

دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية

The role of dry ports in the revitalization of sea ports, and its reality in the Algerian system

الأستاذة سليمان صيرينة

Pr. Sabrina SLIMANI

أستاذة محاضرة قسم "أ"، كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة وهران 2 محمد بن أحمد

*Lecturer Class "A", Faculty of Law and Political Science,
University of Oran2, Mohamed Ben Ahmed
slimani.sabrina@univ-oran2.dz*

الأستاذة حريز أسماء

Pr. Asma HARIZ

أستاذة محاضرة قسم "أ"، كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة وهران 2 محمد بن أحمد

*Lecturer Class "A", Faculty of Law and Political Science,
University of Oran2, Mohamed Ben Ahmed
hariz.asma@univ-oran2.dz*

تاريخ النشر: 2021/12/29

تاريخ القبول: 2021/10/04

تاريخ إرسال المقال: 2021/04/20

ملخص:

إن ظهور الحاويات أحدث تطورا هاما في صناعة السفن وتهيئة الموانئ ومعدات التداول، فكان من الضروري استحداث مناطق خارجة عن الميناء البحري قصد امتصاص عدد السلع والبضائع المتزايدة والقضاء على الاحتقان الذي تعرفه هذه الأخيرة، لاسيما في البلدان النامية، فإنشاء الموانئ الجافة وتطويرها من عناصر النهضة الحديثة للنقل البحري وذلك نتيجة زيادة الطلب على خدمات النقل.

تبين لنا من خلال الدراسة، الدور الفعال لهذه الموانئ في تقليل تكاليف الإنتاج، وتخفيف التكدس والازدحام وسرعة إنهاء الإجراءات الجمركية ودفع الضرائب والتفتيش، إضافة لتسهيل عمليات التوزيع وتقديم الخدمات اللوجستية من خلال منظومة متكاملة، فخدمة التخزين التي تقدمها الموانئ الجافة تعمل على تفريغ السفن دون توقف، الأمر الذي يحقق طاقة فعلية للأرصفة ويقلل من بقاء السفن في الميناء البحري، والجزائر بدورها حاولت مسايرة مختلف هذه التطورات بإنشائها العديد من الموانئ الجافة على المستوى الوطني وان كانت فعاليتها قاصرة جدا بالنظر للأهداف المرجوة.

كلمات مفتاحية:

الميناء الجاف، القيمة المضافة، الحاويات، تسيير، الخدمات اللوجستية.

Abstract:

The advent of containers led to significant development in shipbuilding, port infrastructure and handling equipment. It was therefore necessary to create zones outside the seaport in order to absorb the growing number of goods, and to eliminate the congestion suffered by developing countries in particular.

hence construction and development of dry ports has become a major factor in the renaissance of modern maritime transport aiming at meeting the growing demand for services related to transport, as well as for the decisive role that these ports play in reducing production costs, reducing congestion, speeding up customs formalities, control procedures and payment of taxes, in addition to the facilitation of distribution and logistics operations, thanks to an integrated system of storage service provided by dry ports guaranteeing continuous unloading of ships, thus reaching the actual capacity of the quays, and thus reducing the time spent by ships in a port.

Algeria in turn, has tried to follow in the footsteps of the advanced countries in this area, by building a certain number of dry ports at the national level, but which have remained ineffective in terms of the objectives set.

Keywords:

Dry port; Added value; Containers; Management; logistical services.

مقدمة:

شهد قطاع النقل البحري تطورا هائلا استجابة لمتطلبات التجارة الدولية إذ يعتبر مفتاح الاقتصاد العالمي، حيث بلغ حجم البضائع المنقولة بحرا حوالي تسعين بالمائة من حجم البضائع المنقولة عالميا¹.

هذا وتعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي يقوم عليها قطاع النقل بين الدول والقارات لدورها العظيم، فهي احرص من وسائل النقل البرية والجوية وتغطي مناطق واسعة جدا عبر العالم، إضافة إلى تقديمها التسهيلات البحرية اللازمة للسفن، فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل المتعدد الوسائط.

لكن هذه الأخيرة، لم تستوعب الزيادة السريعة في حركة التجارة الدولية لاسيما بعد نجاح نظام التحويلة، حيث فتحت الحاوية باب العمولة على مصراعيه بإلغائها كل الحدود المادية والقانونية، وأصبح العالم سوق واحدة، فظهرت الحاجة إلى إنشاء ما يسمى بـ"مناطق الظهير" أو "الموانئ الجافة"، وسميت كذلك نظرا للتشابه الكبير بين وظائفها وتلك التي تقدمها الموانئ البحرية².

ظهرت الموانئ الجافة مع بداية الثمانينات وانتشار مفهوم النقل المتعدد الوسائط، وتطور مفهومها بتطور الوظائف والخدمات التي تقدمها الموانئ البحرية مساندة لقواعد التجارة العالمية، حيث كانت تعتمد على الموقع الجغرافي وتوفير خدمات المناولة والتخزين، وتحولت وظيفتها من مناطق (شحن، تفرغ وتخزين) إلى مناطق عبور ما أدى إلى زيادة المنافسة فيما بينها لتحقيق القيمة المضافة، فتحولت إلى مناطق لوجستية لها منافذ خلفية قريبة أو بعيدة.

حققت الموانئ الجافة العالمية نجاحا كبيرا في استقطاب الاستثمارات وتنشيط الموانئ البحرية المرتبطة بها، ما دفع بالمشروع الجزائري إلى الترخيص بإنشاء العديد منها عبر التراب الوطني بموجب المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011، الخاص بالموانئ الجافة³.

وتظهر أهمية الموانئ الجافة من خلال ارتباطها بالموانئ البحرية ومساهمتهما معا في تنمية التجارة المحلية الإقليمية والدولية وتطوير النقل المتعدد الوسائط، فنتيجة النمو في حركة التجارة العالمية ازدادت التنافسية بين الموانئ البحرية لتقديم خدمات النقل واللوجستيات، فأصبحت المستودعات الجمركية لا تتناسب مع حجم البضائع والحاويات المتداولة، ما استدعى البحث عن مناطق ليست بالضرورة موانئ بحرية يتم فيها تغيير وسيط النقل.

كما أن القصور الكبير في قطاع النقل البحري الجزائري وعدم كفاءته، والذي ترتب عنه تدهور معدلات النمو وإهدار موارد الدولة، يدفعنا للبحث عن آليات وسبل الرفع من كفاءة القطاع ومسايرة التطورات العالمية.

وعلى ذلك تتمثل أهداف الدراسة:

- في تحديد مفهوم الموانئ الجافة، وتمييزها عن غيرها من المفاهيم من اجل الوقوف على مدى مساهمتها في الرفع من كفاءة الموانئ البحرية بتحقيق دورها في سلسلة النقل المتعدد الوسائط، وباعتبار أن كثافتها العددية والاقتصادية تعكس مستوى التنمية الاقتصادية للمنطقة.

- الوقوف على أوجه القصور التي تعترض الموانئ الجافة الجزائرية من اجل تداركها وضمان تفعيلها للخروج من الأزمة الاقتصادية الحالية، ومواكبة التطورات العالمية الحاصلة في مجال التجارة والنقل المتعدد الوسائط.

من هنا يتبادر لنا التساؤل حول مدى مساهمة الموانئ الجافة في تفعيل وتنشيط الموانئ البحرية، وتجسيدها في المنظومة الجزائرية؟

للإجابة على هذه الإشكالية، استخدمنا المنهج التحليلي لتحليل مختلف القوانين والتنظيمات المتعلقة بالموضوع وقسمنا الموضوع إلى ثلاث محاور نتناول في المحور الأول، تحديد مفهوم الموانئ الجافة بتعريفها وتمييزها عن غيرها من المفاهيم المشابهة، وفي المحور الثاني متطلبات إنشاء الموانئ الجافة ودورها في تنشيط حركة النقل البحري، أما المحور الثالث فسنخصصه للموانئ الجافة في الجزائر، مشاكلها وسبل تفعيلها.

المحور الأول - مفهوم الموانئ الجافة:

لم تعدد التسميات المقدمة للموانئ الجافة فقط من موانئ داخلية، موانئ برية، ملاحق خارجية ومناطق الظهير وإنما تعددت المفاهيم والتعارف المقدمة له (أولا)، ما جعل أمر تمييزها عما يشابهها من مفاهيم أمر أكثر من ضروري (ثانيا).

أولا - تعريف الموانئ الجافة:

اختلف الفقه في إيجاد تعريف موحد للموانئ الجافة وذلك لتعدد أنواعها واختلاف وظائفها (1) إلا أن التعارف القانونية كانت غير ذلك (2).

1- التعريف الفقهي للموانئ الجافة:

عرف بعض الفقه الموانئ الجافة على أنها: "دوائر جمركية تنشأ بعيدا عن المنافذ الجمركية المعتادة والتي تلحق بالموانئ البحرية أو الجوية أو تلك التي تنشأ على المنافذ البرية المتاخمة للدولة المجاورة"⁴.

كما تم تعريفه على انه: "عبارة عن منشأة مجهزة تقام في عمق البلاد وبعيدا عن البحر لإتمام النقل المتعدد الوسائط ولتحقيق المفاهيم اللوجستية ولمنع تكس الموانئ البحرية والجوية، وتحقيق قيمة مضافة، مع ضرورة أن يتوافر لها بنية أساسية متميزة تربطها مع وسائل النقل المختلفة، وشبكة اتصالات عالية الكفاءة وتكون هذه المناطق مسيطر عليها جمرkia"⁵.

