



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة محمد بوضياف المسيلة



كلية: العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير

قسم: العلوم التجارية

رقم التسجيل: 2092310544

رقم التسجيل: 1354283

### العنوان:

## دراسة وتقييم نشاط الموانئ الجافة (في الفترة 2010-2020)

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

تخصص: مالية وتجارة دولية

تمت إشرافه أ.د:

\* حجاج موسى

من إعداد الطالبين:

ناجي رحابي

نوري بلال

أمام لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة

السنة الجامعية: 1442-1443 هـ / 2021-2022م



# كلمة شكر

نحمد الله ونشكره شكرًا يليق بجلال وجهه وعظيم سلطانه ومن باب

قول النبي صلى الله عليه وسلم: "من لا يشكر الناس لا يشكر الله"

نوجه خالص شكرنا وعرفانا بالجميل للأستاذنا وقدرتنا الدكتور حجاب موسى

والذي كان مثال الاستاذ والمرشد والناصح فله كل الشكر والتقدير

كما نتقدم بالشكر الى السادة الأساتذة المناقشين لجهودهم الطيبة

وتشريفنا بإبداء آرائهم وتقبيرنا بملاحظاتهم

كما نشكر بذلك زملائنا في السنة الثانية ماستر مالية وتجارة وولية

على المساعدة والنصح.

## الاهراء

أهدي هذا العمل المتواضع الى روح أبي الطاهرة

والى أُمي أسأل الله لها الشفاء

الى زوجتي الكريمة حفظها الله

الى إخوتي وأخواتي

الى زملائي في العمل في الدراسة كل واحد باسمه

الى كل من يحمل راية لا اله الا الله محمد رسول الله

الى كل طالب علم

ناجي رحابي

## الإهداء

الى أعر شخص الى قلبي الى نور عيني أُمي الحبيبة التي أتعلم منها

كل يوم أن السعادة تكمن في العطاء لا في الأخذ

الى أبي الذي علمني أن الدنيا كفاح وعمد أطل الله في عمرهما

الى إخواني وأخواتي كل باسمه وأخص بالذكر أخي الغالي عبد الحليم وأختي

الغالي وزوجها على و عمهم ووقوهم دائماً الى جانبي طيلة رحلتي العلمية و البحثية.

الى الزملاء والزميلات الذين عرفتهم طيلة مشوار الدراسة

الى كل طالب علم

غري بلال

## 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 تفرغ 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 وإن كانت فعاليتها قاصرة جدا بالنظر للأهداف المرجوة.

## كلمات مفتاحية:

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

## Summary:

The emergence of containers has brought about an important development in the manufacture of ships and the preparation of ports and handling equipment. It was necessary to develop areas outside the seaport in order to absorb the increasing number of goods and merchandise and eliminate the congestion that the latter knows, especially in developing countries. The establishment and development of dry ports is one of the elements of the modern renaissance Maritime transport, as a result of the increased demand for transport services.

Through the study, we found out the effective role of these ports in reducing production costs, reducing overcrowding and speeding up the completion of customs procedures, paying taxes and inspection, in addition to facilitating distribution operations and providing logistics services through an integrated system. The storage service provided by dry ports works to unload ships without stopping. Which achieves actual capacity for the berths and reduces the stay of ships in the seaport, and Algeria, in turn, tried to keep pace with these various developments by establishing many dry ports at the national level, although their effectiveness is very limited in view of the desired goals.

## Keywords:

Dry port, value added, containers, management, logistics.

## فهرس المحتويات

الصفحة	فهرس المحتويات
	كلمة شكر
	الاهداء
	ملخص
	فهرس المحتويات
	قائمة الأشكال
أ-ط	المقدمة
<b>الفصل الأول: الأطار المفاهيمي للموانئ الجافة</b>	
10	المبحث الأول: مفهوم الميناء الجاف وأنواعه
10	- المطلب الأول: مفهوم الميناء الجاف
12	- المطلب الثاني: أنواع الميناء الجاف
19	المبحث الثاني: عملية تخطيط الموانئ الجافة
19	- المطلب الأول: أسس إقامة الميناء الجاف
23	- المطلب الثاني: مكونات الميناء الجاف
24	خلاصة الفصل الأول
<b>الفصل الثاني: الأءاء الوظيفي للموانئ الجافة</b>	
26	المبحث الأول: دور الموانئ الجافة في المنظومة اللوجستية
26	- المطلب الأول: تخفيض تكاليف التشغيل
26	- المطلب الثاني: المميزات التنافسية للميناء
27	المبحث الثاني: دور الموانئ الجافة في عمل الموانئ البحرية
27	- المطلب الأول: تقليل التكدس في الموانئ البحرية
28	- المطلب الثاني: استكمال وربط حلقة النقل متعدد الوسائط
29	خلاصة الفصل الثاني
<b>الفصل الثالث: تقييم الموانئ الجافة في التجربة الجزائرية</b>	
31	المبحث الأول: واقع الموانئ الجافة في الجزائر
31	- المطلب الأول: شروط انشاء الموانئ الجافة في الجزائر
35	- المطلب الثاني: دراسة نموذج من الموانئ الجافة في الجزائر

67	المبحث الثاني: معوقات تحقيق الفعالية والكفاءة للموائى الجافة في الجزائر
67	- المطلب الأول: مشكلات أداء الموائى الجافة في الجزائر
70	- المطلب الثاني: تقييم اجراءات تفعيل نشاط الموائى الجافة في الجزائر
73	خلاصة الفصل الثالث
75	الخاتمة
79	المصادر والمراجع

## قائمة الأشغال

الصفحة	قائمة الأشغال	الرقم
14	- أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من مصادر المواد الأولية	01
15	- أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من مراكز الإنتاج	02
17	- أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من أسواق الاستهلاك	03
18	- أهمية وجود ميناء جاف يتوسط الأسواق ومراكز الانتاج	04
21	- نظام تداول البيانات في دورة التشغيل	05
38	- خريطة موقع TIXTER	06
39	- موقع مشروع TIXTER	07
41	- ربط طريق بجاية-برج بوعرييج	08
42	- خط سكة الحديد بجاية - برج بوعرييج.	09
45	- مكونات ومحيط مساحات الميناء الجاف TIXTER	10
54	- حركة الحاويات السنوية لعام 2017(حتى مارس)	11
55	- تطور حجم المبيعات شهريا (2016)	12
56	- تطور حجم المبيعات شهريا (2017)	13
57	- توقع حجم الحركة على مدى 10 سنوات (البضائع المعبأة في حاويات)	14
58	- حجم الحركة المتوقع على مدى 10 سنوات (البضائع المتجانسة)	15
61	- سلسلة اللوجستيات ذات المنفذ الإضافي (الوجهة النهائية لـ TIXTER)	16

## قائمة الجداول

الصفحة	قائمة الجداول	الرقم
37	- تاريخ مشروع TIXTER	01
50	- وصف الأنشطة في الميناء الجاف TIXTER	02
52	- عدد حركة الحاويات المنقولة لسنة 2016	03
52	- عدد حركة مرور الحاويات التي تعاملت معها هيئة توزيع الحاويات لعام 2016	04
53	- تطور حركة الحاويات شهريا (2016)	05
53	- حركة الحاويات السنوية لعام 2017 (حتى مارس)	06
54	- تطور حركة الحاويات شهريا (2017)	07
55	- تطور حجم المبيعات شهريا (2016).	08
56	- تطور حجم المبيعات الشهري (2017)	09
57	- توقع حجم الحركة على مدى 10 سنوات (البضائع المعبأة في حاويات)	10
57	- توقع حجم الحركة على مدى 10 سنوات (سلع متجانسة)	11
62	- حمولة البضائع المنقولة حسب الفئة.	12

# المقدمة

المقدمة:

ظهرت الحاجة الى الموانئ الجافة بعد ثورة الحاويات (ثورة تحوية البضائع Containerization Revolution ) خلال عقد السبعينات من القرن العشرين، لمواكبة الزيادة السريعة في حركة التجارة العالمية، مما أدى الى تغيير في المفاهيم التي ظلت سائدة لسنوات طويلة على النقل بصفة عامة، والنقل البحري بصفة خاصة، وظهرت تقنيات جديدة في كل من السفن والموانئ، ومعدات التداول، ونظم المعلومات والاتصالات، بل في أساليب الإدارة ونوعية العنصر البشري.<sup>1</sup>

ومع نجاح نظام التحوية، والتقدم الهائل في نظم الاتصالات والمعلومات، أصبح السعي لتخفيض أسعار السلع من المطالب الهامة التي تتنافس عليها جميع الشركات سواء المنتجة للسلع أو الناقله لها.

ويتضح ذلك من خلال إنتاج سلع متعددة الجنسيات ، ثم تجميعها لإنتاج سلعة تامة الصنع، وهو ما يسمى ب "عولمة المنتج" Globalization، وفي نفس الوقت عولمة سوق الإستهلاك لهذه السلع، وأصبح "النقل متعدد الوسائط " Multimodal Transport هو السمة المميزة للنقل الدولي الحديث ، وتغيرت خريطة العالم البحرية، وتحولت موانئ صغيرة الى "موانئ عملاقة" Load centers لتجميع وتوزيع الحاويات وفقدت موانئ عريقة "ميزتها التنافسية Competition Advantage، كما ظهرت مفاهيم جديدة للنقل مثل " نظام النقل من الباب الى الباب" From Door to Door، "والتسليم في الوقت المحدد" Just in Time، وأصبحت عمليات نقل البضائع من دولة لأخرى تمر بسلسلة من العمليات المعقدة يشكل النقل البحري إحدى حلقاتها بالرغم من ضخامة المنقول بواسطتها.

<sup>1</sup> Keeling, D.J. (2007), Transportation: New directions on well Worn trails, progress Human Geography, SAGE publications, Western Kentucky University, p. 221

ولكي تكتمل سلسلة النقل متعدد الوسائط ، كان لابد من إنشاء الموانئ الجافة Dry Ports وقد تسمى " بمحطات الحاويات الداخلية Inland Container Depots وهي في الغالب ما تكون بالقرب من المراكز الصناعية، والتجمعات السكانية<sup>1</sup>، ويتم ربط كل حلقات منظومة النقل متعدد الوسائط من خلال شبكات نقل ضخمة (من الطرق البحرية والنهرية والبرية والجوية) مع شبكات عملاقة من نظم المعلومات والاتصالات.

ونلاحظ أن الموانئ بأوضاعها الحالية - وخاصة تلك الموانئ التي أنشئت قبل الستينات من القرن العشرين لا يمكنها إتمام كل هذه الأعمال، وحتى الموانئ التي أنشئت حديثا - حيث تتم هذه الأعمال بالمنطقة الخلفية للميناء فمثلا موانئ أوروبا المتقدمة تقيم الصناعات والخدمات في مناطق "الظهير Hinterland" وليس داخل الموانئ البحرية، وفي منطقة الظهر تقام الموانئ الجافة. فميناء "هامبورج" Hamburg - بألمانيا - يرتبط بالميناء الجاف "ديسبورج" Duisburg الموجود في وسط غرب أوروبا. وهذا الميناء يخدم أكبر تجمع اقتصادي في أوروبا الذي يتمتع بقوة شرائية كبيرة، وتكفل سكاني يصل الى 380 مليون نسمة، وهذا الميناء سواء هامبورج أو ديسبورج متصل بجميع أنواع المواصلات، وله بنية أساسية حديثة جدا ويوجد بالميناء أكثر من 3000 شركة كبرى، 200 بنك، 80 شركة تأمين .

وأما ميناء روتردام بهولندا فيعتبره الكثيرون أنه "بوابة لأوروبا" Rotterdam the Gateway of Europe وهو في نفس الوقت يعتبر القارة الأوروبية بالكامل ظهيرا للميناء، حيث تبلغ مساحة الميناء والمنطقة الصناعية 100 كيلو مترا مربعا، وتبلغ أطوال الأرصفة 70 كيلو مترا، ويمكن للسفن أن تحمل بضائع في الميناء،

<sup>1</sup> سامي عوض، دور الموانئ الجافة في منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة ماجستير غير منشورة، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 1996، ص1.

وتتجه الى 36 دولة بواسطة السفن الروافد وخدماتها" Feeder Services أو أنماط النقل الأخرى من خلال بنية أساسية ضخمة لها اعتمادية لدى جميع المتعاملين مع الميناء.<sup>1</sup>

ويرتبط الميناء البحري بالميناء الجاف على حدود ألمانيا - ديسبورج - بكل وسائل النقل وأيضا مع الميناء الجاف في بلجيكا.

وأصبحت الموانئ الجافة ضرورة ملحة، وذلك للحد من الضغط على الموانئ البحرية والجوية، نظرا لزيادة التبادل التجاري، وحركة التجارة الدولية المستمرة في الارتفاع والنمو. مما يحتاج الى زيادة واتساع المساحات المخصصة للأعمال الجمركية وحيث أن الموانئ البحرية محدودة المساحة، والطاقة التخزينية، ومحاولة الاتساع الأفقي أو الرأسي بها محدود مما يتسبب في تكديس البضائع، أو عدم وجود أرصفة كافية للسفن القادمة للموانئ البحرية، مما يجعلها تتأخر في مناطق الانتظار، مما يكبد الدولة غرامات مالية بالعملة الصعبة. لذلك كان لزاما وجود مناطق جمركية خارج الموانئ البحرية كمستودعات عامة (موانئ جافة) ضرورة ملحة تقاديا لذلك، وخاصة مع زيادة حركة الاستيراد تقاديا لتلك الغرامات على أن تكون تحت السيطرة الكاملة والإشراف الكامل لمصلحة الجمارك.

### أهمية البحث:

لقد أسال موضوع الموانئ الجافة في الآونة الأخيرة الحبر الكثير في الجزائر واصبح حديث العام والخاص وهذا لما حدث من غلق للكثير من الموانئ الجافة ولإثراء الموضوع أكثر والاطلاع عليه ارتئينا ان نسهم فيه ولو بالشيء اليسير ونعتذر عن اي تقصير او نقصان.

<sup>1</sup> مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة (انكتاد) (1992)، تطوير الموانئ الجافة وتحسينها، نيويورك.

## الإشكالية:

في ظل التطور الحاصل في عمليات النقل وخاصة بعد انتشار نظام التحويل لنقل البضائع واستخدام النقل الدولي متعددة الوسائط مع التكنولوجيا الحديثة وتطبيق التبادل الإلكتروني للبيانات وخدمات التسليم في الوقت المحدد حيث فرضت هذه العوامل جميعها وجود منظومة متكاملة للإدارة لسلسلة الامداد والتوزيع الخاصة في المشروعات الإنتاجية والتجارية عن طريق تخطيط وتنفيذ انشطه النقل والتخزين والتسويق والتوزيع مع الاستعانة بتكنولوجيا المعلومات والحاسوب.

في هذه المنظومة تتكامل الموانئ الجافه مع الموانئ البحرية في عمليه نقل البضائع لتكمل منظومة النقل الدولي متعددة الوسائط بشكل فعال، الامر الذي يسهم في تخفيض التكاليف وسهولة تدفق البضائع والحاويات التي تسهم بدورها في تفعيل عملية التنمية الاقتصادية في الدولة.

ومن هنا كان اختيارنا لموضوع دراسة نشاط وتقييم الموانئ الجافه للوقوف على

الإشكالية التالية.

- ما هو دور الموانئ الجافه في الاقتصاد الجزائري؟.
- ويمكن ان نطرح الأسئلة الفرعية التالية:
- ما هو الدور الوظيفي للموانئ الجافه في المنظومة اللوجستية؟.
- ما مدى تحقيق الموانئ الجافه للقيمة المضافة في عملية الاستيراد والتصدير.

## فرضيات البحث:

في ظل ضوء مشكلة البحث والموضوعات التي تمت دراستها يمكن صياغة

الفروض العلمية التالية:

- للموانئ الجافه دورا كبيرا وفعالا في الاقتصاد الوطني.
- تحقق الموانئ الجافه وظائف كبرى في المنظومة اللوجستية.
- تضيف الموانئ الجافه قيمه مضافه في عمليه الاستيراد والتصدير.

**الهدف:**

يهدف هذا البحث الى معرفه دور الموانئ الجافه في الاقتصاد الوطني وابرار اهميه الموانئ الجافه في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ البحرية وتقليل تكاليف الاستيراد والتصدير وخلق قيمه مضافه.

**حدود الدراسة:**

الحدود الزمنية لهذه الدراسة عشر سنوات للوقوف على نشاط الموانئ الجافه طيلة هذه المدة.

**الحدود المكانية:**

في ما يخص الحدود المكانية لهذا البحث فقد اخترنا ميناء تيكستر بيرج بوعريريج وهو ميناء جاف ظهيره لميناء البحري ببجاية.

**منهج الدراسة:**

تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي وذلك لوصف الاتجاهات للمتغيرات التي حدثت في الموانئ الجافة خلال الفترة من 2010 الى حتى 2020 الدراسات السابقة:

لم يحظى موضوع الموانئ الجافه بالقدر اللازم من الاهتمام والبحث كما حظي به موضوع الموانئ البحرية فمن بين الدراسات السابقة:

1) تقييم التكامل التشغيلي بين الموانئ الجافه والموانئ البحرية في الجمهورية العربية السورية دراسة حاله لميناء اللاذقية.

وهو بحث لنيل شهاده الماجستير في اداره الاعمال من اعداد وسام محمود درويش وقد توصل الباحث الى النتائج التالية:

- معرفه المسافة اللازمة للتوسع الافقي بالميناء الجاف الميناء العاشر من رمضان.

