



## الموضوع

# الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية وأثره على التجارة الخارجية -دراسة حالة ميناء جن جن- - جيجل -

مذكرة مقدمة كجزء من متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية  
تخصص: نقود و مالية

إشراف الأستاذ:

خنشور جمال

إعداد الطالبة:

• ببيط نعيمة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

﴿ رَبَّنَا لَا تُؤَاخِذْنَا إِنْ نَسِينَا أَوْ أَخْطَأْنَا رَبَّنَا وَ لَا تَحْمِلْ عَلَيْنَا إِحْرًا كَمَا  
حَمَلْتَهُ عَلَى الَّذِينَ مِنْ قَبْلِنَا رَبَّنَا وَ لَا تَحْمِلْنَا مَا لَا طَاقَةَ لَنَا بِهِ وَ اعْفُ  
عَنَّا وَ اغْفِرْ لَنَا وَ اِرْحَمْنَا أَنْتَ مَوْلَانَا فَانصُرْنَا عَلَى الْقَوْمِ الْكَافِرِينَ ﴾

صدق الله العظيم .

(سورة البقرة الآية 286)

# تشكرات

قبل كل شيء شكرا لله عزوجل الذي رزقنا من العلم ما لم يكن  
نعلم واعطانا من القوة و القدرة مانحتاج للوصول الى هذا  
المستوى واتمام هذا العمل المتواضع .

نتقدم بأرقى و أسمى عبارات الشكر الجزيل إلى من يقول فيهم  
الشاعر:

قل للمعلم وفه التبخيل كاد المعلم ان يكون رسولا

وبالأخص الاستاذ الدكتور "خنشور جمال" والذي لم يبخل  
عليها بنصائحه وتوجيهاته القيمة.

وإلى السيد: بياض عبد الفتاح من ولاية جيجل.

الى كل أستاذ علمنا حرفا خاصة أساتذة كلية العلوم الاقتصادية  
و التجارية و علوم التسيير.

# الإهداء

الحمد لله و الصلاة والسلام على رسول الله وعلى اله وصحبه اجمعين.

إلى من غمرتني بحبها وأرشدتني ووقفت معي والتي سهرت لراحتي وتعبت من أجل  
"أمي الحبيبة" حفظها الله.

إلى من كان سند حياتي في السراء و الضراء والذي غرس في قلبي الحب و التقدير  
"أبي الغالي" حفظه الله.

إلى إخوتي الأعزاء حفظهم الله وإلى رانيا و عبد النور ببيط والكتكوتين خولة و  
أمنية.

إلى كل الأهل و الأقارب.

إلى صديقتي ورفيقة عمري "حليمة".

إلى كل الأصدقاء :عمار- محي الدين- نسرين - سامية- كريمة- آدم .

إلى كل زملائي و زميلاتي في قسم "نقود ومالية " 2016.

إلى كل من ساعدني على هذا العمل من قريب أو بعيد.

بييط نعيمة

## ملخص الدراسة :

يعتبر الإنفاق العام كأداة هامة من أدوات السياسة المالية لأي دولة تسعى لتحقيق تنمية اقتصادية شاملة. و يحظى قطاع البنية التحتية بأهمية بالغة من حجم النفقات العامة نظرا لتأثيره الكبير على مختلف جوانب الحياة الاقتصادية بما في ذلك التجارة الخارجية التي تحتل مكانة بارزة في اقتصاديات مختلف دول العالم.

كما يعتبر ميناء «جن جن» بجيجل من أهم ركائز إستراتيجية النمو طويلة الأمد في الجزائر بفضل إمكانات التوسع الكبيرة التي تتوفر المنطقة في المجالين الخدمي والصناعي ليصبح محطة متوسطة وإفريقية بكل المقاييس ومركزا إقليميا ، ومعا تطوير البنية التحتية للميناء زادت الاستثمارات مما أدى إلى زيادة حجم التجارة الخارجية خاصة في الأون الأخيرة.

### الكلمات المفتاحية :

التجارة الخارجية – البنية التحتية – الإنفاق العام .

### Résumé de l'étude:

Les dépenses publiques comme un outil important d'outils de politique fiscale pour tout pays qui cherche à parvenir à un développement économique global est considéré. Et a le secteur d'une importance vitale de la taille des dépenses publiques d'infrastructure en raison de l'impact important sur divers aspects de la vie économique, y compris le commerce extérieur, qui occupe une position de premier plan dans les économies des différents pays du monde.

Comme Battabr le port «Jen Jen» Bjejel des piliers les plus importants de la stratégie de croissance à long terme en Algérie grâce au potentiel de la grande zone d'expansion est disponible dans le service des domaines et de la fabrication pour devenir la Méditerranée et de la station africaine par toutes les normes et un centre régional, et, ensemble, l'infrastructure du développement portuaire augmentation des investissements résultant en volume du commerce a augmenté en particulier au cours des dernières PokerSchool Affaires étrangères.

### Mots clés:

Commerce extérieur – Infrastructure – dépenses publiques

## فهرس المحتويات

الصفحة	المحتوى
I	الآية
II	شكر
III	إهداء
IV	ملخص الدراسة
V	فهرس المحتويات
VI	قائمة الجداول الاشكال
أ - ث	مقدمة
<b>الفصل الأول: الإنفاق العام وتطوير البنية التحتية</b>	
2	تمهيد
3	<b>المبحث الأول: الإنفاق العام</b>
3	المطلب الأول: ماهية النفقات العامة
9	المطلب الثاني: قواعد الإنفاق العام
18	<b>المبحث الثاني: البنية التحتية وإهتمام الدولة بها</b>
18	المطلب الأول: ماهية البنية التحتية
20	المطلب الثاني: دور الدولة في تطوير البنية التحتية بالجزائر
26	خلاصة الفصل
<b>الفصل الثاني: دور التجارة الخارجية والعوامل المؤثرة فيها من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية</b>	
28	تمهيد
29	<b>المبحث الأول : ماهية التجارة الخارجية وأسباب قيامها</b>
29	المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية
34	المطلب الثاني: أسباب قيامها وأهميتها
38	<b>المبحث الثاني: العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنى التحتية</b>
38	المطلب الأول: العوامل المؤثر في التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنى التحتية

45	المطلب الثاني: السياسات التجارية
54	خلاصة الفصل
	الفصل الثالث: دور الإنفاق العام على البنى التحتية في دفع حركة التجارة الخارجية
56	تمهيد
57	المبحث الأول : تقديم مؤسسة ميناء جن جن (جيجل)
57	المطلب الأول: نشأة وتعريف مؤسسة ميناء جن جن
58	المطلب الثاني: مهام وأهداف المؤسسة
59	المطلب الثالث: منشآت وتجهيزات الميناء
63	المطلب الرابع: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن
67	المبحث الثاني: مراحل تطور الإنفاق العام في زيادة حجم التجارة الخارجية
67	المطلب الأول: المرحلة الأولى ( 1992-1999)
69	المطلب الثاني: المرحلة الثانية ( 2000-2007)
71	المطلب الثالث: المرحلة الثالثة (2008-2015)
74	خلاصة الفصل
76	خاتمة
80	قائمة المراجع
86	الملاحق

# قائمة الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
01	القطاعات المستفيدة من برنامج تطوير البنى التحتية(2005-2009)	23
02	القطاعات المستفيدة من برنامج تطوير البنى التحتية(2010-2014)	24
03	عتاد الشحن والتفريغ لميناء جن جن.	61
04	العتاد البحري لميناء جن جن	62
05	توزيع الموارد البشرية في مؤسسة ميناء جن جن	62
06	حجم التجارة الخارجية في ميناء جن جن(1992-1999)	67
07	حجم التجارة الخارجية في ميناء جن جن(2000-2007)	69
08	حركة التجارة الخارجية في ميناء جن جن(2008-2015)	72

# قائمة الأشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
01	الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن	63
02	منحنى بياني لحجم التجارة الخارجية في ميناء جن جن (1999-1992)	68
03	منحنى بياني لحجم التجارة الخارجية في ميناء جن جن (2007-2000)	70
04	منحنى بياني حركة التجارة الخارجية في ميناء جن جن (2015-2008)	73

مقدمة عامة

### مقدمة:

يعتبر الإنفاق العام كأداة هامة من أدوات السياسة المالية لأي دولة تسعى لتحقيق تنمية اقتصادية شاملة. و يحظى قطاع البنية التحتية بأهمية بالغة من حجم النفقات العامة نظرا لتأثيره الكبير على مختلف جوانب الحياة الاقتصادية بما في ذلك التجارة الخارجية التي تحتل مكانة بارزة في اقتصاديات مختلف دول العالم.

و باعتبار الدول النامية تتفاوت من حيث تطور قطاع البنية التحتية و من ضمنها الجزائر التي سعت منذ استقلالها إلى تطوير بنيتها التحتية من خلال تبني سياسة إنفاقية في ظل التخطيط المركزي و التخطيط اللامركزي محاولة بذلك تفعيل حركة التجارة الخارجية، لكن و بسبب تعرض الجزائر لعدة أزمات اقتصادية مثل الأزمة البترولية سنة 1986م التي ترتب عنها نقص حجم الإنفاق بشكل كبير، كذلك الأزمات السياسية التي مست الجزائر مطلع التسعينات ومن أبرزها العشرية السوداء وكذلك أزمة المديونية الأمر الذي أدى إلى تدني كبير في حجم النفقات العامة.

### الاشكالية:

ما تأثير الانفاق العام على مشروعات البنية التحتية في دفع حركة التجارة الخارجية ؟

### التساؤلات الفرعية:

على ضوء الاشكالية السابقة تدرج الأسئلة الفرعية المتمثلة في :

- ما هي العلاقة بين الانفاق العام على مشروعات البنية التحتية والتجارة الخارجية؟
- هل أثرت هذه النفقات في زيادة التجارة الخارجية على مستوى ميناء جن جن ؟

### فرضيات الدراسة:

**الفرضية الأولى:** العلاقة بين الانفاق العام على مشروعات البنية التحتية وحجم التجارة الخارجية بقوة العلاقة الاستراتيجية التنموية بشكل رئيسي على عائدات و صادرات ، فكلما زادت هذه العائدات والصادرات زاد مستوى الانفاق العام على مشروعات البنية التحتية و بالتالي ارتفع حجم التجارة الخارجية.

**الفرضية الثانية:** لقد أثرت هذه النفقات في تطوير حركة التجارة الخارجية على مستوى ميناء جن جن بشكل كبير.

## مقدمة

### أهداف الدراسة:

- ✓ التأكيد على أهمية الدور الذي تلعبه الدولة في تحسين التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية ومدى تأثيره بالتجارة الخارجية.
- ✓ توضيح فعالية الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية في دفع حركة التجارة الخارجية وخاصة من خلال دراسة الحالة على ميناء جن جن بجيجل.

### أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية هذه الدراسة في تسليط الضوء على أثر التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية أي مساهمة الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية في تفعيل حركة التجارة الخارجية وخاصة على مستوى ميناء جن جن.

### أسباب اختيار الموضوع:

تم اختيار موضوع البحث لعدة أسباب نذكر أهمها:  
دخول هذا النوع من الدراسة في مجال التخصص.  
محاولة اظهار أثر الإنفاق العام على مشروعات البنى التحتية في دفع حركة التجارة الخارجية خاصة على مستوى ميناء جن جن بجيجل .

### منهج الدراسة:

- ✓ تعتمد في موضوعنا على المنهج الوصفي التحليلي لبيان أثر الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية في تفعيل حركة التجارة الخارجية.
- المنهج الوصفي : تقوم بوصف مختلف المفاهيم التي تتعلق بالإنفاق العام والبنية التحتية والتجارة الخارجية.
- المنهج التحليلي : يتعلق بدراسة العلاقة بين الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية والتجارة الخارجية من خلال إحصائيات ومنحنيات ولقاءات مع مديرية الموارد البشرية و مصلحة الشحن والتفريغ ومصلحة الإحصاءات (مديرية الدراسات والتنمية) ومصلحة الأشغال والصيانة (فرع الصفقات) .

الدراسات السابقة:

1) علي محمد علي "الإفناق العام على مشروعات البنية التحتية وأثره على في النمو الاقتصادي في ليبيا" أطروحة دكتورة جامعة بغداد.

وتعني بدراسة العلاقة بين الإفناق العام والنمو الاقتصادي وكانت الإشكالية كمايلي :

" هل تم توجيه الإفناق العام على مشروعات البنية التحتية "

وجاءت نتائج الدراسة كمايلي :

\* ارتبطت إستراتيجية الإفناق العام في ليبيا إرتباطا وثيقا بمدى توفر الإيرادات النفطية.

\* الفشل في تحديد حزمة المشروعات المتكاملة التي تؤدي إلى التركيز على التنوع.

2) بودرخ كريم " أثر سياسة الإفناق العام على النمو الإقتصادي" دراسة حالة الجزائر ( 2001 - 2009 )

حيث جاءت الإشكالية كمايلي :

" كيف تؤثر سياسة الإفناق العام على النمو الإقتصادي "

وتتجلى نتائج الدراسة كمايلي:

\* تطور دور الدولة في الإقتصاد يؤدي بالضرورة إلى زيادة حجم النفقات العامة.

\* يؤثر الإستهلاك على العام على النمو الإقتصادي بشكل كبير في الدول النامية مقارنة بالدول المتقدمة.

3) فاروق عبد الحليم محمد شوقير " كفاءة الإفناق العام على الإستثمارات الهيكلية". دراسة تحليلية لإستثمارات

البنية الأساسية في مجال النقل في جمهورية مصر العربية. أطروحة دكتورة جامعة القاهرة.

وجاءت الإشكالية كمايلي:

" ما مدى كفاءة الإفناق العام على الإستثمارات الهيكلية"

وتتجلى نتائج الدراسة كمايلي:

\* قدرة الإفناق العام يؤدي إلى زيادة الإستثمارات.

\* يعتبر الإفناق العام على الإستثمارات الهيكلية دراسة تحليلية لإستثمارات البنية الأساسية في مجال

النقل .

### صعوبات الدراسة:

-ندرة المراجع النظرية المتخصصة في قطاع البنية التحتية.

-كثرة المهام و الوظائف في مديرية الأشغال و التنمية انعكس على تقطع المتابعة في التريص.

### هيكل الدراسة:

من أجل الإحاطة بمختلف الجوانب المتعلقة بهذه الدراسة وللاجابة عن الإشكالية المطروحة تم تقسيم هذه

الدراسة إلى ثلاثة فصول :

**الفصل الأول:** نتناول فيه ماهية الإنفاق العام وتطوير البنية التحتية.

**الفصل الثاني:** سنتناول فيه أهمية التجارة الخارجية و العوامل المؤثرة فيها من خلال الإنفاق العام على

مشروعات البنى التحتية.

**الفصل الثالث:** فقد خصصناه لمعاينة ميناء جن جن بجيجل و معرفة حجم الإنفاق العام على مشروعات البنية

التي و أثره على التجارة الخارجية.

# الفصل الأول

## تمهيد

ترجع أهمية السياسة المالية كسياسة إقتصادية كلية خاصة بعد أزمة الكساد الكبير سنة 1929، أين أصبح من الضروري تدخل الدولة في الحياة الإقتصادية بشكل أوسع لضمان تفعل الأداء الإقتصادي، إذ عمل الفكر المالي بقيادة الإقتصادي " كينز " على التأكيد، إنطلاقاً من مبدأ الطلب يخلق العرض على أن تدخل الدولة في الإقتصاد من خلال سياستها المالية بشكل حافظاً إضافياً على زيادة الإنتاج، بحكم أن في ذلك إضافة هامة للطلب الكلي.

وفي هذا الصدد تبرز النفقات العامة كأحد أهم أدوات السياسة المالية، والتي تعبر بشكل مباشر عن تدخل الدولة في الحياة الاقتصادية، حيث أن التطور التاريخي للنفقات العامة في الفكر الإقتصادي يبرز مدى أهميتها سواء في الجانب الإجتماعي أو الجانب الإقتصادي، و ذلك لإرتباطها بتطور دور الدولة في الإقتصاد الذي يعد ضرورة حتمية لضمان توازن الأداء الإقتصادي وتجنب الأزمات، وقد أدى كذلك تطور النفقات العامة إلى زيادة المشاريع وتطور البنى التحتية في الدول، مما أدى إلى الزيادة في الإستثمارات وزيادة في النمو الإقتصادي والتجارة الخارجية بصفة عامة.

والهدف من خلال هذا الفصل هو بيان مختلف المسائل المتعلقة بالنفقات العامة والبنية التحتية و إهتمام الدولة بها فكما بتقسيمه إلى:

المبحث الأول: الإنفاق العام.

المبحث الثاني: البنية التحتية و اهتمام الدولة بها.

## المبحث الأول: الإنفاق العام

يعتبر الإنفاق العام من الأدوات الرئيسية للسياسات المالية كونه يعكس دور الدولة في النشاط الاقتصادي، هذا الدور الذي تطور من الدولة الحارسة إلى الدولة المتدخلة إلى الدولة المنتجة، فزاد دور الإنفاق العام وتعددت أنواعه وتقسيماته.

### المطلب الأول: ماهية النفقات العامة

لم يختلف الإقتصاديون في إعطاء مفهوم محدد للنفقة العامة بقدر ما اختلفوا في تأثيرها على النشاط الاقتصادي، كما أنه ومع تطور الحاجات الإنسانية وتعقدتها زادت مبررات اللجوء إلى النفقات العامة بشكل جعلها من أساسيات أي إقتصادية كانت، لكن ذلك لم يمنع من وجود معايير تراعي في تحديد حجم النفقات العامة .

### الفرع الأول: تعريف النفقات العامة

هناك عدة تعاريف للنفقات العامة صاغها كثير من الكتاب الإقتصاديين، و من بين هذه التعاريف نعرض مايلي:

التعريف الأول: يمكن القول أن النفقات العامة هي مبلغ من المال(اقتصادي أو نقدي) يصدر عن الدولة أو عن أي شخص معنوي عام، بقصد تحقيق منفعة عامة.(1)

التعريف الثاني: هي استخدام مبلغ نقدي من قبل هيئة عامة بهدف إشباع حاجة عامة.(2)

التعريف الثالث: النفقة العامة هي عبارة عن مبلغ نقدي يخرج من الذمة المالية لشخص معنوي عام بقصد إشباع حاجات عامة.(3)

(1) خباياة عبد الله، أساسيات في اقتصاد المالية العامة، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية مصر 2009 ص 58.

(2) محمد عباس محرز، اقتصاديات المالية العامة، ديوان المطبوعات الجامعية الساحة المركزية بن عكنون، الجزائر، 2003، ص 65.

(3) حسين مصطفى حسين ، المالية العامة ، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر، 1999 ص 11.

التعريف الرابع: هي صرف إحدى الهيئات والإدارات العامة مبلغا معيناً بغرض سد إحدى الحاجات العامة.<sup>(1)</sup>

مما سبق يمكن لنا أن نستخلص تعريفاً شاملاً كالآتي: "كافة المبالغ النقدية التي تقوم بإنفاقها شخص عام لتلبية حاجة عامة".

### الفرع الثاني: خصائص النفقات العامة<sup>(2)</sup>

من خلال التعاريف السابقة للنفقة العامة نستخلص ما يلي :

#### 1- النفقة العامة مبلغ نقدي من المال :

تكون النفقة العامة في شكل مبلغ نقدي، حيث تقوم الدولة بدورها في الإنفاق العام باستخدام مبالغ نقدية ثمنا لما تحتاجه من منتجات، سلع وخدمات، من أجل تسيير المرافق العامة، وثلما لرؤوس الأموال المنتجة التي تحتاجها للقيام بالمشاريع الاستثمارية التي تتولاها، ولمنح المساعدات والإعانات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية التي تقدمها.

ومما لا شك فيه أن استخدام الدولة للنقود هو أمر طبيعي ويتمشى مع الوضع القائم في ظل اقتصاد نقدي تقوم به جميع المبادلات والمعاملات، حيث أصبحت النقود وسيلة الدول للإنفاق شأنها في ذلك شأن الأفراد.

#### 2- تحقيق المنفعة العامة :

لا يجوز أن يكون الإنفاق العام لتلبية مصالح شخص معين سواء كان مواطناً أو مسؤلاً أو فئة دون أخرى، بل الأصل في النفقة العامة أن تخدم الصالح العام، وتلبي حاجات عامة مثل: المحافظة على الأمن الداخلي وحماية الحدود أو دفع التنمية الاقتصادية.

#### 3- صدور النفقة العامة عن هيئة عامة

نسمى نفقة عامة تلك النفقة الصادرة عن هيئة عامة أو شخص معنوي عام. و الشخص المعنوي العام هو ذلك الذي تخضع علاقاته للقانون العام و يتمتع بالشخصية القانونية المستقلة.

(1) محمد صغير بعلي، يسرى أبو علاء، لمالية العامة، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003 ص 23.

(2) حسين مصطفى، السياسة العامة، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1978، ص 110.

الفرع الثالث: تقسيمات النفقات العامة :

لم يكن موضوع تقسيم النفقات العامة على قدر من الأهمية، ففي ظل الدولة الحارسة نظرا لإنحصارها في نطاق ضيق لا تتجاوز الدولة و لكن مع تطور دور الدولة و خروجها من الدولة الحارسة إلى الدولة المنتجة و ما صاحب ذلك من تطور في النفقات العامة سواء في حجمها أو في أنواعها زاد في أهمية تقييم النفقات بشكل سهل من صياغته و إعداد الميزانية بهدف ضمان تحقيق الكفاءة و الفعالية في تنفيذها.

وفي هذا الصدد نقسم النفقات العامة وفقا للمعايير التالية.

المعيار الأول: التقسيم النظري العلمي للنفقات العامة (1)

حسب هذا التقسيم نجد هناك نفقات تقسم من حيث أهدافها، آثارها الإقتصادية، تكرارها، وأخيرا من حيث شموليتها.

1.1-تقسيم النفقات من حيث أهدافها:

حسب هذا التقسيم نجد هناك: نفقات إدارية واجتماعية و إقتصادية، ويسمى هذا التقسيم بالتقسيم الوظيفي للإنفاق العام.

أ-النفقات الإدارية: ويقصد بها النفقات التي تتعلق بسير المرافق العامة، واللازمة لقيام الدولة، وتشمل هذه النفقات على نفقات الدفاع والأمن والعدالة والجهاز السياسي. وهي نفقات تواجه الاحتياجات العامة في المجالات التقليدية والضرورية لحماية الأفراد داخليا وخارجيا وتوفير العدالة فيما بينهم وتنظيم الشؤون السياسية لهم.

ب-النفقات الإجتماعية: وهي النفقات التي تتعلق بالأهداف والأغراض الاجتماعية للدولة والمتمثلة في الحاجات العامة التي تشبع الجانب الاجتماعي للمواطنين وهذا عن طريق توفير أسباب وإمكانيات التعليم والصحة لهم أو مساعدة الفئات التي توجد في ظروف صعبة ( إعانة الفئات المحرومة محدودة الدخل، منح البطالين).

ج-النفقات الاقتصادية: وتشمل نفقات إقامة المشاريع، ونفقات إعانة المشاريع الاقتصادية ونفقات خفض أسعار المواد الأساسية.