إضافة إلى هذين التعريفين نجد أن البعض يعرفها على أنها: "محطة تخزين البضائع متصلة مباشرة مع الطرق والسكة الحديدية الواصلة إلى الميناء البحري ويستخدم كمركز لتجميع البضائع القادمة من البحر استعدادا لتوزيعها إلى الجهات الموردة، لتخفيف الضغط على الطاقة التخزينية والمساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانئ البحرية"⁶.

أما الفقه الفرنسي فقد عرفها كما يلي: "منصة لوجستية تقع في منطقة أخرى غير الميناء البحري، حيث يتم نقل البضائع الخاضعة للنقل المتعدد الوسائط مباشرة إليها بواسطة وسيلة نقل البري، بمجرد تفرغها من السفينة قصد استكمال الإجراءات الجمركية والعمليات الأخرى ذات الصلة، كما يمكن استخدامه كمنصة للتصدير"⁷.

من خلال كل هذه التعاريف المقدمة، يمكن لنا القول أن الموانئ الجافة عبارة عن منشآت مجهزة، مكملة للموانئ البحرية، متصلة بها عبر مختلف وسائل النقل، تستخدم كمراكز لتجميع البضائع والمواد الأولية استعدادا لتوزيعها إلى الجهات الموردة كوظيفة رئيسية لها، مع إمكانية توسيع نشاطاتها وخدماتها من اجل تقديم قيمة مضافة.

2- التعريف القانوني للموانئ الجافة:

تطبيقا لنص المادة 67 من قانون الجمارك، صدر المقرر المؤرخ في 22 مارس 2011 المتعلق بالموانئ الجافة⁸ والذي عرفها من خلال المادة الثانية (2) الفقرة الأولى منه كما يلي: "يمثل الميناء الجاف مستودعا مؤقتا خارج الميناء ويعتبر امتدادا طبيعيا للموانئ البحرية لا يمكن ربطه إلا بميناء واحد"، في حين تم تعريفه بموجب المادة الأولى (1) من قانون الجمارك المصري رقم 206 لسنة 2020 على انه: "مكان في أي موقع بالدولة يصدر بإنشائه قرار من رئيس مجلس الوزراء ويعتبر نقطة انطلاق أو وصول نهائية للبضائع"⁹.

يلاحظ على هذا التعريف أنه:

قاصر جدا، حيث اعتبر المشرع الجزائري الموانئ الجافة مستودع مؤقت (مساحة تخزين فقط) وبالتالي تأديته لوظيفة واحدة فقط من الوظائف والخدمات المتعددة التي يمكن له المساهمة بها، كما بينته التعاريف الفقهية السالفة الذكر، كما ربط الميناء الجاف بميناء بحري واحد فقط في حين انه يمكن استغلال الموانئ الجافة من اجل تقديم خدماتها لموانئ أخرى ومراكز إنتاج أو أسواق.

أما المشرع المصري فلم يربطها بالموانئ البحرية، وركز فقط على اعتبارها نقطة انطلاق أو وصول نهائية للبضائع وبالتالي اعترف بقيمتها كمركز هام في سلسلة النقل متعدد الوسائط.

ثانيا- أنواع الموانئ الجافة وتمييزها عما يشابهها من مفاهيم:

الظهور الحديث للموانئ الجافة وعلاقتها بتقديم الخدمات اللوجستية اثر على تطور وظائفها وبالتالي تعدد أنواعها(1)، وتمييزها عن غيرها من المفاهيم (2).

1-أنواع الموانئ الجافة:

تقسم الموانئ الجافة بحسب طبيعتها ووظيفتها وموقعها في سلسلة توريد المواد للمصانع أو التوزيع الجاري للأسواق إلى موانئ تجميع المواد الخام (أ) تجميع السلع (ب) توزيع السلع (ج).

أ-موانئ تجميع المواد الخام:

وهي تلك الموانئ التي تقوم بتجميع المواد الأولية بكميات كبيرة جدا ومن مختلف المصادر ثم تقوم بإرسالها إلى المصانع وبذلك تضمن تدفقها باستمرار وبكميات كبيرة وبأقل الأسعار ما يضمن الاستمرارية في الإنتاج لتلك المصانع وتنفيذها للطلبات المفاجئة¹⁰، لذلك يفضل إقامتها في المناطق التي تتوسط مصادر المواد الخام¹¹.

ب-موانئ تجميع السلع:

تتوسط هذه الموانئ المصانع والمؤسسات الإنتاجية من اجل تجميع كل البضائع والسلع المنتجة باختلاف أنواعها وتركيباتها ثم تقوم بإرسالها إلى الأسواق وتوفيرها للمستهلك في الوقت والمكان المناسب¹²، مع تقديم خدمة مضافة للمصانع بالتقليل من نفقات التخزين بها ومنع التكدس، وبالتالي فهي تصلح فقط في المناطق ذات الكثافة الصناعية العالية.

ج-موانئ توزيع السلع:

تتواجد هذه الموانئ عندما تكون المصانع متباعدة، أما الأسواق فهي متقاربة فيقوم الميناء بتجميع منتجات المصانع في شحنات كبيرة ثم يقوم بإرسال خليط منها لكل سوق حسب احتياجاتها¹³، لكن هذه الموانئ لا تحقق أي فائدة إن كانت الأسواق بدورها متباعدة.

د-موانئ جافة تتوسط مراكز الإنتاج والاستهلاك:

وهو نموذج يجمع في نفس الوقت ما بين خدمات ومزايا كل من موانئ تجميع السلع وموانئ توزيعها، وعادة ما تقام مثل هذه الموانئ عندما تكون مواقع الإنتاج متباعدة عن بعضها البعض ونفس الشيء بالنسبة للأسواق، وهي تساهم كثيرا في التقليل من تكاليف النقل ما يؤثر بطريقة مباشرة في أسعار المنتجات لدى المستهلك، وبالتالي كثرة الإقبال عليها.

2-تميز الموانئ الجافة عن غيرها من المفاهيم المشابهة:

كثيرا ما يتم الخلط بين الموانئ الجافة والعديد من المفاهيم لاسيما منها المخازن المؤقتة (أ)، مراكز اللوجستيات (ب) ومناطق التبادل الحر (ج).

أ-تميز الموانئ الجافة عن المخازن المؤقتة:

يقصد بها المساحات الموجودة تحت حراسة الجمارك والمعدة لإيواء البضائع المستوردة في انتظار إيداع البيان المفصل، كما يمكنها استقبال البضائع المعدة للتصدير أو لإعادة التصدير أثناء انتظار الشحن شرط أن تكون محل التصريح المفصل أو التحقيق منها.

وقد عرفتها المنظمة العالمية للجمارك، بأنه المكان المخصص لتخزين السلع المستوردة تحت المراقبة الجمركية دون دفع رسوم الاستيراد والضرائب، وهو نفس التعريف الذي تضمنته المادة 66 من قانون الجمارك الجزائري الصادر بموجب القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979، المعدل والمتمم¹⁴.

هذا، ونجد أن هناك ثلاثة أنواع من المخازن المؤقتة وهي العامة المفتوحة لجميع المستعملين¹⁵ والخاصة التي تفتح في مخازن المودع سواء كان شخص طبيعي أو معنوي لاستعماله الشخصي من اجل إيداع بضائع مرتبطة بنشاطه في انتظار إلحاقها بنظام جمركي آخر مرخص به، وأخيرا الصناعية والذي يخصص لمؤسسة ما من اجل تهيئة البضائع المعدة للإنتاج قصد التصدير¹⁶.

وبذلك تختلف المخازن المؤقتة عن الموانئ الجافة باعتبارها أماكن مغلقة خاصة فقط بتخزين البضائع التي تم تفريغها، مع وقف الحقوق والرسوم الجمركية، دون استقبال للشاحنات والحاويات والرسائل الواردة للأخريين¹⁷، إضافة إلى حصول الموانئ الجافة على رقم تعريف دولي اعترافا به كميناء الوجهة النهائية عبر ميناء محدد وذلك عبر بوليصة الشحن (Bill of lading)¹⁸، يمكن هذا الرقم الدولي المتعاملين في مجال الشحن والتفريغ معرفة هذه الموانئ وجنسياته.

زيادة عن كل ذلك، نجد أن أحكام إنشاء وتسيير المخازن المؤقتة تختلف عن أحكام إنشاء وتسيير الموانئ الجافة¹⁹، لاسيما الموقع الجغرافي حيث تقام المخازن في نطاق الموانئ البحرية والمطارات عكس الموانئ الجافة التي يمكن إقامتها بعيدا عن هذه الأخيرة في حالة توفر شبكة النقل.

ج- تمييز الموانئ الجافة عن مراكز اللوجستيات:

يقصد بالمركز اللوجستي المكان الذي تتم فيه كل العمليات وتقدم فيه كل الخدمات باستثناء عملية الإنتاج (خدمات التأمين وأعمال البنوك، إضافة إلى جميع أنشطة التوزيع مع عمليات إنتاجية بسيطة تحقق قيمة مضافة للمنتجات كالتعبئة والتجميع وحتى لصق العلامة التجارية... الخ)²⁰، فهو مفهوم أكثر اتساعا من الميناء الجاف إذ يمثل تجميع بين مراكز التوزيع والميناء الجاف ومحطة الشاحنات، وبذلك يحتاج إلى معدات واستثمارات أكثر من الموانئ الجافة²¹.

هذا ونجد أن الدول المتقدمة تعتمد على إنشاء مركز لوجستي لكل ميناء جاف لخدمة عمليات الشحن والتفريغ بما إضافة لعمليات التصنيع والتعبئة والتغليف ما يساعد في تطوير وتنشيط خدمات الموانئ الجافة، وبالمقابل خدمات الموانئ البحرية المرتبطة به²².

