



## تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة

### نظام النقل من الباب إلى الباب

Activate the logistics of dry ports for door-to-door transportsystem

أمانة بورطال (\*)

تاريخ نشر المقال: 2020/01/15

تاريخ قبول المقال: 2019 /12 /07

تاريخ إرسال المقال: 2019/03/12

#### المخلص:

يترتب على بزوغ عصر اقتصاديات اللوجستيات نوع من التكامل والاندماج بين النقل والتجارة الدولية بالكمية اللازمة في زمن محدد والى مكان محدد وبأقل تكلفة حيث يجسد الميناء الجاف نقطة وصل بين وسائل النقل البحري ووسائل النقل الداخلي لنقل وعبور البضائع ، ويسهل حركة النقل المتكامل للبضائع عبر مختلف وسائل النقل والتخليص الجمركي ، فهو الشريان الحيوي لتدفق الصادرات والواردات لأجل إنعاش وتنشيط حركة التجارة ، وأمام حساسية هذه المنشأة المينائية يتطلب إنشائها إتباع إجراءات قانونية وإدارية. الكلمات المفتاحية: الميناء الجاف ، النقل المتكامل ، إدارة الجمارك ، إجراءات ، لوجستيك ، خدمات.

#### Abstract:

The advent of the logistics economy is characterized by the integration and integration of transport and international trade with the required quantity at a specified time and to a specific location at the lowest cost. The dry port embodies a link between the means of transport and the means of internal transport for the transport and transit of goods. Customs clearance is the vital artery for the flow of exports and imports in order to revive and stimulate the movement of trade. In light of the sensitivity of this port establishment, its establishment requires legal and administrative procedures.

**KEY WORDS:** DRY PORT, INTEGRATED TRANSPORT, CUSTOMS, PROCEDURES, LOGISTIC,SERVICES

(\*) باحثة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان ، amina.droit13gmail.com



## مقدمة

يتطلب نمو حركة وحجم التجارة الدولية الطلب على خدمات النقل لاسيما النقل البحري باعتباره من أهم روافع الاقتصاديات الدولية على مستوى الكرة الأرضية تأثراً بتطور السوق العالمي ، فيمثل ما يقارب 85-90% من حجم المبادلات التجارية الدولية،<sup>1</sup> باستخدام مستجدات ظهرت حديثا ، كنظام التسليم في الوقت المحدد ونظام التحويلة الذي تقرضه حلقات النقل الدولي متعدد الوسائط،<sup>2</sup> بغية الحد من تكاليف التجارة في جميع أنحاء العالم حوالي 14.3% ، ورفع نسبة التجارة العالمية بنسبة 2.7% ،<sup>3</sup> فأصبح يتطلب الأمر ضرورة الاهتمام بالبنية التحتية المينائية واللوجستية،<sup>4</sup> الذي تجسد شرابين الاقتصاد ومركز بداية ونهاية للبضائع ، باعتباره يشكل مركزية النقل المتكامل عن طريق ربط الميناء البحري بالموانئ الجافة (dry ports) وشبكة من وسائط نقل أخرى،<sup>5</sup> وقاعدة لوجستية للتجارة تنجز بداخله عمليات شحن وتفريغ وتخزين وتجميع وتوزيع الحاويات ، بمعدات حديثة ذات إنتاجية عالية،<sup>6</sup> مع الاهتمام بسياسات تقديم الخدمات المتكاملة بأسعار تنافسية لاستقطاب الأنشطة التجارية.<sup>7</sup>

وهكذا أصبح يمثل إنشاء الموانئ الجافة العصر الحقيقي للعولمة في النقل الدولي ، مما أدى إلى المنافسة بين الشركات العملاقة فانتشرت العملية الإنتاجية للمنتج الواحد لأكثر من منطقة جغرافية ، الأمر الذي ظهرت معه الحاجة إلى ضرورة إدماج العملية اللوجستية في العملية الإنتاجية ، لتشكّل كل من الموانئ والنقل البحري حلقة من سلسلة الإمداد.<sup>8</sup>

<sup>1</sup> مالك الخضري ، لوجستيات النقل البحري ، مجلة النقل الالكترونية ، العدد العاشر ، تموز 2018 ، ص 01.

<sup>2</sup> سامي زكي عوض ، الدور اللوجستي للموانئ الجافة ومدى احتياج مصر لها في ظل إستراتيجية متكاملة للنقل ، رسالة دكتوراه ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، 2002 ، مصر ، ص 03.

<sup>3</sup> تقرير حول المسائل المتعلقة بأنشطة منظمة التجارة العالمية يقدمه المركز الإسلامي لتنمية التجارة إلى الدورة الثالثة والثلاثين

للجنة المتابعة المبنية عن اللجنة الدائمة للتعاون الاقتصادي والتجاري لمنظمة التعاون الإسلامي (الكومسيك) البند رقم

4 التجارة البينية فيما بين البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي 10-11 ماي 2017 ، أنقرة الجمهورية التركية ، ص 04 ، 05.

<sup>4</sup> باسم غدير غدير / سائر صليبية ، البنى اللوجستية اللازمة لتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط (دراسة حالة محطة حاويات مرفأ الأذقية) ، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية ، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية ، سوريا ، المجلد 38 ، العدد 3 ، 2016 ، ص 463.

<sup>5</sup> مريم فرح محمد حامد ، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995 إلى 2014) ، رسالة دكتوراه ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا كلية الدراسات العليا ، 2015 ، ص 23.

<sup>6</sup> سامي زكي عوض ، المرجع السابق ، ص 03.

<sup>7</sup> مريم فرح محمد حامد ، المرجع السابق ، ص 23.

<sup>8</sup> همام نزار عبيد ، العولمة في صناعة النقل البحري ، مجلة النقل الالكترونية ، العدد التاسع ، سوريا ، نيسان 2018 ، ص 01 ، 02.

### أمانة بورطال ، مقال بعنوان: " تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام التقل من الباب إلى الباب "

وأمام الأهمية التي يحظى بها الميناء الجاف سنحاول من خلال هذه الدراسة إبراز أهم النقاط التي يثيرها هذا الموضوع في الممارسة القانونية والعملية محاولين الإجابة عن بعض الإشكالات بدءا بالتساؤل عن مفهوم الميناء الجاف والإطار القانوني له؟ وما هي المتطلبات الواجب مراعاتها لإنشائه؟ والإجراءات المتخذة لاستغلال الموانئ الجافة أمام إدارة الجمارك؟ والتساؤل عن مدى تأثير صناعة الخدمات اللوجستية على الميناء الجاف لتفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط؟ لنخلص لأهم التوصيات التي يستحسن الأخذ بها.

#### 1- الإطار المفاهيمي للموانئ الجافة:

يتجه اعتقادنا أنه ينطبق مصطلح ميناء على المكان الذي يتصل بوسط بحري فقط ، لكن فرضت التطورات الحديثة ظهور ما يسمى بالميناء الجاف الذي يختلف عن غيره من المنشآت الأخرى التي تقدم فيها خدمات النقل بوجه عام:

#### 1-1 تعريف الميناء الجاف:

تقرض التطورات الحديثة التي جاء بها قانون الجمارك تنظيم منشآت ميناوية تسمى بـ "الميناء الجاف" ،<sup>9</sup> كمنشأة مجهزة داخل البلاد التي تبعد الموانئ البحرية إتماما للتقل متعدد الوسائط<sup>10</sup> ليتماثل نوعا ما مع المناطق التي تنشأ خارج الموانئ ،<sup>11</sup> لكنه يخضع لنظام خاص يعرف بالميناء الداخلي كميناء أو محطة لاستقبال البضائع يتموقع على اليابسة دون البحر ، فيشكل مركز تجميع البضائع القادمة من البحر لأجل توزيعها إلى الجهات الموردة بهدف تخفيف الضغط على الطاقة التخزينية والمساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانئ البحرية ،<sup>12</sup> فهو إحدى محطات الحاويات الداخلية ،<sup>13</sup> وموقع للتسهيلات اللوجيستية الذي تنفذ فيه

<sup>9</sup> قررت شركة تسيير مساهمات الموانئ إنشاء العديد من الموانئ الجافة حيث ينطبق هذا المشروع على كل من ميناء الجزائر ، عنابة ، أرزيو ، بجاية ، جيجل ، الغزوات ، مستغانم ، وهران ، سكيكدة ، بحيث يتمركز ميناء الجزائر الذي يتضمن ميناء جاف على مستوى الروبية ويسير من قبل الشركة العمومية الجزائرية لخدمات الحاويات والذي يضاف إليه ميناء جاف يسير من طرف مؤسسة ميناء الجزائر وميناء جاف آخر يسير من طرف الشركة الوطنية للتقل بالسكك الحديدية.