- تبين اعداد الروافع المناسبة والمعدات اللازمة للتشغيل بالمساحات الجديدة.
- تحديد المتطلبات الهندسية والإنشائية اللازمة لإعداد المساحات الجديدة للتشغيل.
- تبين من الدراسات ان المعوقات الإدارية والجمركية والإجرائية المتعلقة بالبضائع المتداولة تأتي في مقدمه المعوقات التي تحول دون التشغيل الامثل لعمل الموانئ الجافة.

أهم توصيات الدراسة:

- تبسيط اجراءات الدورة المستندية للبضائع والحاويات بالموانئ الجافة.
- تطبيق نظام النافذة الواحدة في الافراج عن البضائع والحاويات بالموانئ الجافة.
- العمل على اسهام السلطات الجمركية في عملية تفعيل النشاط التشغيلي بالموانئ الجافة.

(2) بحث بعنوان الموانئ الجافة في مصر سيماتها ومشكلاتها من إعداد الأستاذ الدكتور سعيد أحمد عبده وقد توصل الى النتائج والتوصيات التالية:

أ. النتائج :

- 1- لا يزال مفهوم النقل متعدد الوسائط غير مطبق بشكل كامل في منظومة النقل.
- 2- أوضحت الدراسة أهمية وظيفة الموانئ الجافة كمراكز للتوزيع أو كظهير لتخفيف الضغط عن الموانئ البحرية.
- 3- بينت الدراسة أن صورة التوزيع الجغرافي للمواني الجافة تتسم بالتركيز في ولايات، بينما تخلو في ولايات أخرى من خدمات هذه الموانئ.
- 4- كشفت الدراسة عن أهمية المشكلات التي تواجه الموانئ الجافة وخاصة القانونية والإدارية والتي تؤثر بدورها على كفاءة هذه الموانئ فحتى الآن لم

يصدر أي توصيف قانوني للموانئ الجافة وكذلك تحديد الجهة المسؤولة التي ترخص بإنشائها.

5- أوضحت الدراسة أن معظم الموانئ الجافة تملكها الدولة بينما نسبة مشاركة القطاع الخاص في إنشائها لا تزال صغيرة.

6- أظهرت الدراسة أن درجة ربط الموانئ الجافة بشبكات النقل المختلفة (برية - بحرية - نهريّة - جوية) وشبكة المعلومات الدولية غير كافية.

7- على الرغم من أهمية الموقع الجغرافي المتفرد فإنه لم يستمر حتى الآن الإستثمار الأمثل.

#### ب. التوصيات :

1- ضرورة الإعراف بأن النقل متعدد الوسائط هو سمة النقل الدولي الحديث ولذا يجب إعطاؤه كل الإهتمام من جانب الدولة والقطاع الخاص بالنهوض بالبنية الأساسية التي تسهل إدخال هذا النظام.

2- ضرورة إصدار توصيف (تعريف) قانوني للميناء الجاف وكذا الجهة المسؤولة التي ترخص بإنشائه، هل هي مصلحة الجمارك ؟ أو وزارة النقل؟.

وتشير المعلومات أن قرار جمهورياً "من المتوقع أن يصدر خلال السنوات القادمة بشأن إقامة وتنظيم عمل الموانئ الجافة لضمان التوسع في هذه الموانئ التي تعتبر حلقة مهمة من حلقات النقل متعدد الوسائط.

ويهدف القرار إلى تحويل الموانئ الجافة إلى مراكز توزيع البضائع بالتنسيق مع كافة وسائل النقل وليس بإعتبارها أماكن تخزين فقط .

3- لا مفر من ضرورة التوسع في إقامة موانئ جافة لتخفيف الضغط عن كاهل الموانئ البحرية لمنع تكديسها بالإضافة إلى المكاسب التي تحققها الموانئ الجافة في تقليل تكاليف النقل لأدنى حد ممكن وبناء على ذلك يجب

توجيه البوصلة نحو محافظات دمياط وبورسعيد والدقهلية والشرقية والغربية بالإضافة إلى محافظات الصعيد بهدف تحقيق التنمية الإقليمية المتوازنة وتحقيق العدالة الإجتماعية لتوزيع الموانئ الجافة.

4- ضرورة ربط الموانئ الجافة بشبكات النقل المختلفة (برية - بحرية - جوية) وشبكة المعلومات الدولية مع تبسيط الإجراءات الجمركية وتعديل اللوائح لتتماشى مع النظام العالمي الجديد.

5- يجب الإهتمام بكفاءة الإدارة لهذه الموانئ والإستعانة بالدول التي لها خبرات سابقة في إدارة الموانئ الجافة.

6- نظرا لإرتفاع التكاليف الإستثمارية لإنشاء الموانئ الجافة يقترح السماح للقطاع الخاص بتنفيذها أي تعظيم دور القطاع الخاص للنهوض بمنظومة النقل.

7- يجب إستثمار الموقع المتفرد في قلب العالم إستثمارا جيدا. بل إننا لنذهب إلى حد أن نقول لو أنها إهتمت بموقعها الإهتمام اللائق به والجدير بها ووظفته التوظيف التاريخي الذي يتناسب مع خطره وخطورته لتغير تاريخها وحاضرها جميعا بل وشخصيتها التاريخية والإنسانية معا<sup>1</sup>.

### محتويات الدراسة:

وللإلمام بجوانب البحث ارتعينا ان نقسمه الى ثلاثة فصول:

- الفصل الاول يتناول مفهوم الميناء الجاف وانواعه وعملية تخطيط الموانئ الجافة.

- اما الفصل الثاني فيركز على الاداء الوظيفي للموانئ الجافه ودور الموانئ الجافه في عمل الموانئ البحرية.

<sup>1</sup> منى صبحي، النقل بالحاويات في الموانئ على ساحل البحر المتوسط، كلية الدراسات الانسانية، جامعة الازهر، القاهرة، 2007، ص 238.

- أخيرا الفصل الثالث فنتعرف فيه على واقع الموانئ الجافة في الجزائر  
ومعوقات تحقيق الفعالية والكفاءة للموانئ الجافة في الجزائر.

**صعوبات البحث:**

- موضوع الموانئ الجافة جديد نوعا ما لهذا يوجد القليل والقليل جدا من  
المراجع.
- أغلب الأحيان يكون موضوع الموانئ الجافة جزء لا يتجزأ من موضوع النقل  
البحري واللوجستيكي.
- حساسية الموضوع تركتنا نتحصل على الشيء اليسير من المعلومات  
والاحصائيات.

الفصل الأول:

اللاطار المفاهيمي

للموانئ الجافة

المبحث الأول: مفهوم الميناء الجاف وأنواعه:المطلب الأول: مفهوم الميناء الجاف:

الميناء الجاف هو نقطه جديده فرضتها التحولات الطارئه على النقل البحري وهو عباره عن منشأه مجهزه تقام في عمق البلاد بعيدا عن البحر لإتتمام وظائف النقل المتعدده على حسب موقعها والغرض من انشائه:

- اتمام النقل المتعدد الوسائط.
- تحقيق المفاهيم اللوجستية لإنتاج السلع بأسعار تنافسية.
- منع تكديس الموانئ البحرية مع ضرورة ان يتوافر لهذه الموانئ بنية أساسيه متميزة وان يكون مسيطرا عليها جمركيا<sup>1</sup>.

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

**تعريف الموانئ الجافة:**

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

**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"<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد 01.

<sup>2</sup> رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، 2018-2019، ص107.

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 جمركيا".

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"<sup>1</sup>.

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 تفريغها من السفينة قصد استكمال الإجراءات الجمركية والعمليات الأخرى ذات الصلة، كما يمكن استخدامه كمنصة للتصدير".

من خلال كل هذه التعارف المقدمة، يمكن لنا القول أن الموانئ الجافة عبارة عن منشآت مجهزة، مكلمة 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<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعرفة، الاسكندرية، 2004، ص 86.

<sup>2</sup> سامي زكي عوض، نفس المرجع، ص105.

**2- التعريف القانوني للموانئ الجافة:**

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

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 بما، كما بينته التعارف الفقهية السالفة الذكر، كما ربط الميناء الجاف بميناء بحري واحد فقط في حين أنه يمكن استغلال الموانئ الجافة من اجل تقديم خدماتها لموانئ أخرى ومراكز إنتاج أو أسواق. أما المشرع فلم يربطها بالموانئ البحرية، وركز فقط على اعتبارها نقطة انطلاق أو وصول غائية للبضائع وبالتالي اعترف بقيمتها كمركز هام في سلسلة النقل متعدد الوسائط.

**المطلب الثاني: أنواع الموانئ الجافة:**

يمكن تصنيف الموانئ الجافة حسب - وظيفتها، وموقعها الجغرافي بالنسبة لكل من مصادر المواد الخام ومراكز الإنتاج، والأسواق - الى الأنواع التالية<sup>2</sup>:

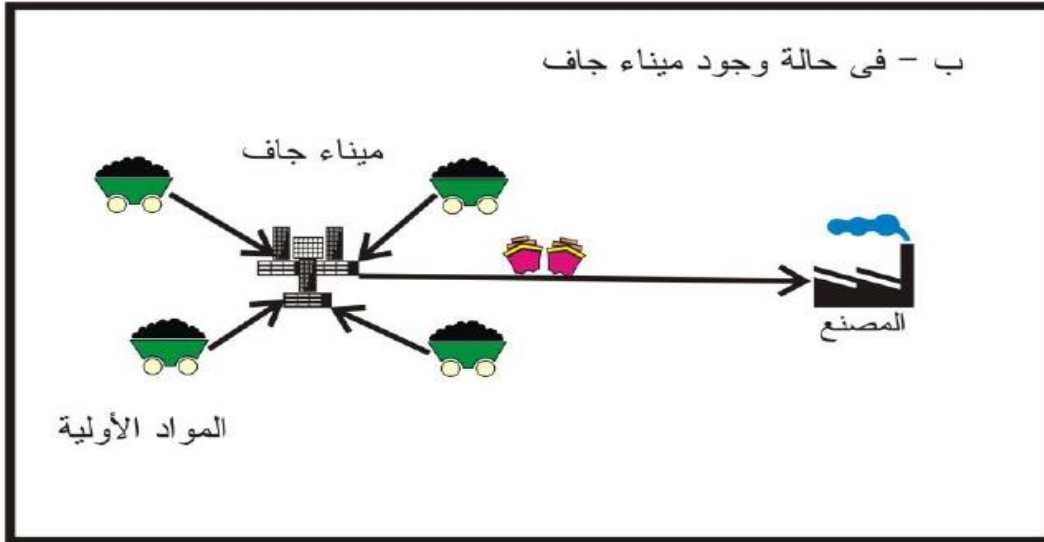
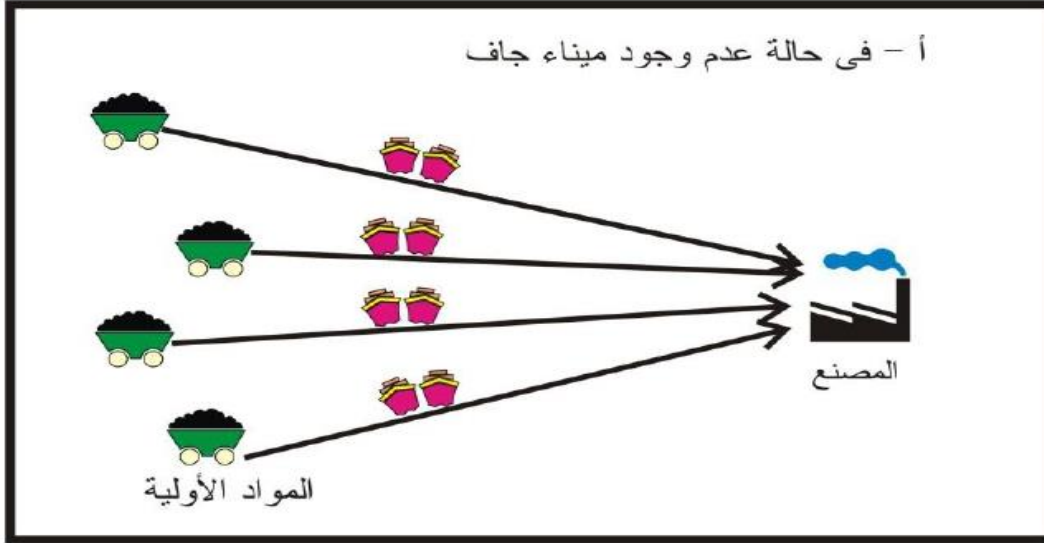
<sup>1</sup> القانون رقم 206 لسنة 2020، باصدار قانون الجمارك، مصر، العدد 45 مكرر، 2020، ص6.

<sup>2</sup> سامي زكي عوض، مرجع سابق، ص ص86-96.

**1- موانئ جافة لتجميع المواد الخام:**

يفضل قيام هذه الموانئ في منطقة تتوسط مصادر المواد الخام، لتجميع هذه المواد، حيث يتم نقل مكونات العملية الإنتاجية بكميات كبيرة من كل مصدر من هذه المصادر، وذلك بهدف تقليل تكاليف النقل بالإضافة الى الحصول على أسعار أفضل لهذه المكونات. ثم يقوم الميناء في هذه الحالة بعمل الخليط المطلوب للعملية الإنتاجية وإرساله إلى التصنيع طبقا لخطط موضوعة مسبقا.

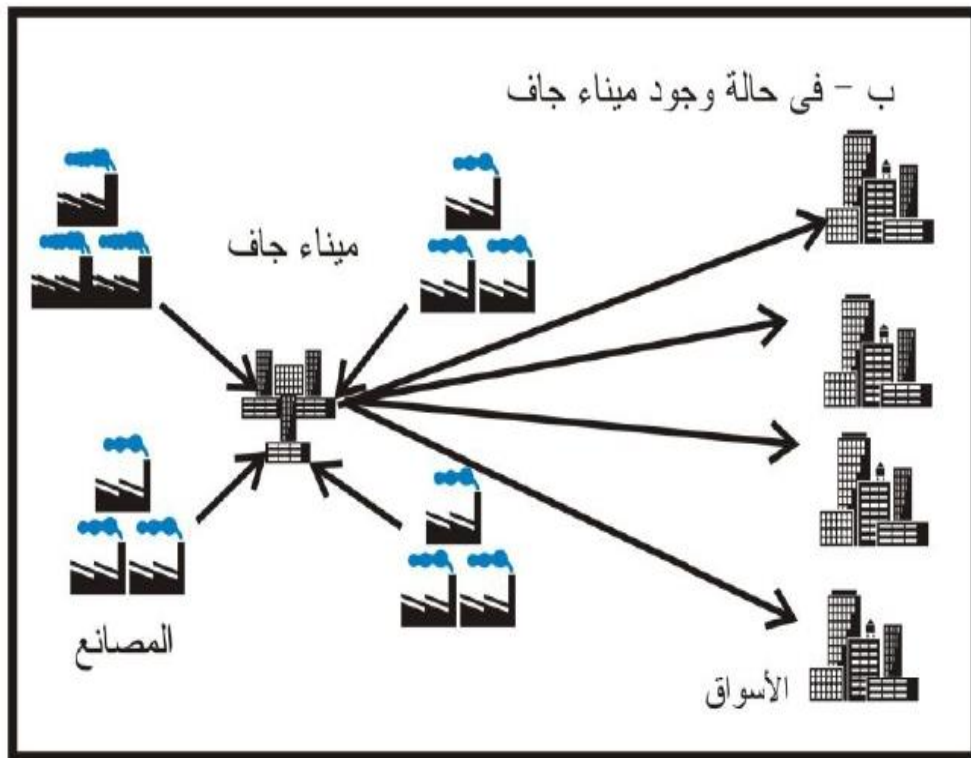
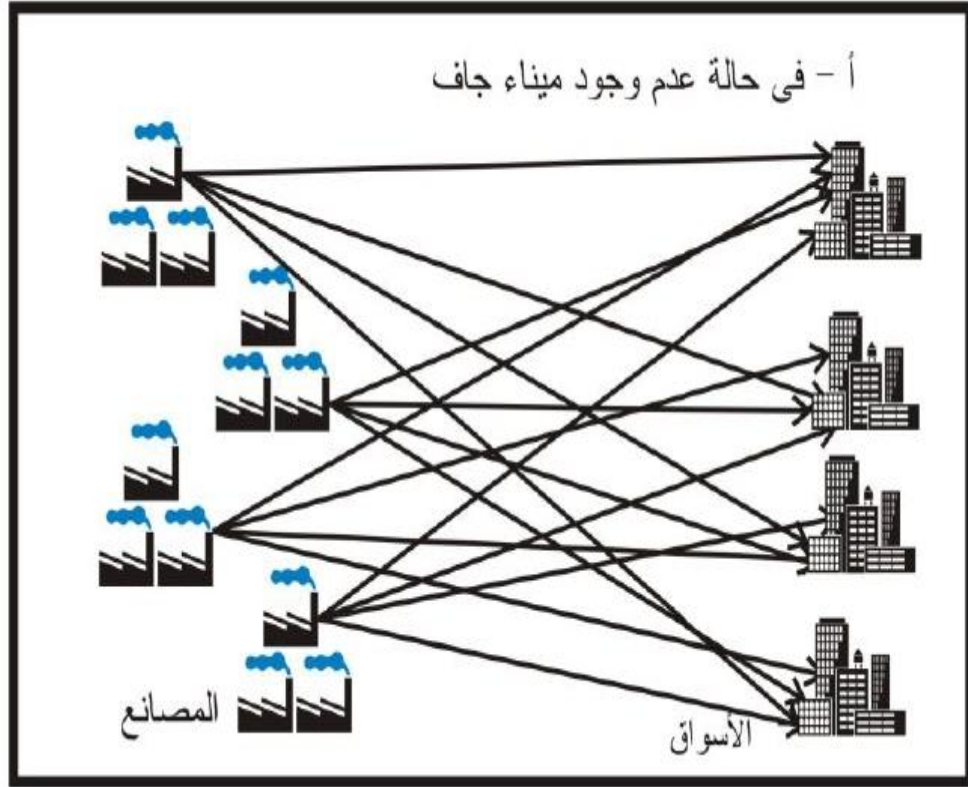
ويتسم هذا النوع من الموانئ بتقليل تكاليف عناصر الإنتاج، ولكن لا تزال تكاليف إنشاء وخدمات هذه الموانئ مرتفعة في حالة عدم توافر عدد المصانع المطلوب إمدادها بمستلزمات الإنتاج. ويوضح (شكل رقم 1-الحالة أ) مصنعا واحدا فقط يحتاج إلى أربعة عناصر لإتمام العملية الإنتاجية أما في (شكل رقم 1 - الحالة ب) فالفرق واضح عند وجود ميناء جاف يتوسط مصادر عناصر العملية الإنتاجية.