د- تمييز الموانئ الجافة عن مناطق التبادل الحر:

تعرف مناطق التبادل الحر بأنها: "تلك المساحة من الأرض والتي تحدها الدولة على أراضيها وغالبا ما تقام بالقرب من الموانئ الرئيسية والمطارات وتعفى فيها كل البضائع الواردة والصادرة من جميع الرسوم والقيود الجمركية وذلك لغرض جذب المستثمرين"²³، حيث تقدم هذه المناطق على عكس الموانئ الجافة نوعين من الامتيازات أو الحوافز وذلك بتوفير البنية الأساسية والخدمات اللازمة من طرق، كهرباء، وسائل النقل والاتصالات... الخ.

بالإضافة إلى الإعفاءات الضريبية والجمركية والمعاملات التجارية التمييزية كسهولة وسرعة إنشاء الشركات التجارية²⁴.

المحور الثاني-متطلبات الموانئ الجافة ودورها في تفعيل حركة النقل البحري:

إنشاء الموانئ الجافة وتطويرها ضرورة ملحة للتنمية الاقتصادية لكل دولة ترغب في جذب شركات النقل العالمية وجعل أراضيها ممرًا للسلع الدولية، باعتبارها حلقة ضمن سلسلة الخدمات اللوجستية للبضائع الداخلة والعايرة للحدود لكنها تستلزم مجموعة من المتطلبات والمقومات (أولاً)، لكي تساهم في تفعيل حركة النقل البحري (ثانياً).

أولاً-متطلبات إنشاء الموانئ الجافة:

يتطلب الميناء الجاف العديد من المقومات لاسيما البنية التحتية والتنظيمية(1) شبكة نقل متعددة الوسائط(2) إضافة لشبكة من نظم المعلومات والاتصالات(3) إضافة لموارد بشرية مؤهلة وإدارة ناجحة(4).

1-البنية التحتية والتنظيمية :

تعتبر البنية التحتية لأي مركز من المقومات الأساسية التي يجب الاهتمام بها سواء من ناحية اختيار الموقع الاستراتيجي، أو ناحية تجهيزه بكل المستلزمات.

وهو نفس الشيء بالنسبة للموانئ الجافة، إذ من الضروري اختيار موقع إقامتها بعناية على أن تتوسط مراكز الإنتاج وأسواق الاستهلاك، بالإضافة إلى وصف وتحديد العناصر اللازمة لتشغيل الميناء من تجهيزها والآلات ومعدات الضرورية.

هذا، وتحتوي الموانئ الجافة عادة على نفس عناصر البنية التحتية من حيث نوعها، إلا أنها تختلف من حيث كميتها وطريقة تنظيمها وتشغيلها²⁵ ومن هذه العناصر:

- بوابة للدخول والخروج (للساحات والقطارات) حسب نظام النقل فيها، تحتوي على أكثر من مدخل ومخرج واحد مجهزة بمكاتب تدقيق الوثائق وأجهزة المسح الضوئي لتفتيش الحاويات.

-ساحة التخزين وهي المكان المخصص لتخزين الحاويات يتم تقسيمها وتنظيمها بشكل دقيق لتسهيل الوصول إلى الحاويات وإجراء العمليات التشغيلية باستخدام وسائل ومعدات مختلفة من اجل رص الحاويات ورفعها، عادة ما يتم تقسيمها إلى عدة أقسام سواء بحسب أنواعها (الفارغة، الخطيرة، المبردة... الخ) أو بحسب وجهتها (الصادرة والواردة) ويتم تحديد موقع أي حاوية بثلاثة أبعاد (خط، صف، طبقة)²⁶.

تتأثر عمليات التخزين بهذه الساحات بمجموعة من العوامل أهمها مخططا للساحة وطاقتها الاستيعابية، نوعية الروافع وسياسات التخزين المعتمدة.

كما تختلف قدرة التخزين في ساحة الميناء الجاف باختلاف الآلات والمعدات التي يتم استخدامها لرفع الحاويات حيث نجد أن بعض الروافع تحتاج إلى نسبة كبيرة من الفراغات لتشغيلها وعدم إمكانية وضع الحاويات فوق بعضها، على عكس روافع الساحات الجسرية (RTG) التي تسمح بتخزين حوالي 1100 حاوية في الهكتار الواحد.

- مرافق عمومية (مكان انتظار السيارات، فروع للبنوك التجارية، مطاعم وفنادق... الخ)، مكاتب الإدارة والجمارك من اجل تقديم التسهيلات الجمركية والإدارية.

- ورش للمعدات وتصليح الحاويات وتنظيفها.

أما العوامل التنظيمية، فهي لا تقل أهمية عن البنية التحتية حيث تؤثر بصفة مباشرة في كفاءة هذه الموانئ، لاسيما ما تعلق منها بتطبيق القوانين والأنظمة والتعليمات الإدارية لتسهيل وتنظيم الحركة داخل الميناء، بما في ذلك تحديد الأعمال والمهام والقائمين عليها وصلاحيات المديرين ورؤساء الأقسام وتحديد سلطة اتخاذ القرار والتعامل مع الحالات الخاصة²⁷.

2- شبكة نقل متعدد الوسائط:

تقتضي الموانئ الجافة تكامل منظومة النقل واستعداد وسائطه المختلفة البرية، البحرية والجوية لاستقبال كافة البضائع ونقلها بأمان²⁸، فالنقل البري يستوجب وجود شبكة طرق جيدة تربط الموانئ الجافة بالموانئ البحرية والمناطق الصناعية وخاصة المدن الكبرى مع توافر وصلات بينها، بالإضافة إلى شاحنات نقل ذات كفاءة عالية وذات مواصفات عالمية خاصة ناقلات الحاويات وذلك لتوفير الأمان أثناء نقلها وكل الآلات والمعدات اللازم لضمان سرعة الشحن والتفريغ²⁹.

أما السكك الحديدية فهي الركيزة الأساسية للنقل متعدد الوسائط بسبب المميزات الكثيرة التي يتمتع بها منها الأسعار التنافسية، نقل الكميات والأحجام الكبيرة، اختصار الزمن وتحقيق مستوى عالي من الأمان³⁰، لكن مع ضرورة وجود شبكة حديدية جيدة وانتظام التوقيت فيها وخفض زمن الرحلة.

وبالنسبة للنقل الجوي فبالرغم من عدم اللجوء إليه إلا قليلا، وذلك لنقل البضائع غالية الثمن أو سريعة التلف إلا انه يبقى وسيلة يمكن تطويرها والاستفادة منها وذلك بتجهيزها بأحدث المعدات والأجهزة ومحطات لتداول الحاويات المنقولة جوا والتي يتم تبادلها مع وسائط النقل الأخرى عبر الموانئ الجافة³¹.

ويرى العديد من المختصين في مجال النقل البحري أن كفاءة الموانئ الجافة تزداد بمدى جودة الطرق البرية وشبكة السكك الحديدية التي تربطها سواء بالموانئ البحرية أو غيرها من مناطق الإنتاج والتبادل التجاري، علاوة على ما يضيفه النقل من منفعة زمانية ومكانية إلى قيمة السلعة أو الخدمة³².

3- شبكة من نظم المعلومات والاتصالات:

وجود نظام الكتروني واحد يشمل كافة مراحل عملية النقل من ضروريات النقل المتعدد الوسائط، حيث يتم من خلاله تبادل كل المعلومات والوثائق المتعلقة بالعملية، وهي بوابة معلوماتية لخدمات النقل تساهم فيها كافة الأطراف المعنية³³، وباعتبار الموانئ الجافة حلقة من حلقات النقل المتعدد الوسائط، فمن الضروري توافره على خدمات الاتصالات لزبائنها من أصحاب البضائع والحاويات ووكلاء شركات النقل والشحن... الخ، وغيرها من الأطراف الفاعلة والتي لها علاقة بالميناء كمديريات الجمارك، مقدمي الخدمات، أصحاب المصالح.

هذا وتعرض الحاويات أثناء طريقها العديد من المخاطر، ما يستوجب تتبعها عن طريق أنظمة خاصة تساهم في الإسراع برقمنة العمليات التجارية، وتمكين العملاء من متابعة شحناتهم بصورة أفضل. ويجب أن تتميز هذه الأنظمة بالقوة والاستقرار واستمرارية الأداء³⁴، ونجد حول العالم العديد من الشركات المتخصصة بالأنظمة الآلية بالوقت الفعلي لمتابعة وإدارة الحاويات عن بعد مثل شركة Systems Starcom، إضافة إلى شركات الخدمات اللوجستية التي تسعى لتقديم الأفضل لعملائها كشركة "بي انداوفيري ماسترز" فرع عن شركة "دي العالمية"، والتي أعلنت تقديمها خدمة لعملائها تسمح لهم بـ "تتبع وتعقب" مسار الحاويات وهي الأولى أوروبا في تقديمها لهذه الخدمة³⁵.

4- موارد بشرية مؤهلة وإدارة ناجحة:

تتطلب الموانئ الجافة كفاءات بشرية مؤهلة، وإدارة متميزة على درجة عالية من الكفاءة للتعامل مع الشركات العالمية وعلى قدر عالي من المعرفة بمتطلبات النقل الحديث، وان تكون لها القدرة على استخدام الموارد المتاحة لها أفضل استخدام واتخاذ القرارات الرشيدة فيما يخص تسييرها وإدارتها³⁶.

من خلال ما سبق بيانه، يتبين لنا أن إنشاء الموانئ الجافة من الاستثمارات الضخمة سواء من حيث البنية التحتية المعدات والتجهيزات، أو من حيث الموارد والطاقات البشرية المؤهلة، وبالتالي فهي تتطلب تدخل القطاع الخاص لضخ استثمارات جديدة وتحديث التجارة الداخلية، بعد اقتناعه بضمان الربحية الاقتصادية والمالية، فالشراكة عام -خاص ضرورية لتحقيق المعايير الرئيسية لنجاح وفعالية الموانئ الجافة.