(1) السيد عبد المولى، المالية العامة، دراسة الاقتصاد العام، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، القاهرة، 1978، ص85.

وبمعنى آخر هي تلك النفقات التي تقوم بصرفها الدولة لتحقيق أهداف اقتصادية بصورة أساسية ويسمى هذا النوع بالنفقات الاستثمارية، حيث تعمل الدولة على زيادة الإنتاج الوطني وتراكم رؤوس الأموال.

د- النفقات العسكرية: تشمل نفقات الأمن والدفاع وشراء الأسلحة وبناء المصانع العسكرية وما شابه ذلك.<sup>(1)</sup>

### 2.1- تقسيم النفقات من حيث تكرارها:

و تنقسم النفقات من حيث تكرارها إلى نفقات عادية و نفقات غير عادية.

أ-نفقات عادية: هي التي تتجدد سنويا على أساس معيار تكرارها الدوري فترة في كل ميزانية من ميزانيات الدولة العادية كل عام وبطريقة منتظمة كمرتبات الموظفين و نفقات صيانة المباني العامة والطرق و المواصلات العامة، و لا تعني بدورية النفقة وتكرارها كل عام في الميزانية بنفس المبلغ.<sup>(2)</sup>

ب-نفقات غير عادية: وهي نفقات لا تتجدد بصورة دائمة ودورية كنفقات الحروب والكوارث الطبيعية و نفقات محاربة الأوبئة الطارئة.

وتكمن أهمية تقسيم النفقات إلى عادية وغير عادية في تقدير النفقات تقديرا صحيحا، زيادة عن البحث عن تغطية النفقات العادية من إيرادات عادية وتغطية النفقات غير العادية بإيرادات غير عادية كالقروض.

أما النفقات غير العادية فهي نفقات التي لا تتكرر بصفة عادية ومنتظمة في ميزانية الدولة ولكن تدعو الحاجة إليها بشكل غير متوقع مثل: نفقات مواجهة مختلف الكوارث الطبيعية.<sup>(3)</sup>

### 3.1- تقسيم النفقات من حيث أغراضها:

حسب هذا التقسيم سنتطرق إلى نفقات منتجة وغير منتجة.

ومفهومها أن النفقات المنتجة هي التي يكون لها إيرادا ماليا كنفقات السكك الحديدية، وتكون النفقة غير منتجة إذا لم تأتي بإيراد مالي كنفقات إنشاء وصيانة الطرق العامة، والعبرة هنا ليست لإدراج النفقة بالمال من عدمه

(1) محمد جمال علي هلاي، المحاسبة الحكومية، دار صفاء للنشر و التوزيع ، عمان 2002 ، ص56.

(2) علي زغودو، المالية العامة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص22.

(3) أبو منصف، مدخل للتنظيم الإداري والمالية العامة، دار المحمدية العامة، الجزائر، 2003، ص98

إنما العبرة بمدى سدادها لحاجة حقيقية للمجتمع ولذا فإن البعض يميل إلى تقسيمها إلى نفقات نافعة وهي التي يعود أثرها على الشعب وإلى نفقات غير نافعة وهي التي لا يستفيد منها الشعب كالنفقات المظهرية.<sup>(1)</sup>

#### 4.1-تقسيم النفقات من حيث آثارها الاقتصادية: (2)

وتنقسم إلى نفقات حقيقية و نفقات تحويلية:

أ-نفقات حقيقية: هي تلك النفقات التي تصرف في مقابل حصول الدولة على خدمات أو سلع أو رؤوس أموال إنتاجية كنفقات الرواتب، وأثمان اللوازم والمواد التي تحتاج إليها الأجهزة الحكومية لأغراض تشغيلها، والنفقات الاستثمارية أو الرأسمالية وتحصل الدولة عند إنفاقها الأموال، على مقابل للإنفاق ويتمثل في خدمة أو سلعة مما يؤدي إلى زيادة في الدخل الوطني.

ب-نفقات تحويلية: تشمل المصروفات التي تقوم بها الدولة دون أن تحصل مقابلها على سلع أو خدمات، فهي تهدف من ورائها إلى تحويل جزء من الموارد المتاحة من مساره الأصلي بغرض تحقيق هدف اقتصادي أو اجتماعي أو مالي.

#### المعيار الثاني: تقسيمات الوضعية: (3)

وهي التي تعتمد إليها الدولة في تنظيم نفقاتها العامة دون إعتبار منها لتقسيمات العلمية حيث تبني ميزانيتها على جملة من الاعتبارات التاريخية والسياسية والاقتصادية والإدارية السائدة في المجتمع وتعتمد في تبويبها على معايير مختلفة هي:

#### أولاً: المعيار الإداري :

تقسم النفقات العامة حسب المعيار الإداري على أساس الجهة أو الهيئة الإدارية التي تقوم بها حيث يتم توزيعها جنب الوزارات التي تقوم بدورها بالتوزيع على الأقسام والأجهزة التابعة لها.

(1) لعيسوف سمير، المالية العامة في الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة تلمسان، 2010، ص6.

(2) السيد عبد المولى، مرجع سابق، ص86.

(3) غانم يحيى، أساسيات في النفقات العامة وإشكالية عدم تكافئها مع الإيرادات العامة في الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في علوم التسيير، تخصص مالية، جامعة المدية، 2002/2003، ص14.

**ثانيا: المعيار الوظيفي :**

أما التقسيم الوظيفي فهو يهتم بتقسيم النفقات العامة حسب الوظائف التي تقوم بها الدولة دون الاهتمام بطبيعة النفقة، وهذه الطريقة تسمح بجمع كافة النفقات التي تهدف إلى تحقيق نفس الغرض في قسم واحد حتى ولو كانت موزعة على عدة وزارات او مصالح، ويتميز هذا التقسيم في كونه لا ينظر إلى مشتريات الدولة في حد ذاتها وإنما ينظر إليها في نطاق الهدف الذي يسعى إلى تحقيقه من ورائها. ويلاحظ بأن التقسيم الوظيفي هو الصورة الغالبة في الوقت الحاضر في ميزانيات الدولة المختلفة.

**ثالثا: المعيار الاقتصادي:(1)**

ويؤسس هذا المعيار على الاعتبار الوظيفي حيث تظهر فيه وظائف الدولة في قطاعات متعددة لوظيفة واحدة ومثال على ذلك ميزانية التجهيز حيث يقسم القطاع الاقتصادي إلى مجالات مختلفة كالزراعة والصناعة والتجارة والنقل.

-أما في الجزائر فلقد تم تصنيف النفقات حسب المادة 25 من القانون 17/84 إلى نفقات التسيير ونفقات الإستثمار :

يقسم المشرع الجزائري النفقات العامة إلى نفقات التسيير و نفقات الإستثمار، كما هو مبين في العنصرين التاليين:

**1. نفقات التسيير:**

يقصد بنفقات التسيير تلك النفقات الضرورية لسير أجهزة الدولة ومعدات المكاتب... إلخ، ومنه لا يمكننا ملاحظة أي قيمة مضافة منتجة تحملها هذه النفقات للاقتصاد الوطني، أي أنها لم تقم بعملية إنتاج أية سلعة حقيقية فهذا النوع من النفقات موجه أساسا لإمداد هيكل الدولة بما تحتاجه من أموال حتى تتمكن من تسيير الدواليب على مختلف الأوجه، وما دام أنها تهدف إلى التأثير في الحياة الاقتصادية والاجتماعية وكل ما تحدثه من آثار فهو غير مباشر لذلك تسمى أيضا بالنفقات الاستهلاكية.

**2. نفقات الإستثمار:(2)**

(1)لعيسوف سمير، مرجع سابق ، ص 86.

(2) المادة 35 من القانون رقم17/84، المؤرخ في 7 جويلية 1984 المتعلق بقوانين المالية.

يتم توزيع هذه النفقات حسب الخطة الإنمائية السنوية للدولة الملحق بقانون المالية السنوي حسب القطاعات و تنفرع إلى بايين رئيسيين هما باب الاستثمارات المنفذة من طرف الدولة و باب النفقات الأخرى لرأس المال. ويسمح هذا التقسيم لنفقات الإستثمار بإعطاء صورة واضحة لنشاط الدولة الاستثماري، يميز نفقات الإستثمار بصفة عامة، وبهذا يمكننا ملاحظة القطاعات التالية: الصناعة، الطاقة و المناجم، الفلاحة و الري، التربية و التكوين.

### المطلب الثاني: قواعد الإنفاق العام

يجب أن يخضع الإنفاق العام لقواعد تراعى عند الإنفاق أهمها:

#### أولاً: قاعدة المنفعة

يقصد بقاعدة المنفعة أن يكون الغرض من الإنفاق العام دائما تحقيق أكبر منفعة ممكنة، وتعتبر هذه القاعدة قديمة في الفكر الاقتصادي ومحل إتفاق بين الكتاب سواء التقليديين أو المحدثين.<sup>(1)</sup>

هذه القاعدة تبرر النفقة العامة ماتجلبه من منافع لكافة أفراد الشعب ويترتب على ذلك أنه لا تساع النفقات التي يستفيد منها بعض الأشخاص بسبب نفوذهم في المجتمع، هذا لايعني أن النفقات العامة لا يمكن أن تصرف في فائدة أشخاص معينين دون غيرهم بل بالعكس يقتضي مبدأ التكافل الاجتماعي أن تؤدي النفقى العامة لفئة متضررة في المجتمع دون غيرها كما في حالة الكوارث الطبيعية والظروف الصحية...إلخ.<sup>(2)</sup>

#### ثانياً: قاعدة الاقتصاد<sup>(3)</sup>

يرتبط هذا العامل بعامل المنفعة، حيث أنه يعني استخدام أقل نفقة ممكنة لأداء نفس الخدمة أو الخدمات لذا يجب على القائمين بالإنفاق العام تجنب أي تبذير أو إسراف، لأن في ذلك ضياعا لمبالغ كبيرة دون أن يترتب عليها أي منفعة أضف إلى ذلك أن الإسراف والتبذير من جانب الإدارة المالية يؤدي إلى زعزعت النفقة فيها، ويبرز محاولات المكلفين والمسؤولين في التهرب من أداء الضريبة.

(1) سوزي عدلي ناشد، الوجيز في المالية العامة، الدار الجامعية للنشر، مصر، 2000، ص51.

(2) أعمار يحيوي، مساهمة في دراسة المالية العامة، دار هومة للنشر، الجزائر، 2003، ص35.

(3) سوزي عدلي ناشد، مرجع سابق، ص52.

ثالثاً: قاعدة الترخيص<sup>(1)</sup>

تعني النفقة العامة تصرف عن طريق هيئة عامة بأموال عامة لذلك يجب أن تخضع لترخيص مسبق من السلطة المختصة أي السلطة التشريعية التي لها فقط حق منح هذا الترخيص، ويكون ذلك بقانون خاص واجب التنفيذ، ولا يجوز الخروج عنه إلا باستثناء قانوني.

أن وجود هذه القاعدة والتقييد بها يعد وسيلة فعالة للمحافظة على الأموال العامة من الإسراف والتبذير، وهذه القاعدة من أبرز نقاط الاختلاف بين النفقة العامة والنفقة الخاصة.

ولقد تغير الوضع بعد تدخل الدولة بشكل كبير في الحياة الاقتصادية في بداية القرن العشرين، مما أدى إلى زيادة و تنوع النفقات العامة على نحو أستوجب وجود آثار إقتصادية، وصوره النفقات العامة وظاهرة تزايدها. وسنتطرق إلى دراسة آثار الإقتصادية وصور الإنفاق العام و ظاهرة تزايد النفقات العامة كل على حدة على النحو التالي:

➤ الآثار الاقتصادية للإنفاق العام.

➤ صور الإنفاق العام.

➤ ظاهرة تزايد النفقات

الفرع الأول: الآثار الاقتصادية للإنفاق العام:

يترتب على النفقات العامة آثار اقتصادية متعددة الجوانب على إنتاج الدخل القومي وتوزيعه واستهلاكه وعلى مستوى الأسعار.

أولاً: أثر النفقات العامة على الإنتاج القومي<sup>(2)</sup>

يقصد بالإنتاج القومي مجموع السلع والخدمات التي تنتج خلال فترة زمنية معينة غالباً ما تكون لسنة والتي يمكن تقييمها نقداً، ويعتبر هذا الإنفاق ضرورياً لأنه يهيئ الظروف المناسبة للإنتاج ونجد أن النفقات العامة تؤثر على عوامل الإنتاج من خلال:

(1) محمد جمال على هلاي، المحاسبة الحكومية، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان 2002، ص60.

(2) أعمار يحيوي، مرجع سابق، ص85.

✓ تؤدي النفقات العامة إلى زيادة الإنتاج القومي بشكل مباشر مثل النفقات الاستثمارية أو تكاليف إنشاء المصانع، وبشكل غير مباشر حينما تؤدي هذه النفقات إلى زيادة قدرة الأفراد على العمل وعلى الادخار مثل نفقات التعليم والصحة.

✓ قد يؤدي زيادة الإنفاق العام إلى نقل بعض عناصر الإنتاج من فرد لآخر من فروع الإنتاج إلى هذه المنطقة .

✓ قد يؤثر الإنفاق على رغبة الأفراد وميلهم إلى الادخار بالنقص، كأن يوجه الإنفاق العام إلى تأمين مستقبل الأفراد وتقرير المعاشات وبالتالي يترتب على ذلك الانصراف على الادخار.

### ثانيا: أثر النفقات العامة على الاستهلاك (1)

تحدث النفقات العامة آثارها في الإستهلاك القومي عن طريق شراء الدولة مباشرة للسلع الاستهلاكية، أو توزيعها لدخول تخصص جزء منها للاستهلاك.

#### 1- شراء الدولة لسلع استهلاكية:

وذلك كأن تقوم الدولة بشراء سلع استهلاكية معينة لتمويل بعض الفئات كأفراد القوات المسلحة مثلا، بدلا من أن توزع دخول أكبر فقيام الدولة بهذا الشراء هو نوع من تحويل الاستهلاك بدلا من قيام الأفراد بهذه المهمة أو قد تقوم الدولة بتقديم سلع استهلاكية بلا مقابل كوجبات الطلبة مثلا أو أن تتوسع في خدماتها المجانية كالخدمات الطبية.

#### 2- توزيع الدولة للدخول:

يترتب على نفقات الحكومة زيادة في إيرادات الوحدات الاقتصادية الأخرى في المجتمع مما يؤثر على سلوكها فقيام الدولة بمنح أجور للموظفين يترتب زيادة سريعة ومباشرة وعامة على الاستهلاك نظر انخفاض دخول المستفيدين عادة، وتوجيههم الجزء الأكبر من الزيادة في الدخل إلى الإنفاق الاستهلاكي.

### ثالثا: أثر النفقات العامة على توزيع الدخل (2)

يؤثر الإنفاق العام في توزيع الدخل القومي بطريقتين :

(1) حسين مصطفى حسين، المالية العامة، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر، 1999، ص31.

(2) محمد الصغير بعلي، يسرى أبو علاء، المالية العامة، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص40.

✚ تمتع الأفراد بخدمات عامة غير قابلة للتجزئة في حين يتحمل الأغنياء بنسبة أكبر من تمويل هذا الإنفاق فيعتبر هذا نقلا للدخول من أصحاب الدخل الكبيرة إلى أصحاب الدخل الصغيرة.

✚ استفادة الطبقات الفقيرة ببعض الخدمات القاصرة عليهم كإعانات البطالة والمستشفيات العامة والملاجئ وغيرها.

✚ ولكي يحدث الأثر ينبغي أن يكون معظم الإيرادات مستمدة من الضرائب المباشرة وخاصة التصاعدية لأن نصيب الطبقات الغنية منها أكبر من الفقيرة مما يؤدي عمليا إلى توزيع الدخل القومي.

#### رابعاً: أثر النفقات العامة على مستوى الأسعار<sup>(1)</sup>

لا تحدد الأسعار المختلفة في اقتصاديات السوق بفعل قوى العرض والطلب فقط بل قد تتم في قطاعات معينة نتيجة تدخل الدولة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.

فمن ناحية قد يطالب المنتجون بتدخل الدولة للحصول على إعانات لزيادة إنتاجهم وخفض التكلفة، ومقاومة الأوضاع الاقتصادية ومجابهة المنافسة الأجنبية، كذلك قد يطالب المستهلكين بتدخلها لخفض أسعار السلع الضرورية، أما تدخل الدولة التلقائي فإنه يتم لتحقيق استقرار نقدي وتحطيم الاحتكارات وحماية المستهلك.

وقد يتم تدخل الدولة إما بتأثيرها على العوامل المحددة للأسعار أي على العرض والطلب وإما بتأثيرها على هذا المستوى.

#### الفرع الثاني: صور النفقات العامة.

هناك عدة صور للنفقات العامة نذكر منها

##### أولاً: المرتبات والأجور<sup>(2)</sup>

تعرف الأجور والمرتبات التي تدفعها الدول للأفراد العاملين في أجهزتها المختلفة فعلا ثمنا لهذه الخدمات التي يقدمها هؤلاء لها أو الذين عملوا لديها فترة من الزمن ثم بلغوا عمرا يجعل استمرارهم في العمل متعذرا فأحالتهم الدولة إلى التقاعد.

(1) خليفي محمد، الرقابة على النفقات العامة في الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، قسم علوم التسيير، تخصص مالية المركز الجامعي المدية، 2008/2007، ص15.

(2) محمد جمال ذنبيات، المحاسبة الحكومية، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان 2002، ص66.

ويمكن الإشارة إلى ملاحظتين هامتين فيما يتعلق بالأجور والمرتبات هما الخدمة مقابل الأجرة والخدمة المجانية.

يظهر أساس المفاضلة بين تمتع الدولة في خدمات الأفراد مقابل اجر معلوم وبين حصولها عليها دون مقابل (مجانا) حيث اتجهت الدولة قديما إلى استخدام الأفراد للقيام ببعض الأعمال فترة من الزمن، وأباحت لفئة أخرى من المجتمع تولي الوظائف العامة دون أن تلتزم بتقديم أي مبلغ لقاء ذلك العمل، أن العمل لقاء الأجر يضمن إقبال أصحاب الكفاءات كما أن من أهم واجبات الدولة في العصر الحديث هو ضرورة توفير العمل للمواطنين وإتاحة الفرصة لحصولهم على أجور عادلة مقابل هذا العمل، كما أن الخدمة المجانية تتعرض لعيوب كثيرة أبرزها انتشار الرشوة، إضافة إلى ذلك الصعوبات التي يتعرض لها الفرد من جراء مراجعته للإدارات التي يتولاها موظفون لا يقبضون مقابل خدمات التي يقدمونها.

#### ثانيا: أثمان مشتريات الدولة (1)

هي المبالغ النقدية التي تدفعها الدولة مقابل حصولها على سلع مختلفة تحتاج إليها لتسيير مرافقها.

وعادة ما يترك امر الشراء للإدارات الحكومية المحلية أو الفرعية إذا كانت السلع قليلة الثمن، وتحتاج إليها الدوائر باستمرار مثل الأوراق و أثاث المكاتب.... وذلك لأن الحاجة لمثل هذه السلع تكون مستعجلة ولا يتطلب أمر شرائها خبرة عالية بالسوق، أما أمر شراء المصانع وعقود الأشغال العامة فيكون ذلك من اختصاص السلطة المركزية لأن مثل هذه الأمور تحتاج إلى خبرة عالية لا توجد إلا على مستوى السلطة المركزية.

#### ثالثا: الإعانات(2)

هي نفقات تقرر الدولة منحها للهيئات العامة أو الخاصة أو الأفراد من غير أن تحصل على مقابل.

ظهر هذا النوع من الإنفاق بعد تطور دور الدولة عن طريقة التدخل بالحياة الاقتصادية والاجتماعية لتحقيق أهداف معينة، أما في مرحلة الدولة الحارسة فقد كانت الدولة لا تملك ولا ترغب في التدخل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية وكانت تقف على الحياد ما استطاعت، وتكون الإعانات على نوعين:

(1) محمد جمال علي هلاي، المحاسبة الحكومية، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان 2002 ، ص70.

(2) المرجع نفسه، ص71.

1-الإعانات الخارجية: وهي المبالغ التي تقدمها الدولة للدولة للدول أو أحزاب أو منظمات ...وتقدم هذه الإعانات لأغراض سياسية مثل كسب تأييد هذه الجهات الخارجية في المحافل الدولية أو كسب مناصرتها للقضايا الوطنية والقومية بأي شكل من الأشكال.

2-الإعانات الداخلية: وهي مبالغ تقدم إلى جهات محلية تكون على عدة أشكال وتبعا لأغراض التي تهدف إليها مثل:

الإعانات الإدارية، الإعانات الاقتصادية، الإعانات الاجتماعية

رابعاً: تسديد أقساط القروض<sup>(1)</sup>

تحتاج الدولة أحيانا من أجل تسيير مرافقها إلى تمويل خارج إيراداتها كالإقراض من الداخل أو من الخارج، وأن هذه القروض يجب أن تسدد، ولذلك تخصص الدولة جزء من موازنتها لتسديد هذه القروض.

الفرع الثالث: ظاهرة تزايد النفقات العامة: (2)

إذ نتبعنا أرقام النفقات العامة لأية دولة من الدول في سنوات متتالية أوجدنا أنها تتزايد باستمرار، وتشاهد هذه الظاهرة في جميع الدول على اختلاف نظمها وأحوالها وقد جذبت هذه الظاهرة أنظار علماء المالية العامة وهم يطلقون عليها "قانون فانجر" نسبة إلى الاقتصادي الألماني "فانجر" "wagner" كونه أول من اهتم بدراسة هذه الظاهرة وتعود ظاهرة زيادة النفقات العامة إلى أسباب وعوامل عديدة ظاهرية و حقيقية نذكر منها ما يلي:

أولاً: الأسباب الظاهرية لتزايد النفقات العامة:

تعد الأسباب الظاهرية تلك الأسباب التي تؤدي إلى تضخم الرقم الحسابي للنفقات العامة، دون أن يقابلها زيادة في كمية السلع والخدمات المستخدمة لإشباع الحاجات العامة، وبعبارة أخرى تلك الأسباب التي تؤدي إلى زيادة رقم النفقات العامة دون أن ينتج عنها زيادة في عدد الحاجات العامة التي تشبعها الدولة، أو أن تؤدي إلى زيادة عدد

(1) كمال احمد عسكر الخطيب، دور الإيرادات الضريبية في تمويل الموازنة العامة في فلسطين، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في المنازعات الضريبية، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين، 2006، ص37.

(2) بن نوار بومدين، النفقات العامة على التعليم، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة بلفايد، تلمسان، 2010/2011، ص84

الأفراد الذين يستفيدون من النفقات العامة وبالتالي لا تؤدي إلى زيادة رقمية، ويمكن إرجاع تلك الزيادة إلى الأسباب الظاهرية التالية:

### 1- انخفاض القيمة النقدية (1)

أي تدهور للقيمة الشرائية للنقود أو ازدياد عد الوحدات النقدية بفتح الخزينة العمومية لمجال الإصدار النقدي بغرض توفير السيولة المالية وهذا ما يترتب تضخما في أرقام النفقات العامة، وبهذا يترتب على انخفاض قيمة النقود أن يكون هناك جزء من الزيادة في رقم النفقات العامة بصورة شكلية وظاهرية.