الشكل رقم 01: أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من مصادر المواد الأولية.

## 2- موانئ جافة لتجميع السلع المصنعة :

يفضل إنشاء ميناء جاف في المناطق ذات الكثافة الصناعية، حيث يتوسط المصانع لتجميع الإنتاج في شحنات كبيرة، ثم يقوم الميناء بعمل الخليط المناسب من إجمالي إنتاج المصانع، وإرساله إلى أسواق الاستهلاك طبقاً للاحتياجات ومن أهم مميزات هذه الموانئ، هو تخفيض تكاليف النقل الأدنى حد ممكن، ولكن من أهم نقاط ضعفها أنها لا تصلح إذا كانت مصادر الإنتاج متناثرة ومتباعدة عن بعضها البعض، أي تتسم بالبعثرة الجغرافية.



الشكل رقم 02: أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من مراكز الإنتاج.

ويوضح (شكل رقم 2 - الحالة أ) أربعة مصانع متقاربة ترسل إنتاجها الى أربعة أسواق متباعدة عن بعضها أما في (الشكل رقم 2 - الحالة ب) يمكن ملاحظة الفرق بسهولة عند وجود ميناء جاف يتوسط هذه المصانع، وتجميع احتياجات كل سوق على حدة، وإرسال خليط من منتجات المصانع مباشرة الى كل سوق في التوقيتات المحددة.

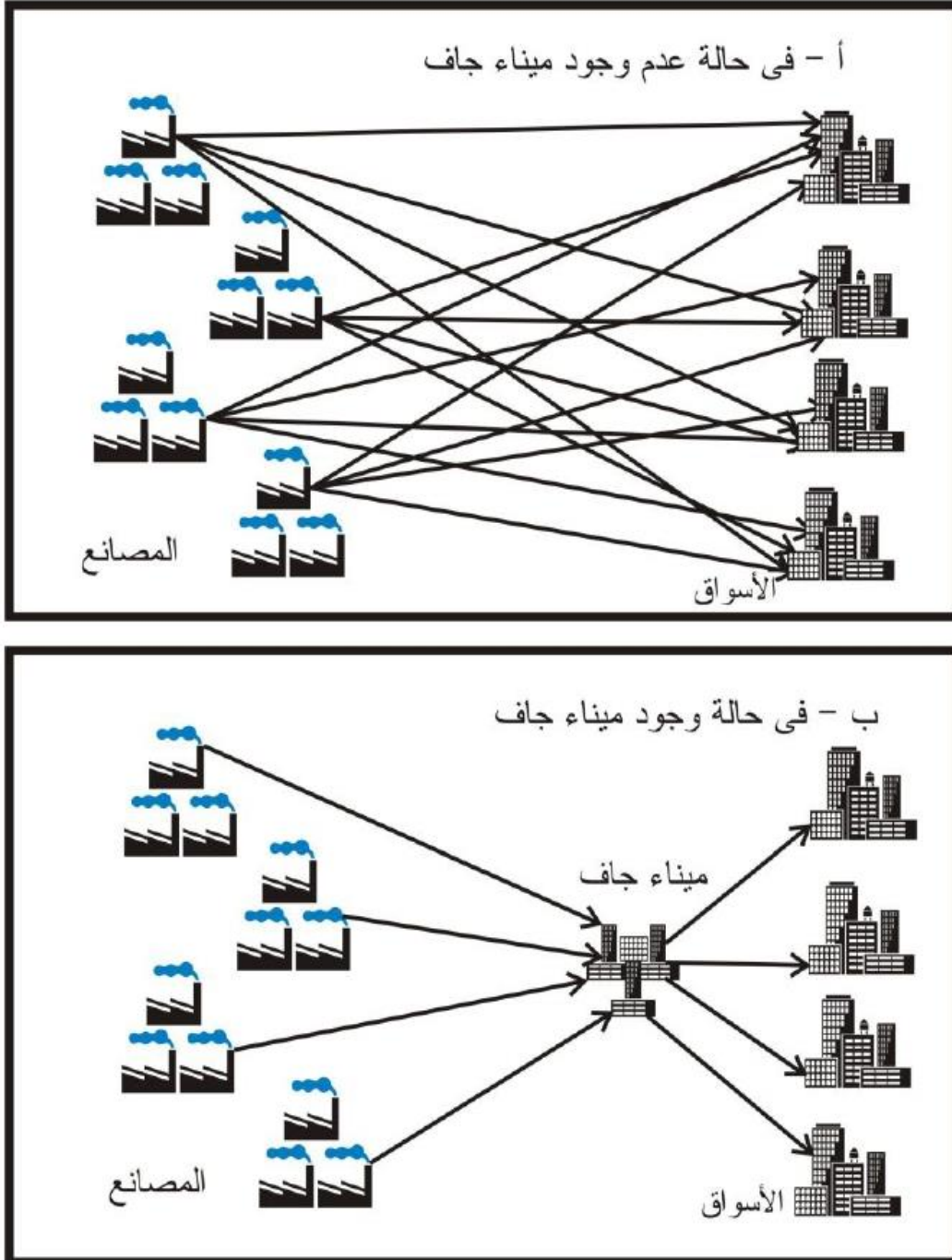
### 3- موانئ جافة لتوزيع المنتجات على الأسواق :

تقام هذه الموانئ - عادة - بالقرب من الأسواق (وهي المناطق ذات الكثافة السكانية العالية والقوى الشرائية المرتفعة) وذلك لتجميع منتجات المصانع المختلفة في شحنات كبيرة، ثم القيام بإرسال الخليط المناسب منها الى كل سوق تبعاً للاحتياجات وتتسم هذه الموانئ بتخفيض تكاليف النقل، نظراً لتجميع السلع بها ثم إرسالها في شحنات مختلفة تبعاً لاحتياج كل سوق - أما نقطة ضعف هذه الموانئ أنها لا تصلح إذا كانت الأسواق متباعدة عن بعضها بمسافات كبيرة - ويوضح (شكل رقم 3 - الحالة أ) أربعة مصانع متباعدة عن بعضها تقوم بالتوزيع المادي إلى أربعة أسواق. ويصلح هذا الشكل عندما تكون مصانع الإنتاج متباعدة بينما تكون مواقع الأسواق الاستهلاكية متقاربة أما في (شكل رقم 3 - الحالة ب) يكون من الأفضل وجود ميناء جاف بالقرب من أسواق الاستهلاك حيث يقوم الميناء بتجميع إنتاج المصانع، ثم إعداد احتياجات كل سوق على حدة من جميع المنتجات وإرسالها دفعة واحدة على حسب الجداول المطلوبة.

### 4 - موانئ جافة تتوسط مراكز الإنتاج والاستهلاك :

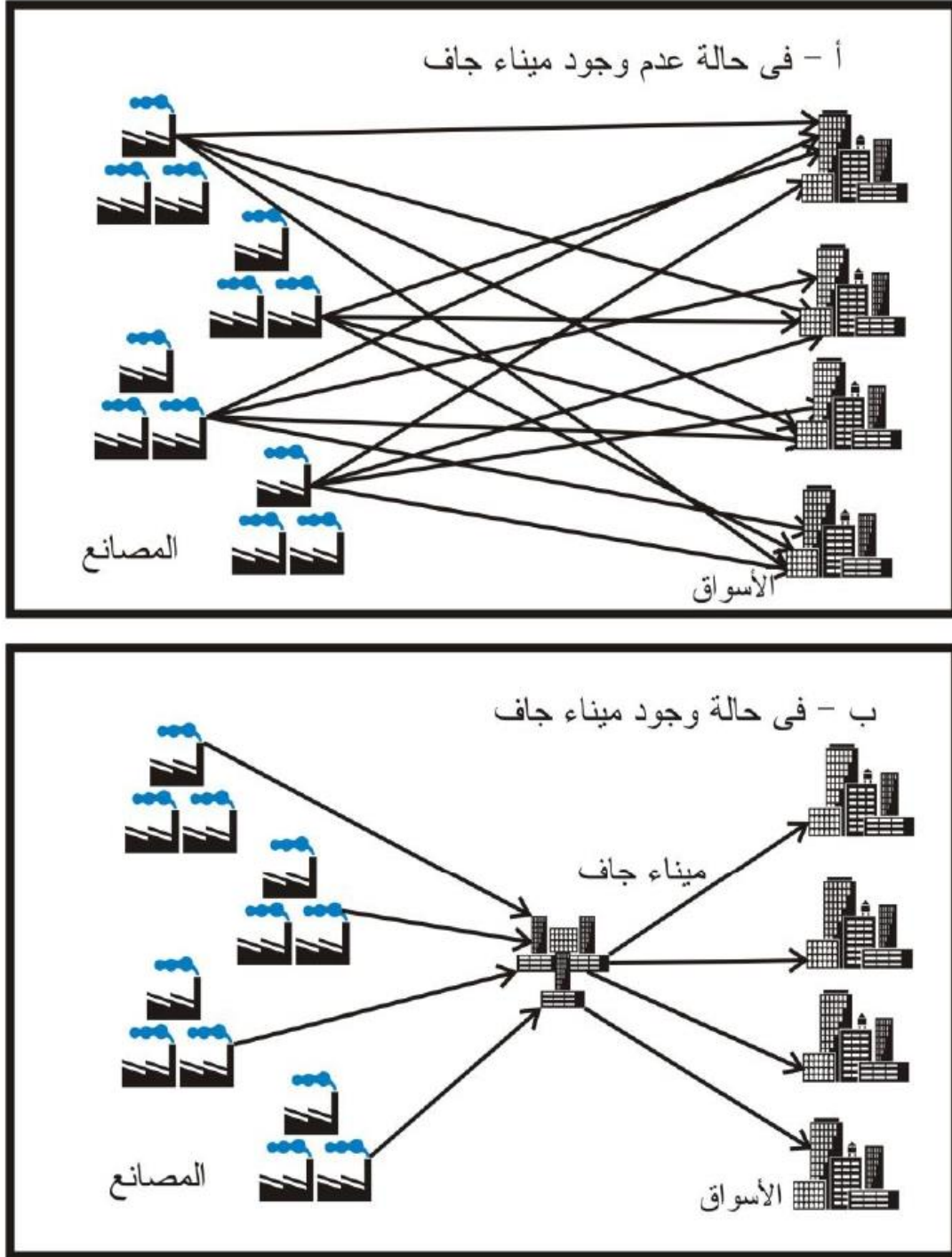
تقام هذه الموانئ، عندما تكون مواقع الإنتاج متباعدة عن بعضها بمسافات كبيرة ونفس الشيء بالنسبة للأسواق، لذا يتم اختيار موقع يتوسط كل من مصادر

الإنتاج وأسواق الاستهلاك، للقيام بواجبات الميناء الجاف، ويمكن لهذه الموانئ أن تحقق مكاسب كثيرة من أهمها تقليل تكاليف النقل بصورة ملحوظة (انظر شكل رقم 4 - الحالات أ، ب).



الشكل رقم 03: أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من أسواق الاستهلاك.

يتضح مما سبق أن وظيفة الميناء الجاف تتوقف على موقعه الجغرافي بالنسبة للمناطق المواد الخام ومراكز الإنتاج وأسواق الاستهلاك وانعكاس ذلك بدوره على تكاليف النقل.



الشكل رقم 04 : أهمية وجود ميناء جاف يتوسط الأسواق ومراكز الانتاج.

المبحث الثاني: عملية تخطيط الموانئ الجافة:المطلب الأول: أسس إقامة الميناء الجاف:

هناك مجموعة من العناصر الرئيسية يجب توفرها لنجاح الميناء الجاف في تأدية وظيفته من أهمها ما يلي<sup>1</sup>:

**1- اختيار الموقع المناسب للميناء الجاف :**

عندما أصبح النقل متعدد الوسائط طرفا في معادلة النقل، أصبحت سلسلة النقل لا تبدأ بالميناء، إنما تبدأ من مناطق استخراج المواد الخام، أو المنتجات الوسيطة أو شبة المصنعة، وتتواصل حتى يصل المنتج النهائي للمستهلك وفقا لرغباته في الوقت الذي يحدده بالسعر المناسب، وبأفضل صورة، وهذا لا يمكن أن يتحقق إلا من خلال تقليل تكاليف النقل لأدنى حد ممكن في جميع المراحل، مع ضرورة الاحتفاظ بمستوى مناسب من الخدمات الذي يقبله العميل، وهذه المعادلة الصعبة يتولى حلها النظام اللوجستي من خلال إقامة موانئ جافة تتوسط مناطق تجميع المواد الخام الداخلة في الصناعة، ثم موانئ جافة أخرى تتوسط المراكز الصناعية، وأخيرا موانئ جافة تتوسط أسواق الاستهلاك.

**2- توفير شبكة نقل عالية الكفاءة :**

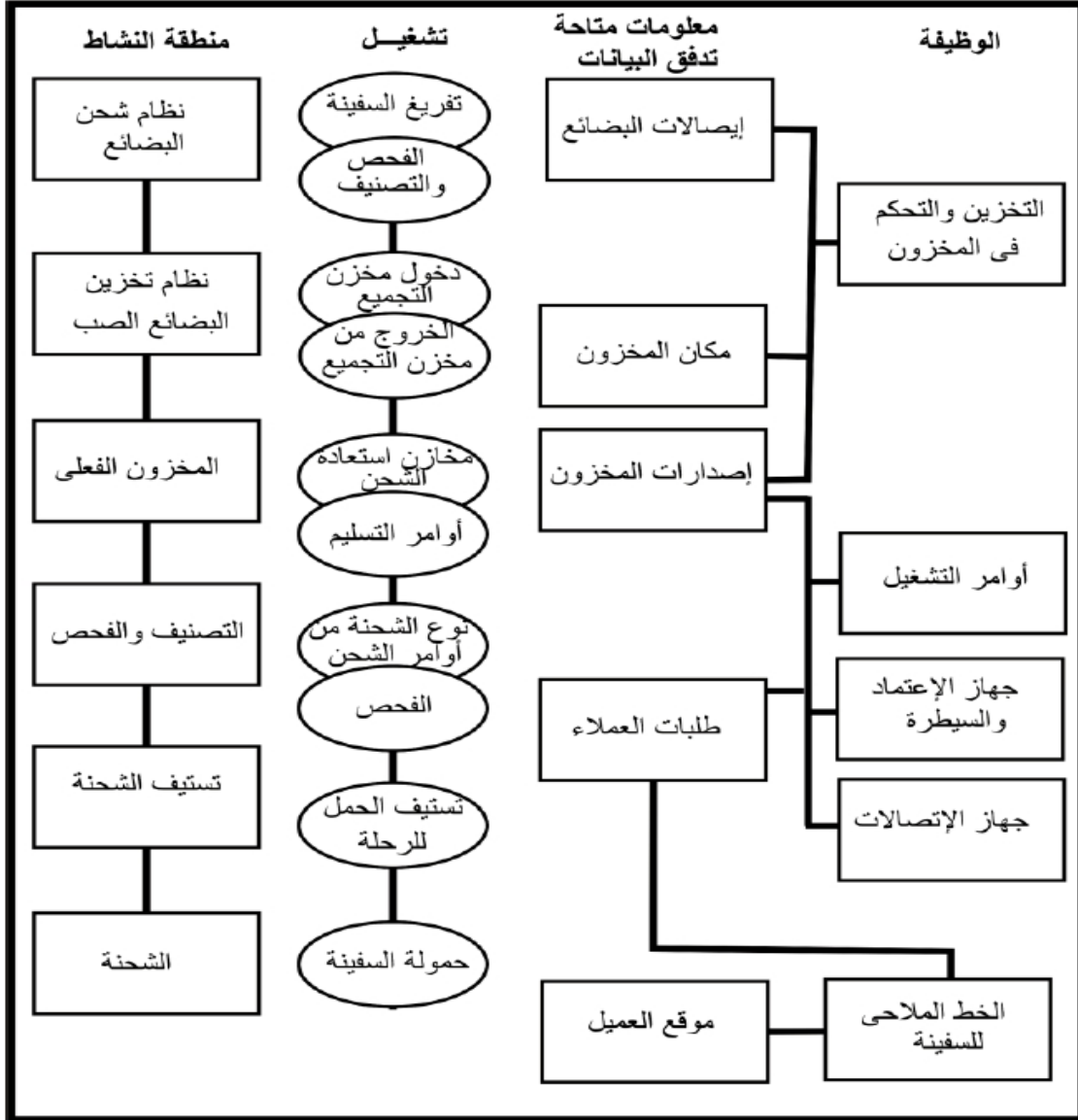
إن عدم وجود شبكات نقل كافية وعالية الكفاءة والكفاية - بكافة أنواعها - للربط مع الميناء الجاف، وأيضا عدم توفير البنية الأساسية السليمة، سوف يكون ذلك عقبة أمام ذلك الميناء للعمل في منظومة النقل الدولي، ولذلك لا بد لهذه الموانئ أن تعرض خططها على حكومات الدول لأنها هي المسؤولة عن إقامة مثل هذه الخدمات التي تحتاج الى استثمارات مالية لا يقدر عليها سوى تلك الحكومات.