ثانيا- دور الموانئ الجافة في تفعيل حركية النقل البحري:

تقدم الموانئ الجافة كما سبق بيانه، العديد من الخدمات تختلف باختلاف وظيفتها وموقعها بالنسبة لكل من الموانئ البحرية والمصانع ومصادر المواد الخام وأسواق المستهلكين، يمكننا إيجازها في منع الاحتقان والتكدس بالموانئ البحرية (1) ربط حلقات النقل متعدد الوسائط (2) إضافة إلى تحقيق مفاهيم اللوجستيات للتقليل من تكاليف النقل (3)، وذلك كله يحقق ميزة تنافسية للموانئ البحرية المرتبطة به (4).

1- منع الاحتقان والتكدس بالموانئ البحرية:

حرية التجارة الدولية حولت الموانئ البحرية إلى حلقة من حلقات النقل وأصبحت مكانا لتغيير وسيط النقل³⁷ إضافة إلى الكميات الهائلة من السلع والبضائع التي تستقبلها يوميا نتيجة نظام التحوية³⁸، واستخدام أساليب ومفاهيم جديدة للتقليل من التكاليف، إذ لم تعد مناطق التخزين الجمركية كافية لاستيعاب الكم الهائل من السلع والبضائع. إذن، فنقل البضائع والحاويات إلى الموانئ الجافة يؤدي إلى رفع كفاءة وطاقات الميناء البحري وزيادة إنتاجيتها وأداء وظائفها بشكل أفضل وذلك بالتقليل من السلع المكدسة³⁹، وتخفيض مدة بقاء السفينة فيه وتوفير تكاليف عالية ما يكسبها ميزة تنافسية⁴⁰.

كما تساهم الموانئ الجافة في إشعار الناقلين والشاحنين بوصول البضائع بواسطة التبادل الإلكتروني للمعلومات والبيانات، مع التحضير والإعداد لمغادرة الحاوية، ما يسهل مهمتهم في إيصال البضاعة إلى أصحابها في زمن قياسي.

2- استكمال وربط حلقات النقل المتعدد الوسائط:

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة النقل متعدد الوسائط بأنه "نقل البضائع بواسطة مختلفتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط يأخذ فيه متعدد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته من مكان في بلد ما إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر"⁴¹، بمعنى تنفيذ عملية نقل البضاعة من بحرية إلى برية وجوية وبالعكس ولضمان رفع كفاءة النقل الدولي أصبحت الموانئ الجافة السبيل الوحيد لسماحتها بالانتشار الواسع للحاويات، وتقديم خدمات متكاملة في مجالات الإمداد، التوزيع، التخزين، التعبئة⁴².

3- تحقيق مفاهيم اللوجستيات:

تقديم الخدمات اللوجستية من الوظائف الحديثة في سلسلة النقل البحري الذي امتد إلى وسائط أخرى⁴³، لإتمام عمليات التوريد والتوزيع في الوقت المتفق عليه وبأقل تكلفة ممكنة وبمجاله تتفق مع ذوق المستهلك، وبالتالي إحكام السيطرة على جميع مراحل عمليات النقل، بل والأكثر من ذلك تمتد لتشمل العمليات الإنتاجية عن طريق إدارة المخزون وعمليات الفرز والتعبئة والتغليف والمعالجة الصناعية، إضافة إلى التأمين والعمليات المصرفية المختلفة لاسيما المستندية منها، ومن ثم إدارة أنشطة نقلها في ظرف زمني وجيز وبأقل تكلفة ممكنة، وبالتالي تحقيق أكبر قدر من القيمة المضافة الحقيقية⁴⁴.

وهذه العمليات تختلف باختلاف وظيفة الميناء الجاف، حيث نجد أن في الموانئ الخاصة بتجميع السلع والبضائع يتم فيها تقليل تكاليف النقل عن طريق إرسال كل البضائع دفعة واحدة ما يتيح تخفيض تكلفتها، بالإضافة إلى تقليل المسافة بين المصانع والأسواق الموجهة إليها وما يصاحبها من مصاريف، وخفض حجم المخزون داخل المصانع، أما تلك الخاصة بتوزيع المنتجات فهي تساهم في تحقيق مفاهيم اللوجستيات عن طريق توفير كل السلع والبضائع المطلوبة وإرسالها دفعة واحدة ما يضمن تحقيق التواجد الدائم للسلعة بالسوق⁴⁵.

4- تحقيق ميزة تنافسية للموانئ البحرية:

تساهم الموانئ الجافة بصفة خاصة في تحقيق ميزة تنافسية للموانئ البحرية المرتبطة بها، وهي ضرورة حتمية يجب تحقيقها في الموانئ البحرية لمواجهة المنافسة الحادة التي تعاني منها، ولا يكون ذلك إلا بتقديم خدماتها بطرق وأساليب جديدة تميزها عن غيرها وتضمن تحقيق معدلات أداء عالية وبكفاءة متميزة، وهذا ما تقوم به أغلبية البلدان المتقدمة والشركات العالمية وذلك بإنشاء على ظهور الميناء البحري ميناء جاف، مثل ميناء "هامبورج" بألمانيا المرتبط بالميناء الجاف "ديسبورج" المقام وسط غرب أوروبا والذي يخدم أكبر تجمع اقتصادي في أوروبا، وميناء "روتردام" بهولندا الذي يتخذ لنفسه شعار "روتردام بوابة أوروبا".

إضافة إلى تعزيز منظومة تصدير البضائع والمنتجات المحلية، حيث يتم شحن البضائع منها إلى مختلف الاتجاهات دون الحاجة إلى تكديسها في الموانئ البحرية إلى حين وصول السفن المعنية بنقلها.

يتبن لنا مما سبق بيانه، أن الموانئ الجافة تتدرج بمستوى تدرج كفاءة تشغيل الميناء المرتبط بها، فتبدأ بأنشطة القيمة المضافة المنخفضة (الشحن والتفريغ) وصولاً إلى الأنشطة ذات القيمة المضافة العالية (تغليف، تعبئة، توزيع وضع العلامات... الخ).

المحور الثالث - الموانئ الجافة في الجزائر، معوقاتها وسبل تفعيلها:

تتميز الموانئ الجزائرية بموقع متميز باعتبارها بوابة بحرية هامة تربط العديد من دول العالم، فهي جسر طبيعي لبلدان المغرب العربي ودولة عبور لدول الساحل الإفريقي نحو موانئ البحر الأبيض المتوسط والعالم⁴⁶، إضافة إلى طول شريطها الساحلي ما يؤهلها لان تكون محطة أساسية ضمن سلسلة النقل الدولي والإقليمي، إلا أن أوضاعها الحالية بمساحاتها وتجهيزاتها البسيطة غير قادرة على مواكبة الزيادة المستمرة في التبادل التجاري، بل وأكثر من ذلك تتسبب في دفع مبالغ باهظة بالعملة الصعبة نتيجة الانتظار خارج الميناء لأيام معدودة، وذلك راجع إلى عدم وجود أرصفة كافية أو مناطق لتخزين البضائع. نتيجة ذلك، حاولت الجزائر مسايرة التطور الحاصل في التجارة العالمية والنقل المتعدد الوسائط، بإنشائها للعديد من الموانئ الجافة، وهذا ما يدعونا إلى التساؤل عن واقعها (أولاً) ومعوقات تحقيق الفعالية لها (ثانياً).

أولاً- واقع الموانئ الجافة الجزائرية:

على عكس ما أشار إليه بعض الفقه الجزائري لم يستخدم المشرع الجزائري عبارة الموانئ الجافة من خلال المادة 66 من قانون الجمارك رقم 79-07، المؤرخ في 21 يوليو المعدل والمتمم⁴⁷، وإنما أشار إلى المستودعات المؤقتة أو مساحات التخليص الجمركي، إذ جاء نص المادة كما يلي: "عندما يتعذر القيام بالتصريح المفصل النظامي بالبضائع فور وصولها إلى الإقليم الجمركي، يجوز تفريغها في أماكن معينة لحزنها تحت المراقبة الجمركية في انتظار تقديم التصريح المذكور للجمارك وتنظم هذه الأماكن المسماة مستودعات مؤقتة أو مساحات للتخليص الجمركي حسب الشروط المنصوص عليها في هذا القانون"، وهي ليست بالموانئ الجافة وإنما مستودعات مؤقتة لتخزين البضاعة فقط.

حيث، لجأت الجزائر إلى إنشاء الموانئ الجافة سنة 2009 وليس قبلها وأول تشريع جزائري تناول الموانئ الجافة هو المقرر الصادر في 27 مارس 2011، وبموجبه تم إنشاء العديد من الموانئ الجافة العامة والخاصة، وقد تم غلق 22 منها نتيجة القرار الصادر من السلطات العامة في يونيو 2021.

تحتوي الجزائر حالياً على العديد من الموانئ الجافة عبر التراب الوطني تستحوذ العاصمة لوحدها على 12 منها يتم التفصيل في قواعد إنشائها وتسييرها (1)، وبيان بعض الإجراءات التي تم اتخاذها من اجل تفعيل نشاطها (2).