### 2- إتساع الرقعة الإقليمية وزيادة النمو السكاني (2)

إن زيادة المساحة العامة للدولة وكذلك الانفجار السكاني يؤثر بشكل مباشر على معدل نصيب الفرد من الخدمات وبالتالي من الإنفاق العام، حيث يؤدي إلى إنفاق ظاهري دون أن يمس طبيعة تلك الزيادة بل يؤثر فقط في معدلاتها ونصيب الفرد منها، وهي زيادة ظاهرية وبعبارة أخرى إن زيادة النفقات العامة لا تنسب إلى التوسع في تقديم الخدمات العامة أو تحسين مستوياتها وإنما للتوسع في الخدمات نفسها بسبب المساحة الجديدة التي أضيفت إلى الدولة أو لتلبية إحتياجات السكان المتزايدة من تلك الخدمات مما يعني الحاجة المتنامية للإنفاق العام وهو إنفاق ظاهري وملموس في أغلب الأحيان.

### 3- اختلاف الطرق المحاسبية (3)

قد ترجع زيادة النفقات العامة إلى اختلاف طرق المحاسبة الحكومية وبصفة خاصة طريقة القيد في الحسابات بعد أن إتبع مبدأ عمومية الموازنة (الموازنة الإجمالية) أين أصبحت تقيد في الموازنة العامة للدولة جملة من الإيرادات والنفقات دون إجراء المقاصة بينهما، ومن الواضح أن هذا النظام يؤدي إلى زيادة حجم النفقات العامة ولكن في الواقع زيادة ظاهرية.

(1) بن داود إبراهيم، الرقابة المالية على النفقات العامة، دار الكتاب الحديث، 2010، ص 62.

(2) محمد جمال ذنبيات، مرجع سابق، ص 104.

(3) دراوسي مسعود، السياسة المالية ودورها في تحقيق التوازن الاقتصادي حالة الجزائر 1990-2004، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية العلوم الإقتصادية، جامعة الجزائر، 2006/2005، ص 170.

### ثانيا: الأسباب الحقيقية لتزايد النفقات العامة

هي مجموعة من العوامل الاجتماعية، الاقتصادية، السياسية، الإدارية والمالية. التي أدت إلى زيادة النفقات العامة الناتجة عن زيادة الحاجات العامة وسنذكرها ف ما يلي:

#### 1- الأسباب الاجتماعية<sup>(1)</sup>

أدت رغبة السكان في العصر الحديث إلى التمركز في المدن والمناطق الصناعية إلى زيادة الإنفاق العام المخصص للخدمات الصحية والتعليمية والثقافية وكذا المتعلقة بالنقل والمواصلات والمياه والغاز والكهرباء وغيرها.

#### 2- الأسباب الاقتصادية<sup>(2)</sup>

تأخذ الأساليب الاقتصادية لزيادة النفقات العامة مظاهر عديدة نذكر منها:

- زيادة الثروة مما يترتب عنه زيادة إيرادات الضرائب خاصة، مما يفسح المجال للإنفاق العام.
- التوسيع في إنشاء المشروعات العامة بما ينتج عنه صرف مبالغ معتبرة.
- المنافسة الاقتصادية من حيث الدعم المالي لبعض الصناعات الوطنية لتتمكن من منافسة السلع الأجنبية.

#### 3- الأسباب السياسية: <sup>(3)</sup>

يمكن إرجاع الزيادة في النفقات العامة إلى تطوير الفلسفة السياسية سواء في الداخل نتيجة إنتشار المبادئ الديمقراطية ونمو مسؤولية الدولة، أو في الخارج نتيجة شعور الدولة بواجب التضامن الدولي.

#### 4- الأسباب الإدارية<sup>(4)</sup>

إن توسع دور الدولة وزيادة نشاطها في جميع المجالات ودخولها في كل النواحي الاجتماعية والاقتصادية وغيرها أدى إلى زيادة التكاليف والأعباء العامة مثل إنشاء المرافق الإدارية والخدمية لتغطية حاجات الأفراد.

(1) بن داود ابراهيم، مرجع سابق، ص 64.

(2) محمد الصغير بعلبي و يسرى أبو علاء، المالية العامة، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003 ، ص 48.

(3) حسين مصطفى حسين، المالية العامة ، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر، 1999، ص 26.

(4) محمد جمال ذنبيات، مرجع سابق، ص 103.

## 5-أسباب مالية (1)

من أهم هذه الأسباب سهولة الاقتراض في العصر الحاضر، مما أدى إلى كثرة توجه الدولة إلى عقد القروض العامة للحصول على موارد للخزانة العامة تسمح بزيادة الإنفاق الحكومي وخاصة على الشؤون الحربية. ويشكل تضخم الأسعار وارتفاعها سببا كبيرا وحافزا قويا للتوسع في الإنفاق النقدي العام وذلك تعويضا لما يطرأ على النقود المحلية من انخفاض في قوتها الشرائية، والذي كان سببه تضخم الأسعار.

حيث أنه كلما تضخمت الأسعار وارتفعت كلما انتهت القوة الشرائية للنقد المتداول سواء كان التضخم راجع لأسباب نقدية صرفة تتمثل في زيادة الكمية النقدية المتداولة في الأسواق أو كان راجع لأسباب تتعلق بعدم كفاية المعروض من السلع في تلك الأسواق، أي خلل في التوازن بين فوائض الطلب الكلي النقدي وبين فوائض العرض السلعي.

(1) غازي عناية، المالية العامة والتشريع الضريبي، دار البيارق، عمان، ص2001/200.

## المبحث الثاني: البنية التحتية و اهتمام الدولة بها

تهتم مختلف الدول بتطوير البنية التحتية بشكل عام، لما لها من أثر كبير في الرفع من أداء الاقتصاد بشكل عام، وفي إطار السياسات التنموية والاستراتيجيات الاقتصادية التي أخذت بها الجزائر فقد زاد اهتمام الدولة بتطوير الهياكل القاعدية (البنية التحتية) بداية من سنوات الاستقلال حتى يومنا الحالي، في آفاق المخططات الاقتصادية المستقبلية. وهذا ما سنحاول التطرق إليه في هذا المبحث من خلال المطالبين التاليين:

### المطلب الأول: ماهية البنية التحتية

#### الفرع الأول: مفهوم البنية التحتية: (1)

لقد اختلفت الرؤى و التعريفات بشأن مشروعات البنية التحتية، بحسب طبيعتها والغرض منها، والهدف الذي تساهم في تحقيقه، فإما أن تكون ذات طبيعة اقتصادية أو اجتماعية أو تجمعهما معاً، ونوضح ذلك فيما يلي:

يعرف المفهوم الواسع للبنية التحتية بأنه (مجموع الخدمات التي تتولى الدولة تقديمها، و المنشآت التي تتولى تشييدها وتشغيلها، إضافة إلى الخدمات التي تعتمد على العمالة الكثيفة، كجمع النفايات وتقديم خدمات النقل العامة، وتشكل البنية التحتية من الطرق والمطارات والموانئ والسكك الحديدية ومحطات مياه الشرب ومحطات توليد الكهرباء وشبكاتهما، وشبكات الغاز الطبيعي والصرف الصحي والاتصالات ومرافقها، بالإضافة إلى الخدمات الصحية).

كما يمكن تعريف البنية التحتية، حسب تقرير البنك الدولي، بأنها(رأس المال العيني المستثمر في المرافق والخدمات العامة في مجالات الطرق والنقل والاتصالات والمياه والصرف الصحي ومحطات توليد الطاقة الكهربائية والسكك الحديدية والموانئ والمطارات، بهدف خدمة القطاع الخاص بشقيه العائلي و قطاع الأعمال)، كما يضاف إلى هذا التعريف: الخدمات الصحية و الإسكان و التعليم.

لقد ارتبط مفهوم البنية التحتية إلى حد كبير بالثورة الصناعية التي حدثت في أوروبا في القرون الماضية وهو ما دعا بعض الباحثين إلى ربط مفهوم البنية التحتية بالثورة الصناعية. وفي هذا السياق يطلق باربر على البنية

(1) رشدي عبد الفتاح، التمويل المصرفي لمشروعات البنية التحتية بنظام البناء والتشغيل والنقل، اتحاد المصارف العربية، القاهرة، 2006، ص45.

التحتية أنها مجموعة الخدمات المساعدة المطلوبة للصناعة أو ما يمكن تسميته بالبنية الصناعية، أو بتعبير تفصيلي البنية الهيكلية اللازمة للصناعة، وذلك كترجمة حرفية للتعريف <<Infrastructure Industrie>> نفسه (1).

يتضح من خلال مختلف المفاهيم أنها في مجملها تعني توفير الخدمات و التسهيلات لكافة أوجه النشاط الاقتصادي والاجتماعي، و أن وجودها يعد شرطاً لنجاح المشروعات الاقتصادية و رفع مستوى إنتاجها، وما يترتب عن إنشاء هذه المشروعات من تحقيق وفورات اقتصادية تنتفع بها المشروعات القائمة، مما يحفز الاقتصاد على إنشاء المزيد من هذه المشروعات.

غير أن اختلاف المفاهيم الخاصة بالبنية التحتية يثير الكثير من الغموض في تحديد الكثير من الأنشطة التي تدخل في نطاق البنية التحتية. وكذلك في نطاق الأنشطة الإنتاجية. (2)

### الفرع الثاني: أنواع البنية التحتية : (3)

في إطار التعريف الشامل للبنية التحتية فان لهذه الأخيرة نوعان أساسيان هما:

#### 1. البنية الصلبة:

وهي تشمل المنشآت والتجهيزات الأساسية، والمباني والطرق والشبكات الكهربائية والمرافق الصحية، المطارات والموانئ، السكك الحديدية ووسائل الاتصال كشبكة الهاتف و الجوال، الأنترنت، نظام الصرف الصحي وتمديدات المياه ونحوها.

#### 2. البنية المرنة:

وهي تشمل الخدمات والأنظمة السياسية وتكنولوجيا المعلومات، والشبكات السياسية والاجتماعية والقوانين و الأنظمة التي تنظم المال والاستثمار، بل و القوانين الخاصة بالعقوبات، لأن كل ذلك يدخل ضمن شبكة أساسية لتحقيق البنية التحتية.

(1) فاروق عبد الحليم محمد شوقي، كفاءة الإنفاق العام على الاستثمارات الهيكلية: دراسة تحليلية لاستثمارات البنية الأساسية في مجال النقل في جمهورية مصر العربية مع إشارة خاصة للفترة من (1952-1965)، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، 1981، ص2.

(2) المرجع نفسه، ص7-9.

(3) رشدي عبد الفتاح صالح، مرجع سابق، ص40.

المطلب الثاني: دور الدولة في تطوير البنية التحتية بالجزائر.

تميزت مرحلة ما بعد الاستقلال حتى يومنا الحالي، باعتماد عدة مخططات اقتصادية، تهدف في مجملها إلى النهوض بالاقتصاد الوطني، معتمدة على تطوير الهياكل القاعدية، لما لهذه الأخيرة من أهمية و ترابط مع مختلف القطاعات.

الفرع الأول: سياسة التخطيط المركزي (1967-1979):<sup>(1)</sup>

خلال هذه الفترة اعتمدت الدولة انجاز أربع مخططات تنموية هي:

1.المخطط الثلاثي (1967-1969):

يعتبر هذا المخطط أول محاولة للتخطيط الجزائري وكانت المهمة الأساسية لهذه الخطة هي تهيئة الأرضية للخطة الرباعية الأولى، وقد حظيت الهياكل القاعدية بنسبة مميزة من استثمارات

هذه الخطة البالغة 11.080 مليار دج، و قد خصص لها 1.124 مليار دج، أي نسبة 10%.

2.المخطط الرباعي الأول (1970-1973):

حيث زاد تركيز الدولة خلال هذا المخطط على تطوير بنيتها التحتية حيث خصصت من مجمل الاستثمارات البالغة 27,740 مليار دج، ما قيمته 2,307 مليار دج للبنى التحتية، أي نسبة 15% من إجمالي الاستثمارات، ونرى اهتمام الدولة بالبنى التحتية قد زاد شدة في هذا المخطط أكثر من المخطط السابق.<sup>(2)</sup>

3.المخطط الرباعي الثاني (1974-1977):

و هو عبارة عن استمرار للمخطط السابق، وقد تميز بزيادة تركيز الدولة من خلاله على تطوير بناها التحتية، حيث خصصت ما قيمته 15,521 مليار دج، من مجمل استثماراتها البالغة 110,217 مليار دج.<sup>(3)</sup>

4.المرحلة التكميلية (1978-1979):

(1) جمال الدين العويسات، التنمية الصناعية في الجزائر على ضوء دراسة قطاع الحديد والصلب 1968-1978، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1986، ص ص 31-32.

(2) أحمد هني، اقتصاد الجزائر المستقلة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1993، ص 22.

(3) المرجع نفسه، ص 16.

أغلب البرامج أعيد تقييمها بسبب التغيرات التي طرأت على الأسعار والناجئة عن الأزمة الدولية حيث قدرت قيمة ما خصص للهياكل القاعدية ما قدره 16,718 مليار دج، أي نسبة 13% من الإجمالي المقدر ب 126,471 مليار دج.<sup>(1)</sup>

### الفرع الثاني: سياسة التخطيط اللامركزي (1980-1990):<sup>(2)</sup>

خلال هذه الفترة تم التركيز على إعادة تقويم الاقتصاد الوطني نتيجة الاختلالات التي عرفها خلال الفترة السابقة ولهذا تم انجاز المخططين التنمويين الخماسيين الأول و الثاني.

#### 1.المخطط الخماسي الأول (1980 - 1984):

إن الإستراتيجية التنموية التي وضعت لعشرية الثمانينيات جعلت المحور الهام لعملية الاستثمار يتعلق بالإعداد للمستقبل وذلك ببعث البرامج الإنمائية الكبرى و تعزيز الهياكل القاعدية الأساسية.

حيث خصص في هذا المخطط ما قيمته 56,1 مليار دج للبنى التحتية الاقتصادية، ومبلغ 15,8 مليار دج للنقل، ومبلغ 21 مليار دج للهياكل القاعدية الاجتماعية، من مجموع الاستثمارات المسطرة والمقدرة ب560,5 مليار دج.

#### 2.المخطط الخماسي الثاني (1985 - 1989):

في هذا المخطط تم تخصيص مبلغ 62,96 مليار دج للمنشآت الاقتصادية الأساسية، ومبلغ 246,33 مليار دج للمنشآت الأساسية الاجتماعية، أما النقل فقد خصص له مبلغ 21,52 مليار دج، وهذا من مجمل الاستثمارات المسطرة والمقدرة ب869,97 مليار دج.<sup>(3)</sup>

(1) جمال الدين العويصات، مرجع سابق، ص39.

(2) رمضان بهناس، أثر الإصلاحات الاقتصادية على الاقتصاد الجزائري (1988 - 2008)، مذكرة ماستر، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجلفة، 2008، ص18.

(3) محمد بلقاسم حسن بهلول، الجزائر بين الأزمة الاقتصادية والأزمة المالية، مطبعة دحلب، الجزائر، 1993، ص223.

الفرع الثالث: مخططات التنمية الاقتصادية (2001-2014):

مع مطلع سنة 2000 برزت للعيان مؤشرات ايجابية للاقتصاد الجزائري، نتيجة ارتفاع سعر النفط الجزائري إلى 28,5 دولار، أي ارتفاع بنسبة 59% مقارنة بسنة 1999، وقد سمح هذا الانفراج المالي إلى إتباع الجزائر سياسة اقتصادية تركز أساسا على التوسع في الإنفاق العام من 2001-2004، و(البرنامج التكميلي لدعم النمو) خلال الفترة 2005-2009.<sup>(1)</sup>

1. برنامج الإنعاش الاقتصادي (2001 - 2004):<sup>(2)</sup>

حيث خصص مبلغ 210,5 مليار دج للبنى التحتية، أي نسبة 40% من إجمالي الاستثمارات المسطرة والمقدرة ب 525 مليار دج.

إن حصول قطاع الأشغال الكبرى والهياكل القاعدية على أكبر نسبة من مخصصات مخطط الإنعاش الاقتصادي راجع إلى رغبة الدولة لتحقيق أكبر منفعة للاقتصاد المحلي، سواء من ناحية النمو الاقتصادي بإنشاء مناصب الشغل وتطوير البنى التحتية، وكذلك تدارك العجز و التأخر الحاصل في هذا القطاع خلال السنوات السابقة، والذي يرجع إلى الوضعية الصعبة التي عانت منها الجزائر خلال فترة التسعينات، أين كانت في حالة عجز مالي، أجبرت الدولة على الحد من إنفاقها العام بشكل كبير.

2. البرنامج التكميلي لدعم النمو الاقتصادي (2005 - 2009):<sup>(3)</sup>

في إطار هذا البرنامج تم التركيز على تطوير الهياكل القاعدية، حيث يحتل هذا الجانب 41% من إجمالي قيمة البرنامج التكميلي لدعم النمو، وهو ما يعكس مدى الأهمية التي توليها الدولة لقطاع البنية التحتية والمنشآت الأساسية لما له من أهمية في دعم الاستثمار وعمليات الإنتاج، حيث وزعت مبالغ البرنامج على أربع قطاعات فرعية كالتالي:

<sup>(1)</sup> بوفليح نبيل، أثار برامج التنمية الاقتصادية على الموازنات العامة في الدول النامية، مذكرة ماجستير، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2005، ص 107.

<sup>(2)</sup> نفس المرجع، ص 110 - 112.

<sup>(3)</sup> بوفولة بلال، واقع وأفاق الاقتصاد الجزائري في ظل مخططات التنمية الاقتصادية 2001-2014، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في علوم التسيير تخصص مالية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة جيجل، 2011، ص 66-67.

جدول رقم (01): القطاعات المستفيدة من برنامج تطوير البنى التحتية.

المبالغ (مليار دج)	القطاعات
700	قطاع النقل
300	قطاع الأشغال العمومية
393	قطاع الماء (السدود و التحويلات)
36.55	قطاع تهيئة الإقليم
1429,55	المجموع

#### أ/قطاع النقل:

يأتي قطاع النقل ضمن اهتمامات البرنامج، حيث يتضمن تحديث خطوط السكة الحديدية وإنشاء خطوط جديدة بطول 391 كم، كما أنه يتضمن تجهيز ميٹرو الجزائر، دراسة وانجاز ثلاثة مطارات جديدة، مواصلة تحديث خطوط الأسطولين البحري والجوي، وفيما يخص النقل الحضري تقرر دراسة خطوط للحافلات الكهربائية عبر مدن الوطن.

#### ب/ قطاع الأشغال العمومية:

تضمن برنامج هذا القطاع إنشاء و إعادة تأهيل 600 كم من الطرق الوطنية والولائية، وكذا وضع برنامج متواصل لصيانة الطرق الموجودة، إتمام مقاطع الطرق السريعة الجاري انجازها، وانجاز ثلاثة طرق عرضية أخرى، انجاز 145 منشأة فنية إضافة إلى مشاريع أخرى.

#### ج/ قطاع الموارد المائية:

في هذا الإطار تسعى الحكومة إلى تطوير مسعى إستراتيجي يتمحور حول ما يلي:

- ✓ حشد الموارد إسترجاعها عن طريق بناء 8 سدود، إنجاز وتهيئة 31 محطة للتصفية.
- ✓ التسيير والتوزيع الرشيد لهذه الموارد.
- ✓ مواجهة الكوارث المتصلة بالعامل المائي والوقاية منها ومعالجة مشكلة صعود المياه.

#### د/ قطاع تهيئة الإقليم والبيئة:

ويرمي هذا المسعى إلى حفظ المنظومة البيئية في الجزائر، وإنشاء مناطق تهيئة متكاملة و تنمية مستدامة، ويستدعي هذا المسعى إنتهاج سياسات توعية للحفاظ على المساحات الحساسة، وذلك من خلال:

- ✓ إنجاز وتأهيل 33 مركز للتطهير التقني للنفايات.
- ✓ دراسة وإنجاز مخبر جهوي ومحطات للمراقبة ودور للبيئة.

#### 3. الآفاق الإقتصادية لبرنامج التنمية الخماسي (2010 - 2014):<sup>(1)</sup>

من خلال هذا البرنامج يتضح إزدياد إهتمام الدولة بتطوير هيكلها القاعدية، في إطار إستراتيجياتها لدعم النمو الإقتصادي، فخصصت مبلغ 8447 مليار دج لتطوير هيكلها القاعدية والمنشآت الأساسية، أي نسبة 40% من الإجمالي المقدر ب21214 مليار دج، وقد قسم المبلغ على 4 قطاعات فرعية كما يلي:

جدول رقم (02): القطاعات المستفيدة من برنامج تطوير البنى التحتية.

المبالغ (مليار دج)	القطاعات
2800	قطاع النقل
3100	قطاع الأشغال العمومية
2000	قطاع الماء (السدود و التحويلات)
547	قطاع تهيئة الإقليم

(1) بوابة الوزير الأول، بيان مجلس الوزراء حول مخطط التنمية الخماسي 2010 - 2014، 24ماي 2010، ص ص 2-4.

8447	المجموع
------	---------

**أ/ قطاع الأشغال العمومية:**

نميز إستمرار الأشغال العمومية، هو ما يؤكد إرادة الدولة في فك العزلة عن السكان في مناطق البلاد، وتعزيز المنشآت الأساسية، حيث خصص له أزيد من 3100 مليار دج، من أجل إنجاز طريق الهضاب على طول 1200 كم، إتمام شبكة الطريق السيار شرق- غرب، وربطه بعدة مدن ساحلية بـ 830 كم من الطرق الفرعية، إزدواجية الطرق الوطنية على طول 700 كم، وإنجاز 2500 كم من الطرق الجديدة، إعادة تأهيل 8000 كم من الطرق، تحديث 25 ميناء، وكذا تحديث 3 مطارات.

**ب/ قطاع النقل:**

رصد له 2800 مليار دج من أجل تطوير وعصرنة قطاع النقل، خاصة في مجال النقل بالسكك الحديدية، وتحسين النقل الحضري حيث سيتم تجهيز 14 مدينة بالترامواي، وإنجاز 6560 كم من خطوط السكك الحديدية ، إلى جانب كهربية خطوط السكك الحديدية وإزدواجيتها.

**ج/ قطاع الموارد المائية:**

رصد لهذا القطاع غلafa ماليا قدره 2000 مليار دج، بهدف إنجاز 53 سدا و 25 نظام خاص بتحويل المياه، إضافة إلى إستكمال كل محطات التحلية الخاصة بمياه البحر، و34 محطة للتصفية وأزيد من 300 عملية تزويد بالماء الشروب، كذلك تطهير وحماية بعض المدن من الفيضانات.