<sup>1</sup> محمد عفيفي، السلوك التنظيمي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص95.

## 3- توفير شبكة اتصالات ومعلومات متطورة :

لابد من وجود نظام اتصالات ومعلومات متدفق مع حركة البضائع، وبنفس السرعة والفاعلية، لأن هذا سوف يجعل المنظومة تعمل بكفاءة عالية، وهو الذي يربط جميع مراحل النقل في سلسلة واحدة (الميناء - الجمارك - شركات التأمين - البنوك - الشاحنين - المستلمين - ملاك السفن - وكلاء الشحن - الناقل الدولي متعدد الوسائط .... الخ). وإن دقة وسرعة وفاعلية نظم الاتصالات وتبادل المعلومات تزيد من القدرة على المنافسة العالمية، أي أن المطلوب وصول المعلومات بالحجم المناسب وفي الوقت المناسب وبالتكلفة المناسبة وللمكان المناسب. ويجب أن تتدفق البيانات والاتصالات مع نفس حركة تدفق البضائع وفي جميع المراحل (شكل 5)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> كمال النجار، الموانئ الجافة، القاهرة، 1996، ص12.



المصدر: Attwood, N. and Peter (1992), Logistics of a distribution system, Cower Publishing Company Limited, England.

الشكل رقم 05: نظام تداول البيانات في دورة التشغيل.

#### 4 - تبسيط الإجراءات واللوائح الجمركية :

لابد أن تكون الجمارك متطورة مع التقنيات الحديثة، حيث أن زيادة إصدار اللوائح الجمركية سوف يؤدي في النهاية إلى خلل وارتباك شديدين في الإجراءات الإدارية، فمثلا لا داعي لفحص كل الشحنات وإنما يكفي بنسبة مئوية صغيرة جدا

(عينة) ولذا يراعى ضرورة وجود ممثلي جهاز الجمارك داخل الموانئ الجافة لإنهاء الاجراءات الجمركية<sup>1</sup>.

### 5- الادارة الناجحة :

يتطلب الميناء الجاف نوعية متميزة من الإدارة على قدر كبير من المعرفة والدراية بعلوم ومتطلبات النقل الحديث، وتكون هذه الادارة قادرة على اتخاذ القرارات الفورية تبعا للظروف باتباع الأساليب العلمية، وبحوث العمليات كما يجب أن تكون هذه الإدارة على درجة عالية من الكفاءة التي تؤهلها للتعامل مع الشركات البحرية الكبرى، ومع الناقلات العملاقة كما يجب أن تكون هذه الإدارة على علم كبير بما يدور حولها من متغيرات عالمية تكنولوجية وأن تكون لديها القدرة على استخدام الموارد المتاحة أفضل استخدام ويمكن القول - بصفة عامة - أن العملية الادارية لم تعد عملية اجتهادية، بل أصبحت عملية علمية بحتة لها قواعدها وعلومها، وليس هناك ما يقلل من شأن الدول النامية إذا استعانت بخبرات الدول المتقدمة في إدارة الموانئ الجافة، فالعالم يعيش الآن "عصر العلم".

وخلاصة ما سبق أنه نتيجة الاستخدام المكثف للحاويات، وانتشار نمط النقل متعدد الوسائط بالإضافة الى انتاج سلع متعددة الجنسيات، وأيضا تعدد أسواق الاستهلاك، كان من الضروري أن يندمج النقل في هذه السلسلة المعقدة وتتنافس الشركات في استخدام الجسور والأنفاق والكباري، وإقامة الوصلات البحرية والبرية لتقليل المسافات، وبالتالي تقليل زمن الرحلات والذي ينعكس بدوره على أجرة النقل ونتيجة لهذا الأسلوب في النقل ظهرت الحاجة إلى الموانئ الجافة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> كمال النجار، الموانئ الجافة، مرجع سابق، ص 12.

<sup>2</sup> منى صبحي، مرجع سابق، ص 233.

المطلب الثاني: مكونات الميناء الجاف:

لكي تتمكن الموانئ الجافة من القيام بوظائفها فإنه يجب توفر مواصفات معينة و تجهيزات ضرورية لذا تتكون الموانئ الجافة من ساحات مفتوحة و محطة للحاويات، و مرافق و هي كالتالي<sup>1</sup>:

- ساحات للحاويات المستوردة.
- ساحات للحاويات المستوردة التي تم تفرغها.
- ساحات للحاويات المصدرة.
- ساحات لحاويات العبور الفارغة التي زادت فترة انتظارها عن المدة المحددة لها بالموانئ البحرية.
- محطة تعبئة وتفرغ الحاويات.
- أماكن انتظار للسيارات.
- مكاتب الجمارك والإدارة.
- ورش للمعدات، وورش لتجهيز وتنظيف و إصلاح الحاويات.
- طرق لمرور الحاويات والأوناش والرافعات والبوابات لرفع ونقل الحاويات.
- ميزان بسكول.
- مكتب الاتصالات الالكتروني
- وجود شبكة من الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية .
- توفر مناطق للخدمات التجارية المساعدة كالوكالات البحرية، الجمارك، شركات التامين، البنوك، مكاتب متعهدي النقل.
- توفر مناطق الصناعات التصديرية كالتغليف والتعبئة...

<sup>1</sup> مريم محمد فرح، اثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات، رسالة دكتوراه، السوان، 2015، ص

خلاصة الفصل الأول:

ظهرت الموانئ والجافة نتيجة نجاح نظام التحويلة والتقدم الهائل في نظام الاتصالات والمعلومات واصبح السعي لتخفيض اسعار السلع من المطالب الهامة التي تتنافس عليها جميع الشركات سواء المنتجة لها او الناقله لها و للموانئ الجافه انواع حسب موقعها ووظيفتها وموقعها الجغرافي من مصادر الموارد الخام ومراكز الانتاج والاسواق وتقام الموانئ الجافة وفق أسس معينة للنجاح في تأدية وظيفتها وتتكون الموانئ الجافة من مساحات ومحطات للحاويات ومرافق.

الفصل الثاني:

الأداء الوظيفي

للموآني الجافة

**المبحث الأول: دور الموانئ الجافة في المنظومة اللوجستية<sup>1</sup>:**

لقد نشطت حركة التجارة العالمية بعد قيام المنظمة العالمية للتجارة OMC مستعملة مفاهيم وأساليب جديدة لتقليل التكاليف الكلية إلى أدنى مستوى ممكن. وتغيرت مفاهيم عديدة وتطورت منها المفهوم التقليدي للميناء البحري فبعد اعتماده على الموقع الجغرافي في إطار المفاهيم التقليدية، أصبح الآن حلقة في سلسلة النقل الدولي المتعدد الوسائط وأصبحت المنافسة بين الموانئ قوية في تقديم الخدمات المتكاملة باعتمادها على عنصرين أساسيين :

**المطلب الأول: تخفيض تكاليف التشغيل<sup>2</sup>:**

يتم تخفيض التكاليف من خلال التحكم في تكاليف العمالة بتخفيض العمالة، وزيادة ساعات العمل الفعلية، وزيادة كفاءة العمالة باستعمال المعدات الحديثة وتدريب العمال من أجل رفع مستوى الإنتاجية.

**المطلب الثاني: الميزات التنافسية للميناء<sup>3</sup>:**

ويتم تحقيقها من خلال:

- توفير أنشطة جديدة لجذب الخطوط الملاحية.
- تقليل فترات بقاء السفن بالميناء لأدنى حد من أجل تحقيق سرعة دوران أكبر للسفن.
- ربط الميناء بشبكة حديثة من الطرق المختلفة (برية، سكك حديدية، رية).
- ربط الميناء بشبكة اتصالات حديثة لتوفير المعلومات في كل لحظة.
- توفير الأرصفة والمحطات المتخصصة.
- تسهيلات لعملية دخول وخروج السفن من الأرصفة.

<sup>1</sup> سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، مرجع سبق ذكره، ص 85.

<sup>3.2</sup> المرجع السابق ذكره، ص 79-81.

- تسهيل الإجراءات المتعلقة بدخول وخروج البضاعة من الميناء .
- إنشاء أنشطة صناعية بالمنطقة الخلفية كالصناعات المتعلقة بالبضاعة لتحقيق قيمة مضافة للميناء، وصناعات لإصلاح السفن.
- ضرورة وضع شعار للميناء مثل شعار ميناء روتردام أنه بوابة أوروبا  
Rotterdam the gate of Europe، لأن الشعارات تعتبر من الاستراتيجيات التي يقوم عليها الميناء .

### المبحث الثاني: دور الموانئ الجافة في عمل الموانئ البحرية:

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 ربط حلقات النقل متعدد الوسائط إضافة إلى تحقيق مفاهيم اللوجستيات للتقليل من تكاليف النقل وذلك كله يحقق ميزة تنافسية للموانئ البحرية المرتبطة به<sup>1</sup>.

### المطلب الأول: تقليل من تكدس الموانئ البحرية:

تحول الميناء بمفهومه الواسع الى حلقة من حلقات النقل تغير فيه واسطة النقل الأمر الذي لزم توافر مناطق خلفية للموانئ البحرية تتمثل في موانئ جافة التي تسمح بسحب البضائع منها بسرعة لتلافي التكدس داخل الميناء البحري الذي لا يتوافر على مخازن توضع فيها تلك البضائع، وعدم قدرة المستودعات الجمركية 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 الموضوعه مسبقا ، والبضائع الواردة وفور تفرغها من السفن مباشرة الى حين تسليمها لأصحابها ، وتحقق أيضا قيمة مضافة كأنشطة

<sup>1</sup> شعبان أسماء، الموانئ الجافة، المجلة الالكترونية، مركز المعلومات والتوثيق، العدد 14، 2015، ص 21.

الفرز والتجزئة والتجميع والتعبئة والتغليف ووضع العلامات التجارية ، فيترتب على هذا الدور الذي تقوم به الموانئ الجافة زيادة إنتاجية الموانئ البحرية productivity بشكل ملحوظ دون أية استثمارات<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: استكمال وربط حلقة النقل متعدد الوسائط<sup>2</sup>:

تعتبر الموانئ البحرية حلقة مهمة في سلسلة النقل التي تتغير في ظلها وسيلة النقل من برية إلى بحرية وجوية ، وبالتالي عملية نقل البضاعة من بحرية إلى برية وجوية وبالعكس ، يل يتعدى دور الميناء ليشمل مساهمة ملموسة في عملية التصنيع والتخزين والنقل، لضمان رفع كفاءة النقل الدولي متعدد الوسائط وصموده أمام المنافسة الدولية ، الذي أضحى يمثل الثورة الثانية في مجال النقل فسمح بالانتشار الواسع للحاويات وإقامة وصلات برية land bridges ، باعتبارها احدى المتطلبات الجديدة لتفعيل دور النقل متعدد الوسائط ، الذي تتطلب الخدمات المضافة بالميناء ضرورة ربطه بشبكة من السكك الحديدية وطرق برية ونهرية ، حيث أصبحت منطقة الميناء تقدم خدمات متكاملة في مجالات الإمداد والتموين والتوزيع، إلى درجة أنه تمكن عدد كبير من العملاء الاستغناء في منشآتهم عن مراكز التخزين والتوزيع، وتشجيع إنشاء الموانئ الجافة تحقيقا للوجستيات النقل الدولي متعدد الوسائط ، من بحري / بري / جوي / تخزين / تعبئة / تغليف / توزيع ...الخ.

<sup>1</sup> أسماء شعبان، المرجع السابق، ص 20، 21.

<sup>2</sup> محمود زنبوعة ، أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد 22 ، العدد 2، 2006، ص 251 ، 264.

خلاصة الفصل الثاني:

تؤدي الموانئ الجافة دورا بارزا ومهما ويجابيا في المنظومة اللوجستية سواء من ناحية تخفيض تكاليف التشغيل او القدرة على خلق الميزة التنافسية. كما لا ننسى دورها في التقليل من التكدس في الموانئ البحرية، ومهمتها في ربط حلقة النقل متعددة الوسائط.

الفصل الثالث:

تقسيم الموانئ الجافة

في التجرية الجزائرية

**المبحث الأول: واقع الموانئ الجافة في الجزائر<sup>1</sup>:**

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 والمتمم، 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 لخزها 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 حاليا على العديد من الموانئ الجافة عبر التراب الوطني تستحوذ العاصمة لوحدها على 12 منها يتم التفصيل في قواعد إنشائها وتسييرها، وبيان بعض الإجراءات التي تم اتخاذها من أجل تفعيل نشاطه.

**المطلب الأول: شروط إنشاء الموانئ الجافة في الجزائر:**

عادة ما يتم منح مهمة إنشاء الموانئ الجافة إلى وزارة النقل في العديد من الدول العربية والأوروبية، لكن في الجزائر واستنادا إلى المادة الثانية فقرة الثانية من المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011 المتعلق بالموانئ الجافة، سمحت لسلطة الميناء

<sup>1</sup> القانون رقم 79-07 المؤرخ في 24 يوليو 1979، المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 30، 1979، ص 679.

ولوكلاء الشحن بإنشاء الموانئ الجافة بعد موافقة المدير العام للجمارك، وعلى الراغب في ذلك تقديم ملف خاص الرئيس مفتشية أقسام الجمارك المختص إقليميا متضمنا الوثائق التالية<sup>1</sup> :

- 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 البحرية.
- نسخة من عقد الملكية أو عقد الإيجار موثق لا تقل مدته عن ثلاث سنوات.
- نسخة من شهادة مطابقة المحلات المعايير 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 أوردها 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

<sup>1</sup> المواد من 8 الى 13 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المؤرخ في 12 ماي 2009، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 31، 2009.

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 م)، 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 إقليميا.

في حين نجد أن القانون 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 تنفيذه<sup>5</sup>.

ويرتبط البدء في استغلال الميناء الجاف استنادا إلى نص المادة العاشرة من المقرر الخاص بالموانئ الحافة 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 واثنان بالمائة (2%) من الحقوق والرسوم المحصلة خلال السنة السابقة بالنسبة للسنوات اللاحقة من الاستغلال.

ويجب أن يتضمن التعهد<sup>1</sup>:

- دفع الغرامات المستحقة في حالة ارتكاب مخالفات.

<sup>1</sup> المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 33، 2011، ص 21.

- تحمل كل المصاريف المترتبة عن نقل البضائع للإيداع الجمركي، وفقا لما نصت عليه المادة 74 من قانون الجمارك.

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 أن يتحرر المستغل من التزاماته اتجاه الجمارك و التي تكون بعد تصفية كل البضائع والمنازعات الممكن معاينتها ومنح قابض الجمارك حق رفع اليد عن الكفالة.

**المطلب الثاني: دراسة نماذج من الموانئ الجافة في الجزائر:****- دراسة ميناء Tixter الجاف (برج بوعريرج):****مقدمة:**

بدأت شركة ميناء بجاية مشروع تكامل المصب الخاص بها من خلال تطوير حلول لوجستية متكاملة خارج الموانئ. في هذا السياق ، تم البدء في مشروعين ، تم الانتهاء من الأول ، وفي هذه الحالة منطقة اللوجستيات من TIXTER (برج بوعريرج) والثاني يجري الانتهاء منه IGHIL OUBEROUAK (بجاية) القصور. تهدف هذه الإستراتيجية إلى معالجة العديد من المشاكل التي تواجه ميناء بجاية على وجه الخصوص زيادة في الطلب على ساعات التخزين بسبب الزيادة في حركة الحاويات ومؤشرات وقت تسليم البضائع يتم تغييرها من خلال تشبع مساحات التخزين.

هذه الوضعية توضح السعة التخزينية لميناء بجاية لهذا الغرض، وأشار مجلس تنفيذ الاتفاقية إلى الحاجة إلى اللجوء إلى حلول التخزين خارج الميناء. الفكرة هي ليس فقط لمعالجة القيود المذكورة أعلاه ولكن لتحسين جميع سلسلة التوريد. مع وضع ذلك في الاعتبار ، سنركز في هذا الفصل على منصة اللوجستيات ميناء إضافي من TIXTER. سنقدم أولاً هذه المنصة ، ثم نرى الوظائف والأهداف المختلفة وكذلك طبيعة التدفقات القادمة والمغادرة النظام الأساسي ، وكذلك الإدلاء ببيان حول مزايا وقيود المشروع. أخيراً سنحاول تسليط الضوء على التأثيرات المختلفة لهذه المنصة على التطوير الاجتماعية والاقتصادية للمنطقة.

**1. حول الميناء الجاف TIXTER برج بوعريرج:**

الموقع اللوجستي هو نقطة توقف تحميل وهي نوع من نقطة الترحيل البحرية ، مع تسهيلات جمركية ، تهدف إلى تسهيل معالجة البضائع كل من الاستيراد

والتصدير، وهي أيضا محطة متعددة الوسائط حيث يمكن ذلك وصول المركبات اللوجستية ، وتفريغ أو تحميل المنتجات لوجهات أخرى.

الامتياز الرئيسي الذي سيتم تعيينه لتشغيل موقع لوجستي هو توفر المنتج المطلوب في المكان المناسب وفي الوقت المناسب العاملين، يعود هذا أيضا إلى الامتثال لشروط الحفاظ على الجودة ، في الوقت المحدد وبأقل تكلفة. في هذا المعنى ، إنها مسألة ارتباط بالمشغلين لتحسين سلاسل التوريد الخاصة بهم.

إنشاء المنصة لوجستيات خارج الميناء لـ TIXTER هي نتيجة تعاون العديد من الشركاء ، ولا سيما (EPB + BMT) وخدمات مراقبة الحدود والعديد من مالكي السفن أيضا من بعض المشغلين (المستوردين / المصنعين)، سيتم حجز هذا القسم لعمل ملف عرض كامل لمنصة TIXTER<sup>1</sup>.