1- قواعد إنشاء وتسيير الموانئ الجافة:

عادة ما يتم منح مهمة إنشاء الموانئ الجافة إلى وزارة النقل في العديد من الدول العربية والأوروبية، لكن في الجزائر واستناداً إلى المادة الثانية فقرة الثانية من المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011 المتعلق بالموانئ الجافة⁴⁸، سمحت لسلطة الميناء ولوكلاء الشحن بإنشاء الموانئ الجافة بعد موافقة المدير العام للجمارك، وعلى الراغب في ذلك تقديم ملف خاص لرئيس مفتشية أقسام الجمارك المختص إقليمياً متضمناً الوثائق التالية⁴⁹:

- طلب يبين فيه اسم ولقب وعنوان المستغل

-مخطط المساحة والموقع للاماكن.

-نسخة من القانون الأساسي للمتعامل الشخص المعنوي.

-نسخة من مقرر الاعتماد المتعلق بمهنة مساعد النقل البحري⁵⁰.

-نسخة من عقد الملكية أو عقد الإيجار موثق لا تقل مدته عن ثلاث سنوات.

-نسخة من شهادة مطابقة المحلات لمعايير الأمن مسلمة من طرف مصالح الحماية المدنية المختصة إقليميا.

-ترخيص مسبق من مصالح المراقبة الصحية والبيطرية والصحة النباتية والمطابقة.

-كل ترخيص منصوص عليه في التشريع والتنظيم الساري المفعول والمنظمين لتخزين المواد الخطرة.

هذا ويرتبط تطابق الأماكن المخصصة للميناء الجاف بمجموعة من الشروط أوردتها المادة 6 من نفس المقرر وذلك من أجل ضمان أحسن الظروف للعمليات التجارية والمراقبة الجمركية وعدم إنقاص البضائع المودعة فيه، مع تجهيزه بكل المعدات الضرورية من سكانير وعتاد الوزن، نظام المراقبة الضوئية، معدات الإعلام الآلي والاتصالات... الخ، مع ضرورة وضع أماكن خاصة مجهزة بكل المعدات لاسيما أجهزة الإعلام الآلي تحت تصرف إدارة الجمارك مع الربط بنظام الإعلام والتسيير الآلي للجمارك (SIGAD).

وأن لا تقل مساحته عن خمسة وعشرون ألف متر مربع (25000 م²)، وان لا يقل علو سياج مساحة الميناء الثالثة(3) أمتار.

قبل منح الاعتماد يتم معاينة الأماكن من قبل رئيس مفتشية أقسام الجمارك المختص إقليميا عن طريق مصالحه من اجل إعداد محضر المعاينة، مع ملف يقدمه للمدير العام للجمارك الذي يتخذ مقرر الاعتماد بعد موافقة المدير الجهوي للجمارك المختص إقليميا⁵¹.

في حين نجد أن القانون المصري مثلا يستلزم إجراء دراسة فنية لتقدير مدى صلاحية إنشاء الميناء المطلوب من حيث الموقع والمنشآت والتجهيزات والمساعدات الملاحية اللازمة لفعاليتها، وتتولى وزارة النقل الإشراف الفني على تنفيذه⁵².

ويرتبط البدء في استغلال الميناء الجاف استنادا إلى نص المادة العاشرة من المقرر الخاص بالموانئ الجافة السالفة الذكر بـ:

- تقديم نسخة من السجل التجاري،

-تقديم نسخة من بطاقة التعريف الجبائي،

-اكتتاب تعهد عام مكفول أو مضمون، معتمد من طرف قابض الجمارك المختص إقليميا والذي يحدد فيه مبلغ خمسة (5) مليون دينار للسنة الأولى من الاستغلال واثان بالمائة (2٪) من الحقوق والرسوم المحصلة خلال السنة السابقة بالنسبة للسنوات اللاحقة من الاستغلال.

ويجب أن يتضمن التعهد:

-دفع الغرامات المستحقة في حالة ارتكاب مخالفات،

–تحمل كل المصاريف المترتبة عن نقل البضائع للإيداع الجمركي، وفقا لما نصت عليه المادة 74 من قانون الجمارك⁵³. ويمكن غلق الميناء الجاف، إما بطلب من المستغل نفسه أو من قبل إدارة الجمارك لعدم تجديد عقد الإيجار في اجل أقصاه ثلاثة أشهر قبل انقضاء مدة عقد الإيجار أو لانعدام النشاط خلال مدة سنة، دون ان يتحرر المستغل من التزاماته اتجاه الجمارك و التي تكون بعد تصفية كل البضائع والمنازعات الممكن معاينتها، ومنح قابض الجمارك حق رفع اليد عن الكفالة⁵⁴.

2- أهم الإجراءات التي تم اتخاذها لتفعيل نشاط الموانئ الجافة في الجزائر:

تحاول الموانئ الجزائرية تطوير عملية النقل بالحاويات بعد التزايد الكبير والتسارع في معدلات النقل بها، ففي ميناء وهران على سبيل المثال ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات من 9.42 % سنة 1994 إلى 35.9 % سنة 2004 إلى 37.15 % سنة 2008⁵⁵، وشهدت زيادة معتبرة مقدرة ب2% ما بين 2016-2017، لتعود من جديد إلى الانخفاض خلال الثلاثي الأول من السنة الجارية⁵⁶.

هذا وتعتبر الموانئ الجافة الجزائرية لاسيما الميناء الجاف بالروبية أهم مصدر من إيرادات الجمارك، حيث تصدر قائمة من 83 مصدرا والذي غطى لوحده 15.46% من مبلغ الإيرادات بمبلغ إجمالي مقدر ب26.66 مليار دج وهذا خلال شهرين فقط (جانفي وفبري 2020)⁵⁷.

ومن أهم ما تم اتخاذه من إجراءات لتفعيل نشاط وتطوير خدمات الموانئ الجافة، نذكر:

أ- استحداث نظام التحويل الآلي للحاويات من ميناء الجزائر نحو الموانئ الجافة:

أنشأت المديرية العامة للجمارك نظام التحويل الآلي منذ 20 جوان 2018 من أجل تأمين السلسلة اللوجستية للتجارة الخارجية ومكافحة الغش والتهرب الضريبي، إضافة إلى إضفاء شفافية أكبر في التسيير⁵⁸، نظر لتهرب الحاويات من الموانئ البحرية إلى الموانئ الجافة التابعة للشركات المحتكرة الشحن البحري في الجزائر دون اخذ رأي أصحاب الشأن. كما تم إنشاء العديد من اللجان منها لجان التسهيلات البحرية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-118 المؤرخ في 3 ابريل 2002⁵⁹، ووجدت خصيصا لضبط جميع التدابير الرامية إلى تسهيل عملية النقل البحري وتقليص الإجراءات والشكليات المطلوبة للحد الأدنى، بالإضافة إلى اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة والتي تم إنشاءها وتحديد مهامها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 97-481 المؤرخ في 15 ديسمبر 1997، المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10-94 المؤرخ في 17 مارس 2010⁶⁰.

ب- القضاء على التحويل العشوائي للحاويات:

سيطرت شركات الملاحة الأجنبية على الموانئ الجافة في الجزائر سمح لها بفرض نفسها على الموانئ البحرية وتحويل الحاويات حسب رغبتها، ما أدى إلى استحواذ ثلاث موانئ جافة فقط على أزيد من 90% من الحاويات التي تدخل ميناء الجزائر، لاسيما المتعاملين الفرنسيين والأترك المستحودون على حصة الأسد.

نتيجة ذلك، أصدرت المديرية العامة للجمارك تعليمية تلزم من خلالها شركات النقل البحري بنقل الحاويات إلى الموانئ الجافة حسب اختيار وتوجيه إدارة الجمارك⁶¹، وذلك حسب توافر العقار والمساحات لكل ميناء من اجل ضمان الشفافية خلال عمليات التفتيش والتحرير للجمارك الجزائري.

إلا أن هذا القرار انتقد بشدة من طرف المتعاملين الاقتصاديين وأصحاب الموانئ الجافة، وأثار فوضى عارمة بالموانئ البحرية لرفض شركات الملاحة البحرية نقل الحاويات إلى الموانئ المختارة (التخصيص التلقائي) من قبل إدارة الجمارك، ما تسبب في أزمة ازدحام وزيادة التكلفة التي تحملها المتعامل الاقتصادي والمستهلك الجزائري.

مباشرة بعد هذه الحادثة، اتخذت السلطات العامة قرار غلق كل الموانئ الجافة غير القانونية في جوان 2020، فيما سمته بعملية التطهير واعتبره وزير المالية قرار سيادي، وذلك بعد تراخي الحكومات السابقة في تطبيق القوانين واكتشاف عدد من الموانئ الجافة الموازية التي لم تحصل على الاعتماد، إضافة إلى استغلال هذه الموانئ من اجل تهريب الأموال بالعملة الصعبة، فبدل من التقليل من الضغط الهائل على الموانئ البحرية وتقليص مدة انتظار سفن الشحن وتجنيد الخزينة العمومية أموال باهظة، أصبحت عائقا أمام المصدريين نتيجة الاحتكار وغياب التنافسية وهو ما صرح به السيد نصري رئيس جمعية المصدريين الجزائريين لوسائل الإعلام الجزائري.

تنفيذا لذلك، تم إلغاء اثنين وعشرون ميناء إلى تاريخ 29 مارس 2021، بما يعادل حوالي 95% من الموانئ الجافة الجزائرية (العامة منها والخاصة) عبر عديد الولايات منها العاصمة، عنابة، قسنطينة، سطيف، وهران، وسكيكدة وهو ما استنكره العديد من المتعاملين والمستهلكين باعتبارهم في الأخير من سيدفع فاتورة ذلك، حيث هناك من اعتبروه قرار ارتجالي غير صائب حتى وإن بررته الكثير من الأسباب إلا انه كان على السلطات التريث ومحاولة إيجاد الحلول لتلك الأسباب، ومنح أجال لاستكمال الشروط وتنظيم هذه الموانئ بنصوص قانونية صارمة.