**د/ قطاع تهيئة الإقليم والبيئة:**

رصد له ما يقدر بحوالي 545 مليار دج، وهو ما يعكس العناية التي توليها الدولة لهذا الجانب، وفي سياق المحافظة على البيئة والتنمية المستدامة ستعمل الحكومة على إدخال طرق وأساليب حديث بما فيها اللجوء إلى الشراكة الأجنبية فيما يخص:

- ✓ تسيير النفايات الصناعية والنفايات الخاصة والتخفيف من التلوث.
- ✓ الحفاظ على رأس المال الطبيعي وتحسين إنتاجيته.

### خلاصة الفصل:

لقد ساهم تطور الإنفاق العام للدولة من خلال مخططات التنمية الإقتصادية، في تطوير البنية التحتية والهياكل القاعدية وتحسين الخدمات العامة المقدمة للإقتصاد الوطني، وللمجتمع بشكل عام. الشيء الذي انعكس إيجابيا على زيادة النمو محليا، وعلى توسع مجالات التجارة مع العالم الخارجي، وتكيفها بما يخدم مسيرة التنمية ويدعمها.

# الفصل الثاني

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

### تمهيد:

يعيش العالم اليوم في إطار تكوين نظام عالمي جديد، العديد من تقلبات التي ترجع أساسا إلى تعقد الحياة الاقتصادية، حيث بات من المستحيل على أي دولة سواء كانت متقدمة أو نامية أن تعزل نفسها عن العالم الخارجي وذلك راجع إلى اعتماد كل الدول على بعضها البعض في إشباع جزء من احتياجاتها من السلع والخدمات الضرورية التي لا تستطيع توفيرها، أو لوجود فائض على مستوى نشاط اقتصادي مما يدفع بها للجوء إلى التبادل التجاري بين الدول، والذي يتم في ظل ما يسمى بالتجارة الخارجية التي تعتبر الوسيلة الرئيسية التي تربط بين جميع دول العالم .

و تعتمد الدول في تطبيق سياساتها في مجال توطيد العلاقات الاقتصادية الدولية خاصة في مجال التجارة الخارجية على السياسات التجارية، والتي تتراوح دوما بين أوضاع تتميز بدرجة أكبر من الحرية وأخرى بدرجة أكبر من الحماية، حسب طبيعة توجه الدولة الاقتصادي.

وهذا ما سنحاول التطرق إليه في هذا الفصل من خلال التعرض إلى المباحث التالية:

المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية و أهميتها.

المبحث الثاني: العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية .

### المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية وأهميتها

إن التجارة الخارجية لأي بلد هي صورة من صور علاقتها مع باقي الدول وعلى التحديد فهي تبين الصلة القائمة بين البلد وبين إنتاج دول العالم، ولذلك تؤدي التجارة الخارجية دورا هاما في الإقتصاد الوطني مثل ما تؤديه في الإقتصاد العالمي وسيتم التطرق في هذا المبحث للمفهوم الواسع للتجارة الخارجية، كما سيتم التطرق إلى

#### المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية (1)

مهما اختلفت النظم السياسية في دول العالم المختلفة، فإنها لا تستطيع إتباع سياسة الاكتفاء الذاتي بصورة كاملة ولفترة طويلة من الزمن ، ذلك لأن ظروفها الاقتصادية والجغرافية لا تمكنها من ذلك ، ومهما يكن ميل أي دولة إلى تحقيق هذه السياسة فإنها لا تستطيع أن تعيش في عزلة عن الدول الأخرى ، إذ أن الدول كالأفراد ليس بإمكانها أن تنتج كل ما تحتاجه من السلع ، وإنما يقتضي الأمر أن تخصص في إنتاج السلع التي تؤهلها ظروفها الطبيعية والاقتصادية لأن تنتجها ثم تبادلها بفائض منتجات دول أخرى لا تستطيع إنتاجها داخل حدودها ، أو تستطيع إنتاجها ولكن بتكلفة مرتفعة ، يصبح عندها الاستيراد هو الحل الأفضل هذا يمكن تعريف التجارة الخارجية بعدة تعاريف منها:

التعريف الأول: "عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل". (2)

التعريف الثاني: "أنها فرع من فروع علم الاقتصاد الذي يهتم بدراسة الصفقات الاقتصادية والتبادل التجاري الذي يتم بين الدولة والعالم الخارجي، في صورته الثلاث المتمثلة في انتقال السلع والخدمات والأفراد ورؤوس الأموال". (3)

(1) جمال جويدان الجمل، التجارة الدولية، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان 2006، ص 11.

(2) حمدي عبد العظيم ، إقتصاديات التجارة الدولية، دار النهضة العربية، بيروت ، 2000 ص 13.

(3) حمشة عبد الحميد، دور تحرير التجارة الخارجية في ترقية الصادرات خارج المحروقات في ظل التطورات الدولية الراهنة، مذكرة ماجستير، تخصص إقتصاد دولي غير منشورة، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية والتسيير، جامعة محمد خيضر بسكرة 2013 ص 10.

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

فالتجارة بصفة عامة "هي العلاقة المتواجدة بين كل الأعوان الاقتصاديين في مختلف الدول، أي انتقال السلع والخدمات و رؤوس الأموال من بلد إلى آخر".

أما تقليديا استعمال كلمة تجارة خارجية تعني " التصدير والاستيراد" (1)

فمصطلح "استيراد" مستعمل لتمثيل أو تبين عملية شراء المنتجات الآتية من أعوان اقتصاديين خارج البلد إذا الواردات هي تلك العمليات المتعلقة بالسلع والخدمات يؤديها بصفة نهائية الغير المقيم للمقيم إذا كان متواجد داخل الحدود الإقليمية أو خارجها، حيث تمثل الواردات إنفاقا محليا على السلع والخدمات المنتجة في الخارج ويعتبر تسربا من تيار الإنفاق الكلي".

أما مصطلح "تصدير" مستعمل لتبيين عملية البيع المنطلقة من التراب الوطني للسلع و الخدمات نحو الأسواق الأجنبية وفق شروط محددة بين المتعاملين، إذا الصادرات هي تلك العمليات المتعلقة بالسلع التي يؤديها بصفة نهائية المقيم لغير المقيم في البلد بغض النظر على حالة الغير المقيم إذا كان متواجد في الحدود الإقليمية للبلد أو خارجها بصفة أخرى تمثل الصادرات إنفاقا أجنبيا على السلع والخدمات المنتجة داخل الوطن، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الدخل الوطني.

من خلال ما سبق يمكن النظر من زاويتين مختلفتين للتجارة الخارجية:

### ❖ المعنى الضيق : ويشمل :

- الصادرات والواردات المنظورة ( السلع ) .
- الصادرات والواردات غير المنظورة ( الخدمات ) .

### ❖ المعنى الواسع : ويشمل :

- الصادرات والواردات المنظورة .
- الصادرات والواردات غير المنظورة .
- الحركة الدولية لرؤوس الأموال .

(1) سامي عفيفي حاتم، التجارة الخارجية بين التأطير والتنظيم، الدار المصرية اللبنانية، الجزء الأول، القاهرة، 1993، ص36.

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

- الهجرة الدولية للأفراد .

ويطلق الاقتصاديون على المعنى الضيق التبادل التجاري الخارجي مصطلح " التجارة الخارجية " وعلى المعنى الواسع مصطلح " التجارة الدولية " (1)

وكتعريف شامل لمفهوم التجارة الخارجية يمكن القول أنها : " عملية تبادل السلع مادياً أو انتقال رؤوس الأموال، التي تنشأ بين الأفراد وبين الحكومات أو بين منظمات اقتصادية عبر الحدود السياسية للدولة ، إما داخلية إليها وتسمى " الواردات " أو خارجة منها وتسمى " الصادرات " ، كما تأخذ أيضاً شكل خدمات تؤدي من رعايا دولة إلى رعايا دولة أخرى ، وتسمى الخدمات التي تؤدي للغير بـ " الصادرات غير المنظورة " ، وتسمى الخدمات التي يتم تلقيها من الغير بـ " الواردات غير المنظورة " << (2)

### الفرع الثاني : أهم الفوارق بين التجارة الداخلية والتجارة الخارجية

وبالرغم من أن التجارة سواء الداخلية أو الخارجية هي نتيجة لقيام التخصص وتقسيم العمل<sup>(3)</sup> ، فقد جرت عادة الكثير من الاقتصاديين الذين يتعرضون لموضوع التجارة الخارجية على تأكيد الفوارق بينها وبين التجارة الداخلية استناداً إلى واحد أو أكثر من العوامل التالية:<sup>(4)</sup>

#### أولاً:- التقاليد المتبعة في دراسة التجارة الدولية :

جرت التقاليد العلمية التي أرسى دعائمها الاقتصاديين الكلاسيكيين على اعتبار التجارة الخارجية فرعاً مستقلاً من فروع الدراسة الاقتصادية نظراً لتمييزها بأسس ومفاهيم فنية لا تشاركها فيها التجارة الداخلية .

فلقد افرد آدم سميث وريكاردو وغيرهم دراسات خاصة بالتجارة منفصلة عن تلك الخاصة بالتجارة الداخلية وذلك لأن واقع نشأة علم الاقتصاد و تطوره عبر العصور يوحي بالفصل بينهما، حيث أن البيانات والإحصاءات تعتمد على أصول الاقتصاد هي البيانات الخاصة بالأسواق الداخلية في المدن والقرى أما التجارة الخارجية

(1) موسى سعيد وآخرون، التجارة الخارجية ،دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن 2004، ص: 13 .

(2) مجدي محمود شهاب وآخرون، أساسيات الاقتصاد الدولي، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1998، ص19.

(3) السيد محمد أحمد السريتي، التجارة الخارجية ، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2009 ص8.

(4) حمدي عبد العظيم، إقتصاديات التجارة الخارجية، دار النهضة العربية، مصر 2010، ص 14.

### البنية التحتية

فتعتمد على إحصاءات الجمارك التي تبين الصادرات و الواردات بين الدول المختلفة و ما دام المصدر قد اختلف فإن الناتج الطبيعي لا بد أن يكون مختلفا أيضا .

**ثانيا:- اختلاف طبيعة المشاكل الاقتصادية داخليا و خارجيا :**

قد تشترك التجارة الخارجية مع التجارة الداخلية في بعض الأسس التي يقوم عليها كل منهما إلا أنهما يختلفان في طبيعة المشاكل الاقتصادية التي تواجه كلاهما ، فمشاكل النقود و البنوك و الأجور و الأسعار لها ناحيتها الدولية الخارجية و ناحيتها المحلية الداخلية و من ثم فإن علاجها في المجال الدولي يختلف عن علاجها في المجال الداخلي .

فمثلا بالنسبة للمشاكل النقدية و المصرفية نجد أن تجار الجزائر لا يجدون أي صعوبة نقدية في شراء الأقمشة من مصانع المحلية الكبرى بينما يواجهون صعوبات نقدية كبيرة ، إذا هم أرادوا شراء الأقمشة من

المصانع البريطانية ، أيضا، إذا ما نظرنا إلى مشكلة الأجور سنجد أن الذي يحدد مستواها داخليا في النظام

الرأسمالي هو العرض و الطلب علي العمال ، أما المحدد الأساسي لسياسة الأجور في المجال الخارجي فهو الهجرة الدولية ، حيث يهاجر العمال من الدول ذات الأجر المنخفض إلى الدول ذات الأجر المرتفع، كذلك الحال لمشاكل تحديد أسعار السلع ذات الطابع المحلي الطابع الخارجي، فإذا كان ممكنا فرض نظام للأسعار محليا فليس في الإمكان فرض نظام الأسعار دوليا .

**ثالثا:- قدرة عوامل الإنتاج على الانتقال :**

إن الاقتصاديين المعاصرين يرون أن عوامل الإنتاج لديها نوع من القدرة على الانتقال من دولة لأخرى و إن لم يكن ذلك بنفس السهولة التي يحدث بها داخل الدولة الواحدة ، فالفارق إذن هو في قدرة عوامل الإنتاج على التحرك داخليا و خارجيا . (1)

**رابعا:- تمايز النظم النقدية : (2)**

(1) حازم البيلاوي ، نظرية التجارة الدولية ، منشأة المعارف ، مصر، 2011 ، ص 13.

(2) حمدي عبد العظيم، مرجع سابق، ص 14.

## البنية التحتية

المعروف أن المعاملات المالية داخل الدولة يتم تسويتها بعملة واحدة، أي أن لكل دولة نظامها النقدي المتميز و عملتها الوطنية الخاصة، حيث لا توجد رقابة أو قيود على انتقال النقود بين أقاليم.

أما بالنسبة لتسوية المعاملات الدولية فإن الأمر مختلف ، حيث يستخدم العملات التي تتمتع بالقبول

عام ( العملات الصعبة : كالدولار ، اليورو ، الجنيه الإسترليني ،الين الياباني )

### خامسا:- عوامل أخرى:

و من أهم هذه العوامل ما يلي: (1)

**اختلاف السياسات الوطنية :** فالنظم القانونية و التشريعات الاقتصادية و الضريبية و الاجتماعية و غيرها تتباين من دولة لأخرى و يترتب على ذلك أن الدولة قد تفرض نظاما خاصا للتعامل مع الخارج يختلف عن النظام المتبع في الداخل ، فهناك الرسوم الجمركية و نظام الحصص و غير ذلك من القيود التي تفرض على المعاملات الخارجية و كل هذا لا يظهر بالنسبة للمعاملات الداخلية.

1- **انفصال الأسواق :** إذا كانت الأنواع المختلفة من القيود التي تضعها كل دولة على تجارتها الخارجية تتسبب في انفصال الأسواق عن بعضها البعض ، فإن صعوبة المواصلات و الاتصالات و اختلاف الأذواق و اللغة و العادات و التقاليد لها دورها أيضا في هذا الخصوص ، و في الحقيقة أن التطور الهائل في وسائل الاتصال و الدعاية و الإعلان على المستوى الدولي قد أدى إلى التقليل انفصال الأسواق .

2- **اختلاف السلطات السياسية :** فأبناء الدولة الواحدة يخضعون لسلطة سياسية واحدة ، كما يجمعهم تراث تاريخي واحد و يوجد بينهم شعور خاص بالولاء و التضامن قد لا يتحقق في علاقتهم مع غيرهم في الدول الأخرى. (2)

من خلال ما سبق يمكن أن نبين مفهوم التجارة الخارجية على أنها: >> عملية تبادل السلع مادياً عبر الحدود السياسية للدولة ، إما داخلية إليها وتسمى " الواردات " أو خارجة منها وتسمى " الصادرات "، كما تأخذ أيضا شكل

(1) محمد بن إبراهيم التويجري، التجارة الدولية وأثرها على التنمية المستدامة، في المؤتمر العربي الخامس للإدارة البيئية، المنظور الاقتصادي

للتنمية المستدامة، تونس، 2007 ص 49.

(2) حمدي عبد العظيم، مرجع سابق، ص 61.

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

خدمات تؤدي من رعايا دولة إلى رعايا دولة أخرى، وتسمى الخدمات التي تؤدي للغير بـ " الصادرات غير المنظورة"، وتسمى الخدمات التي يتم تلقيها من الغير بـ " الواردات غير المنظورة " << (1).

ومما سبق نقول أن التجارة بصفة عامة "هي العلاقة المتواجدة بين كل الأعوان الاقتصاديين في مختلف الدول، أي انتقال السلع والخدمات و رؤوس الأموال من بلد إلى آخر".

**المطلب الثاني: أسباب قيام التجارة الخارجية وأهميتها.**

**أولاً: أسباب قيام التجارة الخارجية.**

ترجع أسباب قيام التجارة الخارجية إلى جذور المشكلة الاقتصادية أو بما يسمى مشكلة الندرة النسبية، حيث دولة ما لا تستطيع أن تكتفي ذاتيا بصورة شاملة ولمدة طويلة، من خلال أنها لا تستطيع أن تنتج كل ما تحتاجه وذلك لان الظروف البيئية والجغرافية والاقتصادية لا تمكنها من ذلك، ومن هنا تظهر أهمية مبدأ التخصص في إنتاج السلع التي تؤهلها ظروفها الاقتصادية لا نتاجها ثم تبادلها بمنتجات دول أخرى لا تستطيع إنتاجها أو تستطيع لكن بتكلفة مرتفعة مما يجعل الإستيراد مفصلا، ومن تظهر أهمية التخصص وتقسيم العمل بين الدول المختلفة، إن المنطق الذي تقوم عليه التجارة الخارجية لا يختلف عن ذلك الذي تقوم عليه التجارة الداخلية فكلاهما نتيجة طبيعية لقيام التخصص وتقسيم العمل الذي يؤدي بالضرورة الى قيام التبادل (2)

ومن خلال مما سبق يمكن إجمالي أسباب قيام التجارة الخارجية: (3)

1- التخصص الدولي: في السابق قلنا أن الدولة لا تستطيع أن تعتمد على نفسها كليا في إشباع حاجات أفرادها وذلك بسبب التباين في توزيع الثروات الطبيعية والمكتسبة بين العالم ولذلك يجب على كل دولة أن تتخصص في إنتاج بعض السلع التي تؤهلها طبيعتها وظروفها وإمكاناتها الاقتصادية أن تنتجها بتكاليف أقل وكفاءة عالية.

2- إختلاف تكاليف الإنتاج: يعد تفاوت تكاليف الإنتاج بين الدول دافعا للتجارة بينها وبالذات في الدول التي

(1) مجدي محمود شهاب وآخرون، أساسيات الاقتصاد الدولي، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1998، ص19.

(2) يوسف مسعدوي، دراسات في التجارة الخارجية، دار هومة للنشر والطباعة والتوزيع، الجزائر 2010 ص 15-16.

(3) موسى محمد سعيد مطر وآخرون، التجارة الخارجية، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن 2001 ص 17.

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

تمتلك ما يسمى باقتصاديات الحجم الكبير، وهذا الإنتاج الواسع يؤدي إلى تخفيض متوسط التكلفة الكلية للوحدة المنتجة مقارنة مع دولة أخرى تنتج بكميات ليست وفيرة وبالتالي ترتفع لديها تكاليف الإنتاج مما يعطي الدولة الأولى ميزة نسبية في الإنتاج مقارنة بالدولة الثانية.

3- إختلاف ظروف الإنتاج : فبعض المناطق ذات المناخ الموسمي تصلح لزراعة الموز والقهوة ، فيجب أن تخصص بهذا النوع من المنتجات الزراعية وتستورد المنتجات الأخرى التي لا تقوم بإنتاجها كالنفط الذي يتوفر في الدول ذات المناخ الصحراوي مثل دول الخليج العربي

4- إختلاف الميول والأذواق: فالمواطن الجزائري يفضل المنتجات الأجنبية حتى لو توفر البديل الجزائري منها وتزداد أهمية هذا مع زيادة الدخل الفردي في الدولة.

### ثانيا: أهمية التجارة الخارجية

تكمن أهمية التجارة الخارجية في أنها تلعب دورا هاما في معظم الاقتصاديات الدولية فتوفر للاقتصاد ما يحتاج إليه من سلع وخدمات غير متوفرة محليا من خلال نشاط الاستيراد، وفي نفس الوقت تمكنه من التخلص مما لديه من فوائض من السلع والخدمات المختلفة من خلال نشاط التصدير، وتؤثر هذه النشاطات الاستيرادية والتصديرية بدورها على الأسواق المادية السلع (الإنتاج، الدخل والعمالة)، وعلى الأسواق النقدية والمالية (أسواق النقود والصراف الأجنبي). (1)

كما تلعب التجارة الخارجية دوراً مميزاً في الحياة الاقتصادية و الإجتماعية والسياسية إذ يمكن من خلال هذا الدور تحديد الملامح الأساسية للدولة ، والجوانب والمظاهر والأشكال الأساسية لعلاقتها مع الدول الأخرى، ويتمثل هذا الدور الهام للتجارة الخارجية في المجالات التالية :

### 1-المجال الإقتصادي: (2)

تسعى التجارة الخارجية في المجال الإقتصادي إلى تحقيق التالي:

(1) طالب محمد عوض، التجارة الدولية نظريات وسياسات. دار وائل للنشر، الاردن، 2004، ص.14.

(2) عبد المطلب عبد الحميد، النظرية الإقتصادية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، 2000، ص.373.

### البنية التحتية

- ✓ تعتبر منفذاً لتصريف فائض الإنتاج عن حاجة السوق المحلية، حيث يكون الإنتاج المحلي أكبر مما تستطيع السوق المحلية استيعابه، والإستفادة من ذلك في تعزيز الميزانية من الصرف الأجنبي.
- ✓ تساعد في الحصول على مزيد من السلع والخدمات بأقل تكلفة، نتيجة لمبدأ التخصص الدولي الذي تقوم عليه.
- ✓ تشجيع الصادرات يساهم في الحصول على مكاسب في صورة رأس مال أجنبي، يلعب دوراً في زيادة الإستثمار وبناء المصانع وإنشاء البنية التحتية خاصة في الدول النامية، وبالتالي النهوض بالتنمية الإقتصادية.
- ✓ تعتبر مؤشراً على قدرة الدول الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولية لإرتباط هذا المؤشر بالإمكانات الإنتاجية المتاحة، وقدرة الدول على التصدير ومستويات الدخل فيها، وكذلك قدرتها على الإستيراد وانعكاس ذلك كله على رصيد الدولة من العملات الأجنبية.
- ✓ نقل التكنولوجيا والمعلومات الأساسية التي تفيد في بناء الإقتصادات المتينة وتعزيز عملية التنمية الشاملة.(1)

- ✓ تحقيق التوازن في السوق الداخلية نتيجة تحقيق التوازن بين كميات العرض والطلب.(2)

### 2-المجال الإجتماعي:(3)

تسعى التجارة الخارجية في المجال الإجتماعي إلى تحقيق التالي :

- ✓ زيادة رفاهية الأفراد عن طريق توسيع قاعدة الإختيارات فيما يخص مجال الإستهلاك.
- ✓ تحقيق التغييرات الضرورية في البنية الإجتماعية الناتجة عن التغيير في البنية الإقتصادية.
- ✓ الإرتقاء بالأذواق وتحقيق كافة المتطلبات والرغبات وإشباع الحاجات .

(1) شرع نورة، سياسات اصلاح التجارة الخارجية وأثرها على الإقتصاد الجزائري. مذكرة ماجستير، تخصص تجارة دولية، معهد العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، المركز الجامعي بغيرداية، 2011، ص.10.

(2) رعد حسن الصرف، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة. الجزء الأول، دار الرضا للنشر، سوريا، 2000 ص 57.

(3) رشاد العصار وآخرون، التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، 2000، ص 16.

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

- ✓ إمكانية الحصول على أفضل ما توصلت إليه العلوم والتقنيات المعلوماتية وبأسعار رخيصة نسبياً.
- ✓ التأثير المتزايد للتجارة الخارجية على حياتنا اليومية.

### 3-المجال السياسي:<sup>(1)</sup>

تسعى التجارة الخارجية في المجال السياسي إلى تحقيق ما يلي :

- ✓ تعزيز البنى الأساسية الدفاعية في الدول من خلال استيراد أفضل وأحسن ما توصلت إليه العلوم والتكنولوجيا.
- ✓ إقامة العلاقات الودية وعلاقات الصداقة مع الدول الأخرى المتعامل معها.
- ✓ العولمة السياسية التي تسعى لإزالة الحدود وتقصير المسافات، فهي تحاول أن تجعل العالم بمثابة قرية كونية واحدة، وبذلك تكون قد استفادت من التكنولوجيات الحديثة ومسالك التجارة الخارجية العابرة للحدود.