### 1) التعريف بالمنطقة المستقبلية للميناء الجاف:

من أجل التحسين الكمي للبنية التحتية للموانئ والخدمات المقدمة، ومن أجل زيادة سعة الاستقبال لمحطة الحاويات، وخاصة في السعي المستمر لتحسين ربحية الميناء، بدأ EPB في مارس 2016 تشغيل المنطقة الإضافية لميناء تيكستر الواقعة بولاية برج بوعريريج تبلغ مساحتها 20 هكتارا وتستهدف البضائع بشكل أساسي حاويات ومتجانسة ، تهدف هذه المنطقة إلى تزويد ميناء بجاية بالقيمة المضافة، لا سيما من حيث تقليل المهل الزمنية والتكاليف وتحسين جودة الخدمات اللوجستية.

### 2) نشأة المشروع الميناء الجاف TIXTER:

يمكننا تلخيص تاريخ إنشاء منطقة الخدمات اللوجستية خارج الميناء با TIXTER على مرحلتين ، الأولى هي مرحلة التنقيب والاستحواذ على الأراضي، بدأت في عام 2008 وانتهت في ديسمبر 2012 المرحلة الثانية هي مرحلة التحقيق وبدء العمل الذي بدأ في مارس 2013 وانتهى وافتتح في مارس 2016 بأثر رجعي

<sup>1</sup> شركة ميناء بجاية.

لإنشاء منطقة الخدمات اللوجستية خارج الميناء TIXTER (Bordj-Bou )  
في الجدول التالي: Arreridj

الجدول رقم 01: تاريخ مشروع TIXTER

المرجع / التاريخ	تعيين
2008	ابدأ عملية التتقيب.
07 يناير 2009	أول اتصال رسمي بوكالة أراضي برج بوعريريج.
05 مايو 2009	طلب امتياز الأرض من الوالي واستئناف الأرض في جلسة A PW ببرج بوعريريج
07 يونيو 2009	إرسالية من وزارة النقل تكلف شركات الموانئ بإنشاء موانئ جافة.
04 أبريل 2010	تقديم ملف طلب الامتياز بالاتفاق المتبادل على الأرض على مستوى MIPI.
11 يناير 2011	اتفاقية CALPITREF لامتياز الأرض.
29 مارس 2011	إيداع ملف الاستثمار الفني والاقتصادي على مستوى ANDI.
07 فبراير 2012	الاتفاق المسبق لوالي برج بوعريريج.
26 مارس 2012	الحصول على ترخيص امتياز الأرض.
16 ديسمبر 2012	الحصول على سند امتياز الأرض.
مارس 2013	بدء الأعمال (تحريك الأبراج الكهربائية SONELGAZ)
01 أغسطس 2013	بدء أعمال البناء على الأرض الصلبة والجدار الحدودي من قبل شركة COSIDER TP
22 يناير 2014	وضع حجر الافتتاح من قبل رئيس الوزراء.
04 فبراير 2014	موافقة مسبقة من الإدارة العامة للجمارك على إنشاء ميناء جاف على مستوى المنطقة اللوجستية للميناء الإضافي في تيكستر.
17 فبراير 2015	زيارة ميدانية لوزير النقل.
22 أبريل 2015	مقدمة في التفتيش الجزئي الجمركي برج بوعريريج طلب الموافقة النهائية - الميناء الجاف
29 فبراير 2016	تنظيم ورشة عمل لتطوير الأنشطة متعددة الوسائط بمشاركة مختلف أصحاب المصلحة في المنطقة (الجمارك، المرسل إليه، العملاء، السلطات المحلية ... إلخ).
22 مارس 2016	الافتتاح الرسمي للمنطقة اللوجستية الخارجية لميناء تيكستر من قبل وزير النقل.

المصدر: أنشأناه من مجلة "معلومات عن ميناء بجاية رقم 89".

### (3) الموقع الجغرافي<sup>1</sup>:

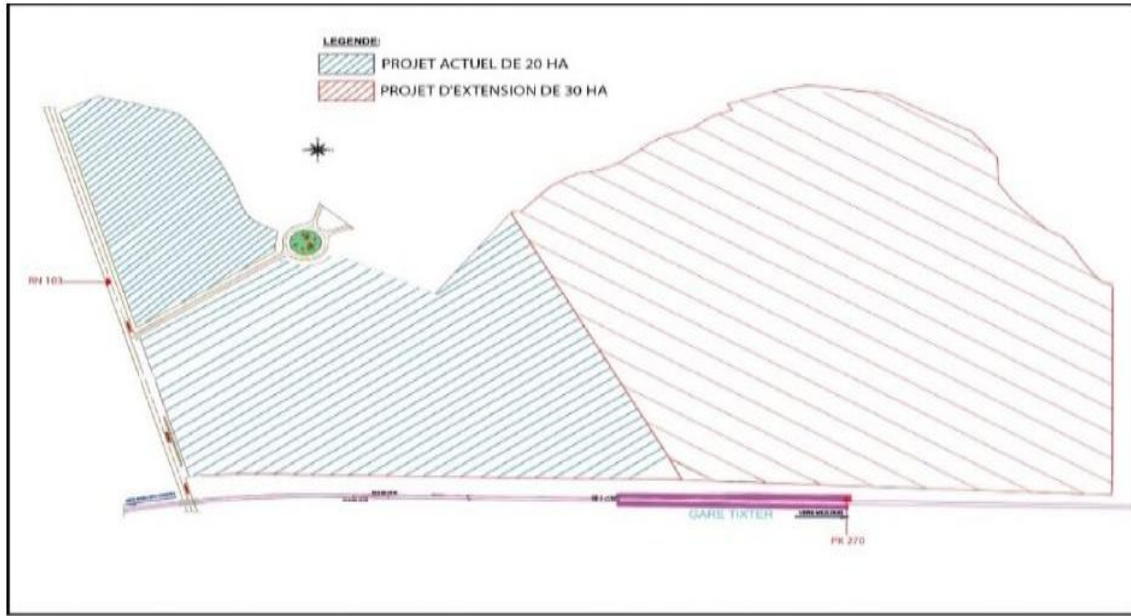
على بعد 7 كيلومترات من الطريق السريع بين الشرق والغرب و 9 كيلومترات من الطريق السريع RN5 في منتصف الطريق بين برج بوعريريج وسطيف يقع أحد أهم

<sup>1</sup> شركة ميناء بجاية.

المشاريع في المنطقة بأكملها في هذه الحالة منطقة الخدمات اللوجستية للميناء الإضافي TIXTER.

- الموقع: تيكستر، عين تاغروت، (برج بوعريريج).
- تقع على بعد 24 كم من عاصمة ولاية برج بوعريريج و41 كم من عاصمة الولاية سطيف.
- المساحة: 30 + 20 هكتار.
- الطبيعة القانونية: امتياز المجال.
- تاريخ بدء النشاط: 4 أغسطس 2016 (الافتتاح الرسمي في 22 مارس 2016).
- أول شحنة في 04 أغسطس 2016.

الشكل رقم 06: خريطة موقع TIXTER



المصدر: شركة ميناء بجاية وثيقة داخلية

#### (4) اختيار موقع المشروع:

تقع الأرض في تيكستر (برج بوعريريج) في موقع مثالي، مع اتصالها بكل من السكك الحديدية والطرق السريعة، في وسط اقتصادي وصناعة نشطة للغاية، تم هذا الاختيار وفقا للمعايير التالية:

- 30% من حركة الحاويات و 35% من حركة البضائع غير الحاويات يمر عبر ميناء بجاية متجها إلى الهضاب.
- برج بوعريرج هي مركز تجاري في منطقة الهضاب.
- تطوير (المنطقة الصناعية للتنمية المتكاملة) مشروع تجريبي على مستوى برج بوعريرج.
- الموقع قريب من خط السكة الحديد والطريق السريع شرق-غرب.
- الموقع المعني مسطح عمليا ويقع بين BBA (على بعد 30كم) و Sétif (في 40كم).
- يوجد في سطيف و برج بوعريرج مناطق صناعية ديناميكية للغاية.

الشكل رقم 07: موقع مشروع Tixter.



المصدر : خرائط جوجل

## 5) المناطق الداخلية لميناء بجاية: السياق اللوجستي<sup>1</sup>.

المناطق النائية المباشرة لميناء بجاية ، والتي تمتد على دائرة نصف قطرها 250كم، يزيد عدد سكانها قليلا عن 12 مليون نسمة، موزعين على 10 ولايات أو

<sup>1</sup> الموقع الالكتروني الرسمي لشركة ميناء بجاية.

مقاطعات. هذه هي المنطقة الأكثر كثافة من حيث فروع النشاط الاقتصادي على الصعيدين الصناعي والتجاري، والعديد من المشاريع الوطنية قيد التنفيذ أو المتوقعة في إطار خطة التنمية الوطنية الشاملة. المناطق النائية مقسمة إلى ثلاثة مجالات رئيسية منطقة الجزائر العاصمة ومنطقة الهضاب العليا ومنطقة يوجد في سومام العديد من المناطق الصناعية ومناطق النشاط ، أكثرها أهمها: مناطق الرويبة والرجعية وكورسو في مقطع الجزائر العاصمة المناطق الصناعية في سطيف والعلمة والمسيلة وبرج بوعريريج في قطاع الهضاب المرتفعة والمناطق الصناعية في أكبر والقصور وبجاية في قطاع الصومام.

ولذلك يوجد في مدينة وميناء بجاية خدمات طرق تربط جميع المناطق مدن في البلاد وخطوط سكك حديدية ومطار دولي.

### 1.5 مؤشرات مادية عن نشاط ميناء بجاية (السنة المالية 2014).

بعض المؤشرات المتعلقة بنشاط ميناء بجاية :

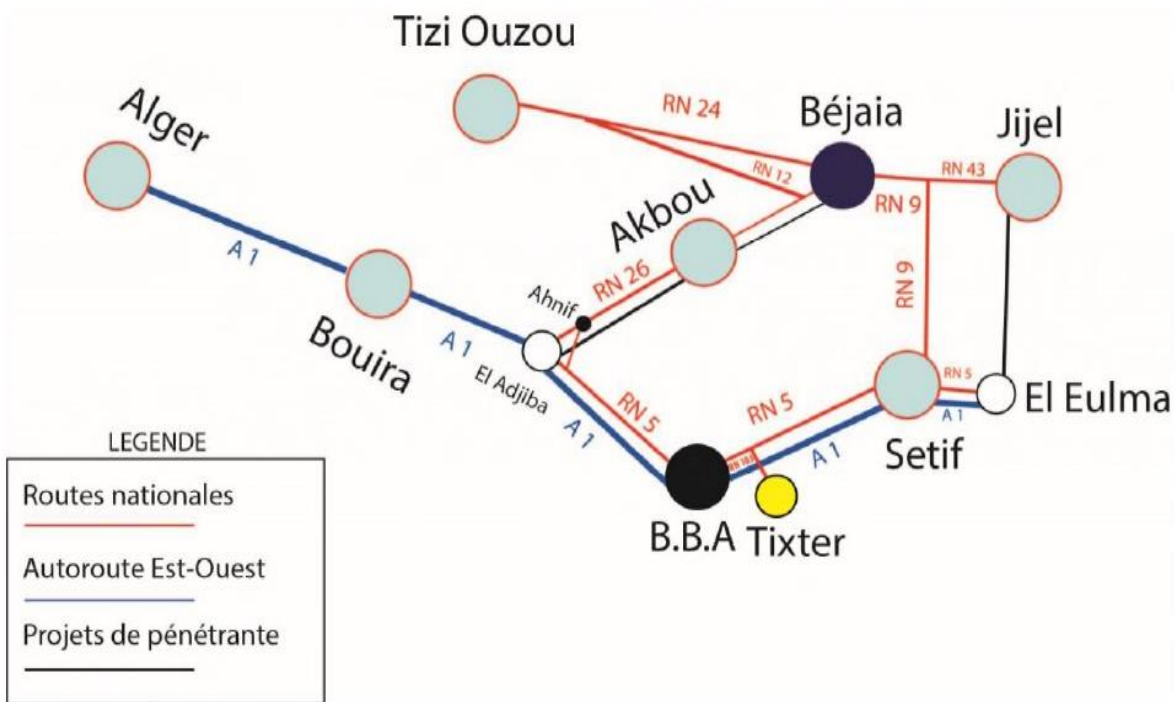
- حركة البضائع عامة بلغت **11.276.380** طنا بنسبة بمتوسط نمو سنوي **10.23%** منذ 2005.
- حركة البضائع المعبأة في الحاويات والتي بلغت **237306** حاوية بنسبة بمتوسط نمو سنوي **16.15%** منذ 2005.
- متوسط مدة الانتظار في المرفأ **5-6** أيام (جميع أنواع السفن مجتمعة).
- متوسط الانتظار في المرفأ السفن الحاويات **5** أيام.
- يبلغ متوسط مدة بقاء الحاوية **20** يوما.
- معدل نقل بالحاويات / للبضائع العامة: **20%**
- معدل نقل الحاويات غير السائبة: **35%**
- معدل استخدام مساحة التخزين:

- أكثر من 85% لجميع أنواع المحطات.
- أكثر من 81% محطة حاويات.
- متوسط معدل إخلاء الشاحنات
- بضائع عامة (باستثناء الحاويات): 915 شاحنة / يوم.
- بضائع في حاويات: 242 حاوية / يوم.

## 2.5 وصلات النقل البري بجاية-برج بوعريج:

يوجد أدناه مخطط تمثيلي لشبكة النقل البري التي تربط مدينة بجاية إلى برج بوعريج (تيكستر).

الشكل رقم 08: ربط طريق بجاية-برج بوعريج



المصدر: SOGEPORTS-شركة ميناء بجاية

المشاكل الناتجة عن استخدام وسيلة النقل البري:

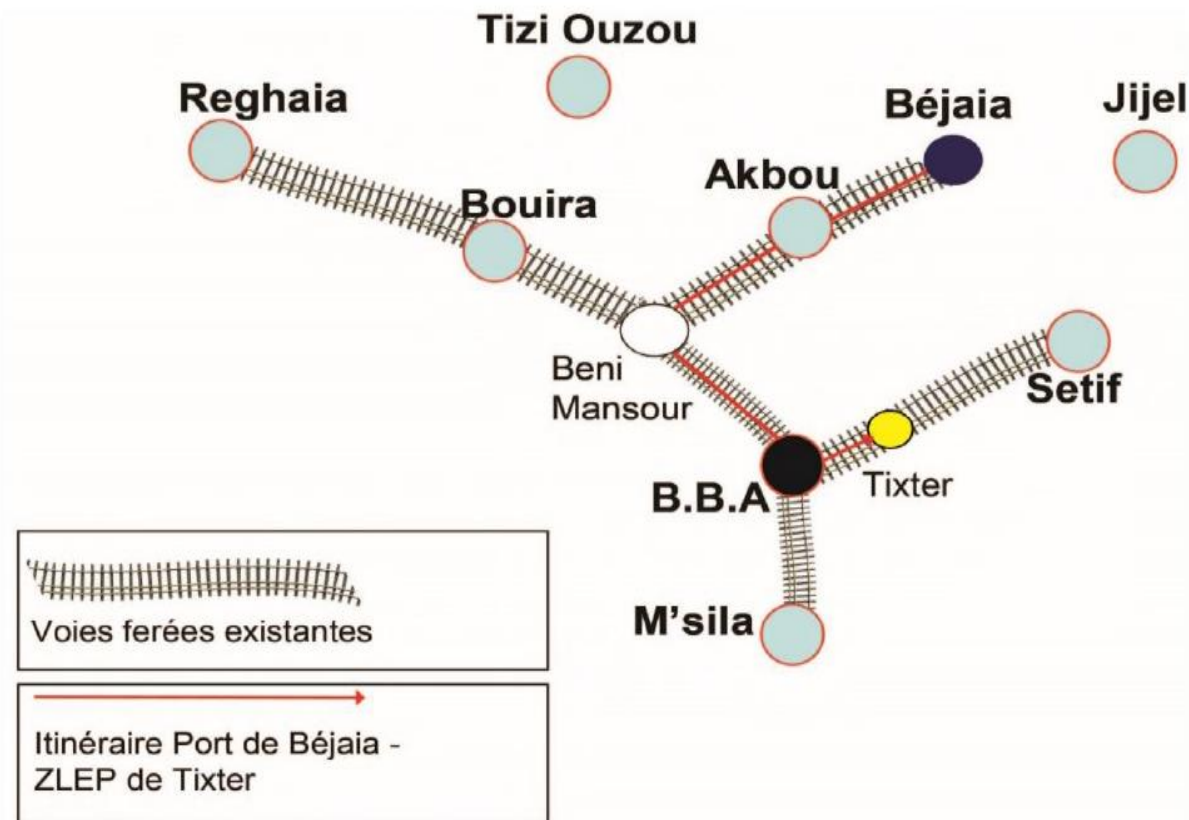
- ✓ ازدحام الطرق.
- ✓ انعدام الأمن على الطريق (عدة حوادث).

- ✓ تمديد مواعيد التسليم.
- ✓ تكاليف النقل الإضافية.
- ✓ تمديد وقت التوريد.
- ✓ مضايقات على البيئة.
- المسافة الكيلومترية بين ميناء بجاية و TIXTER هي 200 كم بالتقريب.
- أصبحت الطرق الوطنية 5 و 26 مكتظة ومثقلة بحركة مرور الشاحنات التي تنقل البضائع المعبأة في حاويات.

### 3.5 النقل بالسكك الحديدية ربط بجاية - برج بوعريج:

يوجد أدناه مخطط تمثيلي لشبكة النقل بالسكك الحديدية التي تربط مدينة بجاية بـ برج بوعريج (تيكستر).