ثانيا-معوقات تحقيق الفعالية للموانئ الجافة في الجزائر :

هناك العديد من المعوقات التي تحول دون الوصول إلى تحقيق الفعالية الكاملة للعدد القليل من الموانئ الجافة التي تم إنشائها في الجزائر والتي هي بصدد الغلق، يمكن لنا حصرها ضمن ما يلي:

1-سيطرة الشركات العالمية على النقل بالحاويات في الجزائر:

إن ضعف الأسطول البحري الجزائري من حيث العدد والحجم (بعدما كانت الشركة الوطنية للنقل البحري تمتلك اثنا وسبعين (72) باخرة في السبعينات أصبحت حاليا بخمسة (5) بواخر تجارية فقط)، وافتقار القانون الجزائري إلى المرونة في ما يشترطه من شروط على ملاك السفن سواء عند شراءها أو تسجيلها أو حتى بيعها، واعتماد الاقتصاد الوطني على الاستيراد، سمح للشركات العالمية المتعددة الجنسيات بفرض نفسها واحتكارها للنقل بالحاويات.

إضافة إلى ضعف القدرات المالية والتنافسية والخبرة لدى متعهدي النقل الوطنيين مقارنة بالأجانب الذين يتحكمون في سلسلة النقل بداية من منشأها وصولا إلى مقصدها ويتحملون المسؤولية الكاملة⁶².

حيث يلعب متعدد النقل لوسائل دور خطير في اختياره لوسائل النقل وموانئ التحميل والتفريغ، أخذنا بعين الاعتبار عنصرين أساسيين وهما الوقت والتكلفة، فأى تأخير في تسليم البضائع أو ضياعها أو فسادها سيثير مسؤوليته الكاملة، وتفاديا لذلك فهو يختار الموانئ المجهزة والأمنة التي تقدم خدمات لوجستية ليستفيد من القيمة المضافة.

2-الارتفاع المبالغ للأسعار المطبقة في الموانئ الجافة :

التخفيض في تكلفة السلع والبضائع واختصار الوقت هو الهدف الأساسي من إنشاء الموانئ الجافة، لكن الواقع غير ذلك في الجزائر، فالأسعار التي تفرضها هذه الأخيرة خيالية تفوق أربعة(4) مرات تلك المطبقة في الموانئ البحرية حسب تصريحات المدير العام للبحرية التجارية والموانئ سابقا السيد بن بوسحاقي محمد⁶³، وتزيد عن المائة بالمائة 100 % من تكلفة نقل الباحرة من البلد المورد إلى الجزائر، حيث أصبحت محددة من قبل أصحاب الموانئ بعدما كانت تحدد سنويا في قانون المالية⁶⁴، ذلك ما اثر سلبا على أسعار السلع لدى المستهلك، وعزوف الموردين عن تحويل حاوياتهم إلى هذه الموانئ.

مع العلم أن هذه الأموال الباهظة تحول للخارج كخدمات تقدم في الموانئ الجافة المتحكم فيها جهات معينة تعمل مع الشركات البحرية الأجنبية⁶⁵.

3- طول أجال تحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة:

طول أجال تحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة يرجع بالدرجة الأولى إلى البيروقراطية وتضارب المصالح، نتيجة هيمنة أجهزة الدولة على الموانئ البحرية، إضافة إلى ضعف أداءها لانعدام التكامل بين وسائل النقل البرية والبحرية وعن طريق السكك الحديدية القديمة جدا إن وجدت، حيث تستغرق الحاويات في الموانئ البحرية ما بين أربعة وعشرون ساعة إلى اثنا وسبعين ساعة في الحالات العادية، في حين أنها قد تصل في بعض الأحيان إلى الأسبوع.

إضافة إلى كل ذلك، طغى سوء التنظيم والتسيير على الموانئ الجزائرية نتيجة البيروقراطية وتعدد الإجراءات المستندية والجمركية والجهات المتدخلة في حركة البضائع تصديرا واستيرادا، وذلك ما اثر بصفة مباشرة على أداء الموانئ الجافة لارتباطها بأداء الموانئ البحرية التي تتخبط في مشاكل عديدة، وبوسائل النقل المتوفرة.

4-عدم كفاءة نظام النقل الداخلي:

عدم كفاءة نظام النقل الداخلي ناتج أساسا عن تدهور شبكة الطرق البرية والسكك الحديدية وضعف عمليات الصيانة بها، بل وخروج الكثير منها عن الخدمة، إضافة إلى ضعف استغلال عملية المساحلة في الجزائر إن لم نقل أنها منعدمة وهي وسيلة هامة يجب على السلطات العامة والمحلية الاهتمام بها من أجل المساهمة في تنمية مبادلاتها التجارية الوطنية وتخفيف الضغط عن شبكات النقل الأخرى، وبالخصوص بين المدن الكبرى التي تعاني موانئها من الاكتظاظ والتكدس.

5-تحويل أرباح الموانئ الجافة إلى الخارج:

يفرض أصحاب الموانئ الجافة خدمات إضافية للتفريغ والشحن وتحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة الخاصة بها دون استشارة أصحابها وبأسعار باهظة، ساهمت في رفع حجم الواردات من الخدمات التي تقدر بنحو 13 مليار دولار سنويا وبالتالي تحويل كميات كبيرة من العملة الصعبة للخارج تتجاوز سنويا 6 ملايين دولار وفقا لبعض الناشطين في المجال⁶⁶. إضافة إلى المعوقات الخاصة بالموانئ الجافة، نجد العديد من المشاكل الأخرى العامة والمرتبطة بالنشاط الاقتصادي والتجاري الجزائري، فمثلا أجال بقاء السفن في الانتظار فاق كل التوقعات، حيث حطمت سفن الحبوب الرقم القياسي ببقائها سبع عشرة (17) يوم في الانتظار⁶⁷.

الخاتمة:

أدت التحولات الجديدة الحاصلة في نظام التجارة الدولية وازدياد معدلاتها إلى ازدياد الحركة في الموانئ البحرية خصوصا في حوض البحر الأبيض المتوسط، هذه الموانئ لم تسير مختلف التطورات بنفس الوتيرة لعدة أسباب، ما جعل من الموانئ الجافة السبيل الوحيد لإزالة العقبات التي كانت تحول دون تطوير الكثير منها، وذلك بتقديمها لمعظم الخدمات التي تقدمها الموانئ البحرية، والأكثر من ذلك تقديم قيمة مضافة.

سمحت الجزائر كغيرها من الدول بإنشاء الموانئ الجافة، وقدمت التسهيلات الضرورية لذلك، فكانت أمل في تحديث التجارة الداخلية وزيادة الصادرات الوطنية، إلا أنها لم تتمكن من تحقيق الأهداف المرجوة منها كما سق بيانه ما دفع السلطات العامة إلى اتخاذ قرار غلق الكثير منها.

ومن خلال هذه الدراسة تبين لنا:

- أن إنشاء الموانئ الجافة ليس بالأمر الهين، كونها مشروعات ومنشآت ضخمة تحتاج إلى رؤوس أموال هائلة لتفعيلها وتعزيز التكامل التشغيلي بينها وبين الموانئ البحرية عن طريق الاستلام المباشر للبضائع والسلع من السفن دون إجراءات رسمية في الميناء البحري، حيث يتم تحويل هذه الإجراءات إلى الموانئ الجافة، وبالتالي من الضروري مشاركة القطاع العام والخاص في إنشاء وتشغيل هذه الموانئ.

- عدم التناسب في الأدوار وسلطات اتخاذ القرار في الموانئ الجافة، وذلك راجع لكثرة الجهات الفاعلة من مقدمي الخدمات والمؤسسات المختلفة الأحجام والطاقات، بالإضافة لاختلاف قطاعات النشاط وأصحاب المصالح.

- للموانئ الجافة دور بالغ الأهمية باعتبارها متنفس للموانئ البحرية عن طريق تقديم العديد من الخدمات عنها (التخزين، تشحيد البضائع وتفريغها)، إضافة إلى المزايا العديدة التي تعود على كل من صاحب البضاعة، متعهد النقل وذلك بتكاملها لحلقات النقل المتعدد الوسائط.

- يلعب متعهد النقل المتعدد الوسائط دور خطير ومتزايد في اختياره لوسائط النقل وموانئ التحميل والتفريغ وهو ما يهدد الموانئ الجزائرية التقليدية التي لا تلقى الترحيب منها.

- بالرغم من محاولة الجزائر مساندة جل التطورات الحاصلة في المجال وذلك بإنشائها للعديد من الموانئ الجافة، إلا أن غياب التشريع والتنظيم الخاص والمحكم لها وبشركات الملاحة البحرية، وغياب الرقابة عليها جعل منها وسيلة لتهرب

الأموال الجزائرية للخارج وبالعملة الصعبة، نتيجة سيطرة شركات الملاحة البحرية الأجنبية على هذه الموانئ، والتكلفة الباهظة التي تفرضها على أصحاب البضاعة والتي تفوق بكثير تكلفة البضاعة الموردة من دولة أخرى.

ومن أهم التوصيات التي يمكن أن نقدمها من اجل ضمان فعالية الموانئ الجافة في الجزائر ما يلي:

- ضرورة العمل على وضع قوانين وتشريعات خاصة لتنظيم مختلف النشاطات الداخلة في صناعة النقل البحري والتجاري وتجميعها مع النصوص القانونية الموجود، مع تعديل قانون الجمارك من اجل منح التسهيلات الجمركية للمستثمرين داخل الموانئ الجافة.