<sup>(1)</sup>رشاد العصار وآخرون، المرجع نفسه، ص13.

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

### المبحث الثاني: العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية والسياسات المعتمدة فيها.

بالرغم من أن نشاطات التجارة الخارجية تخضع للسياسات التجارية التي تحكمها، إلا أنها تتأثر كذلك بالعديد من العوامل كما تؤثر أيضا على عوامل من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية، كما قد تواجه جملة من المخاطر تحد من توسعها، وفيما يلي سنحاول التعرف على أهمها في هذا المبحث.

#### المطلب الأول: العوامل المؤثرة على التجارة الخارجية و مخاطرها.

##### الفرع الأول: العوامل المؤثرة على التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية.

بالرغم من أن نشاطات التجارة الخارجية تخضع للسياسات التجارية التي تحكمها، إلا أنها تتأثر كذلك بالعديد من العوامل، تتفاوت في أهميتها بتفاوت الظروف.

#### -الهيكل القاعدية المرتبطة بالتجارة الخارجية: (1)

من أهم الهياكل القاعدية المؤثرة في التجارة الخارجية نذكر ما يلي:

أ/الموانئ: ويقصد هنا مدى كفاءة الموانئ في إستيعاب حجم التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)، كذلك مدى تطور تجهيزاتها خاصة فيما يتعلق بسرعة التعامل مع البواخر الواصلة و الخارجة منها.

ب/السكك الحديدية: أي مدى كفاءة خطوط السكك الحديدية، بمعنى سرعة نقل السلع الداخلة أو الخارجة، و ازدواجية خطوط السكة الحديدية.

ج/المطارات: أي تسهيل تنقل المستوردين خاصة إلى أماكن تواجد سلعهم في الموانئ و أماكن التخزين و الإطلاع عليها، وكذلك تسهيل توقيع عقود الشراء والبيع وتوصيل الشيكات والأموال.

كما تؤثر كذلك في: (2)

(1) عبد الرحمن يسري أحمد، الإقتصاديات الدولية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2001، ص152.

(2) فاطمة الزهراء محمد الشريف، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسيرها، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا العدد السابع، جامعة الجزائر ص 172

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

- نفقص في التجهيزات والأليات.
  - فمثلا بالنسبة للموائى تأخر في عملية تداول الحاويات.
  - طول الإجراءات الإدارية.
  - إنخفاض معدل أداء الموائى.
  - سوء توزيع المهام.
  - إختناق في المساحات داخل المنشأة.
- كما توجد عوامل أخرى تؤثر على التجارة الخارجية فقط منها : (1)

### 1) العوامل الطبيعية :

يمكن حصر العوامل الطبيعية في:

#### أولاً:- سوء توزيع الموارد الطبيعية

أن تركز مصادر الثروة من مواد أولية صناعية في بعض الدول يؤدي إلى تخصصها في سلعة واحدة أو سلعتين وبالتالي زيادة صادراتها من تلك السلع ، بينما الدول التي تعاني من نقص في مصادر الثروة يشكل لها نقلص من هذه المواد تلجأ دائما لإستردادها .

#### ثانياً:- حجم الدولة أو المساحة الجغرافية التي تشغلها

والذي يؤثر في التجارة الخارجية لها عن طريق تأثيرها على درجة تكامل الموارد الطبيعية والبشرية بالنسبة للدولة بالإضافة إلى ما يوفره ذلك الحجم من مزايا الإنتاج الكبير.

#### ثالثاً:- المناخ

(1) السيد محمد أحمد السريتي ، التجارة الخارجية ،الدار الجامعية الإسكندرية، 2009 ، ، ص 29 .

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

يؤثر المناخ في تكاليف الإنتاج الزراعي ، حيث تتباين درجات الحرارة ومتوسط كمية الأمطار والرطوبة من دولة إلى أخرى ، إلا أن هذا العامل بدأ يضعف تدريجيا بسبب التقدم العلمي، فقد أصبح من الممكن إحداث تغير مصطنع في الظروف المناخية لتتلاءم والظروف الإنتاجية المطلوبة ، إضافة إلى إحلال بعض المنتجات الصناعية محل المنتجات الزراعية.

### (2) العوامل الاقتصادية

يمكن حصر العوامل الاقتصادية في ما يلي:

#### أولاً:- التكاليف والأسعار

يؤدي ارتفاع تكاليف السلع المنتجة إلى زيادة أسعارها ، فالسلع التي تنتج بتكاليف منخفضة تباع بأسعار منخفضة تكون أكثر طلبا من الأخرى ذات التكاليف و الأسعار المرتفعة، أي أن قدرتها على المنافسة تتحدد في النهاية بالسعر كأحد العوامل المؤثرة على الطلب.

#### ثانياً :- الجودة

يرتبط هذا العامل بالمنافسة في الأسواق العالمية، التي تتأثر بصفة دائمة بالتطورات التكنولوجية الحديثة التي تجعل هناك فروقا في الجودة لذات السلعة المنتجة في أماكن مختلفة من العالم.

#### ثالثاً:- التخزين

كلما كانت السلعة قابلة للتخزين أي تحقق المنفعة الزمنية، كلما زاد حجم التبادل التجاري في هذا النوع من السلع ، أما إذا كانت السلعة غير قابلة للتخزين فإنها تتلف إذا كانت خواصها لا تسمح بالبقاء فترة أطول .

#### رابعاً:- التمويل

إن أي تبادل بين الدول يعتمد على التمويل الذي يكون مصدره المؤسسات المالية و البنوك ،فإذا ارتفع عددها زادت القدرة على التمويل ، ما يترتب عنه زيادة حجم التجارة الخارجية أما إذا قلل عددها قلت معاملات مالية بين الدول فإن هذا يقلل من حجم التبادل التجاري.

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

### خامسا:- الندرة النسبية

إن عدم وجود حجم معين من السلع و الخدمات لدى الدول يتناسب مع احتياجاتها الخاصة ، يولد لديها حاجة لاستيراد ما ينقصها ، كما أن وجود فائض في حجم آخر من السلع والخدمات يكسبها ميزة نسبية تؤهلها لتصدره.

### سادسا:- الرواج والكساد الاقتصادي

فالرواج الاقتصادي يؤدي إلى انتعاش الطلب على مختلف منتجات الدول ، وبالتالي زيادة حجم التجارة الخارجية ، بينما يحدث العكس في حالة وجود كساد اقتصادي.(1)

### سابعا: نفقات النقل

تؤثر نفقات النقل في حجم التجارة الخارجية، حيث أن التقدم العلمي في قطاع النقل و انخفاض نفقاته بالنسبة لنفقات الإنتاج الإجمالية يمكن أن يؤدي إلى اتساع نطاق التجارة الخارجية بإدخال سلع جديدة في التبادل الدولي كانت نفقات النقل المرتفعة تحول دون ذلك.(2)

### (3) العوامل الأخرى(3)

إضافة إلى العوامل السابقة توجد عدة عوامل أخرى يمكن حصرها في :

### أولاً:- الظروف السياسية:

يلعب العامل السياسي دورا كبيرا في تحديد الأفق المفتوح أمام الدول المتعاملة في التجارة الخارجية، فعادة ما يكون الميل للتعامل مع الدول المستقرة سياسيا وتجنب مناطق الاضطراب السياسي والحروب التي تهدد فيها مصالح المتعاملين .

(1) حمدي عبد العظيم ، إقتصاديات التجارة الخارجية ، دار النهضة العربية ، بيروت 2010، ص 22 .

(2) زينب حسين عوض الله ، العلاقات الاقتصادية الدولية ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، 2009 ، ص 48.

(3) السيد محمد أحمد السريتي ، مرجع سابق ، ص 38

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

### ثانيا: - الإجراءات الإدارية :

ويقصد بذلك عدم وجود مشاكل أو معوقات جمركية أو بيروقراطية ترتبط بدخول وخروج السلعة وهي تعطل وصول السلعة إلى المستهلك، فكلما كانت الإجراءات سهلة وميسرة كلما شجعت التبادل التجاري .

### ثالثا: - القوانين والتشريعات:

تخضع التجارة الخارجية في مختلف دول العالم إلى تشريعات ولوائح ترسمها أجهزة الدولة، تعمل على تقييدها أو تحريرها حسب ما تراه مناسبا لسياستها التجارية الخارجية.

### رابعا: - الإضرابات العمالية:

تؤدي الإضرابات العمالية بطبيعة الحال إلى توقف الإنتاج في الصناعة التي تتعرض له ، وتحدد الخسارة في الإنتاج تبعا لطول مدة الإضراب ثم يتحدد الموقف بالنسبة للتجارة الخارجية بمدى أهمية الصناعة التي عانت من أزمة الإضراب واتصالها بتجارة الصادرات أو الواردات .

### خامسا: - اختلاف الأذواق:

تنشأ الاختلافات في الأذواق ما بين أبناء البلدان المختلفة بسبب عوامل عديدة مثل اختلاف العادات والتقاليد الاجتماعية ، واختلاف الأديان والعقائد أو اختلاف البيئة الجغرافية أو درجة التقدم العلمي والاتجاهات الثقافية ، ومعرفة الأفراد بتلك الاختلافات ورغبتهم الغريزية في التقليد والمحاكاة كثيرا ما يدفعهم لاستبدال بعض السلع التي اعتادوا عليها بالسلع الأجنبية ، فيؤدي ذلك إلى حركية في الواردات وبالتالي التأثير في حجم التجارة الخارجية.(1)

### الفرع الثاني: مخاطر التجارة الخارجية.

إن النشاطات الإقتصادية المتزايدة والتي تمارس في إطار التجارة الخارجية معرضة للعديد من المخاطر، ويمكن تعريف الخطر >> بأنه الخسارة في الموارد المالية أو الشخصية نتيجة عوامل غير منظورة في الأجل الطويل والقصير <<.(2)

(1) حمدي عبد العظيم، مرجع سابق، ص 23 .

(2) طلعة أسعد عبد الحميد، إدارة فعالة لخدمة البنوك الشاملة، جامعة المنصورة، القاهرة، 1998، ص 277.

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

هذه المخاطر لا يكون مصدرها المتعاقدين فقط، بل كذلك الظروف الاقتصادية والسياسية للبلدين، وفيما يلي سوف نعرض أهم هذه المخاطر:

### 1- خطر عدم التسديد<sup>(1)</sup>

وهو راجع لعدم قدرة أو رغبة المستورد في السداد وهناك حالتان:

✓ المستورد غير قادر على تنفيذ ما عليه من التزامات في العقد.

✓ المستورد يرفض الدفع بدون أي سبب شرعي.

فالحالة الأولى تعني عدم إمكانية المستورد على الدفع

والحالة الثانية هي رفض المشتري تنفيذ العقد وعليه يقسم خطر عدم التسديد إلى:

**1.1- خطر العجز البسيط:** هو رفض المشتري الدفع عند تاريخ الإستحقاق، في هذه الحالة يمنح للمشتري فترة معينة و هي عادة ستة أشهر، هذه المدة الإضافية تسمح للمشتري بتسديد ديونه في حالة مواجهته لصعوبات أو مشاكل البيروقراطية.

**2.1- خطر عدم القدرة على الوفاء:** و هو راجع لقلّة الإمكانيات المالية لدى المشتري حيث لا يمكن له تنفيذ إلتزاماته، وهذا يكون في حالة الإعتراف قانونيا بإفلاس المشتري.

### 2- خطر الصرف:<sup>(2)</sup>

يعرف خطر الصرف بأنه الخطر المرتبط بالعمليات التي تجري بالعملات الأجنبية نتيجة تغير معدلات صرف هذه العملات مقابل العملة الوطنية.

و يترجم خطر الصرف بإحدى حالتين: ربح أو خسارة، مخاطر الصرف المقصودة هنا هي بالطبع خسارة سعر الصرف، التي يتعرض لها كل من المصدر والمستورد.

(1) Hocine benmansour, Introduction à l'assurance crédit à l'exportation, Les éditions Chihab, Alger, 1995, p 10-11

(2) Paul Grand jean, Change et Gestion de Change, Casbah éditions, Alger, 2001, p12.

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

**1.2- خطر الصرف بالنسبة للمستورد:** المستورد في بعض الأحيان مجبر على قبول الدفع بعملة المصدر لذلك فهو الأكثر عرضة لتحمل خسارة الصرف.

**2.2- خطر الصرف بالنسبة للمصدر:** يتعرض المصدر لخطر الصرف إذا كان العقد ينص على أن يتم الدفع بعملة أجنبية، فإذا إنخفضت قيمة العملة الأجنبية مقارنة بالعملة الوطنية للمصدر، فإن هذا الأخير سيتحصل على قيمة مالية أقل من القيمة التي تم الإتفاق عليها وبالتالي سيتحمل خسارة الصرف.

### 3-الخطر الإقتصادي:<sup>(1)</sup>

وهو خطر متعلق بتطور الوضعية الاقتصادية المحلية أو العالمية وتنعكس مباشرة على تكلفة إنتاج السلع المطلوبة، مثل ارتفاع غير متوقع في تكاليف شراء اللوازم الضرورية للسلع الموجهة للتصدير، حيث أن ارتفاع سعر الشراء قد يدفع بالمؤسسة المصدرة إلى البيع بالخسارة.

### 4-المخاطر السياسية المشابهة لها:<sup>(2)</sup>

وهي بصفة عامة عدم إمكانية دفع المشتري بسبب عوامل سياسية ولكن في الحقيقة، كلمة المخاطر السياسية تغطي مجالا واسعا مثل عجز المدين العمومي، خطر الكوارث، خطر عدم التحويل...إلخ.

**1.4-عجز المدين العام:** في هذه الحالة المشتري هو هيئة دول، تضم معها المؤسسات العمومية، هيئات الدولة، الجمعيات المحلية أو إدارات عمومية أخرى، هذا الخطر يتمثل في رفض الهيئة العمومية الدفع عند تاريخ الإستحقاق دون سبب حقيقي.

**2.4-خطر الكوارث:** تنقسم عادة إلى فئتين، تلك الناتجة من أعمال الإنسان، وتلك الناتجة من الكوارث الطبيعية، من بين هذه الأخيرة هناك الفيضانات، الزلازل، البراكين، وهذه الظواهر نادرة لكن متوقعة، ومن بين المخاطر الناتجة عن الإنسان هناك الحروب الأهلية، الثورات....إلخ

**3.4-قرارات حكومية:** يخص الأمر القرارات الحكومية التي يمكن أن تعرقل أو تمنع تطبيق العقد، من بين هذه القرارات:

<sup>(1)</sup> Farouk Bouyacoub, L'entreprise financement bancaire, casbah éditions, Alger, 2000, p262.

<sup>(2)</sup> Sylvie Decoussergues, Gestion de banque, Dunod Paris, 1996, p191.

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

- ✓ نشر قوانين جديدة يمكن أن تغير شروط العقد، وبالتالي عدم إمكانية تطبيقه جزئيا أو كليا.
- ✓ إلغاء رخص الاستيراد أو تقليصها من ناحية كمية السلع المستوردة.
- ✓ رفض التعامل مع بلد معين.

**4.4-خطر عدم التحويل:** يرتبط هذا النوع من المخاطر بظروف لا دخل للطرفين المتعاقدين فيها، ويكون ذلك نتيجة ظروف سياسية، أو تشريعات بلد إقامة المشتري تهدف إلى توقيف أو تأجيل عملية تحويل العملة الصعبة إلى الخارج.

### المطلب الثاني : السياسات التجارية<sup>(1)</sup>

صارت التجارة الخارجية تلعب دورا حاسما ومحركا في توجيه النشاط الإقتصادي ككل ، وتؤثر خاصة على مستوى الإنتاج من خلال تمكينها لتصرف المنتجات بالأسواق الخارجية، ومن ثم العمل على توفير الدافع إلى مواصلة الإنتاج وتطويره وتقديمه .  
وتستخدم التجارة الخارجية في التأثير على جوانب إقتصادية مختلفة باستعمال أدوات معينة، قصد تحقيق أهداف إقتصادية و إجتماعية معينة ، وذلك ما يسمى "بالسياسة التجارية "

وقد كثر الحديث عن السياسات التجارية -باعتبارها " مجموعة الإجراءات التي تتخذها الدولة في نطاق علاقاتها التبادلية مع الدول الأخرى لتحقيق أهداف معينة " - بين من يدافعون عن حماية التجارة الخارجية، وأولئك الذين يحذون تحريرها، وسوف نسلط الضوء على الحجج والأدوات التي يضعها كل من الحمائيين وأنصار حرية التبادل الدولي. <sup>(2)</sup>

### الفرع الأول: سياسة الحماية التجارية

تعتبر سياسة الحماية التجارية من أقدم السياسات المتبعة في التاريخ الإقتصادي <sup>(3)</sup>

(1) حنان معطار، دور تحرير التجارة الخارجية في ترقية الصادرات خارج قطاع المحروقات ،دراسة حالة الجزائر للفترة (1963-2013) ، مذكرة مقدمة ضمن نيل شهادة الماستر في العلوم الإقتصادية ،تخصص مالية ونقود ، جامعة محمد خيضر بسكرة 2013-2014 ، ص 34.

(2) رعد حسن الصرن، أساليب التجارة الدولية المعاصرة، دار الرضا للنشر ، سوريا، الجزء الثاني ، ص 276 .

(3) مصطفى رشدي شيحة، المعاملات الإقتصادية الدولية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 1998 ،ص 62 .

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

### 1-تعريف سياسة الحماية التجارية (1)

يمكن تعريف سياسة الحماية التجارية بأنها : " تبني الدولة لمجموعة من القوانين والتشريعات واتخاذ إجراءات بقصد حماية سلعها أو سوقها ضد المنافسة الأجنبية "

وتتمثل أيضا في قيام الحكومة بتقييد حرية التجارة مع الدول الأخرى بإتباع بعض الأساليب كفرض رسوم جمركية على الواردات، أو وضع حد أقصى لحصة الواردات خلال فترة زمنية معينة، مما يوفر نوعا من الحماية للأنشطة المحلية.

ويرى أصحاب اتجاه الحماية أو التدخل أنه مادامت الثروة التكنولوجية والعملية قادرة على إطفاء أو إزالة تلك الاختلافات في الميزة النسبية فإنما ذلك سوف يؤدي إلى تضيق هوة التكاليف النسبية وبالتالي ازدياد الضغط من أجل فرض قيود على التجارة.

ولتأكيد صحة إختيارهم فإن أنصار الإتجاه الحمائي يوردون المبررات التالية:(2)

1. تقييد التجارة يؤدي إلى حماية الصناعات الوطنية الناشئة
2. إن تقييد التجارة سوف يؤدي إلى زيادة فرص العمل المتاحة في السوق الوطني وبالتالي زيادة التشغيل وتخفيض نسب البطالة.
3. يعتقد أصحاب هذا الإتجاه أن سياسة السوق المفتوحة تؤدي إلى ضياع قدرة الدولة على الإستغلال الإقتصادي وبالتالي السياسي.
4. هناك فوائد مختلفة للحماية ، منها ما يكون خاصا بأمن الدولة وحمايتها على الصعيد الداخلي والخارجي.
5. الحماية بغرض تنويع الإنتاج.
6. الحماية بغرض الحصول على إيراد وذلك من خلال الرفع في الرسوم الجمركية.

(1) السيد موتلي عبد القادر ، الاقتصاد الدولي النظرية والسياسات، دار الفكر الأردن، 2011، ص 72 .

(2) شريف علي الصوص ، التجارة الدولية ( الأسس والتطبيقات)، دار أسامة للنشر والتوزيع ،عمان ،الأردن، 2012 ص 130.

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

### 2- أدوات سياسة الحماية التجارية

تعتمد هذه السياسة على مجموعة من الأدوات التي يمكن تصنيفها إلى ثلاثة أنواع رئيسية كما يلي:

#### 1.2- الأدوات السعرية: (1)

يظهر أثر هذا النوع من الأدوات الحمائية على تيارات التبادل في أسعار الصادرات والواردات وأهمها :

أ- **الرسوم الجمركية:** وهي مبالغ تفرضها الدولة على السلعة عند عبورها للحدود الجمركية الوطنية دخولا ( واردات ) أو خروجاً ( صادرات )، ويطلق على مجموعة النصوص المتضمنة لكافة الرسوم الجمركية المطبقة في الدولة في وقت معين اسم التعريف الجمركية.

ب- **الإعانات:** تقدم إعانات التصدير للمنتجين الوطنيين قصد تدعيم قدرتهم التنافسية في السوق الخارجية بخفض أسعار بيع منتجاتهم، وقد تقدم الإعانات بشكل مباشر أي بدفع مبلغ نقدي معين على أساس قيمي أو أساس نوعي، أو بطريقة غير مباشرة عن طريق منح بعض الامتيازات وتدعيم المركز الإقتصادي للمنتج الوطني مثل الإعفاءات التخفيضات الضريبية أو التسهيلات الائتمانية، وعادةً ما يقابل دعم الدولة لصادراتها بالمثل من طرف الدول الأخرى أو بفرض الرسوم التعويضية على دخول السلع المدعمة مما يقلل أهمية الإعانات المقدمة.

ج- **الإغراق:** يعرف نظام الإغراق بأنه بيع السلعة المنتجة محلياً في الأسواق الدولية بسعر يقل عن تكلفة إنتاجها، أو بسعر يقل عن أسعار السلع البديلة المماثلة، فالهدف الأساسي للإغراق هو السيطرة على الأسواق لأن البيع بسعر منخفض كفيلاً بالتأثير على المنافسين في تلك الأسواق.

د- **الرقابة على الصرف و تخفيض قيمة العملة:** تعتبر هذه الأداة من الوسائل الغير مباشرة لتقييد التجارة الخارجية إذ أن العملات الأجنبية هي الوسيلة التي يمكن للأفراد والمؤسسات الإستيراد بواسطتها، فالحكومة يمكنها أن تقيّد الواردات إذا تمكنت من السيطرة على كل مصادر العملة الأجنبية واستخداماتها، والرقابة على الصرف تتمثل في تدخل الحكومة بوضع قيود مباشرة على عمليات بيع وشراء العملات الأجنبية.

(1) زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية ، الإسكندرية 2009، ص 297-302.

## البنية التحتية

كما قد تعتمد بعض الدول إلى التغيير في سعر صرفها مقابل العملات الأخرى، والذي يعني تغييراً في الأثمان النسبية للسلع والخدمات المتبادلة بين الدول، هذا التغيير يؤدي إلى التأثير في حجم الصادرات وكذلك الواردات، ففي حالة تغيير سعر الصرف بالانخفاض فهذا يعني انخفاض الأسعار الوطنية مقومة بالعملة الأجنبية وارتفاع الأسعار الخارجية مقومة بالعملة الوطنية مما ينقص الواردات.

### 2.2- الأدوات الكمية: (1)

يعد نظام الحصص وتراخيص الإستيراد من أهم الأدوات الحمائية الكمية.