وقد حاولت منغوليا تخطيط أربع موانئ جافة طوال السكك الحديدية العابرة لآسيا ، وأنشئت في إفريقيا موانئ جافة في كل من إثيوبيا وأوغندا وبوركينا فاسو والنيجر وأمريكا الجنوبية.

- تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة ، تلبية الحاجيات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ، الدورة 66 ، 2011/07/25 ، وثيقة رقم: A/66/205 ، ص 10.

<sup>10</sup> مريم فرج محمد حامد ، المرجع السابق ، ص 23.

<sup>11</sup> تطبيقا للمادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 01-2 المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق لـ 6 يناير 2002 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، ج.ر. عدد 01 06 يناير 2002 ، ص 03.

<sup>12</sup> أسماء شعبان ، أسماء شعبان ، الموانئ الجافة طريق مصر الى التجارة العالمية ، المجلة الالكترونية ، العدد 14 ، 2015 ، ص 20.

## أمينة بورطال ، مقال بعنوان: " تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام التقل من الباب إلى الباب "

جميع إجراءات التخليص الجمركي والتخزين المؤقت<sup>14</sup> التي تتطلب الدقة والتركيز لأجل تلافي المنازعات التي تثار عند ضياعها أو سرقتها،<sup>15</sup> وتعمل حركة نقل البضائع إلى وجهتها النهائية.

نظم المشرع الجزائري الموانئ الجافة في الفصل الخامس من قانون الجمارك بموجب المواد من 66 إلى المادة 74<sup>16</sup> بحيث يتبين لنا من فحوى المادة 66 أنه يجوز تفريغ البضائع في أماكن معينة لهذا الغرض للمكوث فيها تحت المراقبة الجمركية في انتظار التصريح المذكور لدى الجمارك، إذا لم تتضمن البضائع موضوع تصريح مفصل حدّدته المادة 75 حيث سهاها في الفقرة الثانية منها بمخازن ومساحات الإيداع المؤقتة والموانئ الجافة.

كما تعرف الفقرة الثالثة من المادة 66 أنه يشكل الميناء الجاف موضع إيداع مؤقت خارج الميناء. وتشير المادة 02 من المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011 المتعلق بالموانئ الجافة أنه يمثل الميناء الجاف مستودع مؤقت خارج الميناء، الذي يعتبر امتدادا طبيعيا للموانئ البحرية، ولا يمكن ربطه إلا بميناء واحد.<sup>17</sup>

## 1-2 تمييز الميناء الجاف عن مراكز أخرى:

يختلف الميناء الجاف عن المرفأ فيشمل النطاق الذي يحتضن المرفأ وما يضمه من خدمات،<sup>18</sup> وما يميزه عن المستودع الجمركي الذي يستقبل الشاحنات والرسائل الواردة للآخرين، أين تظلّ البضائع بداخلها

<sup>13</sup> سامي زكي عوض، المرجع السابق، ص 03.

<sup>14</sup> بن عزوز إبراهيم، إجراءات فصل الإفراج عن البضائع عن التخليص الجمركي نظرة على قانون 04-17 المتضمن تعديل قانون الجمارك، مجلة نماء للاقتصاد والتجارة، العدد الثاني ديسمبر 2017، ص 204.

<sup>15</sup> الهاحي فاطمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، رسالة دكتوراه، جامعة وهران 2، محمد بن أحمد، 2017/2016، ص 119، 197.

<sup>16</sup> القانون رقم 07-79 المؤرخ في 21 يوليو 1979 الذي يتضمن قانون الجمارك المعدل والمتّم بالقانون رقم 10-98 المؤرخ في 22 أوت 1998 والأمر رقم 06-05 المؤرخ في 23 أوت 2005 والقانون رقم 24-06 المؤرخ في 2006/12/26 والقانون رقم 12-07 المؤرخ في 2007/12/30 والأمر رقم 02-08 المؤرخ في 24 يوليو 2008 والأمر رقم 01-09 المؤرخ في 22 يوليو 2009 والقانون رقم 09-09 المؤرخ في 2010/12/30 والأمر رقم 01-10 المؤرخ في 26 أوت 2010 والقانون 13-10 المؤرخ في 2010/12/29 والقانون رقم 12-12 المؤرخ في 2012/12/26.

<sup>17</sup> يحدّد المقرر المؤرخ في 22 ربيع ثاني 1432 الموافق لـ 27 مارس 2011 الذي يتعلق بالموانئ الجافة، ج.ر عدد 33 كيفية تسيير الموانئ الجافة والتزامات المستغل في مجال التجهيزات والصيانة وتصليح الهياكل اللازمة لتنفيذ الخدمة وكذا شروط ممارسة الرقابة الجمركية.

<sup>18</sup> رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة ماجستير، 2013/2012، ص 38.



## أمينة بورطال ، مقال بعنوان: " تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام الثقل من الباب إلى الباب "

إلى حين الإفراج عنها خلال المدّة القانونيّة المحدّدة لها،<sup>19</sup> ألا وهو أنه يشار إلى الميناء الجاف في سند الشّحن على أساس أنه الوجهة التّهائيّة عبر ميناء محدّد.<sup>20</sup>

وأضفى نهائيّ الحاويات نوع من الحداثّة على المفهوم التقليدي للميناء الذي أصبح مواكبا لثورة الحاويات، أين أصبح جزء منه مخصّص للقيام بكلّ العمليات المتّصلة بالحاويات بمرعاة نوعها وحجمها والبضائع محلّ التّحوية ابتداء من استقبالها من أرض الميناء لإتمام عملية التفريغ والتّخزين إلى غاية تسليمها إلى صاحب الحقّ على البضائع، والطاقة الاستيعابية لساحات التّخزين داخل النهائي وذلك لأجل معرفة فيما إذا كانت كافية لمناولة وتشوين الحاويات والتفكير في طريقة للتّستيف كفيّلة باستيعابها، وإلا يصدر قرار بوجوب نقلها إلى المستودعات الجمركيّة أو الموانئ الجافة.<sup>21</sup>

وإذا كان يعتبر الميناء الجاف صنف من المحطّات الطّرفية،<sup>22</sup> فإنّه يختلف عن محطّة الحاويات التي تمثّل المكان الذي يتم فيه تبادل الحاويات من وسيلة نقل لأخرى وتجرى فيها جميع العمليات اللّوجستية لأجل ضمان سلسلة الإمداد،<sup>23</sup> والتي ظهرت من جزاء الانتقال من مرحلة استخدام الأرصفة المينائية في عمليات تداول وتّخزين الحاويات إلى مرحلة بناء ساحات للحاويات containers yards إلى حدّ إنشاء محطّات الحاويات containers terminals.<sup>24</sup>

وتتميّز المراكز اللّوجيستية بمفهوم واسع كموقع تنجز فيه كافّة أنشطة الثّقل واللّوجستيات وتوزيع البضائع، فيمثّل تجميع بين مركز التّوزيع والميناء الجاف ومحطّة الشّاحنات.<sup>25</sup>

<sup>19</sup> أسماء شعبان، المرجع السابق، ص 21.

<sup>20</sup> مريم فرج محمد حامد، المرجع السابق، ص 23.

<sup>21</sup> الهاحي فاطمة زهرة شريفة، المرجع السابق، ص 119، 197.

<sup>22</sup> تضع اتّفاقية الأمم المتّحدة الخاصّة بمسؤولية متعهّدي محطّات الثّقل الطّرفية في التجارة الدّولية (فيينا 1991) التياعتمدها مؤتمر دبلوماسي في 19 نيسان/أبريل 1991 قواعد قانونية موحّدة تنظّم مسؤولية متعهّدي محطة النقل الطرفية عن هلاك وتلف البضائع الذي يحدث في النقل الدولي أثناء وجودها في محطة نقل طرفية، وعن تأخر متعهّدي المحطة الطرفية في تسليم البضائع.