- توسيع خريطة الموانئ الجافة بالجزائر لتشمل جل التراب الوطني، والإكثار منها في المدن الكبرى التي تعاني اكتظاظ شديد في موانئها وطرقها، مع التفكير في ربط تلك المقامة في المدن الساحلية مع بعضها البعض بالسفن الداخلية.

- إعادة النظر في دفتر الشروط الخاص بإنشاء الموانئ الجافة.

- العمل على تبسيط الإجراءات الجمركية والتقليص من الوثائق الإدارية عن طريق التحول إلى النظام الإلكتروني عبر عصنة كل الإدارات .

- ضرورة انضمام الجزائر إلى التجمعات والتكتلات الاقتصادية من اجل فتح سبل النفاذ للأسواق الخارجية والترويج للمنتجات الوطنية من اجل الرفع من نسبة الصادرات خارج المحروقات.

- الاهتمام بتدريب الكوادر العاملة في مجال السفن والموانئ البحرية والجافة خاصة التكنولوجيات الحديثة، لضمان الرفع المستمر لكفاءتهم ومسايرة كل التطورات الحاصلة من أجل رفع التحديات التي تواجه النقل البحري والتجاري سواء كانت المحلية، الإقليمية أو الدولية.

- تطوير وسائل النقل المختلفة والاهتمام بترميمها وتطويرها لتتماشى مع احتياجات النقل المتعدد الوسائط.

- تطبيق مبادئ حوكمة الشركات والإدارات .

- الاستفادة من تجارب الدول والشركات الرائدة في المجال.

- إجراء دراسات مستقبلية مدققة ومفصلة دون إهمال أي جانب، تتعلق بموضوع الموانئ الجافة وسبل تطويرها وتفعيل خدماتها، بالإضافة إلى العامل البشري ومدى تأثيره على جودة وكفاءة الخدمات المقدمة من هذه الموانئ.

قائمة المراجع:

أولا - باللغة العربية

I- النصوص القانونية:

أ- النصوص القانونية الوطنية:

1. القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979، المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 30، الصادرة بتاريخ 24 يوليو 1979، المعدل والمتمم.
2. المرسوم التنفيذي رقم 97-481 المؤرخ في 15 ديسمبر 1997، المتضمن إنشاء اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة، لمعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10-94 المؤرخ في 17 مارس 2010، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 19 الصادرة بتاريخ 21 مارس 2010.
3. المرسوم التنفيذي رقم 02-118 المؤرخ في 3 أبريل 2002، المتضمن إنشاء لجان التسهيلات البحرية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 83، الصادرة بتاريخ 21 مارس 2010.
4. المرسوم التنفيذي رقم 09-183، المؤرخ في 12 مايو 2009، يحدد شروط ممارسة نشاط مساعد النقل البحري الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 31، الصادرة بتاريخ 24 ماي 2009، المعدل والمتمم.
5. المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 33، الصادرة بتاريخ 12 يونيو 2011.

ب- النصوص القانونية الأجنبية:

1. القانون رقم 10 لسنة 2017 بتعديل بعض أحكام القانون رقم 1 لسنة 1996، في شأن الموانئ الجافة والتخصيص، الجريدة الرسمية لجمهورية مصر العربية، العدد 13 مكرر، الصادرة بتاريخ 21 مارس 2017.
2. القانون رقم 206 لسنة 2020، بإصدار قانون الجمارك، الجريدة الرسمية لجمهورية مصر العربية، العدد 45 مكرر د الصادرة بتاريخ 11 نوفمبر 2020.

II- المؤلفات:

1. إبراهيم حسين حسني، صناعة النقل التجاري البحري العربي بين الواقع والمأمول في عصر العولمة والتنمية المستدامة (دراسة بحثية)، الجمعية العربية للعلوم القانونية، الإسكندرية، 2018.
2. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998.
3. سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.

III- المقالات:

1. بورطال أمينة، تفعيل لوجيستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب إلى الباب، مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحي فارس بالمدينة، المجلد 6، العدد 1، 2020، الجزائر.

2. حاجي فطيمة، مهديد فاطمة الزهراء، واقع وتحديات القدرات اللوجسية في الجزائر، دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة تامنغست، المجلد8، العدد1، 2019، الجزائر.
3. زنبوعة محمود، اثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية البنية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة دمشق، المجلد22، العدد 2، 2006، سوريا.
4. سعيد احمد عبده، الموانئ الجافة في مصر "سماقتها ومشكلاتها"، مجلة المجمع العلمي المصري، المجلد السادس والثمانون، 2011، مصر.
5. شعبان أسماء، الموانئ الجافة طريق مصر إلى التجارة العالمية، المجلة الالكترونية، مركز المعلومات والتوثيق ودعم اتخاذ القرار، هيئة ميناء دمياط، السنة الخامسة، العدد14، 2015، مصر.
6. فريد احمد، اثر المناطق الصناعية على تنمية المحافظات المصرية، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، معهد التخطيط القومي، القاهرة، رقم244، 2013، مصر.
7. مبارك بن الطيبي، نظرة حول الأنظمة الاقتصادية الجمركية في التشريع الجزائري، دفاتر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، العدد19، 2018، الجزائر.
8. محمد الشريف فاطمة الزهرة، رميني فوزية، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييره، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، مخبر العولمة واقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسينية بن بوعلي، السداسي الثاني، العدد السابع، 2009، الجزائر.
9. نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سام احمد، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، المجلد 36، العدد3، 2014، سوريا.

IV- الرسائل والمذكرات:

1. باسل إبراهيم ونوس، اثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات، دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حوض الأبيض المتوسط، أطروحة دكتوراه في إدارة الأعمال، جامعة تشرين، كلية الاقتصاد، قسم إدارة الأعمال 2015م.
2. مريم فرج محمد حامد، اثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014) أطروحة دكتوراه، تخصص الفلسفة في الاقتصاد، كلية الدراسات العليا، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، 2015م.
3. رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام و ميناء وهران، أطروحة دكتوراه، تخصص علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة وهران 2 محمد بن احمد 2018-2019م.

V- مواقع الانترنت:

1. دريد سلوم، الأهداف الإستراتيجية من إنشاء الموانئ الجافة وضرورة تفعيلها في سوريا، مجلة النقل، العدد السابع عشر، 2021، متوفرة على الموقع:

2021-2-15، تم الاطلاع عليه بتاريخ http://www.mot.gov.sy/magazin_net.

2. تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة، تلبية الحاجيات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في إطار عامي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من اجل البلدان النامية وبلدان المرور العابر النامية، الدورة 66، بتاريخ 25-7-2011، وثيقة رقم: A /59 /208، ص.15. متوفر على موقع الجمعية: <http://www.un.org>، وتم الاطلاع عليه بتاريخ 2021-3-25.

3. موانئ دبي تدعم إطلاق أول نظام لتتبع وتعقب الحاويات بأوروبا، البيان الالكتروني، 15 سبتمبر 2020، متوفر على الموقع الالكتروني <http://www.albayan.ae>، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2021/2/5.

4. البلاد نت، "ارتفاع ب8٪ من إيرادات الجمارك الجزائري خلال جانفي وفيفيري"، صادر بتاريخ 21-4-2020 متوفر على الموقع <http://www.elbilad.net> > flash>detail، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2021-3-10.

ثانياً-باللغة الأجنبية

I- Les Ouvrages :

1. MOHAMED Chérif F-Z , glossaire des termes clés du transport maritime, office des publication universitaire, 2010,Alger.

2. MOHAMED Chérif F-Z, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie « problèmes et perspectives » , Office des publication universitaires, 2^{ème} édition, Alger, 2004.

II-Les Communications:

1.Gnini Elise TRAORE , « Le rôle des ports secs dans la gestion des corridors en Afrique de l'Ouest », communication de l'Union des Conseils des Chargeurs Africains, 8-10 décembre 2015, NAIROBI, KENYA .

الهوامش:

¹ نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحفي، سام احمد، "النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية"، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية المجلد 36، العدد3، 2014، البلد، سوريا، ص. 327.

² Mohamed Chérif F.Z , glossaire des termes clés du transport maritime, Office des publication universitaire, 2010, Alger, p.72.

³ المقر المؤرخ في 27 مارس 2011، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد33، الصادرة بتاريخ 12 يونيو 2011، ص.21.

⁴ رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية-دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، أطروحة دكتوراه، تخصص علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة وهران2 محمد بن احمد، 2018-2019، ص.107.

⁵ بورطال أمينة، تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب إلى الباب، مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحي فارس بالمدينة، المجلد، العدد1، 2020 الجزائر، ص.58.

⁶ <http://en.wikipedia.org/wikildry-port> -17h 13m 12/03/ 2021

⁷ Un port sec est une plateforme logistique située dans une localité autre que le port maritime, vers laquelle sont directement transférées par un mode de transport terrestre les marchandises, objet d'un transport intermodal, dès leur débarquement du navire en de vue de l'accomplissement des formalités douanières et autres opérations connexes. La plateforme peut être également utilisée pour les exportations, V : TRAORE Gnini Elise, « Le rôle des ports secs dans la gestion des corridors en Afrique de l'Ouest », Communication de l'Union des conseils des chargeurs Africains ,8-10 décembre 2015, NAIROBI, KENYA, p.6.

⁸المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011، السابق ذكره.

⁹القانون رقم 206 لسنة 2020، بإصدار قانون الجمارك، الجريدة الرسمية لجمهورية مصر العربية، العدد 45 مكرر د، الصادرة بتاريخ 11 نوفمبر 2020 ص.6.

¹⁰سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص.86.

¹¹سعيد احمد عبده، الموانئ الجافة في مصر "سماتها ومشكلاتها"، مجلة المجمع العلمي المصري، المجلد السادس والثمانون، 2011، مصر ص.116.