أ- **نظام الحصص:** يعمل هذا النظام على تحديد الكميات والقيم المسموح تبادلها مع طرف أجنبي، ويخص هذا القيد عادة الواردات، وهناك طرق عديدة لتطبيق نظام الحصص يمكن تلخيصها فيما يلي:

\* **نظام الحصص الإجمالية:** حيث تحدد الدولة الكمية الكلية التي تسمح باستيرادها من السلع خلال مدة معينة وذلك دون توزيع ما بين الدول المصدرة أو تقسيم ما بين المستوردين الوطنيين.

\* **نظام الحصص الموزعة:** حيث تقوم الدولة بتوزيع كمية الحصص ما بين مختلف الدول المصدرة للسلعة، حيث تحصل كل دولة على نسبة مئوية من الكمية المسموح باستيرادها من السلع خال المدة المحددة.

\* **نظام الحصص الضريبية:** تفرض الدولة ضريبة جمركية بسعر منخفض على كمية محددة من السلع المستوردة خلال مدة معينة، أما ما يستورد زيادة عن هذه الكمية خلال المدة المذكورة فتطبق عليه ضريبة جمركية أكثر ارتفاعاً.

ب- **تراخيص الإستيراد:** يقترن تطبيق هذا النظام بنظام الحصص، حيث تعتمد دولة إلى تقسيم الحصص الكلية المسموح باستيرادها من السلعة بين مختلف المستوردين الوطنيين الذين يرغبون في استيرادها، وتقوم الدولة بوضع الأسس التي يتم بناء عليها توزيع الحصص على المستوردين، فقد يكون ذلك على أساس الاسترشاد بحجم النشاط الخاص بكل مستورد أو بمتوسط الحصص خلال المدة السابقة، وهذا النظام مفيد في حالة عدم رغبة الدولة في الإعلان عن حجم الحصص لسبب أو لآخر وكذلك إذا أرادت وضع رقابة على مستوردي السلعة. غير أنه

(1) عبد المطلب عبد الحميد، السياسات الإقتصادية، مكتبة زهراء الشرق، القاهرة، 1997، ص 340.

يؤخذ على نظام الحصص وتراخيص الاستيراد أنه يفتح المجال لانتشار الفساد والرشوة للحصول على حصة أكبر، ويتيح الفرصة للمتاجرة في تراخيص الاستيراد بدل الانشغال في الاستيراد الفعلي.

### 3.2- الأدوات التنظيمية:<sup>(1)</sup>

تحاول بعض الدول التأثير على التجارة الخارجية باستعمال أدوات تنظيمية، ومن أهم صور هذه الأدوات مايلي:

أ- **المعاهدات التجارية:** هي معاهدات يتم التوصل إليها بأساليب دبلوماسية لتنظيم التبادل التجاري بين دولتين أو أكثر، مثل الرسوم الجمركية والمعاملات الضريبية على السلع المتبادلة وتقوم المعاهدات التجارية على مبادئ عامة مثل المساواة، المعاملة بالمثل والدول الأولى بالرعاية أي منح الدولة أفضل معاملة يمكن أن تعطيها الدولة الأخرى لطرف ثالث.

ب- **الاتفاقيات التجارية:** هي اتفاقيات قصيرة الأجل عن المعاهدة، كما تتميز بأنها تشمل قوائم السلع المتبادلة وكيفية تبادلها، والمزايا الممنوحة على نحو متبادل فهي ذات طابع إجرائي وتنفيذي في إطار المعاهدات التي تضع المبادئ العامة.

ج- **اتفاقيات الدفع:** وهي عادة مقترنة بالاتفاقيات التجارية، وقد تكون منفصلة عنها، وتتطوي على تنظيم لكيفية تسوية الحقوق والالتزامات المالية بين دولتين، لذلك يغلب على بنودها مسائل مثل تحديد عملة التعامل، كيفية تسوية الالتزامات من خلال فتح حساب العملات المحلية أو الدولية، تحديد سعر الصرف، تحديد العمليات الداخلة في التبادل... إلخ. هذه السياسة تنتشر بين الدول التي تتبع سياسة تجارية حمائية، لذلك فهي في تقلص مستمر مع الاتجاه نحو تحرير التجارة الخارجية.

### الفرع الثاني: سياسة الحرية التجارية<sup>(2)</sup>

تتلخص فكرة هذه السياسة في ضرورة إزالة كل القيود والعقبات المفروضة على التجارة بين المقيمين في الدول المختلفة، وقد نادى هذه الساسة منذ ظهورها بحق الأفراد والمؤسسات في القيام

(1) السيد أحمد عبد الخالق، الاقتصاد الدولي والسياسات الاقتصادية الدولية، مركز الدراسات السياسية والدولية، المنصورة، 1999. ص 170.

(2) السيد محمد أحمد السيرتي، التجارة الخارجية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2009، ص 126.

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

بالنشاط الإقتصادي والتبادل كما يرغبون وابتعاد الحكم عن التدخل كلما أمكن ذلك.

### 1-تعريف سياسة الحرية التجارية (1)

يتمثل هذا المذهب في " إزالة كافة القيود والعقبات المفروضة على حركة السلع و الخدمات من دولة إلى أخرى " ولكن هذا لايعني أن سياسة الحرية التجارية تعني أنه بمجرد فتح باب التجارة بين الدول المختلفة فإن كل السلع و الخدمات التي تنتج في دولة ما سوف تتدفق خارجها الدول الأخرى ، وإنما يتوقف ذلك على نوعية السلع هل هي بطبيعتها سلع تجارية أم سلع غير تجارية.

يرى أصحاب هذا الإتجاه أن تطبيق بعض الدول للسياسة الحمائية في تجارتها الدولية وما يتبعها من نقص الوارد الأجنبي والسعي إلى زيادة الصادر المحلي يؤدي إلى تناقص صادرات الدول الأخرى إلى الأسواق العالمية وهو ما يدفعها إلى إتخاذ إجراءات و سياسات مضادة تؤدي في النهاية إلى تفشي الكساد بين محاور التجارة الدولية لذلك ينادي أصحاب هذا الإتجاه بإطلاق حرية التجارة العالمية.

ويستند مؤيدي حرية التجارة الدولية إلى المبررات التالية :

1. يسهم الأخذ بسياسة التجارة الدولية إلى تقسيم العمل وتطبيق مبدأ التخصص في الإنتاج حيث تخصص كل دولة أو مجموعة من الدول في إنتاج السلع التي تتوفر فيها معظم مقوماتها.
2. تساعد سياسة حرية التجارة الدولية على نشاط البحث العلمي الهادف إلى رفع مستوى الجودة وتقليل نفقات الإنتاج قدر الإمكان .
3. تعد سياسة حرية التجارة الدولية أي حرية إنتقال السلع والمنتجات بين الدول هي البديل المنطقي لضعف قدرة بعض عناصر الإنتاج ( كعنصر الأيدي العاملة الماهرة) على الإنتقال بين دول العالم المختلفة.
4. تسهم حركة التجارة الدولية في إتساع حجم الأسواق القومية والدولية على حد سواء فالمعروف من الناحية الإقتصادية أن الحجم الأمثل لأي منشأة إنتاجية لا بد وأن يتفق حجم إنتاجها مع توافر سوق التصريف لسلعة بسعة محددة.

(1) حنان معطار، دور تحرير التجارة الخارجية في ترقية الصادرات خارج قطاع المحروقات ، دراسة حالة الجزائر للفترة (1963-2013) ، مذكرة مقدمة ضمن نيل شهادة الماستر في العلوم الإقتصادية ، تخصص مالية ونقد ، جامعة محمد خيضر بسكرة 2013-2014 ، ص 37.

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

### 2- أدوات سياسة الحرية التجارية<sup>(1)</sup>

تتحول معظم دول العالم إلى سياسة الحرية التجارية خاصة في ظل الجات سابقاً (المنظمة العالمية للتجارة حالياً) وتتخذ في الكثير منها ما يسمى ببرامج الإصلاح الإقتصادي التي يمثل تحرير التجارة الخارجية فيها أحد الجوانب المحورية، وبالتالي فالأدوات المستخدمة لهذا التحول معاكسة تماماً لأدوات سياسة الحماية التجارية. وفيما يلي بعض أدوات سياسة الحرية التجارية:

**1.2- التخفيض التدريجي للرسوم الجمركية:** إن برامج الإصلاح الإقتصادي في الجانب الخاص بتحرير التجارة الخارجية منذ نشأة الجات (1947) وحتى إعلان قيام المنظمة العالمية للتجارة (1995)، اتجهت نحو تخفيض معدلات التعريفية الجمركية المرتفعة فيما يطلق عليه بتحرير التجارة الخارجية من القيود التعريفية، بل أن النظرة الجديدة للرسوم الجمركية ستكون على أنها أداة لتشجيع التجارة الخارجية وليس قيداً عليها، إلا ما تعلق منها بمحاربة سياسة الإغراق.

**2.2- حوافز التصدير:** وهي الأداة المقابلة للأداة الخاصة بإعانات التصدير حيث تحل محل هذه الأخيرة مجموعة من حوافز التصدير التي تعمل على تشجيع الصادرات في ظل سياسة الحرية التجارية، حيث يمكن أن تنطوي على مجموعة من الإعفاءات الضريبية المؤقتة، تحرير واستقرار سعر الصرف، تخفيض وإزالة الرسوم الجمركية على المدخلات المستوردة لزيادة القدرة التنافسية لأسعار الصادرات، خفض تكاليف تمويل الصادرات، إلغاء حصص الصادرات، ضمان الصادرات وإيجاد نظام كفاء للتأمين عليها.

**3.2- تحرير التعامل في الصرف الأجنبي:** ويقصد بذلك ترك قيمة العملة الوطنية تتحدد في السوق من خلال التفاعل الحر بين العرض والطلب على الصرف الأجنبي، أي تعويم سعر الصرف بدل الرقابة على الصرف الأجنبي ومنه كسر احتكار الدولة لشراء وبيع النقد الأجنبي، كذلك فإن تحرير المعاملات في سوق الصرف يتطلب إلغاء القيود الكمية المباشرة لأن وجودها يتعارض مع وجود سوق حرة للصرف الأجنبي.

**4.2- إزالة القيود الكمية المباشرة:** في ظل سياسة الحرية التجارية، يسعى الكل لإزالة القيود الكمية على التجارة الخارجية وإلغاء نظام الحصص، وتبقى من القيود الكمية المباشرة إجراءات تراخيص الاستيراد ضمن أدوات

(1) رعد حسن الصرن، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة، دار الرضا للنشر، سوريا، الجزء الثاني، 2001، ص 234.

## البنية التحتية

تنظيم التجارة الخارجية طالما لا يتم استخدامها كوسيلة لتقييد حرية التجارة.

**5.2- التكامل الإقتصادي الدولي:** يعرف التكامل الإقتصادي على أنه العملية التي يتم بموجبها إزالة كافة العقبات التي تعترض وجه التجارة القائمة بين مجموعة الدول الأعضاء في مشروع التكامل الإقتصادي.

وتتجسد الأدوات التنظيمية لسياسة الحرية التجارية في أشكال التكامل الإقتصادي التي من بينها:

**أ- مناطق التجارة الحرة:** وتتميز بأنها تنظيم يحقق حرية المبادلات فيما يتعلق بتبادل المنتجات الوطنية بين الدول الأعضاء ولكن مع احتفاظ كل عضو بإقليمه الجمركي المستقل في مواجهة الخارج ويلاحظ في هذا الصدد أن تحرير المبادلات يقتصر على المنتجات الوطنية أي المنتجات التي يكون مصدر إنتاجها في إقليم أحد الأعضاء، الأمر الذي يثير بطبيعة الحال مشكلة التعرف على مصدر السلع ، والبت في مدى غلبة العناصر الوطنية فيها على العناصر الأجنبية.

**ب- الإتحاد الجمركي:** يتضمن الإتحاد الجمركي التعرض للمعادلة التالية:

الإتحاد الجمركي = منطقة تجارة حرة + تعريف جمركية موحدة في مواجهة العالم الخارجي .

ويتضمن الإتحاد الجمركي أيضا الإجراءات التالية :

✓ إزالة كافة العقبات والقيود الجمركية وغير الجمركية المفروضة على التجارة بين دول الإتحاد ، وبذلك يتشابه مع منطقة التجارة الحرة .

✓ إقامة سياج جمركي موحد في شكل تعريف جمركية مشتركة يتم صياغتها على أساس معادلة متفق عليها بين الدول الأعضاء في الإتحاد الجمركي .

✓ تعديل الاتفاقيات التجارية مع العالم الخارجي لضمان عدم تعارض نصوصها مع التزامات دول الإتحاد

✓ الامتناع عن عقد أي اتفاقيات جمركية أو تجارية بين دولة عضو والعالم الخارجي بشكل منفرد.

**ج- السوق المشتركة:** يتضمن مفهوم السوق المشتركة المعادلة التالية :

السوق المشتركة = الإتحاد الجمركي + تحرير انتقال عناصر الإنتاج .

نستنتج من المعادلة السابقة التالي :

## الفصل الثاني دور التجارة الخارجية من خلال الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية

✓ تحرير التجارة بين الدول الأعضاء في السوق، وإزالة جميع القيود الجمركية وغير الجمركية التي تعترضها.

✓ توضيح الوسائل الخاصة بمبدأ حرية انتقال عناصر الإنتاج بين الدول الأعضاء، وهذا ما يؤدي إلى إعادة توزيع عناصر الإنتاج بين تلك الدول الأعضاء بما يكفل إمكانية زيادة إنتاجها، حيث تكون هذه الدول سوقاً واحدة ينتقل فيها العمال دون قيود، وبالتالي انتقال رؤوس الأموال بشكل واسع.

**د-الإتحاد الإقتصادي:** يتضمن الإتحاد الإقتصادي المعادلة التالية:

الإتحاد الإقتصادي = السوق المشتركة + عملية تنسيق السياسات الإقتصادية بين الدول الأعضاء.

نستنتج من المعادلة السابقة أن الإتحاد الإقتصادي يجمع بين عملية إلغاء القيود المفروضة على تبادل السلع وحركات عناصر الإنتاج داخل المنطقة التكاملية من جهة، وتحقيق أدنى حد من تنسيق السياسات الإقتصادية بهدف إزالة التمييز الذي يعود إلى التباينات في هذه السياسات بين الدول الأعضاء من جهة أخرى.

**هـ-التكامل النقدي:** يعرف التكامل النقدي على أنه مجموعة من الترتيبات التي تستهدف تسهيل المدفوعات الدولية عن طريق إحلال عملة مشتركة محل العملات الوطنية للدول الأعضاء.

وبذلك يعد التكامل النقدي أهم الترتيبات التنظيمية التي تؤدي إلى خلق فعاليات جديدة في العلاقات الإقتصادية الدولية، بما فيها المبادلات وانتقال العمال ورؤوس الأموال دولياً.

نستنتج من التعريف السابق ما يلي:

✓ أهمية وجود سلطة نقدية تتولى مسؤولية إدارة العملة المشتركة الجديدة، وقد تأخذ شكل بنك مركزي.

✓ اختفاء جميع أشكال الرقابة على الصرف داخل المنطقة الموحدة نقدياً.

وهكذا فإن الربط بين العملة المشتركة والتكامل النقدي من شأنه أن يتيح إقامة التكامل النقدي الكلي الذي

هو أعلى مراحل التكامل النقدي.

### خلاصة الفصل:

تم التطرق في هذا الفصل إلى مفهوم التجارة الخارجية و العوامل التي تؤثر في التجارة الخارجية من خلال الإنفاق على مشروعات البنى التحتية، ومهما اختلفت التعريفات حول مفهومها إلا أنها تتفق على دورها الفعال في التنمية الإقتصادية. هذا القطاع الإستراتيجي يؤثر فيه عوامل متعددة قد تحد من تطوره وتوسعه، كما قد يواجه المتعاملون في التجارة الخارجية ( خاصة المصدرين ) مخاطر متنوعة (سياسية، إقتصادية...) والتي تكلفهم مبالغ هامة.

# الفصل الثالث

**تمهيد:**

يحتل ميناء جن جن مكانة إستراتيجية هامة نظرا لمساحته الكبيرة، وارتباطه بولايات شرق البلاد الكثيفة النشاط الاقتصادي و التجاري. وقد اخترناه من أجل القيام بتربصنا بهدف إبراز دور الإنفاق العام على البنى التحتية في تفعيل حركة التجارة الخارجية، ومعرفة مدى تطور حركة التجارة الخارجية على مستوى الميناء بعد الزيادة في حجم النفقات الموجهة لتوسيع إمكانيات الميناء.

وفي هذا الفصل التطبيقي قمنا بدراسة حالة ميناء جن جن، وتناولنا التعريف بالميناء وبهيكله التنظيمي، وقمنا بإجراء دراسة تقييمية لأثر حجم الإنفاق على هياكل الميناء و تطويرها في دفع حركة التجارة الخارجية فيه. و اعتمدنا في هذه الدراسة البسيطة على مصلحة المعلومات و مكتب الدراسات والتنمية بالإضافة إلى مصلحة الإحصائيات التابعة لمؤسسة الميناء.

وقد قسمنا هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء جن جن بجيجل.

المبحث الثاني: مراحل تطور الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية في زيادة حجم التجارة الخارجية.

**المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء جن جن جيجل.**

في هذا المبحث سنحاول التعريف بميناء جن جن و بهيكلة التنظيمي.

**المطلب الأول: نشأة و تعريف مؤسسة ميناء جن جن بجيجل.****الفرع الأول: لمحة تاريخية عن ميناء جن جن.**

يعتبر ساحل ولاية جيجل منطقة إستراتيجية هامة فقد كانت منذ القدم محل إهتمام داخلي و خارجي، و استطاع أن يكون منطقة عبور للسفن التجارية. وفي الحقبة الإستعمارية قررت السلطات الفرنسية بناء ميناء جديد لنقل البضائع والمتمثلة أساسا في منتجات الفلين والكروم التي سيطرت على نسبة كبيرة من الصادرات نحو الخارج و بالضبط نحو فرنسا وبلجيكا.

وبعد حصول الجزائر على استقلالها أصبح ميناء جيجل من بين الهياكل القاعدية للدولة، حيث كان تابعا لميناء بجاية إلى غاية 1984م، تاريخ إعادة هيكلة هذه المؤسسة، حيث أصبح الميناء مستقلا تحت لواء مؤسسة ميناء جيجل طبقا للمرسوم الرئاسي 173/84 المؤرخ في 1984/07/21م حيث أصبحت هذه المؤسسة مؤسسة ذات أسهم بلغ رأسمالها حوالي 35 مليون دج.<sup>(1)</sup>

ونظرا لتزايد النشاط التجاري على المستوى الوطني و الملاحة التجارية، أصبحت مدة الإنتظار بالموانئ طويلة بالإضافة إلى عدم وجود موانئ خاصة بالبواخر كبيرة الحمولة أي ذات العمق الكبير، تقرر بناء ميناء جديد بمنطقة أشواط بجيجل الذي اكتملت فكرة إنشائه بمشروع مصنع الحديد والصلب، حيث تقرر بناء هذا الأخير بمنطقة بلارة و الذي كان من المتوقع تعامله مع الميناء ب:3 مليون طن، أي ما يعادل 66,66 % من الطاقة الإجمالية للميناء.

بدأت أشغال بناء ميناء جن جن بجيجل في 1984/11/9م، و انتهت في نهاية سنة 1999م، وقد أوكلت مهمة إنشائه إلى مجموعة شركات إيطالية و هولندية تترأسها شركة "CON DOTTE"، وقد بلغت تكلفة إنجازها حوالي 5,2 مليار دج، و كانت ممولة من عدة أطراف هي: الدولة الجزائرية، الصندوق السعودي للتنمية، الصندوق العربي للتنمية الإقتصادية و الإجتماعية والبنك الإسلامي للتنمية.

(1) المادة 1 من المرسوم 173-84 المؤرخ في 22 شوال عام 1404 الموافق ل21 جويلية 1984م، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية بجيجل.

كانت أول باخرة رست على هذا الميناء قبرصية في جويلية 1989م محملة بمعدات لإتمامه لحساب شركة كون دوت، وفي سنة 1993م أصبح الميناء يسمى بميناء جن جن في حين انتقل ميناء جيجل إلى البحرية الوطنية.

#### الفرع الثاني: تعريف المؤسسة المينائية جن جن.

مؤسسة ميناء جن جن هي مجموعة من الوسائل المادية والبشرية جمعت فيما بينها من أجل تحقيق هدف أو مجموعة من الأهداف، كما تعتبر البنية الأساسية لبناء دولة تسعى إلى مواكبة الركب الحضاري. والمؤسسة التي نحن بصدد دراستها من بين المؤسسات التجارية التي أنشئت لضرورة حتمية وهي تنمية الاقتصاد والتجارة الوطنية.

مؤسسة ميناء جن جن بجيجل هي مؤسسة إقتصادية عمومية، وهي شركة ذات رأس مال حالي يقدر ب 1.040.000.000,00 دج، تقع هذه المؤسسة في الجهة الشرقية لمدينة جيجل في المنطقة المسماة أشواط.<sup>(1)</sup>

#### المطلب الثاني: مهام و أهداف المؤسسة.

##### الفرع الأول: مهام المؤسسة المينائية.

تتمثل مهام الميناء في تقديم مختلف الخدمات المينائية التي تتمثل في التكفل بالبواخر من يوم وصولها إلى خليج الميناء حتى خروجها و ذلك عن طريق ما يلي:<sup>(2)</sup>

- ❖ الاتصال بطاقم الباخرة قصد إعطائه الضوء الأخضر لدخول الميناء.
- ❖ المساعدة عن طريق تقديم نصائح و إرشادات خاصة بالأحوال الجوية و كيفية الدخول إلى الميناء، و لتسهيل هذه العملية تقوم قيادة الميناء بتزويد الباخرة بضابط مينائي و بالساحبات و الزوارق و الإرشادات، وهذا لتفادي وقوع أي خسائر مادية أو بشرية إثر وقوع أي حادث، و تتكرر نفس العملية عند خروج الباخرة من الميناء.
- ❖ تسهر على حماية البضائع من التلف و السرقة، و ذلك بوضعها في المستودعات.
- ❖ التأكد من مدى مطابقتها للمواصفات الأمنية.
- ❖ حراسة البضائع ليلا و نهارا لحين استلامها.

(1) مديرية الموارد البشرية، مصلحة المعلومات.

(2) المرجع نفسه.

- ❖ كراء مختلف المخازن و الأماكن المخصصة للتخزين.
- ❖ المساعدة بمختلف التجهيزات من ساحبات و زوارق و غيرها للبواخر الداخلة و الخارجة من و إلى الميناء.
- ❖ تسيير موانئ الصيد البحري الواقعة بولاية جيجل (ميناء زيامة، ميناء جيجل، بالإضافة إلى خدمات أخرى متنوعة)

### الفرع الثاني: أهداف المؤسسة.(1)

لكل مؤسسة أهداف وجدت من أجلها و لمؤسسة جن جن أهداف داخلية و أهداف خارجية.