[https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/liability\\_of\\_operators\\_of\\_transport\\_terminals](https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/liability_of_operators_of_transport_terminals)

<sup>23</sup> باسم غدير غدير / سائر صليبية، المرجع السابق، ص 467.

<sup>24</sup> رصاع حياة/ فقيه عبد الحميد، المرجع السابق، ص 323.

<sup>25</sup> تقرير الجمعية العامّة للأمم المتحدة، تلبية الحاجيات الخاصّة للبلدان النامية غير الساحلية في اطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان التّامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، الدّورة 66، بتاريخ 2011/07/25، وثيقة رقم: A/66/205، ص 25.

## 2- الأداء الوظيفي للميناء الجاف:

توفّر الموانئ الجافة وظائف مشابهة لوظائف الموانئ البحرية وتدعم تطوير ممرات متعدّدة الوسائط ، فتتجزّ عملية النقل فيها عن طريق الشاحنات والقطارات وتخزين البضائع في المستودعات لأجل التخفيف على الموانئ البحرية في حجم المساحات المخصّصة لها ، وهو ما سنحاول إيجازه فيما يلي:

## 1-2 تقليل من تكّس الموانئ البحرية:

تحوّل الميناء بمفهومه الواسع الى حلقة من حلقات النقل تغيّر فيه واسطة النقل ، الأمر الذي لزم توافر مناطق خلفيّة للموانئ البحرية تتمثّل في موانئ جافة التي تسمح بسحب البضائع منها بسرعة لتلافي التكدّس داخل الميناء البحري الذي لا يتوافر على مخازن توضع فيها تلك البضائع ، وعدم قدرة المستودعات الجمركيّة على استيعاب الحاويات ، وزيادة الأعباء نتيجة تركها على أرصفة الموانئ البحرية لفترات طويلة ، فأصبح تنقذ عمليات تجميع البضائع في الميناء الجاف بانتظار مواعيد وصول سفنها حسب الجدولة الموضوعية مسبقا ، والبضائع الواردة وفور تفريغها من السفن مباشرة الى حين تسليمها لأصحابها ، وتحقّق أيضا قيمة مضافة كأنشطة الفرز والتجزئة والتجميع والتعبئة والتغليف ووضع العلامات التجاريّة ، فيترتب على هذا الدور الذي تقوم به الموانئ الجافة زيادة إنتاجية الموانئ البحرية productivity بشكل ملحوظ دون أيّة استثمارات.<sup>26</sup>

## 2-2 استكمال وربط حلقة النقل متعدّد الوسائط:

تعتبر الموانئ البحرية حلقة مهمة في سلسلة النقل التي تتغيّر في ظلّها وسيلة النقل من برية إلى بحرية وجوية ، وبالتالي عمليّة نقل البضاعة من بحرية إلى برية وجوية وبالعكس ، يل يتعدّى دور الميناء ليشمل مساهمة ملموسة في عملية التصنيع والتخزين والترازيت ،<sup>27</sup> لضمان رفع كفاءة النقل الدولي متعدّد الوسائط<sup>28</sup> وصموده أمام المنافسة الدوليّة ، الذي أضحي يمثّل الثورة الثانية في مجال النقل فسمح بالانتشار الواسع للحاويات وإقامة وصلات برية land bridges ،<sup>29</sup> أين يقوم متعهّد النقل متعدّد الوسائط بإدارة الموانئ الجافة ،<sup>30</sup> باعتبارها احدى المتطلّبات الجديدة لتفعيل دور النقل متعدّد الوسائط ، الذي تتطلّب الخدمات المضافة بالميناء ضرورة ربطه بشبكة من السكك الحديدية وطرق برية ونهرية ، حيث أصبحت منطقة الميناء

<sup>26</sup> أسماء شعبان ، المرجع السابق ، ص 20 ، 21.

<sup>27</sup> محمود زنبوع ، أثر تفعيل النقل متعدّد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربيّة ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونيّة ، المجلد 22 ، العدد 2 ، 2006 ، ص 251 ، 264.

<sup>28</sup> يعرف النقل متعدّد الوسائط بموجب المادة 1/1 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدّد الوسائط للبضائع لعام 1980 أنه نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل ، على أساس عقد نقل متعدّد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهّد النقل متعدّد الوسائط البضائع في عهده الى المكان المحدّد للتسليم في بلد آخر...."

<sup>29</sup> همام نزار عبّيد ، العولمة في صناعة النقل البحري ، ص 03.

<sup>30</sup> مريم فرح محمد حامد ، المرجع السابق ، ص 23 ، 27 ، 29.

أمينة بورطال ، مقال بعنوان: " تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام الثقل من الباب إلى الباب "

تقدّم خدمات متكاملة في مجالات الإمداد والتّموين والتّوزيع ، إلى درجة أنّه تمكّن عدد كبير من العملاء الاستغناء في منشآتهم عن مراكز التخزين والتّوزيع ، وتشجيع إنشاء الموانئ الجافة تحقيقا للوجستيات الثقل الدولي متعدّد الوسائط ، من بحري / بري / جوي / تخزين / تعبئة / تغليف / توزيع... الخ.<sup>31</sup>

### 3- الشروط الواجب توافرها لإنشاء الموانئ الجافة:

استبعدت عمليّة منح تصاريح لإنشاء الموانئ الجافة في الجزائر للشركات الخاصّة أو المتعاملين الأجانب نظرا لخروجها عن نطاقها القانوني فأصبحت تمثّل طريق مباشر لكسب المال بشكل غير شرعي ، والتلاعب بأسعار الخدمات تفوق عمّا تكلفه الموانئ العموميّة ، ومنع تهريب الحاويات من السفن الى هذه المناطق مباشرة ، وهو ما جعل إنشاء هذه الموانئ الجافة استثناء عن الأصل فقط ، وذلك بعد حصول سلطات الميناء أو وكلاء الشحن على الموافقة المسبقة من قبل المدير العام للجمارك ، والذين يسمّون في صلب النصّ بالمستغلّين حسبما تنصّ عليه المادة 2/2 من المقرر المؤرّخ في 2011/03/27 المتعلّق بالموانئ الجافة .

ويجب أن يتطابق الميناء الجاف مع الأماكن المخصّصة لبنائه بمراعاة الشروط المنصوص عليها ، وذلك في أجل لا يتجاوز 06 أشهر تطبيقا لما جاء في المادة 20 من المقرر ذلك:

- يجب أن يكون البناء منشأ بطريقة لا تسمح بانقاص البضائع المودعة فيه .
- إلزامية بناء وتهيئة الميناء الجاف بطريقة تسمح بتوفير أحسن الظروف للعمليات التجارية والمراقبة الجمركية .
- يجب أن يكون سياج مساحة الميناء الجاف بعلو ثلاث أمتار على الأقل .
- تنصيب سكاثير وعتاد الوزن ونظام المراقبة المرئية .
- تجهيز الميناء بمعدات الإعلام الآلي والاتصالات .
- ربط الميناء بنظام الإعلام والتّسيير الآلي للجمارك SIGARD .
- يجب على المستغل أن يضع تحت تصرّف مصالح الجمارك محلات إدارية مجهزة بكلّ معدّات التسيير الإداري بما فيها أجهزة الإعلام الإداري .
- تنصيب نظام مكافحة الحرائق والسّرقات.<sup>32</sup>
- يجب أن يتماشى الموقع الخاص لبناء الميناء الجاف مع تخطيط البنية الأساسية الشاملة للثقل بقدر المستطاع نظرا لما قد تكلفه عملية بناء الميناء في أماكن بعيدة عن مرافق الثقل من مبالغ كبيرة .
- ضرورة مراعاة مستوى أدنى من مختلف الوسائط المتّصلة بالميناء الجاف لنقل الحاويات وسهولة الوصول إليه واندماجها مع شبكة الطّرق الإقليمية أو المحلية للتوزيع التّهائي للبضائع<sup>33</sup> أو تجميعها من عميل أو لعميل واحد تمهيدا لتصديرها.<sup>34</sup>

<sup>31</sup> محمود حاتم عبد الحليم القاضي ، المرجع السابق ، ص 5 ، 6 ، 7 .

<sup>32</sup> المادة 06 من المقرر المؤرّخ في 2011/03/27 المتعلّق بالموانئ الجافة .

<sup>33</sup> مريم فرج محمد حامد ، المرجع السابق ، ص 24 ، 25 .