الشكل رقم 09: خط سكة الحديد بجاية - برج بوعريج.



المصدر: SOGEPORTS-شركة ميناء بجاية

6+ المشكلات التي سيتم حلها باستخدام وسيلة النقل بالسكك الحديدية:

- الحد من وفيات حوادث الطرق.
- تخفيف حدة الازدحام على الطرق الرئيسية.
- إزدحام منطقة بجاية ومينائها.
- توفير الموارد (وقت الموظفين ، الوسائل).
- معالجة مخاطر وازدحام ميناء بجاية.
- إنشاء وسيلة نقل حقيقية متعددة الوسائط.

6+ المسافة الكيلومترية بين ميناء بجاية و TIXTER هي 190 كم تقريبا.

6+ تعتبر السكك الحديدية بين بجاية والجزائر وبرج بوعريريج / سطيف مثالية

لنقل الحاويات في القطارات، النقل بالسكك الحديدية بالحاويات هو الحل

المعتمد في جميع أنحاء العالم.

6) مكونات وسطح المساحات:

تبلغ مساحة الأرض الإجمالية 676، 141م<sup>2</sup>، مقسمة إلى ستة (06) مناطق:

33800 م <sup>2</sup>	منطقة تخزين حاوية كاملة
37624 م <sup>2</sup>	محطة متنوعة
12000 م <sup>2</sup>	منطقة تخزين الحاويات الفارغة
3276 م <sup>2</sup>	مناطق مخصصة للزيارات
2750 م <sup>2</sup>	منطقة المسح
3250 م <sup>2</sup>	منطقة تخزين مبردة

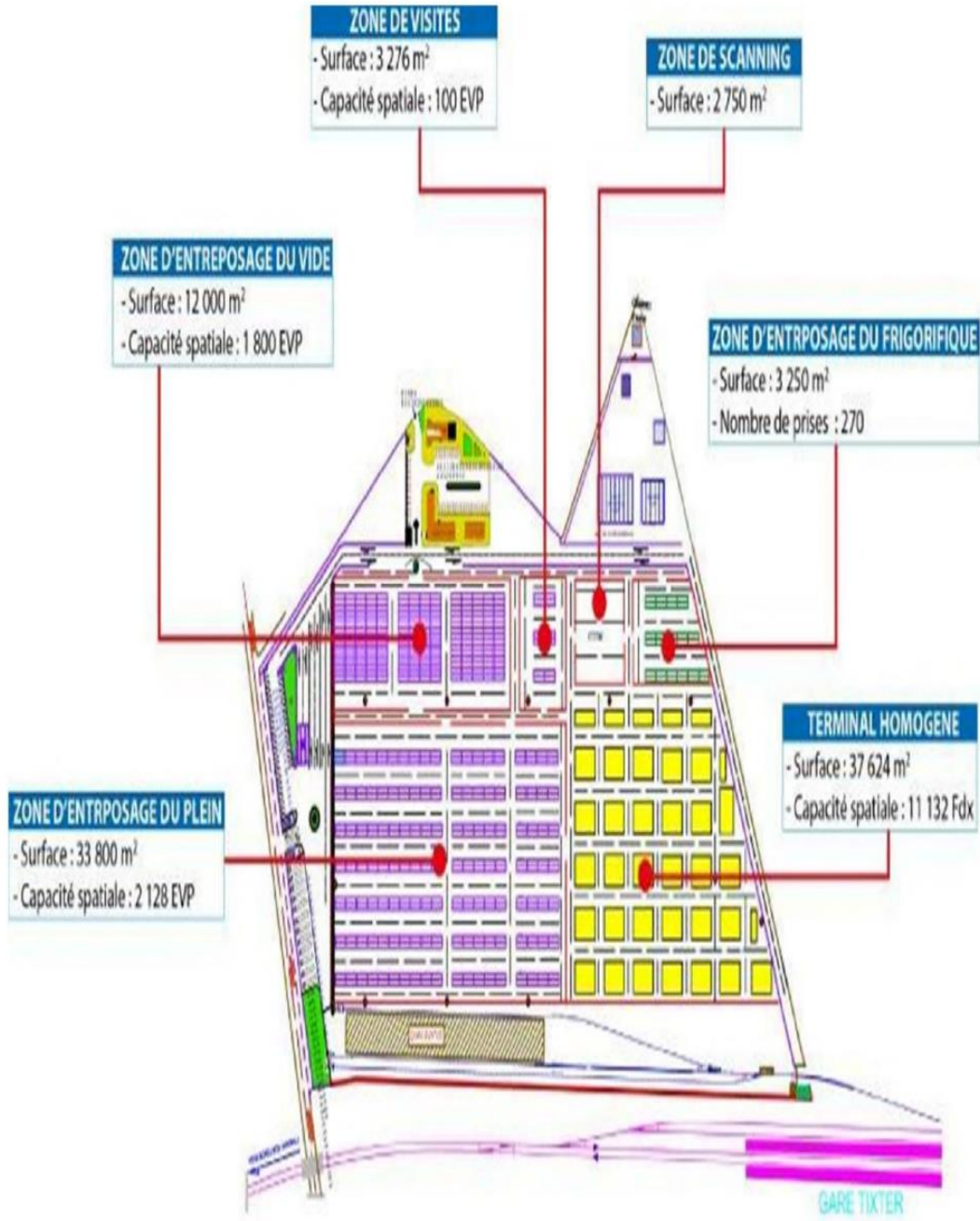
• مساحة تخزين للحاويات ممتلئة (33800 م<sup>2</sup>): هذه المساحة محجوزة

لاستلام ومعالجة وتخزين الحاويات الممتلئة أثناء النقل إما عن طريق السكك

الحديدية أو الطريق.

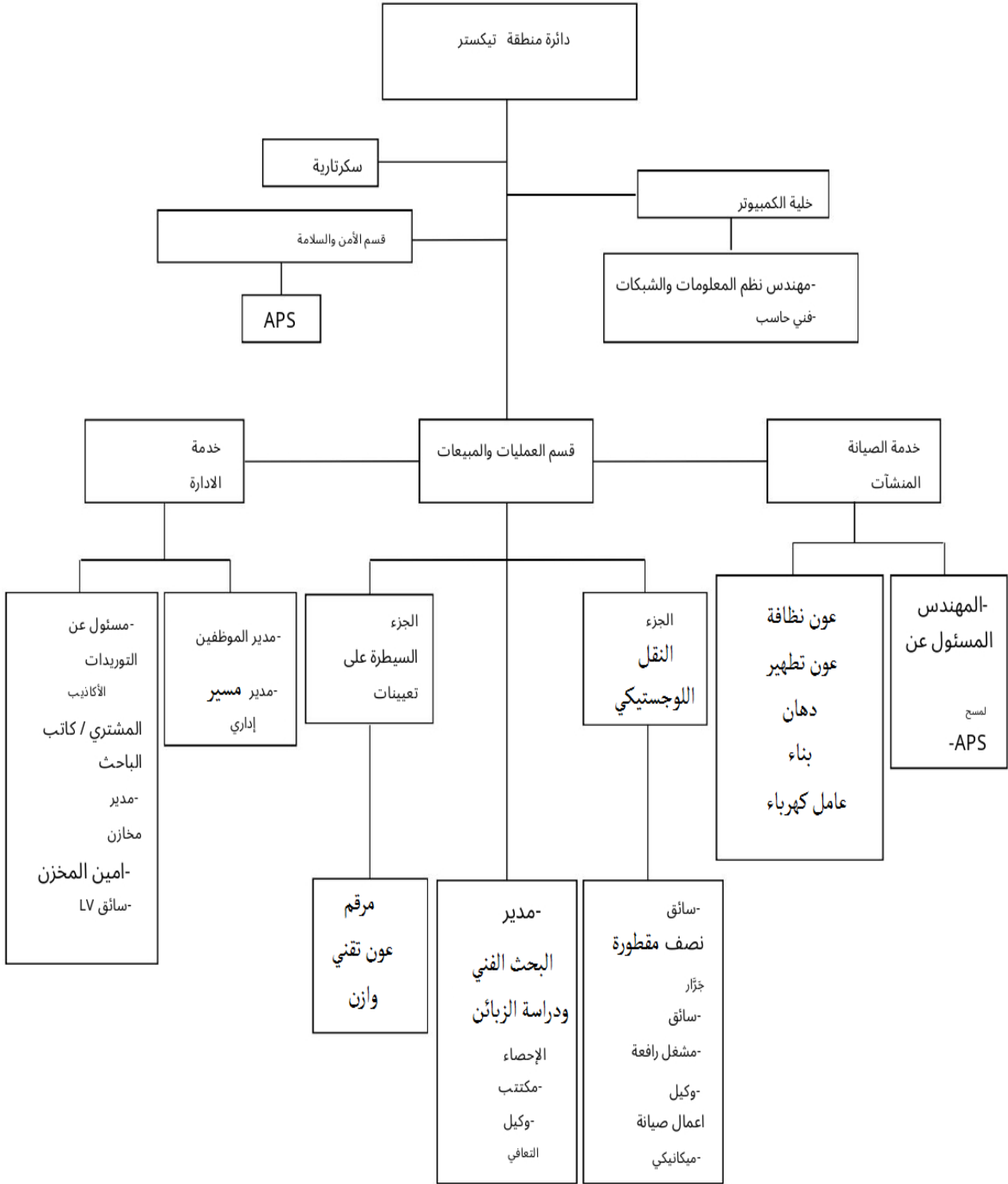
- مطراف متنوع (37624 م<sup>2</sup>): سوف تستوعب هذه المساحة بشكل أساسي حركة المرور المنتجات المتجانسة مثل المنتجات الخشبية والمعدنية ، الأصل إما عن طريق البر أو السكك الحديدية.
- مساحة تخزين الحاويات الفارغة (12000 م<sup>2</sup>): هذه المساحة محجوزة استقبال ومعالجة وتخزين الحاويات الفارغة.
- منطقة مخصصة للزيارات (3276 م<sup>2</sup>): هذه المساحة محجوزة للزيارات الجمركية.
- منطقة المسح (2750 م<sup>2</sup>): المنطقة التي تم فيها تركيب الماسح الضوئي المحمول. مع الكل الارتفاق الأمني.
- مساحة التخزين المبردة (3250 م<sup>2</sup>): هذه المساحة محجوزة لاستقبال وتجهيز وتخزين الحاويات المبردة.

الشكل رقم 10: مكونات ومحيط مساحات الميناء الجاف TIXTER.



المصدر: شركة ميناء بجاية

(7) الهيكل التنظيمي TIXTER:



المصدر: جمعت من قبلنا من خلال المعلومات التي تم جمعها.

1.7 قسم المنطقة اللوجستية TIXTER : يتضمن 01 خلية و 03 من الخدمات وهي:

- خلية الاعلام الآلي.
- إدارة المرافق.
- قسم العمليات التجارية.
- دائرة الشؤون الإدارية والمالية.

أ. خلية الاعلام الآلي: وهي مسؤولة عن:

✓ تصميم وضمان سير تطور نظم المعلومات المختلفة، فيما يتعلق بالتوجهات والخطة الرئيسية للشركة.

✓ تطوير استخدام أدوات تكنولوجيا المعلومات وتنفيذ الحلول المعلوماتية التي تلبي احتياجات المستخدمين على أفضل وجه.

✓ التأكد من متابعة نظام أمن تكنولوجيا المعلومات وتنفيذ استراتيجية أمن نظام معلومات الشركة.

ب. قسم المرافق: مسؤول عن التنسيق والرقابة والاستغلال التجاري للقطاعات لضمان الاستخدام الرشيد للمرافق والامتثال للمعايير التشغيلية، هذا القسم يقيم الخدمة في قسمين و 01 متجر:

- **قسم الأمن**: ويتمتع بالمهام التالية:

○ التأكد من تطبيق النصوص واللوائح العامة والخاصة بالميناء البحري من حيث تشغيل وأمن وسلامة المنشآت.

○ ضمان ، من خلال التواجد المستمر ، أمن المباني داخل المرافق.

- **قسم الأشغال والتطهير**: ويختص بما يلي:

- دراسة وتصميم وإنشاء خطط الصيانة وتنسيق عمل الصيانة والتأكد من توافر المعدات من خلال التنفيذ السياسة مناسبة.
- تسهيل وتنسيق الأنشطة المتعلقة بتنفيذ العمل، ولا سيما: طلاء الأرض الصلبة، إعادة تأهيل الحظائر، مواقف السيارات... إلخ.
- المتجر: وهو مسئول عن:
- ضمان المشتريات المحلية وتنفيذ جميع الإجراءات والعمليات (التنقيب والاتصال بالموردين ومراقبة السوق الوطنية) ضرورة التحقق من مشتريات المواد والمعدات المختلفة في أحسن الأحوال والمواعيد النهائية والجودة والتكاليف.
- مراقبة حالة المخزونات والتأكد من استلامها وتخزينها ومراقبة المنتجات والأدوات المخزنة وضمان تحسين مستوى المخزون.
- ج. قسم العمليات التجارية: يختص هذا القسم بما يلي:
- ضمان الإدارة الرشيدة لمناطق التخزين المستودعات والوسطاء)، وكذلك استلام البضائع والاعتراف بها.
- مراقبة ملفات المستحقات باستمرار والتأكد من جمعها بشكل صحيح.
- تتولى البرمجة وتعبئة وسائل العلاج وتنفيذ عمليات التفريغ والتوزيع إلى مناطق التخزين أقسام مزود خدمات المناولة والخدمات اللوجستية، تتكون من قسمين:
- القسم التجاري: ويختص بما يلي:
- جمع ومعالجة البيانات الكمية أو النوعية ذات الصلة وأهمية الأنشطة.
- تنفيذ الأدوات الإحصائية وأدوات تكنولوجيا المعلومات من أجل الجمع والإدارة ومعالجة البيانات في إطار الدراسة.
- وضع الفواتير وفقا للخدمات المقدمة.

- قسم مراقبة التخصيص: ويختص بما يلي:
    - الإشارة والتحكم في حالة البضائع على متن الطائرة ، عند الهبوط والتسليم وكذلك على المنصات والمتاجر وما إلى ذلك.
    - التأكد من صيانة وإصلاح المعدات الميكانيكية، الهيدروليكية، إطارات الآلات.
    - قيادة الآلات المعدة للمناولة أو النقل أو تحميل البضائع في العبوات المخصصة لهذا الغرض.
  - د. دائرة الشؤون الإدارية والمالية: تختص هذه الدائرة بما يلي:
    - ضمان الإدارة والإدارة الفردية للموظفين.
    - ضمان إعداد وتشغيل وإدارة تعويضات الموظفين في الامتثال الصارم للوائح المعمول بها.
    - ضمان مسك الحسابات وتحليل ومراقبة ربحية الشركة وضمان الرقابة المالية.
  - **المتجر**: وهو مسئول عن:
    - ضمان المشتريات المحلية وتنفيذ جميع الإجراءات والعمليات التنقيب والاتصال بالموردين ومراقبة السوق الوطنية) ضروري التحقيق مشتريات المواد والمعدات المختلفة في أحسن الأحوال المواعيد النهائية والجودة والتكاليف.
    - مراقبة حالة المخزونات والتأكد من استلامها وتخزينها ومراقبة المنتجات والأدوات المخزنة وضمان تحسين مستوى المخزون..
- 2. نشاط منطقة الخدمات اللوجستية الخارجية "TIXTER":**
- إنها مسألة تنفيذ شروط التقارب بين عدة فاعلين لوجستيين من أجل تحسين سلاسل التوريد للمشغلين الاقتصاديين.

التعاون بين شركة ميناء بجاية، (BMT +) خدمات المراقبة في الحدود، واحد أو أكثر من مالكي السفن وبعض المشغلين (المستوردين / الصناعيين) يؤدي إلى اتفاق المعالجة المتكاملة للبضائع العابرة على أساس الاتفاقات ومن الاتفاقيات.

### 1) وصف الأنشطة:

تم تلخيص مخطط العرض في الجدول أدناه حول العرض الرئيسي أنشطة :  
يمثل الجدول رقم 03 جميع خدمات منطقة المنفذ الإضافي TIXTER، نلاحظ أنه في هذا المجال، بالإضافة إلى الخدمات المرتبطة بنظام الموانئ الجافة، فإن تقدم المنصة خدمات أخرى، لا سيما تلك الخاصة بالأنظمة الأخرى (محطات مختلفة، المستودعات ومواقف السيارات ... إلخ) ، بالإضافة إلى الخدمات الأخرى ذات الصلة مثل الإقامة والطعام وما إلى ذلك.