#### 1-الأهداف الداخلية:

- ✓ الربح: أي محاولة تحقيق أكبر ربح ممكن.
- ✓ النمو: أي زيادة رأس المال و كذا توسيع المؤسسة و ذلك بفتح وحدات في أماكن أخرى.
- ✓ الزيادة في حجم التعاملات.
- ✓ استثمار المؤسسة في نشاطها و ذلك بتحسين الخدمات المقدمة وفق المقاييس المعمول بها.
- ✓ تخفيض مدة الإنتظار داخل الميناء و خارجه.

#### 2-الأهداف الخارجية:

- ✓ زيادة الدخل القومي.
- ✓ توفير العملة الصعبة.
- ✓ المساهمة في تنشيط حركة التجارة الخارجية للبلاد، خصوصا في مجال الصادرات المنتظرة من المنتجات الصناعية المرشحة للتطور مستقبلا.
- ✓ فك الخناق عن موانئ أخرى، خاصة ميناء الجزائر العاصمة الذي يشهد ازدهاما شديدا.

### المطلب الثالث: منشآت و تجهيزات الميناء.

#### الفرع الأول: المجال الجغرافي.

(1) مديرية الموارد البشرية، مرجع سابق.

يقع ميناء جن جن في الجهة الشرقية لمدينة جيجل تحديدا في المنطقة المسماة أشواط، يبعد عن مقر الولاية بحوالي 10 كلم، و عن منطقة بلارة 40 كلم وب2 كلم عن مطار فرحات عباس برا. ويبعد عن الجزائر العاصمة ب 370 كلم. تقدر مساحته ب 140 هكتار مع إمكانية التوسيع ب 30 هكتار، إضافة إلى الفرص الكبيرة للاستثمار التي يتوفر عليها الميناء، ومن أهم العمليات التجارية التي تتم على مستواه نجده يحتل المرتبة الأولى فيما يخص استيراد الحبوب، وهو الأول في تصدير الملح والفلين، كما أن ميناء جن جن يعتبر أعمق ميناء على مستوى الوطن.

ويحتوي هذا الميناء على منشآت قاعدية و فوقية كالآتي<sup>(1)</sup>:

**1-المنشآت القاعدية:** يتكون ميناء جن جن من حاجز للحماية، طول السد الغربي 3000م، و طول السد الشرقي 900م، و يحتوي على عدة أرصفة للإرساء ذات خصائص مختلفة هي:

✓ رصيف عام لبواخر الشحن: طوله 770م، وعرضه 200م، غاطس السفينة 11م، مساحة السطح 15 هكتار.

✓ الرصيف المختلط: طوله 250م، عرضه 300م، غاطس السفينة 11م، مساحة السطح 7,5 هكتار.

✓ الرصيف الغربي: طوله 1060م، عرضه 300م، غاطس السفينة 18,20م إلى 10,5م ، مساحة السطح 30 هكتار.

**2-المنشآت الفوقية:** و هي جميع المباني التي يحتوي عليها الميناء، و تتمثل في:

✓ العمارات: و تضم العمارة الإدارية جميع مصالح الميناء، إضافة إلى مقر الجمارك و شرطة الحدود.

✓ عمارة قيادة الميناء.

✓ مركب الصحة مزود بغرفة تغيير الملابس.

✓ مبنى إدارة الميناء.

**3-المستودعات:** يحتوي الميناء على ثلاث مستودعات مبنية مساحة كل واحدة منها هي 100م<sup>2</sup> كما تحتوي المؤسسة على هياكل طور الإنجاز تتمثل في:

✓ الرصيف الغربي غير المعبد.

✓ مجموعة من المستودعات تقدر مساحتها الإجمالية بحوالي 6000م<sup>2</sup>.

(1) مديرية الموارد البشرية، مرجع سابق.

4- منشآت أخرى: جميع الأرصفة متصلة بخطوط النقل والسكة الحديدية التي تتصل مباشرة بالمحطة الرئيسية للسكة الحديدية، مع إمكانية نقل تصل إلى 8 مليون طن في السنة.

✓ مساحة تخزين تقدر ب 140 هكتار.

5-العتاد:<sup>(1)</sup>

يتكون عتاد الشحن والتفريغ حالياً من الموجودات التال

الجدول رقم (03): يبين عتاد الشحن والتفريغ لميناء جن جن.

العدد	نوع العتاد
01	عربة رافعة 3 طن
06	عربة رافعة 04 طن
05	عربة رافعة 05 طن
02	عربة رافعة 07 طن
01	عربة رافعة 08 طن
02	عربة رافعة 10 طن
04	عربة رافعة 15 طن
02	عربة رافعة 18 طن
02	عربة رافعة 30 طن

المصدر: مصلحة الشحن والتفريغ، المؤسسة المينائية جن جن.

كما توجد جرارات ذات طاقة 40 طن، ورافعتين قادرتين على شحن الحاويات.

<sup>(1)</sup> مصلحة الشحن والتفريغ، المؤسسة المينائية جن جن.

الجدول رقم (04): يمثل العتاد البحري لميناء جن جن.

العدد	الطاقة	نوع العتاد
01	1700 حصان	ساحب
02	2750 حصان	ساحب
02	120 حصان	زورق قيادة
02	50 حصان	زورق قيادة

المصدر: مصلحة الشحن والتفريغ، المؤسسة المينائية جن جن.

#### الفرع الثاني: المجال البشري.

يقصد بالمجال البشري الموارد البشرية التي تتوفر عليها المؤسسة التي أجريت فيها الدراسة، وهي مؤسسة ميناء جن جن، والتي عرفت قفزة نوعية في السنة الأخيرة حيث قدر في شهر أبريل 2010 ب 612 مستخدم موزعة كالاتي:

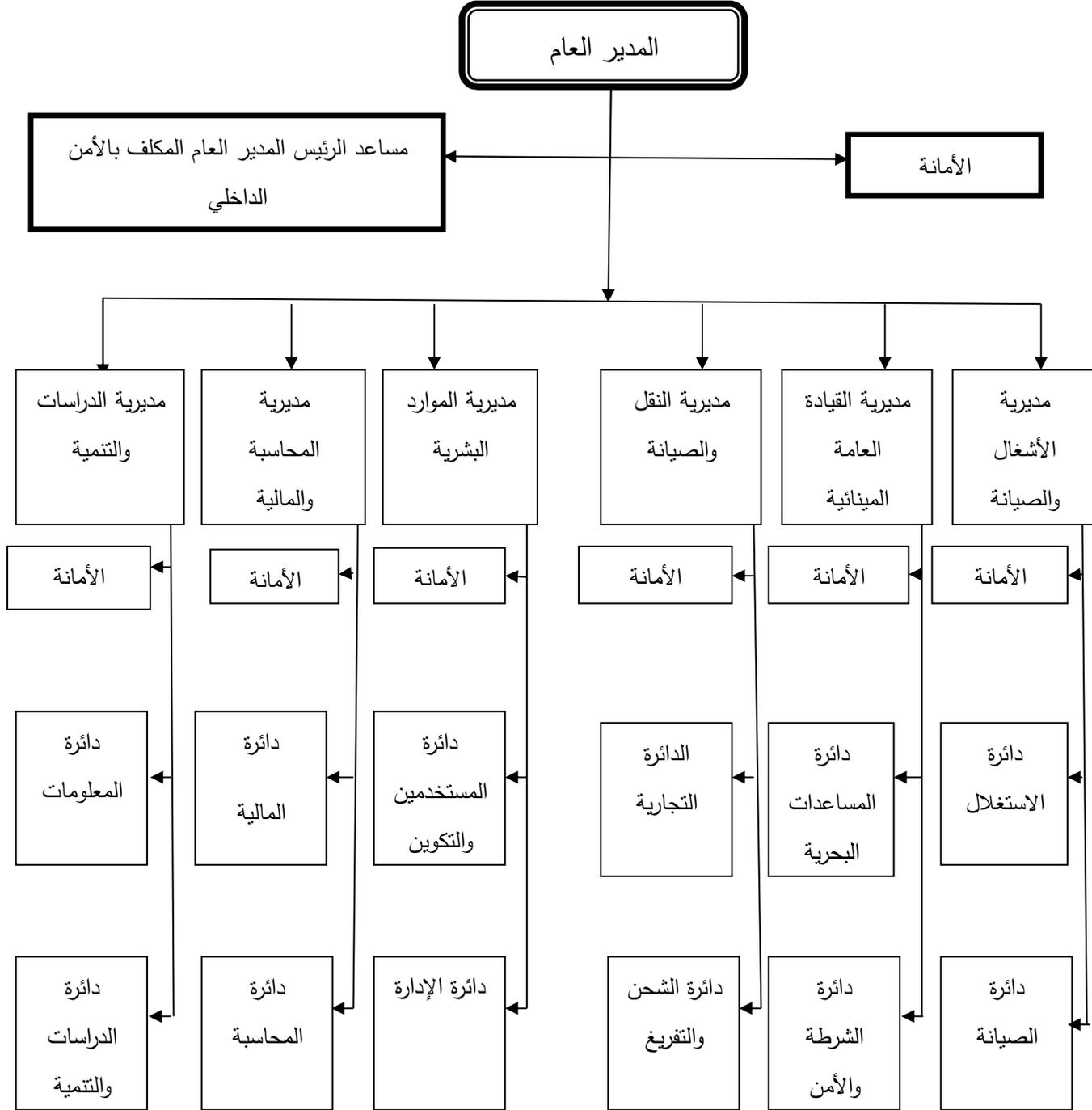
الجدول رقم (05): توزيع الموارد البشرية في مؤسسة ميناء جن جن.

العدد	الصف
30	الإطارات
132	التحكم
450	التتفيذ
612	المجموع

المصدر: مصلحة المستخدمين.

المطلب الرابع: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن بجيجل.

لقد عرفت مؤسسة ميناء جن جن بجيجل تغييرات كثيرة في هيكلها التنظيمي في السنوات الأخيرة وذلك حسب تطور نشاطها الاقتصادي، ويمكن تقسيم الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية إلى الشكل التالي:



الشكل رقم (01): يبين الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن

**1-المديريات المشكلة للهيكل التنظيمي:(1)**

تنقسم المؤسسة المينائية إلى مديريات وكل مديرية إلى دوائر ومصالح.

**أ/المديرية العامة:**

تتكون أساسا من مكتب الرئيس P.D.G المدير العام الذي يعتبر الأمر النهائي ذو السلطة العليا، المكلف بالرقابة وتحديد الأهداف الإستراتيجية الطويلة ومتوسطة المدى، لاسيما القصيرة منها، الإمضاء على جميع الاتفاقات الداخلية والخارجية المتعلقة بالميناء.

**ب/مديرية القيادة العامة المينائية:**

أهم المهام التي تقوم بها هذه المديرية هي:

- ✓ السهر على تطبيق القوانين المعمول بها.
- ✓ السهر على تطبيق القوانين الخاصة بالنقل والتفريغ والشحن بالتنسيق مع مديرية الاستغلال.
- ✓ مسؤولية الرقابة ومواجهة الحوادث التي قد تحدث.
- ✓ تحديد أولوية السفن بالتنسيق مع مديرية الاستغلال في الميناء.
- ✓ إعداد تقارير حول الحقائق والتطبيقات المعمول بها في جميع الميادين الداخلية للمؤسسة.
- ✓ تحديد قيود ومعوقات وعراقيل العمل.
- ✓ إعطاء حلول تقنية واقتراحات تصحيحية لبعض المشاكل.

نتفرع منها دائرتان هما:

- ✓ دائرة الشرطة والأمن
- ✓ دائرة المساعدات البحرية.

**ج/مديرية الاستغلال:**

من أهم مسؤولياتها نذكر مايلي:

- ✓ مراقبة وتوجيه النشاط الخاص بالهياكل بهدف تحقيق أهداف المؤسسة.

(1) مديرية الموارد البشرية، مصلحة المعلومات.

- ✓ السهر على تطبيق قرارات المديرية العامة ومجلس الإدارة.
- ✓ السهر على تطبيق القوانين المعمول بها.
- ✓ تقديم أحسن الخدمات للعملاء.
- ✓ السهر على الاستغلال الأمثل للإمكانيات المتوفرة في الميناء.

وتشمل هذه المديرية مايلي:

- ✓ دائرة الشحن والتفريغ.
- ✓ دائرة التجارة.

د/مديرية الدراسات والتنمية:

ومن مهامها مايلي:

- ✓ مساعدة المدير العام على تحديد الخطوط العريضة لسياسة الميناء وكل ما يتعلق بالتنمية.
- ✓ السهر على تنمية الميناء ومواجهة المنافسة الداخلية والخارجية.
- ✓ إعداد إستراتيجية المعلومات الخاصة بالمؤسسة.

وتشمل هذه المديرية ما يلي:

- ✓ دائرة الدراسات والتنمية.
- ✓ دائرة الأشغال.

ه/مديرية الموارد البشرية:

ومن بين مهامها نذكر:

- ✓ السهر على تحسين الخدمات المقدمة من طرف الهياكل.
- ✓ ضمان الجودة في العمل.
- ✓ إطلاع المدير العام بالخطوط العريضة لسياسة المؤسسة.

وتتكون مديرية الموارد البشرية من:

- ✓ دائرة المستخدمين والتكوين.

✓ دائرة الإدارة العامة.

و/مديرية المحاسبة والمالية:

ومن مهامها نذكر:

✓ المتابعة المحاسبية للاستغلال.

✓ إعداد ملفات الإستثمار.

✓ الاطلاع على كل التطورات التنموية المحققة في مجال تقنيات التنظيم.

✓ استيراد التكنولوجيا الحديثة.

وتشمل هذه المديرية الدائرتين التاليتين:

✓ دائرة المحاسبة: تشمل مصلحة المحاسبة التحليلية ومصلحة المحاسبة العامة.

✓ دائرة المالية: تشمل مصلحة الميزانية والاستثمارات ومصلحة المالية.

ز/مديرية النقل والصيانة:

من بين مهامها نذكر:

✓ نقل وشحن وتفريغ السلع بالتنسيق مع مديرية الاستغلال.

السهر على تطبيق القوانين الداخلية التي تخص حماية المنشآت والمعدات.

## المبحث الثاني: مراحل تطور الإنفاق العام في زيادة التجارة الخارجية في الميناء.

سنحاول من خلال المعلومات البسيطة التي حصلنا عليها من مصلحة الدراسات و التنمية ومصلحة الإحصائيات ومديرية الأشغال والصيانة حول دراستنا لموضوع دور الإنفاق العام على البنى التحتية في تطوير حركة التجارة الخارجية في مؤسسة ميناء جن جن، فكما بنقسم الدراسة إلى ثلاثة مراحل موزعة على ثلاثة مطالب.

## المطلب الأول: المرحلة الأولى(1992م-1999م)

تعتبر سنة 1992 هي سنة بداية النشاط في الميناء، ومن تلك السنة إلى غاية سنة 1999م قدر الإنفاق في الميناء من أجل تجهيزه وتحسين هياكله بحوالي 2 مليار دولار، وتمثل الإنفاق في شراء تجهيزات مختلفة كرافعات وساحبات ذات أحجام مختلفة، وكان الهدف من القيام بالإنفاق هو ضمان السير الحسن وأداء خدمات أفضل عن طريق تحسين قدرة الميناء على إستيعاب حجم حركة التجارة الخارجية، والجدول الموالي يوضح حركة التجارة الخارجية في ميناء جن جن من سنة 1992م إلى غاية سنة 1999م.<sup>(1)</sup>

الجدول رقم (06): يبين حركة التجارة الخارجية من 1992 إلى 1999 في ميناء جن جن.

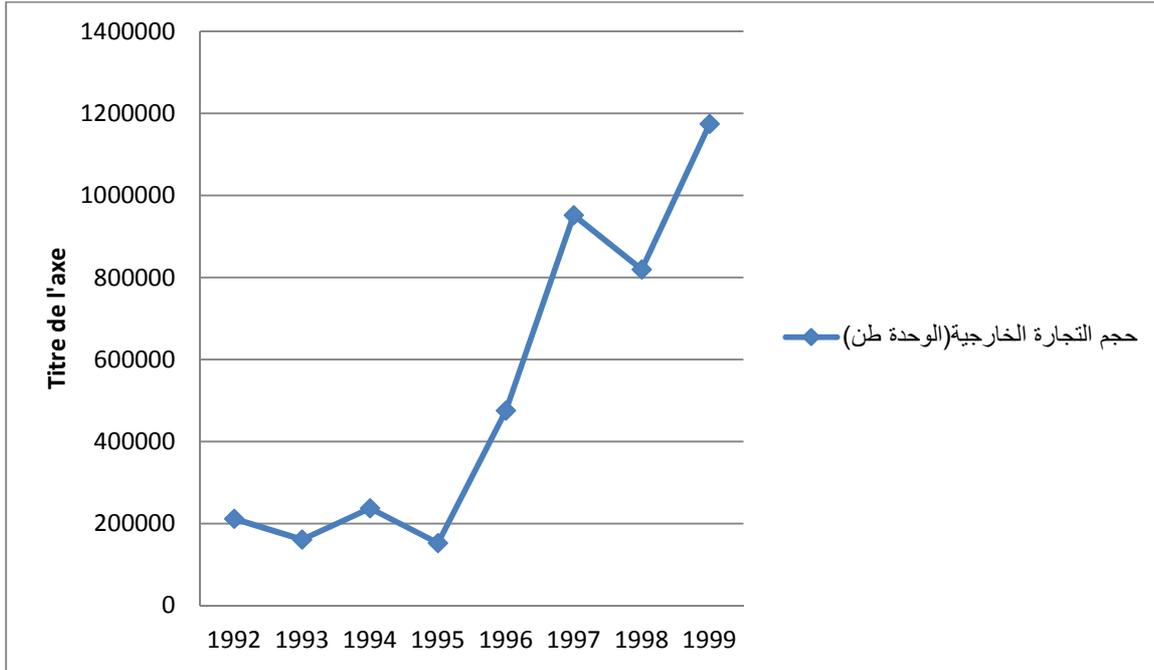
السنة	حجم التجارة الخارجية(الوحدة طن)
1992	211725
1993	160922
1994	236986
1995	152593
1996	475234
1997	951896
1998	819681

(1) مديرية الأشغال والصيانة، فرع الصفقات.

1174151	1999
---------	------

المصدر: مصلحة الإحصائيات، مديرية الدراسات و التنمية، ميناء جن جن.

الشكل رقم(02): حركة التجارة الخارجية من 1992 إلى 1999.



نرى أن من سنة 1992م إلى سنة 1999م حركة التجارة الخارجية في تطور مستمر، ولكن خلال هذه الفترة كان هناك تذبذب واضح ما بين سنة 1992م وسنة 1995م، حيث نلاحظ أن حجم التجارة الخارجية شبه ثابت، ويرجع ذلك لأسباب إقتصادية وسياسية خاصة عدم الاستقرار السياسي الذي عانت منه الجزائر خلال العشرية السوداء، ولكن بعد سنة 1996م كان هناك ارتفاع ملحوظ في حجم التجارة الخارجية، ليصل في سنة 1999م إلى أكثر من مليون طن كحجم إجمالي نظرا لتحسن الظروف السياسية والاقتصادية.

## المطلب الثاني: المرحلة الثانية (2000م-2007م)

في هذه الفترة توقف الإنفاق الموجه للميناء لم يتسنى لنا معرفت الكثير بحكم دراستنا للموضوع، وكان لذلك أثر سلبي على حجم التجارة الخارجية.<sup>(1)</sup>

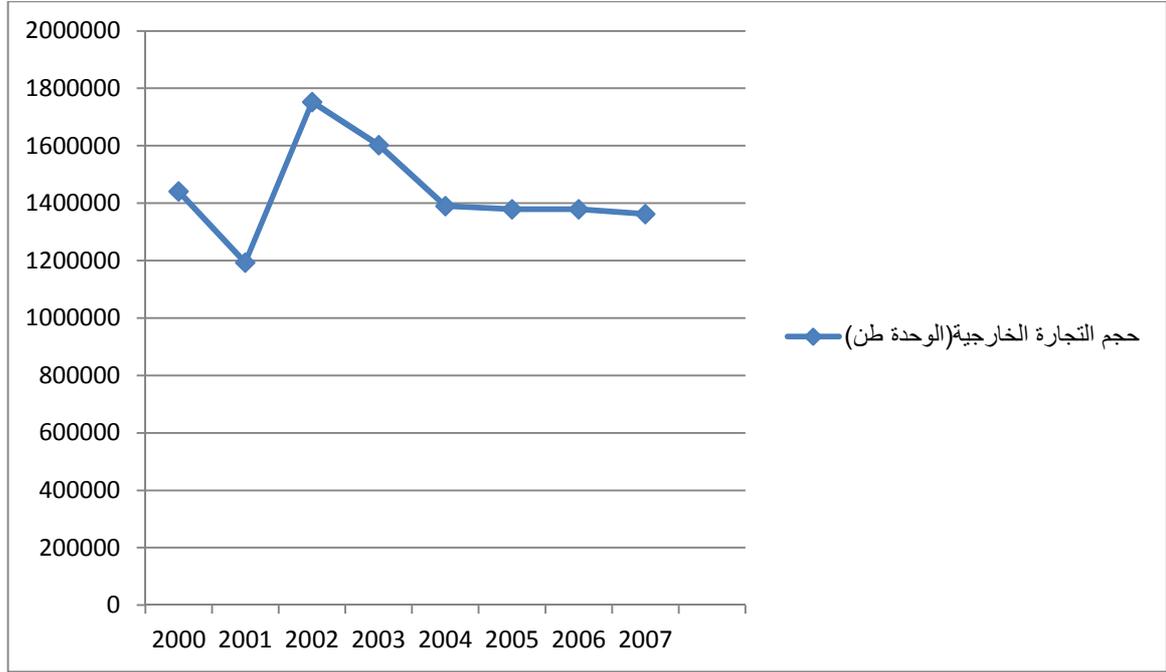
الجدول رقم (06): يبين حركة التجارة الخارجية من 2000 إلى 2007 في ميناء جن جن.

السنة	حجم التجارة الخارجية(الوحدة طن)
2000	1441811
2001	1193063
2002	1753044
2003	1602351
2004	1390594
2005	1379378
2006	1379359
2007	1362939

المصدر: مصلحة الإحصائيات، مديرية الدراسات و التنمية، ميناء جن جن.

(1) مديرية الأشغال و الصيانة، مرجع سابق.

الشكل رقم(03): حركة التجارة الخارجية من 2000 إلى 2007



نلاحظ خلال هذه الفترة تذبذب في حجم التجارة الخارجية ومن المعلومات التي أخذناها وجدنا أن هناك

أسباب لذلك وهي:

- ✓ سوء التسيير الإداري
- ✓ تعطل في بعض الرافعات أدى إلى تأخر الميناء في هبوط المنتجات.
- ✓ غلق الرصيف العام من أجل الصيانة مما أدى إلى تأخر تفريغ السفن وانتقال بعض البلدان إلى موانئ أخرى سريعة الخدمة.
- ✓ عدم وجود مساحات مخصصة لوسائل النقل.
- ✓ عدم جاهزية شبكة الطرق الحديدية داخل الميناء المتصلة بالشبكة الوطنية للسكك الحديدية.
- ✓ العراقيل التي تواجه التغطية المالية بسبب ضعف الجهاز المصرفي.
- ✓ التقلبات الجوية وتأثيرها على الملاحة البحرية مما يؤدي إلى إتلاف السلع سريعة التلف قبل وصولها.
- ✓ ضعف في الإستيراد والتصدير.