### أمينة بورطال ، مقال بعنوان: " تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام الثقل من الباب إلى الباب "

- ضرورة تموقع الموانئ الجافة في مناطق تتوسط الكثافة السكانية والمناطق الصناعية والإنتاج والاستهلاك ، لجذب العمالة وتجنّب مصاريف الانتقال ونفقات إسكانهم لضمان سهولة الاتصال بالمعاملين مع الميناء الجاف .

- تمكين الساحات التي تتموقع فيها الموانئ الجافة من التوسّع المستقبلي،<sup>35</sup> بحيث تقدّر المساحة الدنيا المخصصة لإنشاء الميناء الجاف بخمسة وعشرين ألف متر مربع (25000) م<sup>2</sup> حسب ما نصّ عليه المادة 07 من المقرر المتعلّق بالموانئ الجافة.

- يجب توافر الميناء الجاف على بعض المواصفات والشروط الضرورية للتّخزين ، نتيجة ارتباطه ببضائع مخزّنة في حاويات مستوردة وموجّهة للتصدير أو إعادة التصدير وفقا للشروط التي تفاوض عليها المستغلّ في إطار اتفاقي ، حسبما جاء في نصّ المادة 3 من المقرر المؤخّ في 2011/03/27 المتعلّق بالموانئ الجافة ، لاسيّما حينما يتعلّق الأمر بالبضائع المصنّفة للتحويل ذات طبيعة خطيرة ،<sup>36</sup> حيث نصّت المادة 4 من نفس المقرر صراحة بعدم إمكانية قبول البضائع التي يشكّل وجودها خطرا أو التي من شأنها أن تقسد نوعيّة البضائع الأخرى ، أو التي يتطلّب حفظها تجهيزات خاصّة ، إلا في الموانئ الجافة المجهّزة خصيصا لاستقبالها.

#### 4- مشتهمات الملف الإداري لفتح واستغلال الميناء الجاف:

- يجب على الرّاعبين بفتح ميناء جاف تقديم ملف إداري يتضمن جملة من الوثائق الإدارية إلى رئيس مفتشية أقسام الجمارك المختص إقليميا:
- طلب يحمل اسم ولقب وعنوان المستغلّ .
- مخطط المساحة والموقع للأماكن
- نسخة من القانون الأساسي للمتعامل بالنسبة للأشخاص المعنويين .
- نسخة من مقرر الاعتماد المتعلق بمهنة مساعد النقل البحري 'وكلاء الشحن'
- 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 .
- كلّ ترخيص منصوص عليه في التشريع والتنظيم الساري المفعول والمنظمين لتخزين المواد الخطيرة .
- ضرورة تقديم بعض الوثائق لضمان التحويل كنسخة من سند الشّحن الذي يشير للبضاعة المراد تحويلها ، والميناء الجاف المعني بالتحويل .

<sup>34</sup> عبد القادر فتحي لاشين ، 2009 ، ص 179 .

<sup>35</sup> مريم فرح محمد حامد ، المرجع السابق ، ص 24 ، 25 .

<sup>36</sup> [www.eco-Algeria.com](http://www.eco-Algeria.com)





أمينة بورطال ، مقال بعنوان: " تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام الثقل من الباب إلى الباب "

ويرتبط البدء في استغلال الميناء الجاف بضرورة تقديم الوثائق الآتي ذكرها تطبيقا للمادة 10 من المقرر المؤرخ في 2011/03/27 أنه يرتبط:

- تقديم نسخة من السجل التجاري.<sup>37</sup>

- تقديم نسخة من بطاقة التعريف الجبائي.

- اكتتاب تعهد عام مكفول أو مضمون ، معتمد من طرف قابض الجمارك المختص إقليميا والذي يحدّد فيه مبلغ 05 مليون دينار للسنة الأولى من استغلال الميناء الجاف ، في حين يحسب المبلغ على أساس 2 % من الحقوق والرسوم المحصلة خلال السنة السابقة.

فضلا عن ذلك يجب أن يتضمّن التعهّد المذكور أعلاه التزام المستغلّ بدفع الغرامات المستحقّة في حالة معارضة مخالفات ، وتحمل المصاريف المترتبة عن نقل البضائع للإيداع الجمركي وفقا لما تنصّ عليه المادة 74 من قانون الجمارك الجزائري.

5- إجراءات تحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة:

أمام معاناة الموانئ البحرية من الاكتظاظ والتكدّس والأضرار اللاحقة بالمتعاملين ، عمدت مصالح الجمارك الجزائرية استحداث إجراءات بسيطة لتحويل الحاويات بهدف مكافحة الغشّ عبر الموانئ وذلك عن طريق جمركة الحاويات قبل تحويلها إلى الموانئ الجافة ،<sup>38</sup> فربطت التحويل الجزئي للحاويات باتجاه الموانئ الجافة بالحصول على ترخيص مسبق تسلّم من قبل إدارة الجمارك ، تطبيقا للمادة 67 من قانون الجمارك المعدّل بالقانون رقم 04/17 الصادر بتاريخ 2017/02/14 ، والتي تقابلها أيضا المادة 17 من المقرر "أنّه يخصّ تحويل البضائع إلى الميناء الجاف كلّ الحمولة إلا في حالة ترخيص مسبق من إدارة الجمارك" ، إلى درجة أنّه يتدخّل أعوان تابعين للميناء الجاف لتنفيذ عملية إيصال البضائع تحت حراسة جمركية ،<sup>39</sup> حيث تنصّ المادة 15 من نفس المقرر إتمام عملية نقل البضائع بمرافقة جمركية ، ويجب على المستغلّ هو الآخر أن يضمن أمن وحراسة البضائع الهائلة في الميناء الجاف حسب ما تؤكّده لنا المادة 11 من المقرر المؤرخ في 2011/03/27 ، مع مراعاة الأجل التي حدّدها المشرّع الجزائري في المادتين 16 و18 من نفس المقرر<sup>40</sup> لكن يلاحظ أنّه يشكل

<sup>37</sup> تقتض صفة التاجر في مستغل الميناء الجاف الذي يقيد نفسه في السجل التجاري ، هذا الأخير الذي يشكل أداة الاستعلام عن التاجر دون الحاجة إلى رضا التاجر وتصريحه.

- نادية فضيل ، القانون التجاري الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، طبعة سادسة 2004 ، الجزائر ، ص 155.

<sup>38</sup> تستقبل الموانئ الجافة حوالي 21 ألف حاوية شهريا و 250 ألف حاوية سنويا.

<sup>39</sup> [www.eco-Algeria.com](http://www.eco-Algeria.com)

<sup>40</sup> يجب مراعاة أجل نقل البضائع برفعها مباشرة لفترة لا تتجاوز أربع وعشرين (24) ساعة من التفريغ الفعلي للبضائع طبقا للمادة 16 من المقرر ، ومكّن المشرّع الجزائري إمكانية تحويل البضائع خارج ساعات العمل القانونيّة وعطلة نهاية الأسبوع وأيام العطل بترخيص مسبق من مصالح الجمارك المختصة إقليميا طبقا للمادة 18 من نفس المقرر.

## أمينة بورطال ، مقال بعنوان: " تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام الثقل من الباب إلى الباب "

الترخيص عقبة كبيرة أمام التدفق السهل للبضائع ، ممّا يشكّل مصدر قلق للمهنيين والمحترفين العاملين في مجال التجارة البحرية ، الذين يرغبون تحويل جزء من سلعهم اتجاه الموانئ الجافة على أساس اختيارهم . والأكثر من ذلك أنّه أصدرت المديرية العامة للجمارك تعليمية تمنع فيها شركات الثقل البحري التي تدخل ميناء الجزائر العاصمة توجيه الحاويات حسب رغبتها بل توجه من قبل إدارة الجمارك بشكل اختياري ، بالنظر إلى مدى توافر العقار على مستوى الموانئ الجافة لأجل ضمان الشفافية خلال عملية التفتيش والتحرّي وتجاوز الممارسات الغير شرعية التي تحتلها هذه الشركات .

