية، وضبط المنظومة الوطنية للتكوين والتخصصات ذات العلاقة بالإمداد والنقل البحري وتسيير الموانئ، بما يساهم في تعزيز مهارات عمال الميناء، وتطوير كفاءات الموارد البشرية.

❖ توسيع العمل في الموانئ بالمناوبة الليلية، مع التنسيق بين جميع الأطراف المتدخلة.

❖ تشجيع استخدام نظام حاويات SOC بدلاً من حاويات COC لأنها لا تحتاج إلى إعادتها إلى الميناء، ولكن بدلاً من ذلك إلى مستودع مالك الحاوية، لما لها من أثر على تجنب رسوم التأخير والاحتجاز لمالك البضائع.

❖ اعتماد نظام "التدفق الحر" في مناولة الحاويات بالموانئ، وهو نظام يقوم على نقل الحاوية الأمامية من طرف سائق الشاحنة المتاح، وهذا ما يوفر الوقت المستغرق للبحث على الحاوية ويقلص من مسارات تنقل العربات بالميناء.

المراجع:

المراجع العربية:

- (1). آدم ويلي، أثر تطبيق تيسير التجارة الرقمية على الصادرات البيئية داخل إقليم الكوميسا، منتدى البحوث السنوي الخامس للكوميسا المنعقد بنيروبي، كينيا، أغسطس، 2018، مجلة القضايا الرئيسية في التكامل الإقليمي، المجلد السابع، الأمانة العامة للكوميسا، 2020.

<https://www.comesa.int/wp-content/uploads/2020/10/key-issues-on-intergration-vol-7-ARABIC-SM.pdf>

- (2). صابر عدلي شاكر، أثر النفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية إلى دول حوض النيل، ورقة عمل، جامعة حلوان، كلية التجارة، جوان 2017.

MPRA Paper No. 89117, (23/09/2018) (<https://mpra.ub.uni-muenchen.de/89117/>)

(3). مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري لعام 2019، UNCTAD/RMT/2019، نيويورك.

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_ar.pdf

(4). الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA)، تكاليف التجارة والنقل في المنطقة العربية، بيروت، 2019، ص 45. الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA)، تكاليف التجارة والنقل في المنطقة العربية، بيروت، 2019.

<https://archive.unescwa.org/ar/file/109965/download?token=YqPIQsIp>

(5). الإذاعة الجزائرية، المدير العام لمجمع النقل البحري للإذاعة: نستهدف نقل مليون حاوية في آفاق 2025، (2021/06/28)

(<https://www.radioalgerie.dz/news/ar/article/20210628/213910.html>)

(6). وكالة الأنباء الجزائرية، مجمع "ساربور" يطلق أرضية مينائية لتبادل المعطيات الرقمية (<https://www.aps.dz/ar/economie/108053-2021-06-07-18-04-39>)

(7). المرسوم التنفيذي رقم 147-21 مؤرخ في 5 رمضان عام 1444 الموافق 07 أبريل 2021، يتضمن وضع منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية (الجريدة الرسمية رقم 2021/31).

(8). المرسوم التنفيذي رقم 146-21 الصادر بتاريخ 17 أبريل 2021 الذي يحدد كفاءات تفعيل وتسيير الشباك الوحيد (الجريدة الرسمية رقم 2021/31).

المراجع الأجنبية:

(9). BROWN .J ,ENGLERT .D ,HOFFMANN .J, **International transport costs: Why and how to measure them?** , World Bank Blogs , |january 20, 2021. (<https://blogs.worldbank.org/transport/international-transport-costs-why-and-how-measure-them>)

(10). Djilali, S. (2018, juillet 11 et 13). **Défis rencontrés par les pays en développement dans la concurrence et la réglementation dans le secteur du transport maritime-cas de l'Algérie**, Conseil de la concurrence. (17ème) session du Groupe Intergouvernemental d'Experts du droit et de la politique de la concurrence les. Genève: http://unctad.org/meetings/en/Contribution/ciclp17th_c_aca_mar_fr.pdf

(11). Françoise Huang, Aurélien Duthoit, Marc Livinec, Lucas Mourtada , **Global Trade: Ship me if you can!**, 08 july 2021 (https://www.eulerhermes.com/en_global/news-insights/economic-insights/Global-Trade-Ship-me-if-you-can.html).

- (12). Fredouet, C.-H. e. (2014). « Chapitre 11. **Mesure de performance de réseau : le cas des places portuaires** ». Dans D. Brun, La logistique. Ses métiers, ses enjeux, son avenir (pp. 243-262.). EMS Editions.
- (13). Hariesh Manaadiar, **port congestion : causes and impact on global trade port**, April 8, 2020, (<https://www.shippingandfreightresource.com/port-congestion-causes-and-impact-on-global-trade/>)
- (14). Mohamed-Cherif, F. Z. (2012). **Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro – Méditerranée : réalités et perspectives**, Territoire en mouvement , Revue de géographie et d'aménagement , mis en ligne le 01 novembre 2014, URL : <http://journals.openedition.org/tem/1907> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/tem.1907>, pp. 86-97.
- (15). Puertas, R., Martí, L. & García, L. **Logistics performance and export competitiveness: European experience**, Empirica 41, 467–480 (2014). (<https://doi.org/10.1007/s10663-013-9241-z>)
- (16). Steven Radelet, J. S. (2009). **Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth**. Annual Meeting of the American Economics Association, Chicago, January 3-5, 1998. <https://academiccommons.columbia.edu/doi/10.7916/D8J39081>
- (17). Weforum, Global Enabling Trade Report, 2016, **Algeria Enabling Trade Index** (https://www3.weforum.org/docs/WEF_GETR_2016_report.pdf)