**المطلب الثالث: المرحلة الثالثة (2008-2015)**

عرفت هذه المرحلة توسعا كبيرا في حجم الإنفاق الموجه لتدعيم هياكل الميناء من أجل تفعيل حركة التجارة الخارجية فيه، وكان إجمالي الإنفاق في هذه المرحلة بـ1367 مليار دج، وقد كان هدف هذا الإنفاق هو شراء تجهيزات متمثلة على آلات الرفع المختلفة وتزفيت أراضي على مستوى الميناء وحمائته وكذا حماية حركة الملاحة وكان هذا الإنفاق موزعا على السنوات كمايلي:<sup>(1)</sup>

**2-2009:** تم شراء أربع رافعات بقوة رفع 16 طن بقيمة 26.840 أورو، وذلك من أجل استخدامها لتسريع عملية الشحن و التفريغ.

**3-2010:** كان هناك مشروع لبناء 3 أسوار و ذلك من أجل حماية الميناء من الأخطار المحيطة به، وتم خلال هذه السنة إنفاق مبلغ قدر بـ69.922.546,2 دج لبناء أول هذه الأسوار بطول 922 متر و ارتفاع 4,2 متر خلال مدة 9 أشهر.

**4-2011:** استمر مشروع حماية الميناء عن طريق بناء السور الثاني بطول 908 متر و ارتفاع 4,2 متر بتكلفة 91.903.633,8 دج مدة بناءه 7 أشهر، وكذا إنفاق 2.270.000 دج من أجل شراء شاحنة نقل بحجم كبير، وكذا التعاقد مع شركة دايو من أجل مشروع جديد لحماية الميناء من التموجات و هو الشيء الذي يعرقل عمل الميناء بشكل كبير، وقد تم إنفاق مبلغ 11 مليار دج من أجل هذا المشروع. كذلك تم إنفاق مبلغ 249.291.900 دج من أجل تأهيل وتزفيت الأراضي على مستوى الميناء، غير أنها واجهت صعوبات في تمويل الصخور.

**5-2012:** استمر مشروع حماية الميناء عن طريق بناء السور الثالث بطول 908 متر و ارتفاع 4,2 متر لمدة 10 أشهر بتكلفة 87.515.532 دج، أيضا شراء شاحنة بقيمة 7.971.000 دج.

**6-2013:** شراء 8 رافعات بقيمة 75.207.787 دج، و كذلك تم التخطيط و الإتفاق مع شركة دايو على مشروع نهائي الحاويات بتكلفة 18 مليار دج ويبدأ هذا المشروع سنة 2013.

(1) مديرية الأشغال و الصيانة، مرجع سابق.

7- 2014: إصدار أمر الشروع في هذه الأشغال من طرف المؤسسة الكورية الجنوبية دايو و ذلك في آجال حددت ب 30 شهرا بغلاف مالي بقيمة 19 مليار دج من أجل مشروع نهائي الحاويات.

وإلى غاية نهاية شهر سبتمبر 2014 سجل هذا الميناء حركة فاقت 3.7 مليون طن من مختلف البضائع

وبتاريخ 17 أكتوبر 2014 تم القيام بعملية تفريغ استثنائية ل 3 توربينات مولدة للكهرباء ب 284 طنا لكل توربينة موجهة لإنجاز المحطة الكهربائية ببلازة (الميلية) بنفس الولاية ، تطور في حركيته خاصة بعد ربطه بمنطقة بلازة و إستغلال الميناء أيضا في مواد الحديد والصلب ، وكذا ربطه بالطريق السيار المتجه نحو العلمة.

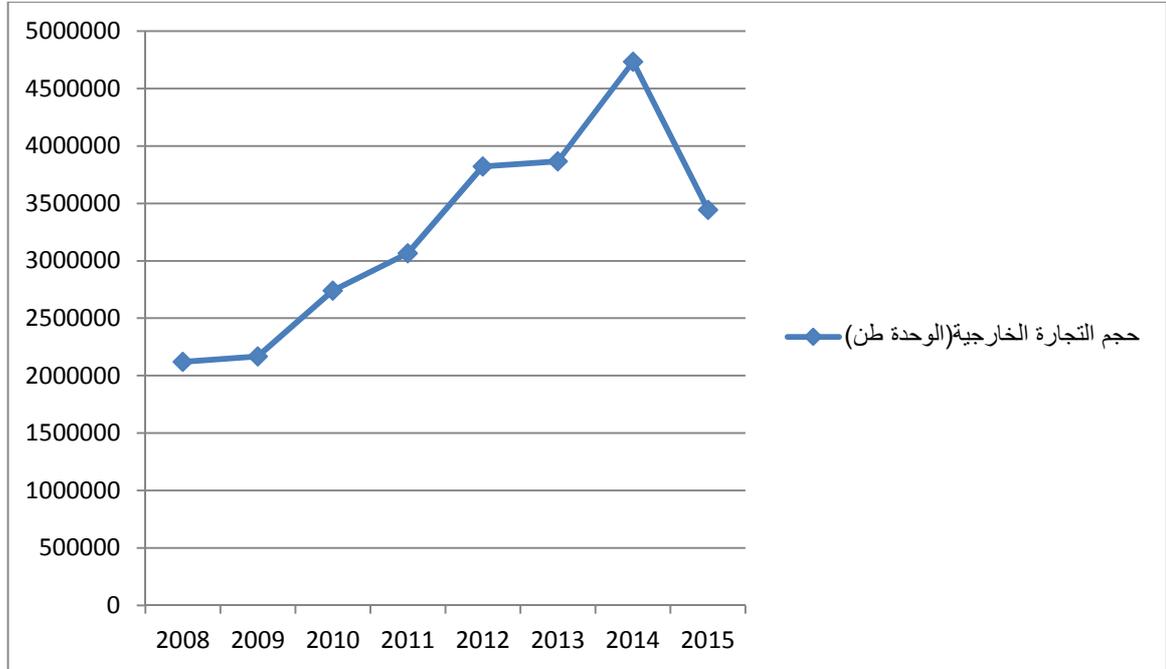
8- 2015 : بناء أرصفة طولها 2100 متر، إنخفاض في حجم الواردات بالنسبة للمركبات حيث تمثل %41 من نشاط الميناء، كما استفاد من ميناء جاف على مساحة 7 هكتارات .

الجدول رقم(07): يبين حركة التجارة الخارجية من 2008 إلى 2015 في ميناء جن جن.

السنة	حجم التجارة الخارجية(الوحدة طن)
2008	2119580
2009	2166272
2010	2740204
2011	3065629
2012	3822272
2013	3865509
2014	4734581
2015	3442126

المصدر: مصلحة الإحصاءات، مديرية الدراسات والتنمية، ميناء جن جن.

شكل رقم (04): حركة التجارة الخارجية من 2008 إلى 2015.



عرفت هذه السنوات ارتفاعا محسوسا في حجم التجارة الخارجية نظرا لتطور الهياكل القاعدية في الميناء و زيادة المساحات المخصصة لوسائل النقل و تحسن الخدمات المقدمة من طرف الميناء بتقديم أحسن خدمة للزبائن، إلى أنها في 2015 نقص حجم التجارة الخارجية بسبب إنخفاض إستيراد السيارات لكنها لم تفقد قوتها وكملت بإنجاز المشاريع وتتأمل بزيادة كبيرة في 2016 .

## خلاصة الفصل:

من خلال الدراسة التطبيقية التي قمنا بها في المؤسسة المينائية جن جن، تبين لنا مدى مساهمة الإنفاق العام للدولة على الميناء الذي يعتبر من أهم البنى التحتية في تطوير حركة التجارة الخارجية، حيث اتضح الأثر الإيجابي الكبير على مر السنوات خصوصا بعد سنة 2008م، وأفاق وطموحات الميناء على المدى القريب والمتوسط كنهائي الحاويات والربط بمنطقة بلارة ومشروع حماية الميناء رغم تراجع أستراد السيارات ويرجع ذلك إلى التدابير التي إتخذتها السلطات رغم إنخفاضها قليلا في 2015 .

الخاتمة العائمة

### خاتمة

يتبين لنا من خلال دراستنا لموضوع الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية وأثره على التجارة الخارجية، أن الإنفاق العام يعتبر دورا مهما في دفع وتطوير حركة التجارة الخارجية ، ويعتبر الإنفاق العام الشكل الرئيسي لتدخل القطاع العام في النشاط الاقتصادي.

كما تبرز أهمية سياسة الإنفاق العام في تطوير التجارة الخارجية من خلال تمويل مشروعات البنية التحتية المتعلقة بالتجارة الخارجية خاصة النقل البحري ( الموانئ ) وخاصة على مستوى ميناء جن جن الذي يعد أكبر ميناء في البحر الأبيض المتوسط.

#### أ- إختبار الفرضيات:

- يتضح لنا من خلال دراستنا وجود علاقة طردية بين الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية و التجارة الخارجية وهو ما يتوافق مع الفرضية الأولى.
- يوجد أثر كبير للإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية في دفع التجارة الخارجية، وهوما يتوافق مع الفرضية الثانية.

#### ب- نتائج الدراسة:

وبعد تقديم هذه الدراسة تم التوصل إلى مجموعة نتائج جاءت كمايلي:

- 1- إستحواذ الميناء على أكثر من 50 % من حجم المبادلات التجارية.
- 2-يعتبر الإنفاق العام في شكل هياكل قاعدية الأكثر تأثيرا على التجارة الخارجية.
- 3-ارتبطت إستراتيجية الإنفاق العام في الجزائر ارتباطا وثيقا بمدى توفر الإيرادات النفطية، مما أدى إلى تدهور مستويات الإنفاق عند تدهور مستوى توفر الإيرادات النفطية.
- 4-الأزمة الأمنية التي مرت بها الجزائر في العشرية السوداء كان لها أثر سلبي كبير في حجم النفقات الاستثمارية الذي أثر سلبا على حجم التجارة الخارجية.

## خاتمة

5- إحتلال ميناء جن جن المرتبة الأولى من موانئ الجزائر، وأفاق وطموحات على المدى القريب كنهائي الحاويات والربط بمنطقة بلارة ومشروع حماية الميناء، فقد يصبح قطبا إقتصاديا على مستوى حوض البحر الأبيض المتوسط من خلال دمج ضمن الشبكات العالمية للحاويات.

6-أفاق مشجعة رغم إنخفاض حركة المركبات.

### ج-التوصيات:

1-تتطلب مشروعات البنية التحتية أموال ضخمة تستوجب إيجاد مصادر بديلة لتمويل الإيرادات للتخفيف من الأعباء المالية التي تتحملها الخزينة العمومية للدولة و تتمثل هذه المصادر في العناصر التالية:

- ✓ إفساح المجال أمام مساهمة المستثمر الأجنبي في تمويل وإنشاء مشروعات البنية التحتية، وإيجاد المناخ الاستثماري المناسب الذي يحفز استقطاب الشركات العالمية المتخصصة في هذا المجال.
- ✓ مشاركة القطاع الخاص كليا أو جزئيا في تمويل وإنشاء مشروعات البنية التحتية.

2-إجراء المزيد من الدراسات والبحوث التي تؤدي إلى تفعيل دور مشروعات البنية التحتية في تطوير حجم التجارة الخارجية، والإستفادة من المنظمات والخبرات الدولية بهذا الخصوص.

3-ضرورة الإسراع في وتيرة المشاريع المخططة للقضاء على ظاهرة انتظار السفن و مشروع حماية الميناء من التموجات، وتسريع عمليتي الشحن والتفريغ وإيجاد مساحات أكبر لتخزين البضائع.

4-تطوير قطاع المواصلات في الميناء وإيصال السكة الحديدية للميناء بشبكة السكك الحديدية الوطنية لتسريع عملية النقل وتخفيف الازدحام.

5-توفير بنية تحتية قوية للحد من الحوادث.

### د-أفاق الدراسة:

يعتبر الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية من اهتمام العديد من الباحثين خاصة في الدول الأخرى لأن لها أثر كبير في زيادة حجم التجارة الخارجية خاصة عن طريق النقل البحري، حيث جعلنا من هذا الموضوع بحثا مفتوحا لدراسات وبحوث أخرى تكون أكثر تفصيلا وعمقا ويمكن أن نبرزها كما يلي:

- دور مشروعات البنى التحتية في زيادة الاستثمارات .

## خاتمة

---

- أثر الموانئ على التجارة الخارجية.

وينتظر ميناء جن جن أفاق مشجعة في المستقبل قد يصل إلى 30 مليون طن وهذا بفضل المشاريع والإستثمارات الجاري إنجازها التي ستنتهي في 2017 .

# قائمة المراجع

# قائمة المراجع

الكتب باللغة العربية :

1. أبو منصف، مدخل للتنظيم الإداري والمالية العامة ، دار المحمدية العامة ، الجزائر 2003.
2. أحمد هني، اقتصاد الجزائر المستقلة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1993.
3. أعمر يحيوي، مساهمة في دراسة المالية العامة، دار هومة للنشر، الجزائر 2003.
4. بن داود إبراهيم، الرقابة المالية على النفقات العامة ، دار الكتاب الحديث 2010.
5. جمال جويدان الجمل، التجارة الدولية، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان 2006.
6. جمال الدين العوسات، التنمية الصناعية في الجزائر على ضوء دراسة قطاع الحديد و الصلب 1968-  
1986، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 1986.
7. حازم البيلاوي، نظرية التجارة الدولية، منشأة المعارف ،مصر 2011.
8. حسن مصطفى حسن، المالية العامة ، ديوان المطبوعات الجامعية بن عكنون، الجزائر 1999.
9. حسن مصطفى، السياسة العامة، الطبعة الثانية ،ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1978.
10. حمدي عبد العظيم، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار النهضة العربية، مصر 2010.
11. حمدي عبد العظيم، اقتصاديات التجارة الدولية، دار النهضة العربية ، بيروت 2000.
12. خباياة عبد الله، أساسيات في اقتصاد المالية العامة، مؤسسة شباب الجامعة الإسكندرية مصر 2009.
13. رشا العصا وآخرون، التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان 2000.
14. رعد حسن الصرف، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة، الجزء الأول، دار الرضا للنشر، سوريا 2000.
15. رعد حسن الصرف، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة، الجزء الثاني، دار الرضا للنشر، سوريا 2001.

16. رشدي عبد الفتاح، التمويل المصرفي لمشروعات البنية التحتية بنظام البناء والتشغيل والنقل، إتحاد المصارف العربية، القاهرة 2006.
17. زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، الدار الجامعية ، الإسكندرية 2009.
18. السيد أحمد عبد الخالق، الإقتصاد الدولي والسياسات الاقتصادية الدولية، مركز الدراسات السياسية والدولية ، المنصورة 1999.
19. السيد عبد المولى، المالية العامة، دراسة الإقتصاد العام، مطبعة جامعة القاهرة، القاهرة 1978.
20. السيد محمد أحمد السيرتي، التجارة الخارجية، الدار الجامعية ، الإسكندرية 2009.
21. السيد مويلى عبدالقادر، الإقتصاد الدولي (النظرية والسياسات)، دار الفكر، الأردن 2011.
22. سامي عفيفي حاتم، التجارة الخارجية بين التأطير والتنظيم، الدار المصرية اللبنانية، الجزء الأول، القاهرة 1993.
23. سوزي علي ناشد، الوجيز في المالية العامة، الدار الجامعية للنشر، مصر 2000.
24. شريف علي الصوص، التجارة الدولية (الأسس والتبقيات)، دار أسامة للنشر والتوزيع عمان، الأردن 2012.
25. طالب محمد عوض، التجارة الدولية (نظريات والسياسات)، دار وائل للنشر، الأردن 2004.
26. طلعة أسعد عبد الحميد، إدارة فعالة لخدمة البنوك الشاملة، جامعة المنصورة، القاهرة 1998.
27. علي زغود، المالية العامة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2005.
28. عبد المطلب عبد الحميد، النظرية الاقتصادية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية 2000.
29. عبد المطلب عبد الحميد، السياسات الاقتصادية، مكتبة زهراء الشرق، القاهرة 1997.
30. غازي عناية، المالية العامة والتشريع الضريبي، دار البيارق، عمان 2001.
31. مجدى محمود شهاب وآخرون، أساسيات الإقتصاد الدولي، الدار الجامعية الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية 1998.
32. محمد بلقاسم حسن بهلول، الجزائر بين الأزمة الاقتصادية والأزمة المالية، مطبعة دحلب، الجزائر 1993.

33. محمد جمال دينبات، المالية العامة والتشريع المالي، الدار العلمية الدولية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 2003.
34. محمد جمال علي الهلالي، المحاسبة الحكومية، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان 2002.
35. محمد عباس محرز، اقتصاديات المالية العامة، ديوان المطبوعات الجامعية، الساحة المركزية بن عكنون، الجزائر 2003.
36. مصطفى رشدي شيحة، المعاملات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 1990.
37. موسى سعيد وأخرون، التجارة الخارجية، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن 2004.
38. موسى محمد مطر وأخرون، التجارة الخارجية، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن 2001.
39. يوسف مسعداوي، دراسات في التجارة الخارجية، دار هومة للنشر والطباعة والتوزيع، الجزائر 2010.

#### المذكرات :

1. بن نوار بومدين، النفقات العامة على التعليم، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة بلكايد تلمسان 2010-2011.
2. بوفليح نبيل، أثار برامج التنمية الاقتصادية على الموازنات العامة في الدول النامية، مذكرة ماجستير، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف 2005.
3. بوفولة بلال، واقع وأفاق الاقتصاد الجزائري في ظل مخططات التنمية الاقتصادية (2001-2014)، مذكرة مقدمة ضمن نيل شهادة الماستر في علوم التسيير تخصص مالية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية والتسيير، جامعة جيجل 2011.
4. حنان معطار، دور تحرير التجارة الخارجية في ترقية الصادرات خارج قطاع المحروقات (دراسة حالة الجزائر للفترة 1963-2013)، مذكرة مقدمة ضمن نيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص مالية ونقود، جامعة محمد خيضر بسكرة 2013-2014.
5. خليفي محمد، الرقابة على النفقات العامة في الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن نيل شهادة الماستر في علوم التسيير، تخصص مالية، المركز الجامعي المدية 2007-2008.

6. رمضان بهناس، أثر الإصلاحات الاقتصادية على الإقتصاد الجزائري (1988-2008)، مذكرة نيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية ، جامعة الجلفة 2008.
7. شرع نورة، سياسات إصلاح التجارة الخارجية وأثرها على الإقتصاد الجزائري، مذكرة ماجستير تخصص تجارة دولية، معهد العلوم الاقتصادية والتجارية والتسيير، المركز الجامعي غرداية 2011.
8. غانم يحي ، أساسيات في النفقات العامة وإشكالية عدم تكافئها مع الإيرادات العامة في الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن نيل شهادة الماستر في علوم التسيير، تخصص مالية، جامعة المدية 2002-2003.
9. كمال أحمد عسكر الخطيب، دور الإيرادات الضريبية في تمويل الموازنة العامة في فلسطين، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في المنازعات الضريبية، جامعة النجاح الوطنية فلسطين 2006.
10. لعيسوف سمير ، المالية العامة في الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية ،جامعة تلمسان 2010.

#### أطروحات والمقتنيات :

1. درواسي مسعود، السياسة المالية ودورها في تحقيق التوازن الإقتصادي(حالة الجزائر 1990-  
2004)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة ،كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 2005-2006.
2. فاروق عبد الحليم محمد شوقير ، كفاءة الإنفاق العام على الإستثمارات الهيكلية.دراسة تحليلية لإستثمارات البنية الأساسية في مجال النقل في جمهورية مصر العربية للفترة(1952-1956)، أطروحة دكتوراة ،جامعة القاهرة 1981.
3. محمد بن إبراهيم التويجري، التجارة الدولية وأثرها على التنمية الاقتصادية ، المؤتمر العربي الخامس للإدارة البيئية، المنظور الإقتصادي للتنمية المستدامة، تونس 2007.
4. فاطمة الزهراء محمد الشريف، الموائى الجزائرية -تحول صعب في تسييرها- إقتصاديات شمال افريقيا العدد السابع، جامعة الجزائر.

#### القوانين والمراسيم :

1. المادة 35 من القانون رقم 17/84 المؤرخ في 7 جويلية 1984 المتعلق بقوانين المالية الجزائر.

2. المادة 1 من المرسوم 84-173 المؤرخ في 22 شوال عام 1404 الموافق ل21 جويلية 1984م، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية بجيجل.

3. بوابة الوزير الأول بيان مجلس الوزراء حول مخطط التنمية الخماسي 2010-2014، 24 ماي 2010.

باللغة الفرنسية :

1.Hocine benmansour, Introduction à l'assurance crédit à l'exportation, Les éditions Chihab, Alger, 1995.

2.Paul Grand jean, Change et Gestion de Change, Casbah éditions, Alger, 2001.

3.Farouk Bouyacoub, L'entreprise financement bancaire, casbah éditions, Alger, 2000.

4. Sylvie Decoussergues . Gestion de banque.Dunod paris 1996.

الملاحق

## الملاحق

ANNEE	DEBARQUEMEN TS	EMBARQUEME NTS	TOTAL
2001	1 142 815	50 248	1 193 063
2002	1 706 178	46 866	1 753 044
2003	1 581 043	21 308	1 602 351
2004	1 313 965	76 629	1 390 594
2005	1 344 809	34 569	1 379 378
2006	1 231 757	147 602	1 379 359
2007	1 231 595	131 344	1 362 939
2008	1 973 246	146 334	2 119 580
2009	2 156 456	9 816	2 166 272

ANNEE	DEBARQUEMEN TS	EMBARQUEMEN TS	TOTAL
2008	1 973 246	146 334	2 119 580
2009	2 156 456	9 816	2 166 272
2010	2 737 444	2 760	2 740 204
2011	2 982 729	82 900	3 065 629
2012	3 819 572	2 700	3 822 272

ANNEE YEAR	DEBARQUEMENTS UNLOADED	EMBARQUEMENTS LOADED	TOTAL
2003	1 581 043	21 308	1 602 351
2004	1 313 965	76 629	1 390 594
2005	1 344 809	34 569	1 379 378
2006	1 231 757	147 602	1 379 359
2007	1 231 595	131 344	1 362 939
2008	1 973 246	146 334	2 119 580
2009	2 156 456	9 816	2 166 272
2010	2 737 444	2 760	2 740 204
2011	2 982 729	82 900	3 065 629
2012	3 819 572	2 700	3 822 272
2013	3 835 511	29 998	3 865 509
2014	4 711 216	23 365	4 734 581

**Au 30 SEP 2015**

**3 432 953**

**9 173**

**3 442 126**



The background of the page is a light blue aerial photograph of the port of Djendjen, showing various ships docked at piers and industrial buildings. A semi-transparent world map is overlaid on the top half, with a black dot indicating the port's location in North Africa.



**LE PORT DE DJENDJEN**

Offre des services qui répondent aux exigences de ses clients.

[www.djendjen-port.com](http://www.djendjen-port.com)