غير أنّ هذه التعلّمية أثّرت بشكل سلبي على شركات الثقل البحري خاصّة تلك التي تستحوذ على شرط الأسد من نشاط الاستيراد ونقل وحفظ البضائع بالموانئ الجافة ، حيث ترفض نقل الحاويات المتراكمة إلى الموانئ الجافة.<sup>41</sup>

وفضلا عن ذلك فقد أنشأت المديرية العامة للجمارك منذ 20 ماي 2018 نظام التحويل الآلي للحاويات من ميناء الجزائر العاصمة نحو الموانئ الجافة ، بغية تأمين السلسلة اللوجستية للتجارة الخارجية وتحسين فعالية مكافحة الغش ، كما أنشئت خلية مركزية على مستوى ميناء الجزائر ، غير أنّه تمّ الإقرار بتحويل الحاويات المعبأة ببضائع ذات طبيعة خاصّة خطرة والحاويات المبردة والبضائع المجمعة نحو الموانئ الجافة ، بناء على طلب بعض الممثلين في السلسلة اللوجستية للتجارة الدولية ، وليس لهذا الإجراء الجديد أي أثر على نوعية الخدمة المقدّمة للمتعاملين ولا على آجال جمركة البضائع أو المعالجة السريعة لتدفعها .

وتعلم المديرية العامة للجمارك المتعاملين الاقتصاديين إمكانية جمركة بضائعهم دون تحويلها إلى الموانئ الجافة ، وقيد هذا الإجراء التسهيلي للاختبار لإدخاله في نظام الإعلام للجمارك . ويرخص للمستغلّ قيامه بجميع العمليّات اللازمة لتجميع وحفظ البضائع المودعة في الموانئ الجافة تحت الرقابة الجمركية حسبما تؤكّد لنا المادة 19 من نفس المقرّر ، ويتحمّل مسؤولية نقل البضائع الى الميناء الجافّ عن طريق بيان بالحمولة طبقا للمادة 15 من المقرّر ، مع الإشارة إلى أنّه قد تغلق الموانئ الجافة عند إخلال أيّ مستغلّ بالتزاماته اتجاه إدارة الجمارك ، والذي لا يمكنه التحرر منها إلا بعد تصفية وضعية البضائع والمنازعات الممكن معاينتها.<sup>42</sup>

**6- لوجستيات الموانئ الجافة:**

تأثرت الموانئ الجافة بالمفاهيم اللوجستية التي ظهرت في الآونة الأخيرة والتي كان لها صدى كبير على منظومة النقل متعدد الوسائط فيشكل نقطة تلاقي جميع وسائط النقل من برية وبحرية وجوية ، الأمر الذي

<sup>41</sup> [www.eco-Algeria.com](http://www.eco-Algeria.com)

<sup>42</sup> فضلا عن ذلك يمكن غلق الميناء الجاف حسبما يؤكّده المشرع الجزائري في المادة 12 من المقرّر المتعلق بالموانئ الجافة بطلب من المستغلّ أو عدم تجديد عقد الإيجار في أجل أقصاه ثلاثة أشهر قبل انقضاء مدة عقد الإيجار ، أو انعدام النشاط خلال مدّة سنة أو إخلال المستغلّ بالتزاماته اتجاه إدارة الجمارك أو إفلاس أو وفاة المستغلّ .

## أمينة بورطال ، مقال بعنوان: " تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام الثقل من الباب إلى الباب "

يستدعي منا التنويه لمصطلح لوجستيك برؤية تاريخية، ومدى انعكاسه على الأنشطة اللوجستية المقدمة داخل الموانئ الجافة:

## 1-6 نشأة وتعريف اللوجستيك:

أمام متغيرات سياسة تحرير التجارة التي تهدف إلى بناء منظومة متكاملة لتحقيق وفرة في تكاليف الإنتاج والنقل والتوزيع، وتحقيق عناصر السرعة والكفاءة والمرونة، ظهر عصر جديد بعد الصناعة يعرف بعصر صناعة الخدمات اللوجستية، كتعبير عن الخيط العام الذي كان مفتقدا لربط التجارة الدولية مع منظومة الخدمات المينائية التي تهدف إلى صناعة بيئة متناغمة الحلقات فتصنع اقتصادا عالميا مما يحقق قيمة مضافة دون خلق أعباء اقتصادية باهضة التكاليف.<sup>43</sup>

يعتبر لفظ لوجستيك Logistics مفهوم حديث الظهور ذو دلالة شاملة ذي نشأة عسكرية كان أول تطبيق له في فرنسا أثناء الحرب العالمية الأولى، والذي تطوّر أثناء الحرب العالمية الثانية عند توصيل الجنود بمعداتهم وذخائرهم في زمن ومكان معين بأقلّ خسارة،<sup>44</sup> فيقصد به "فنّ نقل الجنود وإيوائهم وتموينهم" بمعنى إدارة تدفقات الأفراد والموارد لدعم المجهود الحربي عن طريق نقل الجنود والعتاد والمؤن والذخائر من المعسكرات والمستودعات في منطقة عسكرية معيّنة، إلى ميادين القتال في مواقع أخرى بعيدة، في أقصى وقت ممكن وبأقل تكلفة ممكنة.

وبعد ذلك امتدّ تطبيق اللوجستيات إلى مجال الاقتصاد وإدارة الأعمال بما يعرف باسم Businesslogistics، وتبيّن من الدراسات التي أجريت أنّ حوالي 40% في المتوسط من تكلفة إنتاج أي سلعة في الدول المتقدمة يمكن ردها إلى الأنشطة اللوجستية، التي تنعكس بالإيجاب على عملية تخطيط وتنفيذ وتطبيق الرقابة والتحكّم في التدفق والتخزين الفعال والمؤثّر للبضائع والخدمات والمعلومات المتعلقة بها من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول لأجل تحقيق متطلبات العملاء، وتخفيض التكاليف، وخلق المنفعة الزمنية والمكانية للسلعة، وتحول الوقت إلى قوة اقتصادية مضافة لبلوغ قيمة إنتاجية مضافة تتحول إلى تدفق في الثروة لتحقيق ميزة تنافسية.<sup>45</sup>

## 2-6 الأنشطة اللوجستية داخل الميناء الجاف:

تعتبر صناعة اللوجستيات من الخدمات الجديدة التي دخلت في سلسلة النقل، والأكثر استخداما في مجال النقل البحري الذي امتدّ إلى وساط أخرى تطلّبت إقامة موانئ جافة تؤدّي مجموعة من الأنشطة والخدمات اللوجستية التي أصبحت من الوظائف الحديثة لأيّ ميناء من الموانئ الحديثة مما يجعله يتحوّل إلى مركز لوجستي،<sup>46</sup> باعتبار أنّ التخزين ووضع البضائع في المستودعات من أهمّ الخدمات اللوجستية التي تعمل

<sup>43</sup>همام نزار عبّيد، العولمة في صناعة الثقل البحري، ص 05، 06، 11.

<sup>44</sup>رضاع حياة/ فقيه عبد الحميد، المرجع السابق، ص 321.

<sup>45</sup>مالك الخضري، المرجع السابق، ص 01.

<sup>46</sup>همام نزار عبّيد، العولمة في صناعة الثقل البحري، ص 06، 11.



## أمينة بورطال ، مقال بعنوان: " تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب إلى الباب "

على تحسين أداء النقل البحري وتخفيض تكاليفه،<sup>47</sup> والتي تطوّرت مع تطوّر تجارة الحاويات نقلا وتوزيعا وتستيفا وتفريفا وإنزالا،<sup>48</sup> بما أنّه تتأثر وظائف الميناء بعدّة عوامل بما فيها التجارة المنقولة بحرا، وتخصّص الميناء في تداول البضائع والحاويات، والموقع الجغرافي للميناء.<sup>49</sup>

وتعرّف اللوجستيات امتداد للتجارة الدولية أنّها فنّ إدارة سلاسل الإمداد التي تغطّي العالم<sup>50</sup> بحيث لا يقتصر دور صناعة اللوجستيات في خدمات النقل بل يمتدّ ليشمل العمليات الإنتاجية من حيث التخطيط لجعل المنتجات، فتتكامل عملية النقل مع الأنشطة الأخرى، بإدارة المخزون عن طريق تنفيذ عمليات تجميع كافة السلع الوسيطة وثاقمة الصنع والمكونات لإجراء عمليات الفرز والتعبئة والتغليف بنمط يسمح باستغلال المساحات وال فراغات داخل الحاويات أو على سطح السفن، والمعالجة الصناعية ولصق العلامات التجارية، والتأمين والعمليات المصرفية والمستندية التي تعمل على تحسين مستوى الخدمة وتطويرها وزيادة الجودة وتقليل التكاليف فتحقق نوع من المرونة والسرعة، وإدارة أنشطة النقل وإعادة شحنها بعد ذلك إلى أسواق الاستهلاك النهائية<sup>51</sup> بأقصر فترة زمنية وأقلّ تكلفة ممكنة *just in time delivery* لأجل تقديم خدمة التّزامن المحكم،<sup>52</sup> والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل،<sup>53</sup> والتّخزين والتّوزيع في المستودعات وتكنولوجيا المعلومات في إطار إدارة واحدة، فتعمل على تقليص الدّورة المستندية والعراقيل البيروقراطية، فتعمل على

<sup>47</sup> قرار المجلس رقم 100/1639 المؤرخ في 2015/06/04 بشأن دراسة النهوض بالخدمات اللوجستية في مجال النقل البحري والبري في الدّول العربية"، مجلس الوحدة الاقتصادية، الأمانة العامة، القاهرة، ص 01.