الجدول رقم 02 : وصف الأنشطة في الميناء الجاف TIXTER

الخدمات المقدمة	المتطلبات الأساسية	المنافع
خدمة لوجستية عالمية	<b>محطة الحاويات:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• نظام الميناء الجاف (التخليص الجمركي عند TIXTER)</li> <li>• نقل إلى TIXTER عند وصول السفينة (السكك الحديدية والطرق).</li> <li>• مخطط يتفق مع المشغلين</li> </ul>	تسوية الحاويات فارغة / ممتلئة
		زيارة LO / LO
		تسليم LO / LO
		تخزين الحاويات سلع كاملة / متجانسة
		تفريغ LO / LO
		التجميع / التفكيك
		تفريغ / حشو
	التخزين (الحظيرة)	
	إصلاح الختم والحوايات	
	وزن	
	<b>المحطة المتنوعة:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• نظام M.A.D.T (التخليص الجمركي على مستوى TIXTER).</li> <li>• نقل إلى TIXTER عند وصول السفينة (السكك الحديدية والطرق).</li> </ul>	تسوية البضائع المتجانسة
		التخزين / التخزين
		رفع
		وزن
خدمات متنوعة		

	<p><b>المستودعات:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• نظام المستودعات العامة (التخليص الجمركي على مستوى TIXTER).</li> <li>• نقل إلى TIXTER عند وصول السفينة (السكك الحديدية والطرق).</li> </ul>	<p>تسوية الحاويات ممتلئ / فارغ / جميع البضائع الأخرى</p> <p>تفريغ LO / LO</p> <p>التجميع / التفكيك</p> <p>تفريغ / حشو</p> <p>التخزين (الحظيرة)</p> <p>رفع</p> <p>خدمات إضافية</p>
<p>منصة لوجستية</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• نظام جمركي وخالي من الجمارك.</li> <li>• النظام المتفق عليه والتأجير مع المشغلين (مع المواصفات).</li> <li>• هناجر متخصصة على مستوى عالٍ من الأمن والأمان.</li> </ul>	<p>التخزين / التخزين</p> <p>الفرز / التنظيف / الملصقات</p> <p>التعبئة والتغليف / إعادة التعبئة والتغليف</p> <p>تجميع / إصلاح المنتجات / دمج الأجزاء.</p> <p>المناولة / التسليم</p> <p>النقل في الموقع (جميع المسافات).</p>
<p>ساحة انتظار سيارات</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• نظام مجاني.</li> <li>• 24/24 و 7/7.</li> </ul>	<p>حراسة</p> <p>محطة وقود</p> <p>خدمات عند الطلب: إصلاحات ، صيانة ، تنظيف ، إلخ.</p>
<p>منطقة الامتياز</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• دعوة للتعبير عن الاهتمام</li> <li>• المواصفات المحددة</li> </ul>	<p>الإقامة / الطعام / خدمات وقوف السيارات</p> <p>التأمين / المصرفية / الإقرارات الضريبية</p> <p>مكاتب الترانزيت / الشحن</p> <p>الخبرة / المشورة</p>

المصدر: وثيقة داخلية لمجلة EPB

## (2) حركة الحاويات:

نخصص هذا الجزء لعرض حركة المرور السنوية المنقولة إلى الميناء الجاف "TIXTER" وهذا منذ إنشائه.

### 1.2 حركة الحاويات السنوية لعام 2016:

يتم تلخيص عدد الحاويات التي تم شحنها إلى TIXTER لعام 2016 في الجدول التالي:

**الجدول رقم 03: عدد حركة الحاويات المنقولة لسنة 2016**

سنة	عدد من صناديق	40بوصة	20بوصة	الحاويات
2016	502	365	137	867

المصدر: إدارة المناطق اللوجيستية خارج الموانئ في "تقرير النشاط لعام 2016 الصادر عن مجلس الإدارة الإلكترونية.

تم تلخيص العدد الإجمالي للحاويات التي عولجت من قبل EPB لعام 2016 في الجدول التالي:

**الجدول رقم 04: عدد حركة مرور الحاويات التي تعاملت معها هيئة**

**توزيع الحاويات لعام 2016**

سنة	الحاويات
2016	244567

المصدر: تم إنشاؤه بواسطة من البيانات المتصلة بمجلس الأعمال الأوروبي

بمقارنة الجدول رقم 03 والجدول رقم 04 نجد أنه خلال عام، 2016 فإن إجمالي عدد الحاويات المنقولة إلى TIXTER هو 867 حاوية مكافئة من حركة المرور العامة التي تم التعامل معها من قبل EPB وهو 244.567 حاوية مكافئة ، أي 0.3% فقط، ويمكن تفسير ذلك من خلال بداية خجولة للنشاط على مستوى TIXTER (نقل فقط الحاويات التي تزيد مدتها عن 21 يوما بميناء بجاية) ولسبب وجيه الغياب بيان المانيفست الذي يسمح بنقل البضائع مباشرة إلى الميناء الجاف بدونه يتم مناولتها في ميناء التفريغ خلال 24 ساعة من وصول الشحنة.

**2.2) تطور حركة الحاويات شهريا:**

تطور عدد الحاويات المشحونة إلى TIXTER لعام 2016 يتلخص في الجدول التالي:

الجدول رقم 05: تطور حركة الحاويات شهريا (2016)

شهر	عدد من صناديق	40بوصة	20بوصة	الحاويات
أغسطس	128	117	11	245
سبتمبر	69	57	12	126
أكتوبر	82	69	13	151
نوفمبر	93	46	47	139
ديسمبر	130	76	54	206
مجموع	502	365	137	867

المصدر: إدارة المناطق اللوجيستية خارج الموانئ في "تقرير النشاط لعام 2016 الصادر عن مجلس الإدارة الإلكترونية.

يمثل الجدول رقم 05 تطور حركة الحاويات شهريا لعام 2016 على مستوى TIXTER نلاحظ أكبر عدد من الانتقالات في الصيف تم تسجيله في ديسمبر مع نقل 206 حاوية مكافئة ، نلاحظ أيضا أن التكييف الأكثر استخداما هو EQP (ما يعادل أربعين قدما) ، وهذا بسبب خاصية التوحيد التي تسمح بالوسائل المتعددة.

3.2 حركة الحاويات السنوية لعام 2017(حتى مارس):

يتم تلخيص عدد الحاويات التي تم شحنها إلى TIXTER لعام 2017 في الجدول التالي:

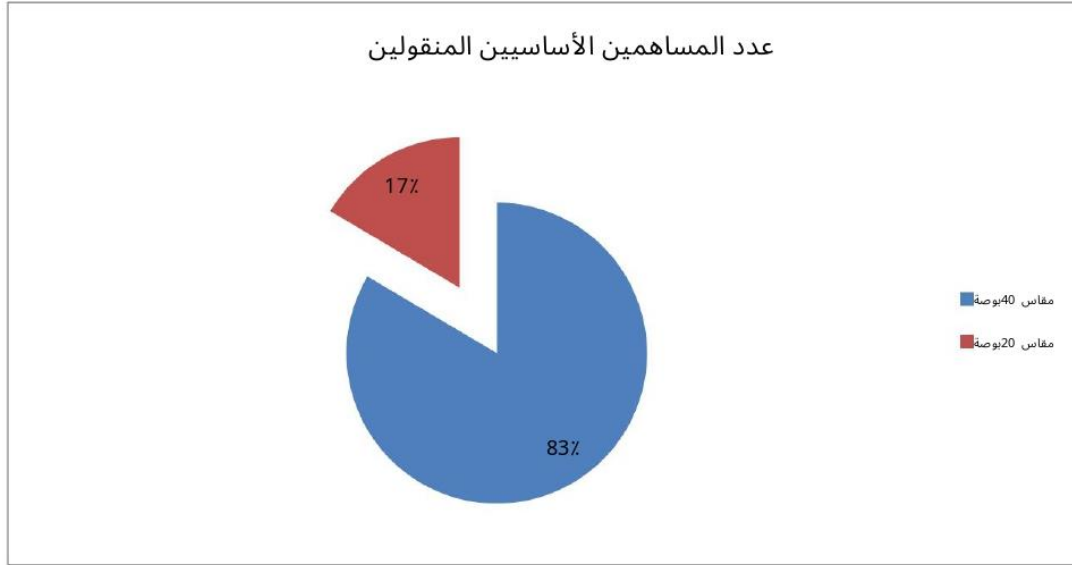
الجدول رقم 06: حركة الحاويات السنوية لعام 2017(حتى مارس)

سنة	عدد من صناديق	40بوصة	20بوصة	الحاويات
2017	200	167	33	367

المصدر: إدارة المناطق اللوجيستية خارج الموانئ في "تقرير النشاط لعام 2016 الصادر عن مجلس الإدارة الإلكترونية.

يمثل الجدول رقم 06 عدد الصناديق المنقولة إلى الميناء الجاف TIXTER وهذا بالنسبة للأشهر الثلاثة الأولى من عام 2017 العدد الإجمالي 367 حاوية مكافئة حصة الحاويات EQP هي 167 أو 83.5% من عدد حركة المرور المنقولة، وهذا يوضح أن EPB تختار خاصة بالنسبة لهذا النوع من الحاويات، يتم تمثيل هذا الجزء بالشكل التالي:

الشكل رقم 11: حركة الحاويات السنوية لعام 2017 (حتى مارس)



المصدر: أنجزه الطالب.

في هذا الشكل رقم 11 الذي يمثل حجم وحصة الحاويات المنقولة من TIXTER نلاحظ بوضوح أن EPB تختار أكثر بكثير لنقل الحاويات EQP (ما يعادل أربعين قدما) والذي يمثل 83 % من جميع الصناديق المنقولة، و 17% فقط للحاويات (وحدة مكافئة لعشرين قدما).

4.2 تطور حركة مرور الحاويات حسب الشهر (2017):

تطور حركة الحاويات المشحونة إلى TIXTER ZLEP لعام 2017 هو يتلخص في الجدول التالي:

الجدول رقم 07: تطور حركة الحاويات شهريا (2017)

شهر	عدد من صناديق	40 بوصة	20 بوصة	الحاويات
يناير	31	24	07	55
فبراير	53	49	04	102
مارس	116	94	22	210
مجموع	200	167	33	367

المصدر: إدارة المناطق اللوجيستية خارج الموانئ في "تقرير النشاط لعام 2016 الصادر عن مجلس الإدارة الإلكترونية.

يوضح الجدول 07 تطور حركة الحاويات شهريا لأول 03 أشهر من عام 2017 نلاحظ أن شهر مارس يبرز عن الأشهر الأخرى بـ 210 حاوية تم نقلها، نلاحظ أيضا أن تطور عدد حركة المرور المنقولة إيجابي، يتضاعف كل شهر تقريبا.

### (3) تطور حجم الأعمال في الشهر:

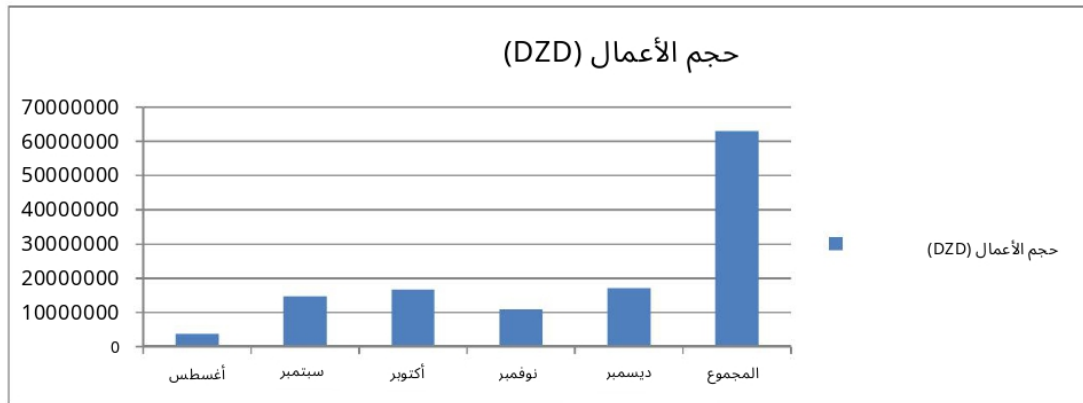
نخصص هذا الجزء لعرض التطور السنوي لدوران الأعمال المحققة من منطقة الميناء الإضافية "TIXTER" وهذا منذ إنشائها سنة 2016.

#### جدول رقم 08: تطور حجم المبيعات شهريا (2016).

شهر	أغسطس	سبتمبر	أكتوبر	شهر نوفمبر	ديسمبر	مجموع
رقم	3.742.092.00	14.698.419.30	16.615.604.50	10.829.586.60	17182 290.50	63.067.992.90
اعمال (دج)						

المصدر: تم إنتاجه بواسطةنا من البيانات التي تم جمعها من ZLEP TIXTER

#### الشكل رقم 12: تطور حجم المبيعات شهريا (2016)



المصدر: أنجز بواسطةنا.

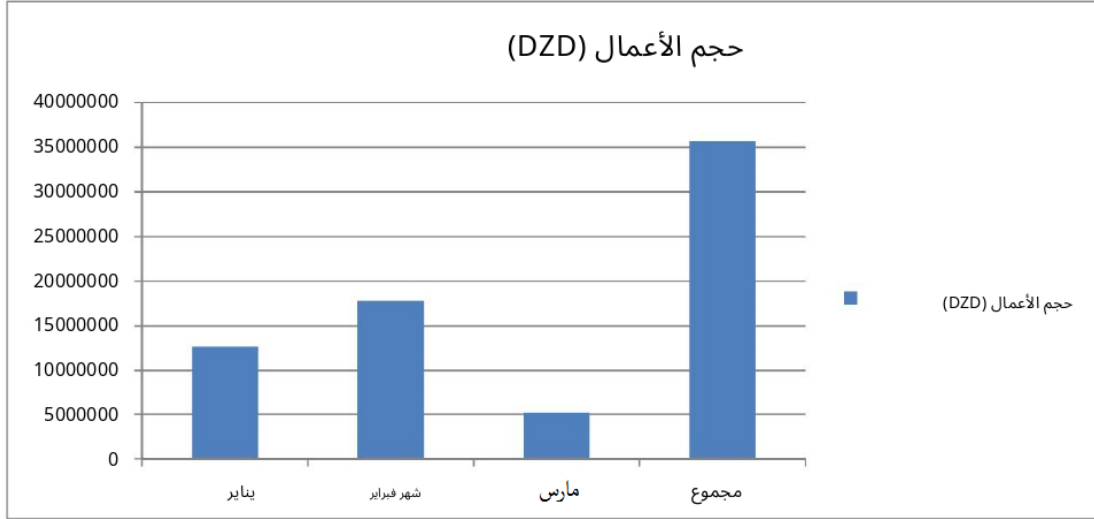
يمثل الجدول رقم 08 تطور حجم المبيعات الشهري الذي حققته TIXTER وهذا عام 2016، نلاحظ أنه تم تحقيق أعلى رقم في شهر ديسمبر وهو الشهر الذي كان فيه عدد الحاويات المنقولة هو الأعلى مع 206 حاوية (انظر الجدول رقم 05)

## جدول رقم 09: تطور حجم المبيعات الشهري (2017)

شهر	يناير	شهر فبراير	مارس	مجموع
رقم المعاملات	12.705.059.10	17.795.779.30	5.207.349.80	35708188.2
(دج)				

المصدر: أنجز بواسطتنا.

## الشكل رقم 13: تطور حجم المبيعات شهريا (2017)



المصدر: أنجز بواسطتنا.

يوضح الجدول رقم 09 تطور حجم المبيعات الشهري الذي حققته TIXTER وهذا للأشهر الثلاثة الأولى من عام 2017، نلاحظ أن الرقم الأعلى تحقق في شهر فبراير وأدنى مستوى سجل في شهر مارس وهذا بالرغم من كثرة الحاويات المنقولة (انظر الجدول رقم 07).

## 4) الأنشطة المخطط لها في السنوات العشر القادمة:

سيتم حجز هذا الجزء لتقديم الرؤية المستقبلية للأنشطة في منطقة الخدمات اللوجستية الإضافية ميناء "TIXTER".

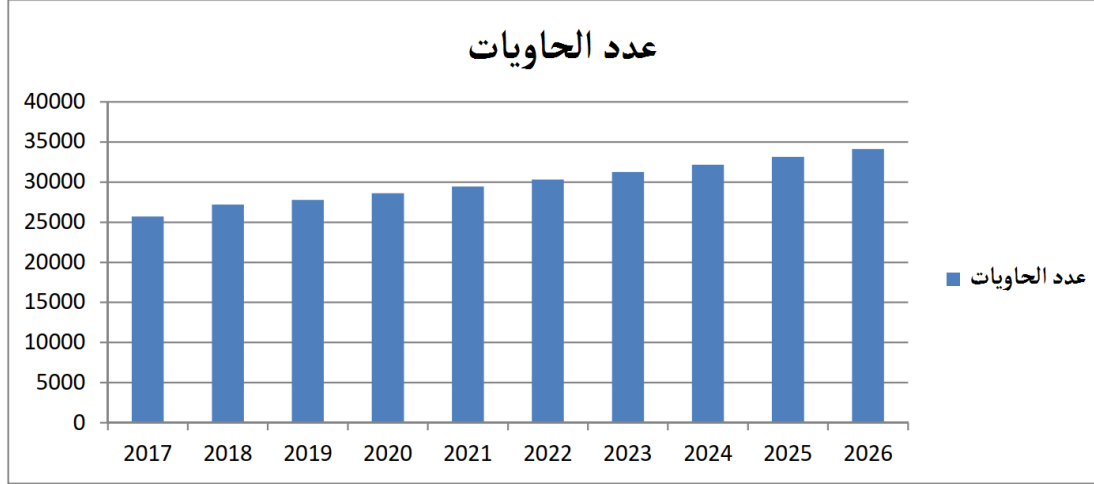
يتم إجراء هذا الإسقاط على أساس التطور السنوي لعدد حركة المرور الحاويات التي تعاملت مع EPB على مدى السنوات العشر الماضية ، بمعدل نمو سنوي متوسط 14.09% منذ عام 2006.

الجدول رقم 10: توقع حجم الحركة على مدى 10 سنوات (البضائع المعبأة في حاويات)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
عدد الحاويات	25 696	27 216	27 764	28 596	29 454	30 314	31 246	32 148	33 142	34 142

المصدر: وثيقة داخلية لمجلة EPB

الشكل رقم 14: توقع حجم الحركة على مدى 10 سنوات (البضائع المعبأة في حاويات)



المصدر: أنجز بواسطتنا.

يمثل الجدول رقم 10 الحجم المتوقع لحركة البضائع المعبأة في حاويات التي نقلت إلى TIXTER بحلول عام 2026، نلاحظ أن عدد حركة المرور تزيد من التوقعات السنوية بشكل مستمر، وتتوقع EPB تحقيق معدل نمو متوسط سنوي 2.9%.