¹²نفس المرجع، ص.117. رصاع حياة، المرجع السابق، ص. 115.

¹³سامي زكي عوض، المرجع السابق، ص.88.

¹⁴القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979، المتضمن قانون الجمارك، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 30 الصادرة بتاريخ 24 يوليو 1979، ص.679.

¹⁵المادة 139 من قانون الجمارك، السابق ذكره.

¹⁶مبارك بن الطيبي، نظرة حول الأنظمة الاقتصادية الجمركية في التشريع الجزائري، دفا تر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، العدد 19، 2018 الجزائر، ص.531.

¹⁷بورطال أمينة، المرجع السابق، ص.58.

¹⁸دريد سلوم، الأهداف الإستراتيجية من إنشاء الموانئ الجافة وضرورة تفعيلها في سوريا، مجلة النقل، العدد السابع عشر، 2021، متوفرة على الموقع:

http://www.mot.gov.sy/magazin_net، تم الاطلاع عليه بتاريخ 15-2-2021 على الساعة: 20:00 .

¹⁹حيث نجد مثلا في الجزائر أن أحكام إنشاء وتسيير المخازن المؤقتة واردة في قانون الجمارك من خلال المادة 67 منه في حين أن أحكام إنشاء وتسيير الموانئ الجافة فهي واردة في المقرر الصادر في 27 مارس 2011، المتعلق بالموانئ الجافة السالف الذكر، وهو نفس الشيء في مصر حيث يتم إنشاء الموانئ الجافة وتسييرها بموجب القانون رقم 1 لسنة 1996 في شأن الموانئ التخصصية المعدل بموجب القانون رقم 10 لسنة 2017 بشأن الموانئ الجافة والتخصصية الجريدة الرسمية للجمهورية المصرية العربية، العدد 13 مكرر، الصادرة بتاريخ 31 مارس 2017، ص.4.

²⁰رصاع حياة، المرجع السابق، ص.90.

²¹تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة، تلبية الحاجيات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من اجل البلدان النامية وبلدان المرور العابر النامية، الدورة 66، بتاريخ 25-7-2011، وثيقة رقم: A/59/208، ص.15. متوفر على موقع الجمعية :

<http://www.un.org>، وتم الاطلاع عليه بتاريخ 25-3-2021.

²²للتفصيل أكثر في القدرات اللوجستية للجزائر انظر: حاجي فطيمة، مهديد فاطمة الزهراء، واقع وتحديات القدرات اللوجستية في الجزائر، دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية و الاقتصادية، جامعة تانغست، المجلد 8، العدد 1، 2019، الجزائر، ص.ص.602-606.

²³مریم فرج محمد حامد، اثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014)، أطروحة دكتوراه، تخصص الفلسفة في الاقتصاد، كلية الدراسات العليا، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، 2015م، ص.19.

²⁴فريد احمد، اثر المناطق الصناعية على تنمية المحافظات المصرية، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، معهد التخطيط القومي، القاهرة، رقم 244، 2013، مصر ص.28.

²⁵باسل إبراهيم ونوس، اثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات، دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حوض الأبيض المتوسط، أطروحة دكتوراه في إدارة الأعمال، جامعة تشرين، كلية الاقتصاد، قسم إدارة الأعمال، 2015، ص. 56.

²⁶نفس المرجع، ص.ص. 36-58.

²⁷مریم فرج محمد حامد، المرجع السابق، ص. 25.

²⁸نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سامر احمد، المرجع السابق، ص.332.

²⁹زنبوعة محمود، اثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية البنية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، جامعة دمشق، المجلد 22، العدد الثاني، 2006، ص.255.

- ³⁰ مریم فرج محمد حامد، المرجع السابق، ص.28.
- ³¹ إبراهيم حسين حسني، صناعة النقل التجاري البحري العربي بين الواقع والمأمول في عصر العولمة والتنمية المستدامة (دراسة بحثية)، الجمعية العربية للعلوم القانونية، الإسكندرية، 2018، ص.39.
- ³² زنبوعة محمود، المرجع السابق، ص.253.
- ³³ نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سامر احمد، المرجع السابق، ص.332.
- ³⁴ سامي زكي عوض، المرجع السابق، ص.205.
- ³⁵ موانئ دبي "تدعم إطلاق أول نظام "التتبع و تعقب الحاويات بأوروبا، البيان الإلكتروني، 15 سبتمبر 2020، متوفر على الموقع الإلكتروني <http://www.albayan.ae>، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2021/2/5.
- ³⁶ سعيد احمد عبده، المرجع السابق، ص.165.
- ³⁷ شعبان أسماء، "الموانئ الجافة طريق مصر إلى التجارة العالمية"، المجلة الإلكترونية، مركز المعلومات والتوثيق ودعم اتخاذ القرار، هيئة ميناء دمياط، السنة الخامسة العدد 14، 2015، ص. 21.
- ³⁸ للمزيد عن نظام التحويلة انظر: حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998، ص.440.
- ³⁹ للمزيد عن تحقيق الميزة التنافسية انظر المحور الثاني.
- ⁴⁰ حمادة فريد منصور، مرجع سابق، ص. 450.
- ⁴¹ نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سام احمد، المرجع السابق، ص. 329.
- ⁴² سامي زكي عوض، المرجع السابق، ص.201.
- ⁴³ بورطال أمينة، المرجع السابق، ص. 65.
- ⁴⁴ مریم فرج محمد حامد، المرجع السابق، ص.25.
- ⁴⁵ رصاع حياة، المرجع السابق، ص.111.
- ⁴⁶ تعتبر منطقة البحر الأبيض المتوسط من أكثر المناطق ازدحاما بالحركة المرورية للحاويات، حيث ازدادت الحركة فيها بنسبة 158 ٪ للفترة من (2006-2010) و بذلك تعد الثانية عالميا ، للمزيد انظر باسل إبراهيم ونوس، المرجع السابق، ص. 2.
- ⁴⁷ القانون رقم 79-07، المتعلق بالجمارك، المرجع السابق.
- ⁴⁸ انظر المقرر الصادرة بتاريخ 12 يونيو 2011، المرجع السابق.
- ⁴⁹ انظر المادة 5 من المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011، المرجع السابق.
- ⁵⁰ انظر المواد من 8 إلى 13 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المؤرخ في 12 مايو 2009، الذي يحدد شروط ممارسة نشاط مساعد النقل البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 31، الصادرة بتاريخ 24 ماي 2009، والذي ألغى المرسوم التنفيذي رقم 01-286 المؤرخ في 24 سبتمبر 2001 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري.
- ⁵¹ انظر المادة 9 من المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011، المرجع السابق.
- ⁵² راجع المادة 2 من القانون رقم 10 لسنة 2017 بتعديل بعض أحكام للقانون رقم 1 لسنة 1996 في شأن الموانئ الجافة والتخصيصية، متوفر على الموقع <http://www.emdb.gov.g> :
- ⁵³ تنص المادة 74 من قانون الجمارك على: "عند انتهاء أجل المكوث في المحازن المؤقتة المنصوص عليها في المادة 71 أعلاه، يتعين على المستغل أن ينقل البضائع بعد موافقة إدارة الجمارك إلى المنطقة تحت رقابتها، لتوضع فيها تلقائيا رهن الإيداع الجمركي وفقا لأحكام المادتين 205 و 209 من هذا القانون".
- ⁵⁴ انظر المادتين 12 و 13 على التوالي من المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011، المرجع السابق.
- ⁵⁵ محمد الشريف فاطمة الزهرة، رميني فوزية، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييره، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2009، الجزائر، ص.173.
- ⁵⁶ إيمان كيموش، منع شركات الملاحة من تحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة، جريدة الشروق، الصادرة بتاريخ 24-5-2018، متوفر على الموقع الإلكتروني للجريدة : <https://www.echoroukonline.com> : 10-3-2021.
- ⁵⁷ البلاد نت، "ارتفاع ب8٪ من إيرادات الجمارك الجزائري خلال جانفي وفبري"، 21-4-2020، مقال متوفر على الموقع <http://www.elbilad.net> > flash>detail، تم الاطلاع عليه بتاريخ 10-09-2020.

⁵⁸ نفس المرجع.

⁵⁹ المرسوم التنفيذي رقم 02-118 المؤرخ في 3 ابريل 2002، المتضمن إنشاء لجان التسهيلات البحرية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 83، الصادرة بتاريخ 21 مارس 2010.

⁶⁰ المرسوم التنفيذي رقم 97-481 المؤرخ في 15 ديسمبر 1997، المتضمن إنشاء اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة، لمعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10-94 المؤرخ في 17 مارس 2010، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 19 الصادرة بتاريخ 21 مارس 2010.

⁶¹ إيمان كيموش، المرجع السابق.

⁶² تم تعريف متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط بأنه: "مقدم خدمات النقل كشركات وسائط النقل ووكلاء شحن"، دريد سلوم، المرجع السابق.

⁶³ إيمان كيموش، المرجع السابق.

⁶⁴ بورطال أمينة، المرجع السابق، ص. 67.

⁶⁵ حنان .ح، اليوم الإعلامي، الصالون الدولي حول للنقل واللجوستيك "لوجستيكال"، جريدة المساء الصادرة بتاريخ 20 نوفمبر 2019، متوفر على موقع الجريدة: <https://www.el-mssa.com>، تم الاطلاع عليه بتاريخ 10-3-2021.

⁶⁶ إيمان كيموش، المرجع السابق.

⁶⁷ MOHAMED Chérif F-Z, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie « problèmes et perspectives », Office des publications universitaires, 2^{ème} édition, Alger, 2015, p.98.