<sup>48</sup> رضاع حياة/ فقيه عبد الحميد، المرجع السابق، ص 320.

<sup>49</sup> همام نزار عبّيد، العولمة في صناعة النقل البحري، ص 06.

<sup>50</sup> هبة أحمد محمد البغدادي، أثر تطبيق اللوجستيات على رفع كفاءة الأداء بالموانئ، دراسة تطبيقية عن ميناء الإسكندرية والدخيلة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2011، ص 01.

<sup>51</sup> الجدير بالذكر في هذا الصدد أنّه تتضمّن اللوجستيات حوالي 14 نشاط من نقل وتخزين وخدمة العملاء ومتابعة متطلبات العملاء ونظام المعلومات والرقابة على المخزون والتنبؤ بالطلب واختيار موقع المصنع والتخزين للتوزيع، التداول، الحصول على مواد وخدمات، خدمات ما بعد البيع للعملاء، العبوات والتعبئة، التخلص من الفاقد، وإعادة التصنيع، التعامل مع البضائع المرتجعة، وهكذا يلاحظ أنّنا نجد العديد من الأنشطة التي ترتبط ارتباطا وثيقا بالنقل كالتخزين ونظم المعلومات والتداول والتعبئة.

- رضاع حياة/ فقيه عبد الحميد، المرجع السابق، ص من 321 إلى 325.

<sup>52</sup> محمود حاتم عبد الحلّيم القاضي، دور السكك الحديدية والموانئ الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي، المعرض الدولي للنقل ومستلزماته، دمشق 26-30 جولية 2005، ص 03.

<sup>53</sup> رضاع حياة/ فقيه عبد الحميد، المرجع السابق، ص 321، 322.

## أمانة بورطال ، مقال بعنوان: " تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب إلى الباب "

استخدام أنسب المعدّات وإعادة توزيعها بأعلى كفاءة،<sup>54</sup> وما الغاية من وراء العملية اللوجستية لأجل تحقيق أكبر قدر من القيمة المضافة الحقيقية المؤكّدة وبشكل مستمر،<sup>55</sup> فتشمل جميع أنشطة مراكز التوزيع وأنشطة القيمة المضافة.<sup>56</sup>

وهكذا استمرّ الإقبال على المتخصّصين في اللوجستيات لما لها من تأثير على تحقيق الربح، لعدم كفاية البرامج التدريبية التي تقوم بها الشركات للموظّفين الجدد لأجل تغطية المهارات والمؤهلات الفنية، وأمام الدور الذي تحقّقه الخدمات اللوجستية فقد أصبحت غاية كلّ ميناء التي تقدّم هي الأخرى هذه الخدمات إلى العملاء، وبالتالي تعظيم الإيرادات ومنح ميزة تنافسية للموانئ عن طريق رفع معدّلات الأداء لعملية إعادة هيكلة لتوفير العمالة ورفع درجات الخبرة المطلوبة، والمساعدة في تشكيل وتنويع الأنشطة اللوجستية المقدّمة للعملاء، ممّا يساعد على خفض التكاليف وتعزيز المركز التنافسي والإقليمي للميناء.<sup>57</sup>

**3-6 دور الصناعة اللوجستية في التّكامل:**

أمام الحرية المتكاملة للتجارة واتّساع أسواق المنافسة التي أدّت إلى عالمية خدمات النقل، امتدّ نشاط شركات الملاحة العالمية إلى الاندماج أو الأتحاد لأجل تقديم خدمات نقل منتظمة مع امتداد نشاطها إلى النقل متعدّد الوسائط،<sup>58</sup> أين تعتبر ثورة التحوية أحد دوافعه، التي تستلزم وجود هيكلية في المرافئ،<sup>59</sup> بتحسين خدماتها من خلال الهياكل الأساسية والتكنولوجيا، بتدخّل العديد من الوكلاء لأجل تسليم البضائع وقت الحاجة لها، في المكان المطلوب وبأقلّ تكلفة وهو ما يسمّى لوجستيات خدمات النقل إلى المكان

<sup>54</sup> هبة أحمد محمد البغدادي، المرجع السابق، ص 01.

<sup>55</sup> محمود حاتم عبد الحليم القاضي، المرجع السابق، ص 03.

<sup>56</sup> الجدير بالذّكر إلى يتّسع مفهوم مراكز اللوجستيات عن مراكز التوزيع الذي يؤدي:

- أنشطة متعلّقة بنقل البضائع: التخزين، تجميع البضائع، تعقب ما بعد الشّحن، النقل، التخليص الجمركي، مستندات الشّحن،

- أنشطة إدارية متعلّقة بتشغيل المركبات والحاويات: إدارة أساطيل النقل، تأجير حاويات ومركبات، إصلاح وصيانة المركبات، إمداد بالوقود، تنظيف الحاويات، مكاتب إدارية،

- أنشطة ذات قيمة مضافة: إعادة التعبئة، لصق العلامات التجارية، رقابة الجودة، الإصلاح، تجميع واختيار المنتجات.

- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، المرجع السابق، ص 172.

<sup>57</sup> هبة أحمد محمد البغدادي، أثر تطبيق اللوجستيات على رفع كفاءة الأداء بالموانئ، دراسة تطبيقية عن ميناء الإسكندرية والدخيلة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2011، ص 01.

<sup>58</sup> محمود حاتم عبد الحليم القاضي، المرجع السابق، ص 05.

<sup>59</sup> مالك الخضري، النقل متعدّد الوسائط والخدمات اللوجستية في الدول النامية، مجلة النقل الالكترونية، العدد 11، سوريا،



## أمينة بورطال ، مقال بعنوان: " تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام التقل من الباب إلى الباب "

المناسب في الوقت المناسب والحالة المطلوبة وأقل تكلفة،<sup>60</sup> مع أنه قد يؤثر انخفاض تكاليف الخدمات اللوجستية على ارتفاع تكاليف التقل، وكثيرا ما يسعى الشاحنون على حلول نقل شاملة مع مرونة متزايدة للخدمات.<sup>61</sup>

وعليه تعتبر الإدارة اللوجستية الحديثة<sup>62</sup> أهم مقومات نظام التقل متعدد الوسائط باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي والخدمات والأسواق التي يتعامل فيها،<sup>63</sup> فهو أبرز العناصر المساهمة في تشكيل صناعة اللوجستيات الدولية، الذي يحقق نسبة دخول كبيرة بالمقارنة مع مجالات أخرى.<sup>64</sup> وتساهم العمليات اللوجستية من تخطيط وتنفيذ وإدارة ومراقبة،<sup>65</sup> في تنمية نشاط التقل متعدد الوسائط تحت إدارة واحدة وشبكة من المعلومات تساعد على اتخاذ القرار المناسب في الوقت المناسب، وهو ما يكشف لنا ما انبثق عن ثورة اللوجستيات فكرة التسليم في الوقت المناسب، كأسلوب حديث في إدارة العمليات بالاعتماد على تكنولوجيا الحاسبات الالكترونية، في التنسيق بين برامج الإنتاج وعمليات الشحن والتقل والتصدير، أين يخرج المنتج من خطوط الإنتاج مباشرة إلى وسائل الشحن دون اجتياز مرحلة التخزين.<sup>66</sup>

<sup>60</sup> محمود حاتم عبد الحليم القاضي، المرجع السابق، ص 05.

<sup>61</sup> مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية تقرير اجتماع الخبراء المخصص بالمعنى بالخدمات اللوجستية، المعقود في 2006/06/13، لجنة التجارة في السلع والخدمات والسلع الأساسية، 29 نوفمبر 2006، ص 03.

<sup>62</sup> والجدير بالذكر أنه تعرف الخدمات اللوجستية أنها فن وعلم وإدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك، والتي تتضمن تجميع المعلومات والنقل والجرد والتخزين، التغليف، الصيانة والتموين بالوقود، الخ...

- قرار المجلس رقم 100/1639 المؤرخ في 2015/06/04 بشأن دراسة النهوض بالخدمات اللوجستية في مجال النقل البحري والبري في الدول العربية"، مجلس الوحدة الاقتصادية، الأمانة العامة، القاهرة، ص 01.

<sup>63</sup> محمود زنبوعة، الموجع السابق، ص 252.

<sup>64</sup> الجدير بالذكر أنه تقدر لوجستيات التقل البحري حوالي ثلثي من لوجستيات النقل الكلي التي تقدر حوالي 10.5 بالمائة، كما أثبتت الدراسات في و.م.أ أنه تصل التكاليف اللوجستية حوالي 21 بالمائة من الناتج القومي الإجمالي ويشكل النقل حوالي 46 بالمائة ويشكل التخزين حوالي 28 بالمائة وتكاليف إحضار المواد حوالي 20 بالمائة والنواحي الإدارية 6 بالمائة.

- رصاع حياة/ فقيه عبد الحميد، واقع اللوجستيات في موانئ الوطن العربي، مجلة المعيار، العدد الثامن عشر، جوان 2017، ص 324، 325.

<sup>65</sup> مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية تقرير اجتماع الخبراء المخصص بالمعنى بالخدمات اللوجستية، المعقود في 2006/06/13، لجنة التجارة في السلع والخدمات والسلع الأساسية، 29 نوفمبر 2006، ص 02.

<sup>66</sup> همام نزار عبيد، العولمة في صناعة التقل البحري، ص 06.

## أمينة بورطال ، مقال بعنوان: " تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب إلى الباب "

فضلا عن كفاءة الجمارك في الإفراج عن البضائع وتكاليف الميناء كعناصر تقليدية يتم الاعتماد عليها لتسهيل كل من التجارة والنقل ، يمكن الأداء اللوجستي الحديث في الميناء خدمة للنقل متعدد الوسائط توفير وسائل النقل وتجنب الزحام نتيجة انتظار الشاحنات لنقلها برا خدمة للنقل متعدد الوسائط ، بالإضافة إلى أنشطة التوزيع الدولي والمحلي للبضائع سبق التنويه لها ، مع تقديم مشغل ميناء جاف خدمة تخزين البضائع المحتواة ، وذلك بفيّة حماية البضائع من السرقة والأضرار التي قد تتعرض لها من جراء الظروف الجوية السيئة ، أو تقديمه لأماكن التخزين بأحدث المستويات من التجهيز ، فيكون قد أضاف قيمة إلى البضائع.<sup>67</sup>

وتفيذا للنقل المتكامل يقتصر النطاق الشخصي للعمليات اللوجستية على مقاولي من الباطن يقومون بأنشطة فرعية أو مساعدة للعملية الإنتاجية الأساسية للشركة ، والتي تقدم من قبل متعدد النقل متعدد الوسائط أو شركات النقل البحري التي تقدم خدمات القيمة المضافة امتدادا لنشاطها البحري الرئيسي ،<sup>68</sup> وهكذا أصبحت الميناء الجاف نقطة لوجستية حديثة مجمعة وواحدة one stop-shop تلبي جميع حاجات الناقلين والشاحنين وجميع مستخدمي الميناء.<sup>69</sup>

**خاتمة:**

وعليه فلا يقتصر دور الميناء كواجهة لأجل تسهيل عملية استقبال السفن وتداول التجارة من السفينة إلى الرصيف ، بل يعتبر حلقة مهمة جدا في سلسلة النقل كأحد مراحل العملية اللوجستية المتكاملة<sup>70</sup> لدرجة اعتباره أهم المراكز المنتجة للخدمات اللوجستية إن صحّ القول ، إلا أنه يؤخذ على الموانئ الجافة صعوبات قد تعرقل وظائفها ، لاسيما وأنه إذا كان اتجاه البيئة التجارية نحو العولمة يزداد اتساعاً بنسب كبيرة فليس هناك إلى حدّ الآن دليل واحد أنّ العالم العربي يشهد تطوّراً موائماً في ارتقاء معدّلات التبادل التجاري فيما بين دوله ، حيث أنه ما لا تتجاوب صناعة النقل البحري العربي وصناعة الموانئ بدرجة كافية مع متطلبات التنمية والنمو ويرجع ذلك لأسباب عديدة منها:

- معاناة المتعاملون الاقتصاديون الخواص من أسعار الشحن والتفريغ والخدمات التي يعتمدها أرباب السفن وأصحاب الموانئ الجافة فتفوق تكلفة نقل السفينة من البلد المصدر إلى البلد المستورد ، بعدما كانت تحدّد قبل فتح السوق أمام المتعاملين الأجانب في قانون المالية لكل سنة.
- خطورة الموانئ الجافة في المرحلة التي تنقل فيها البضائع إليها من الموانئ البحرية إلى المستودعات الجمركية ، الأمر الذي يستلزم فيها أن تكون المسافة مؤمنة إلى غاية وصولها إلى الموانئ البرية.
- فرض خدمات إضافية للتفريغ والشحن وتحويل الحاوية من الميناء الرطب إلى الميناء الجاف بأسعار خيالية دون استشارة أهل الاختصاص والخبرة.

<sup>67</sup> أيمن النحراوي ، المرجع السابق ، ص 26 ، 27.

<sup>68</sup> رضاع حياة/ فقيه عبد الحميد ، المرجع السابق ، ص 323.

<sup>69</sup> همام نزار عبّيد ، العولمة في صناعة النقل البحري ، ص 08.

<sup>70</sup> أيمن النحراوي ، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، طبعة 2014 ، ص 1 ، 26.



- عدم إقامة العنصر البشري صاحب الميناء الجاف في الجزائر والذي يتعدّد عليه متابعة نشاط شركاتهم من مقرّ إقامتهم الأصلي.

وعليه نوجز أهمّ التوصيات التي يستحسن الأخذ بها لتطوير الموانئ الجافة:

- ضرورة تطوير الموانئ الجافة بتحديد مواقعها في أنحاء البلاد وتحسين أداء التشغيل لكلّ منها، مع البحث عن المواقع الجغرافية التي تنطبق عليه مواصفات إنشاء الموانئ الجافة لأجل ضمان الهدف المرجوّ منها، مع إلزامية مراجعة مواقع الموانئ الجافة لضمان صحتها بناء على مبدأ ميناء جاف واحد في كلّ منطقة صناعية، وان كان يفضّل إنشاء ميناء جاف كبير بدلا من تواجد أكثر من ميناء جاف لا يستغلّ بطاقته الكاملة أين يقترح دمجها.

- اقتراح ضمّ الموانئ الجافة إلى المراكز اللوجستية ليتحوّل إلى كيان واحد دون الحاجة لاستثمارات إضافية، أين يمكن توفير أنشطة القيمة المضافة نظرا للحاجة إلى تواجد مركز توزيع وميناء جاف في ذات المكان.

- الاهتمام بكافة وسائل النقل بتطوير البنيات التحتية لها تسهيلا لتداول البضائع فيما بينها وتماشيا مع نظام النقل الدولي متعدد الوسائط.

- تطوير الموانئ الجزائرية ومستوى الخدمات وفقا لما يتماشى مع صناعة النقل البحري لمنافستها للموانئ العالمية.

- تسهيل إجراءات النقل الدولي واللوجستيات ابتداء من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك بما يحقق سرعة وكفاءة حركة النقل بأقلّ تكلفة.

- تحسين الكفاءة الكلية للوجستيات بتوفير نظام تسليم سريع تنافسي ودقيق لتدفقات البضائع على المستوى الدولي والوطني.

- الابتعاد عن الأساليب اليدوية الأقل كفاءة بمقارنة مع تلك التي تحققها الموانئ البحرية، هذه الأخيرة التي تعتمد على أنظمة التبادل الإلكتروني للمعلومات التي أدخلت في مكاتب الجمارك بالموانئ البحرية، التي يلتزم المستثمر بتطبيقها بالتنسيق مع الجمارك وذلك عن طريق تتبع الحاويات بالأقمار الصناعية ممّا ينعكس سلبيا على أداء الموانئ الجافة، الأمر الذي يتطلب إدخال التطورات الحديثة على الموانئ الجافة منذ وصولها ميناء الوصول إلى غاية دخولها الميناء الجاف.

- سدّ الفراغ التشريعي الذي يغفل تنظيم منظومة النقل متعدّد الوسائط والموانئ الجافة بسنّ تشريعات جمركية لمنح تسهيلات للمستثمرين المتعاملين داخل الموانئ الجافة وتشريعات خاصة تحدّد طبيعة التعامل بين وزارة النقل ووزارة المالية.





## قائمة المراجع والمصادر

### أولا: الكتب والمؤلفات:

- أيمن النحراوي ، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية ، طبعة أولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2014.
- أيمن النحراوي ، الموانئ البحرية العربية ، طبعة أولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية مصر 2008.
- عبد القادر فتحي لاشين ، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات ، طبعة ثانية ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية لبحوث ودراسات ، 2009.
- نادبة فضيل ، القانون التجاري الجزائري ، طبعة سادسة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2004.

### ثانيا: المقالات القانونية:

- أسماء شعبان ، الموانئ الجافة طريق مصر إلى التجارة العالمية ، المجلة الالكترونية ، العدد 14 ، مصر ، 2015.
- باسم غدير غدير / سائر صليبية ، البنى اللوجستية اللازمة لتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط (دراسة حالة محطة حاويات مرفأ الأذقية) ، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية ، المجلد 38 ، العدد 3 ، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية ، سوريا ، 2016.

- بن عزوز إبراهيم ، إجراءات فصل الإفراج عن البضائع عن التخليص الجمركي نظرة على قانون 04-17 المتضمن تعديل قانون الجمارك ، مجلة نهاء للاقتصاد والتجارة ، العدد الثاني ، ديسمبر 2017.

- رضاع حياة / فقيه عبد الحميد ، واقع اللوجستيات في موانئ الوطن العربي ، مجلة المعيار ، العدد الثامن عشر ، جوان 2017.

- مالك الخضري ، لوجيستيات النقل البحري ، مجلة النقل الالكترونية ، العدد العاشر ، تموز 2018 ، مقال متاح عبر الموقع

الالكتروني: [http://mot.gov.sy/web/magazine/magazine\\_det.php?id=63](http://mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php?id=63)

تاريخ زيارة الموقع 2019/03/10 على الساعة 17:20

- مالك الخضري ، النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية في الدول النامية ، مجلة النقل الالكترونية ، العدد 06 ، سوريا ، نيسان 2017 ، متاح عبر الموقع الالكتروني: <http://mot.gov.sy/web/magazine/magazine.php?mid=8>

تاريخ زيارة الموقع: 2019/03/10 على الساعة 18:17

- محمود حاتم عبد الحليم القاضي ، دور السكك الحديدية والموانئ الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي ، المعرض الدولي للنقل ومستلزماته ، دمشق 26-30 جويلية 2005.

- محمود زنبوعة ، أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد 22.

- هبة أحمد محمد البغدادي ، أثر تطبيق اللوجستيات على رفع كفاءة الأداء بالموانئ ، دراسة تطبيقية عن ميناء الإسكندرية والدخيلة ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، 2011.

- همام نزار عبيد ، العولمة في صناعة النقل البحري ، مجلة النقل الالكترونية ، العدد التاسع ، سوريا ، نيسان 2018 ، مقال متاح عبر الموقع الالكتروني: <http://mot.gov.sy/apps/library/download/?id=409>

تاريخ وتوقيت زيارة الموقع: 2019/03/10 على الساعة 16:44

### ثالثا: رسائل دكتوراه ومذكرات ماجستير:

- الماحي فاطمة زهرة شريفة ، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات ، رسالة دكتوراه ، جامعة وهران 2 ، محمد بن أحمد ، 2017/2016.

- رضاع حياة ، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها ، مذكرة ماجستير ، 2013/2012.



مخبر السيادة والعولمة



## أمينة بورطال ، مقال بعنوان: " تفعيل لوجستيات الموانئ الجاقفة نظام النقل من الباب إلى الباب "

-سامي زكي عوض ، الدّور اللوجستي للموانئ الجاقفة ومدى احتياج مصر لها في ظلّ إستراتيجية متكاملة للنقل ، رسالة دكتوراه ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، 2002 ، مصر .

- مريم فرح محمد حامد ، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995 إلى 2014) ، رسالة دكتوراه ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا كلية الدراسات العليا ، 2015 .

## رابعاً: التّصوُّص القانونيّة:

- إتفاقية تسهيل التجارة 2013 التي دخلت حيّز النفاذ في 22 فبراير 2017 .

- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لعام 1980 .

- إتفاقية الأمم المتّحدة الخاصّة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطّرفية في التجارة الدّولية (فيينا 1991)

- القانون رقم 07-79 المؤرّخ في 21 يوليو 1979 الذي يتضمّن قانون الجمارك المعدّل والمتمّم بالقانون رقم 10-98 المؤرّخ في 22 اوت 1998 والأمر رقم 06-05 المؤرّخ في 23 أوت 2005 والقانون رقم 24-06 المؤرّخ في 2006/12/26 والقانون رقم 12-07 المؤرّخ في 2007/12/30 والأمر رقم 02-08 المؤرّخ في 24 يوليو 2008 والأمر رقم 01-09 المؤرّخ في 22 يوليو 2009 والقانون رقم 09-09 المؤرّخ في 2010/12/30 والأمر رقم 01-10 المؤرّخ في 26 أوت 2010 والقانون 13-10 المؤرّخ في 2010/12/29 والقانون رقم 12-12 المؤرّخ في 2012/12/26 .

- المرسوم التنفيذي رقم 01-2 المؤرّخ في 22 شوال عام 1422 الموافق لـ 6 يناير 2002 الذي يحدّد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، ج.ر عدد 01 لـ 06 يناير 2002 .

- المقرر المؤرّخ في 22 ربيع ثاني 1432 الموافق لـ 27 مارس 2011 الذي يتعلق بالموانئ الجاقفة ، ج.ر عدد 33 كفيّة تسيير الموانئ الجاقفة والتزامات المستغل في مجال التجهيزات والصيانة وتصلّح الهياكل للأزمة لتنفيذ الخدمة وكذا شروط ممارسة الرقابة الجمركيّة .

## خامساً: التقارير:

- قرار المجلس رقم 100/1639 المؤرّخ في 2015/06/04 بشأن دراسة النهوض بالخدمات اللوجستية في مجال النقل البحري والبري في الدّول العربية " ، مجلس الوحدة الاقتصادية ، الأمانة العامة ، القاهرة .

- تقرير حول المسائل المتعلقة بأنشطة منظمة التجارة العالمية يقدمه المركز الإسلامي لتنمية التجارة إلى الدورة الثالثة والثلاثين للجنة المتابعة المنبثقة عن اللجنة الدائمة للتعاون الاقتصادي والتجاري لمنظمة التعاون الإسلامي (الكومسيك) البند رقم 4 التجارة البنينة فيما بين البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي 11-10 ماي 2017 ، أنقرة الجمهورية التركية .

- تقرير الجمعية العامّة للأمم المتحدة ، تلبية الحاجيات الخاصّة للبلدان النامية غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ، الدّورة 66 ، بتاريخ 2011/07/25 ، وثيقة رقم: A/66/205 .

- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية تقرير اجتماع الخبراء المخصّص بالمعني بالخدمات اللوجستية ، المعقود في 2006/06/13 ، لجنة التجارة في السلع والخدمات والأساسية ، 29 نوفمبر 2006 .

## سادساً: مواقع الكترونية:

[www.eco-Algeria.com](http://www.eco-Algeria.com)

[mot.gov.sy/apps/library/download/?id=409](http://mot.gov.sy/apps/library/download/?id=409)

[https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/liability\\_of\\_operators\\_of\\_transport\\_terminals](https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/liability_of_operators_of_transport_terminals)

<http://mot.gov.sy/web/magazine/magazinepage.php?id=5>