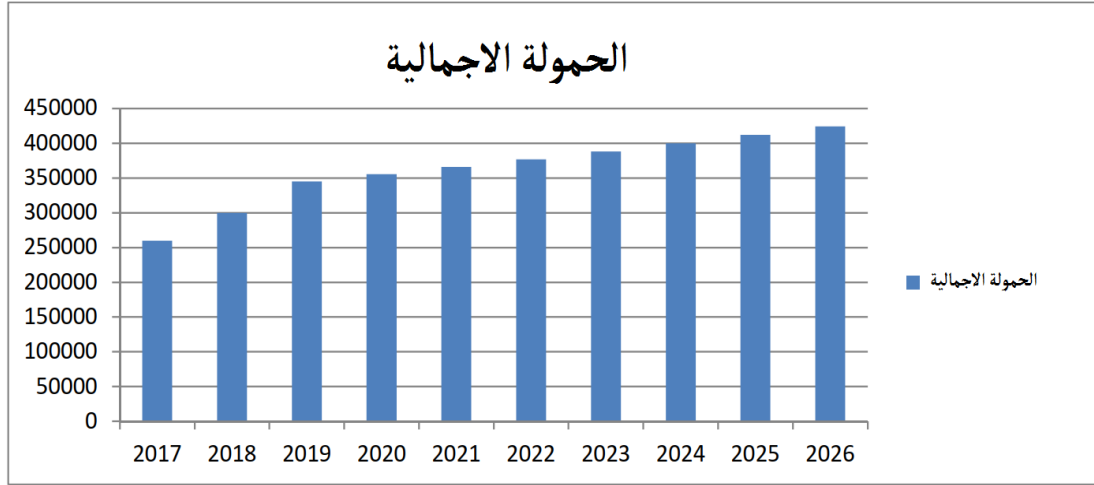
• **البضائع المتجانسة:**

الجدول رقم 11: توقع حجم الحركة على مدى 10 سنوات (سلع متجانسة)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
الحمولة الاجمالية	260000	300000	345000	355350	366011	376991	388301	399950	411948	424306

المصدر: وثيقة داخلية لمجلة EPB

الشكل رقم 15: حجم الحركة المتوقع على مدى 10 سنوات (البضائع المتجانسة)



المصدر: صنع بواسطتنا.

يمثل الجدول رقم 11 الحجم السنوي لتوقعات حركة البضائع المتجانسة المنقولة إلى TIXTER على مدى السنوات العشر القادمة، حيث نلاحظ أن النمو السنوي

المستمر، يتوقع EPB تحقيق متوسط معدل النمو السنوي بنسبة 5.6%.

#### (5) دور منطقة التجارة "TIXTER":

يساهم إنشاء منصة لوجستية خارج الميناء TIXTER بواسطة EPB بطريقة جوهريّة للتخلص من منتجات الفاعلين الاقتصاديين أيضا كل من الاستيراد والتصدير.

إنه أصل لا غنى عنه وضروري لا فقط لميناء بجاية الرطب من حيث تسهيل البضائع ، ولكن أيضا بالنسبة للاقتصاد الجزائري بأكمله ، وذلك بفضل الأدوار المختلفة التي تقوم بها هذه المنصة يلعب ، الأدوار التي يمكننا تلخيصها أدناه:

- **تقريب البضائع من العميل النهائي:** اختيار موقع لم يتم تنفيذ مشروع Tixter عن طريق الصدفة، إنه خيار استراتيجي. في الواقع ، المنطقة من المرتفعات نشطة اقتصاديا جدا، فهي تشكل قاعدة صناعية وغنية جدا بالزراعة. في الواقع ، 30% من حركة الحاويات و 35% البضائع غير المعبأة في حاويات والتي تمر عبر ميناء بجاية هي وجهتها الهضاب.

من أجل إرضاء عملائها بشكل أفضل، اختارت EPB هذا الموقع ليكون جاهزا للمشغلين الاقتصاديين من أجل الاستماع إليهم بشكل أفضل.

يعمل الميناء الجاف TIXTER كمتجر شامل ، وهو أيضا موجه نحو العملاء ، على وجه الخصوص لتسهيل عمليات التصدير .

- **إزالة الاحتقان من الأسطح في الضميمة المرفئية:** تعتبر الامتداد الطبيعي لميناء بجاية البحري ميناء تيكستر الجاف في منطقة دوره أيا كمكان لتخزين البضائع ، فإنه سيجعل من الممكن القيام به جميع العمليات التي تتم تقليديا في الميناء البحري مثل التخليص الجمركي والفواتير ومراقبة الجودة ، إلخ. بمثابة أساس التخزين وكذلك العمليات المنفذة تساهم بشكل كبير في تقليل ميناء بجاية و يفرغ مساحات بالميناء .

- **تقليل التكاليف:** سيسمح تشغيل المشروع لـ EPB بالحصول على المزيد مساحة التخزين وتقليل أوقات انتظار السفن بشكل كبير rade dus بسبب نقص مساحة التخزين وبالتالي تقليل تكلفة التأخير 10000 دولار أمريكي في اليوم.

أخيرا، استخدام النقل بالسكك الحديدية يقلل من التكاليف اللوجستية.

- **تطوير النقل الجماعي للبضائع بالسكك الحديدية :** سيكون لمنصة TIXTER اللوجيستية الخارجية دور لتطوير النقل الجماعي بالسكك الحديدية، والذي يعتبر أنسب طريقة لتحسين سلسلة التوريد التي تتطلب نقل كميات كبيرة من البضائع على مسافة كبيرة والاستفادة من اقتصاديات الحجم أن هذا يسمح فهو أيضا الوضع الأكثر ملاءمة للبيئة.

- **تقليل الازدحام على الطرق وتقليل انبعاث الغازات الملوثة:** البنية التحتية ستشمل وسيلة النقل بالسكك الحديدية التي له مزايا هائلة إلى جانب خفض التكلفة، إنه الوضع الأكثر أمانا وبيئيا والأقل ضررا بالطبيعة. توجيه تحرر البضائع عبر السكك الحديدية الطرق ، ولا سيما الطريق الذي يربط بينها بجاية إلى برج بوعريبرج

- المشعبة بتدفق كبير لحركة المرور ، سيؤدي ذلك إلى تقليل حوادث الطرق أيضا .
- سوف تقلل أيضا انبعاث الغازات الملوثة إلى حد كبير .
- (6) الخدمات التي يقدمها الميناء الجاف "TIXTER":**
- الخدمات اللوجستية المختلفة التي تقدمها هذه المنصة هي:
- التفكيك في منطقة جمرك الاستيراد.
  - توحيد جميع التدفقات حسب الوجهة (التجميع).
  - التخليص الجمركي داخل المنطقة اللوجستية.
  - التوصيل السريع وكذلك الإزالة المنتظمة.
  - تنظيم مغادرة ووصول الحاويات / المقطورات / البضائع متجانسة / شاحنات / عربات من وإلى ميناء بجاية وربما منافذ أخرى.
  - التخزين / رفع البضائع.
  - الخدمات المتعلقة بالحاويات (صيانة ، غسيل ، إلخ)
  - وقوف السيارات.
- **الأنشطة المخطط لها ذات الصلة:**
- تصليح الحاويات.
  - التكييف / التجديد.
  - ترانزيت / شحنة (بيان جمركي).
  - النقل البري بالموقع.
  - الفرز والتنظيف ووضع العلامات.
  - خدمات متنوعة: تأمين ، بنكي ، مساعدة واستشارة ، سكن ، تقديم الطعام... إلخ.
- (7) تمثيل سلسلة اللوجستيات خارج الميناء (منشأ ووجهة التدفق):**
- يوجد أدناه تمثيل لخريطة التوريد لحركة مرور الحاويات متجهة إلى تيكستر (برج بوعريريج). هذا التخطيط يعرض الفرص التجارية واللوجستية الحالية. التكوين

يتناسب مع ذلك في نهج مستقبلي قصير الأجل مشروط بمراجعة موضوعية للوائح والإجراءات، ولا سيما الجمارك.

الشكل رقم 16: سلسلة اللوجستيات ذات المنفذ الإضافي (الوجهة النهائية لـ TIXTER)



المصدر: شركة ميناء بجاية

• التسمية وطبيعة تدفقات "TIXTER":

يوجد أدناه جدول يلخص قائمة وطبيعة التدفقات المخصصة للميناء الجاف في تيكستر.

الجدول رقم 12: حمولة البضائع المنقولة حسب الفئة.

نوعية السلع	الحمولة	النسبة (%)
الأجهزة الكهرومنزلية	2 479	28,30
الراتنج / PVC / بولي إيثيلين	2 114	24,13
الغزل والنسيج	1 675	19,12
نظارات	514	5,87
خشب	390	4,45
قطع غيار ميكانيكية	340	3,88
قطع غيار لتراكيبات السيراميك	335	3,82
إيجيوروتين	292	3,33
مواد غذائية	265	3,03
سلع مختلفة	87	0,99
معدات كهربائية	64	0,73
بولي بروبيلين	58	0,66
معدات صناعية	53	0,61
الإطارات	47	0,54
الكحول	21	0,24
أجهزة الاعلام الالي	13	0,15
قطع غيار ومنتجات معالجة المياه	13	0,15
المجموع	8760	100

المصدر: تقرير نشاط 2016

### 8) مزايا وقيود منطقة الخدمات اللوجستية "TIXTER":

تتمتع منطقة الخدمات اللوجستية خارج الميناء TIXTER بالعديد من المزايا، ولكن أيضا القيود التي يمكن تلخيصها أدناه:

#### 1.8 مزايا الميناء الجاف TIXTER:

- تقليص حركة الحاويات الفارغة بين الميناء ومناطق التوصيل.
- تطوير النقل البحري واستخدام كافة وسائل النقل (طريق السكك الحديدية).
- تم تجهيز ميناء Tixter الجاف بجميع وسائل الراحة من أجل تلبية متطلبات خدمة المشغلين.
- يسمح بإزالة الحاويات بسرعة، وتحسين الرقابة الجمركية وتقليل مخاطر الاحتيال.
- الحد من الازدحام في ميناء بجاية الرطب.

- انخفاض الطلب على المستودعات في ميناء بجاية.
- تقليص أوقات ما قبل التسليم وبعده.
- تبسيط الإجراءات وتقليل التأخير.
- استخدام أفضل لقدرات النقل.
- سيطرة أفضل على الشحن العابر.

### 2.8 قيود "TIXTER":

- استثمارات ضخمة من حيث البنية التحتية والمعدات تصل إلى ملايين من الدولارات (تقدر تكلفة المشروع بـ 26.718.733.38 دولار أمريكي).
- تتطلب العمليات تدخل شركاء التنمية، وهو الأمر الذي يجب أن يكون الاقتناع بضمان الربحية الاقتصادية والمالية.
- يؤدي وجود خط سكة حديد واحد إلى إبطاء تدفق نقل البضائع. في الواقع، سيسمح بناء خط سكة حديد مزدوج المسار بالنقل السريع للشحنات.
- الارتباط بميناء بحري واحد ، يمكن أن تكون أهمية هذا الموقع إلى حد كبير تولى مسؤولية الموانئ الأخرى باستثناء موانئ بجاية وبالتالي الاستفادة منها مزاياه.
- المناولة الحصرية للبضائع المعبأة في حاويات ، ومناولة البضائع الأخرى ستساعد أنواع البضائع على تطوير التجارة الخارجية.
- فرض مرافقة جمركية أثناء عمليات النقل تجعل عمليات عبور.
- الإجراءات الإدارية المرهقة ، ولا سيما تلك المتعلقة بالتخليص الجمركي ، لا تزال قائمة القيد الأكثر أهمية الذي يبطئ إلى حد كبير أداء المنصة.

- أخيرا، يظل أكثر الإزعاج تقييدا والذي يمنع البداية الحقيقية للمشروع والقدرة على الاستفادة من المزايا التي يقدمها هو استخراج المانيست<sup>1</sup> المخصص للميناء جاف من Tixter وهو بطيء في وضعه في مكانه.

### 3. التأثيرات المختلفة لميناء "TIXTER":

سيتم حجز هذا القسم لتحديد التأثيرات المختلفة لإنشاء منصة، يمكننا أن نميز، الأثر الاقتصادي للمشروع، والأثر الاجتماعي، والأثر الخدمات اللوجستية، وأخيرا التأثير البيئي.

#### 1/ الأثر الاقتصادي للمشروع:

- خلق قيمة مضافة مالية لمجلس الأعمال EPB دعما للتمويل من احتياجاتها الاستثمارية.

- انخفاض تكاليف المعاملات المختلف الجهات الفاعلة في سلسلة الخدمات اللوجستية، ولا سيما عن طريق تقليل غرامات التأخير.

- الاستفادة بشكل خاص من المشاريع الصغيرة والمتوسطة من خلال طرحها فرص الشراء الجماعي مع مكملات الخدمة، على وجه الخصوص خدمات التوحيد / التفكيك والتوزيع.

- المساهمة في تغيير هيكل التجارة والنقل من خلال تحويل منصات الموانئ والمحور للتجارة الدولية.

- تشجيع الأنشطة الصناعية في منطقة الهضاب.

<sup>1</sup> مانيست عبارة عن تجميع لتفاصيل البضائع المنقولة بواسطة وسيلة نقل (سفينة ، طائرة ، شاحنة ، عربة سكة حديد أو بارجة) ، ومعلومات النقل ، مثل التعريف والخصائص والمسار. المانيست ، كمستند ورقي ، هو صفحة غلاف تحتوي على معلومات عن وسائل النقل وبيانات مجمعة عن البضائع المنقولة ، بالإضافة إلى سندات الشحن الفردية للشحنات (تحدد ميناء المغادرة وميناء الوصول )

**2/ الأثر الاجتماعي للمشروع:**

- خلق فرص عمل مباشرة. حاليا عدد العاملين بمنطقة الخدمات اللوجستية ميناء TIXTER لديها 36 موظفا<sup>1</sup>.
- خلق فرص عمل غير مباشرة خلال مرحلة البناء واستغلال الموقع من خلال الزيادة المتزايدة في الخدمات التي ستكون هناك قدمت.
- تعزيز تطوير المهن اللوجستية ذات الصلة كمورد لمهارات جديدة.

**3/ الأثر اللوجستي للمشروع:**

- زيادة ساعات الاستقبال لمحطة الحاويات المتنوعة تخفيف الازدحام في نقطة عبور الميناء).
- توفير اللوجيستيات الشاملة للميناء بنظام دعم الأداء الوقت والتكلفة وجودة الخدمة).
- التحسين النوعي للبنية التحتية والخدمات المقدمة لعملاء ناقلات البضائع (منطقة التخليص الجمركي السريع).
- تقديم حلول تكاملية ذات قيمة مضافة عالية للمستوردين / المصنعين، مع مكاسب إنتاجية متأصلة في حقيقة أن ينظم المشغلون أنشطة التوزيع الخاصة بهم بشكل أكثر كفاءة.
- قدر أكبر من الأمن لجميع عمليات التخزين وتخزين مؤقت.

**4/ التأثير البيئي:**

- التنمية المستدامة التوفيق بين التنمية الاقتصادية والاجتماعية وحماية البيئة.
- تقليل الأثر البيئي للنقل البري من خلال تعزيز النقل بالسكك الحديدية.

<sup>1</sup> تقرير نشاط 2016 لقسم المناطق اللوجستية خارج الميناء.

• **استنتاج:**

شركة ميناء بجاية كمقدم خدمة عامة ومروج للموقع واللاعب المباشر يسعى إلى تطوير خدمات لوجستية متكاملة. الموقع الخاص بتيكستر (برج بوعريريج) إمكانات لوجستية عالية في هذا الصدد. اتصال الوسائط المتعددة التي تدعمها سعة تخزين مريحة جدا، تشكل أصوة مناسبة لتحقيق أهداف الفعالية والكفاءة اللوجيستية التي تسعى إليها جميع المشاركين في سلسلة توريد التجارة الدولية.

ومع ذلك، فإن الدعم التنظيمي والتشريعي شرط لا غنى عنه. البدء ديناميكية النمو للمنطقة نحو منصة لوجستية متكاملة. الطموح هو إنشاء منطقة اقتصادية خاصة بأسطول من تحويل الواردات / الصادرات، وتحقيق قيمة مضافة عالية للنسيج تجاري وصناعي في منطقة الهضاب العليا.

تقع المنطقة اللوجستية للميناء الإضافي TIXTER على بعد أكثر من 190 كم من ميناء بجاية، سيكون مشروعا رائدا لتطوير لوجستيات استثنائية لصالح المجال الاقتصادي بأكمله للبلاد. على هذا النحو، فمن الملح أن تقوم الجمارك بدراسة للشركات الجزائرية دراسة إمكانية تكييف النظام، لأن أحكام قرار 27 مارس 2011 من المديرية العامة للجمارك هي عوامل مقيد للنجاح في التحديات المبينة. في الواقع، التشريع الجزائري يحد نشاط الموانئ الجافة ، ولا سيما من خلال مناولة البضائع المعبأة في حاويات فقط وعن طريق تعمل فقط مع ميناء بحري واحد. هذه القيود لا تجعل من الممكن الاستفادة من الفرص والحلول التي يمكن أن يقدمها هذا الميناء الجاف للموانئ البحرية الأخرى.

المبحث الثاني: معوقات تحقيق الفعالية والكفاءة للموانئ الجافة في الجزائر:

هناك العديد من المعوقات التي تحول دون الوصول إلى تحقيق الفعالية الكاملة للعدد القليل من الموانئ الجافة التي تم إنشاءها في الجزائر والتي هي بصدد الغلق، يمكن لنا حصرها ضمن ما يلي<sup>1</sup>:

المطلب الأول: مشكلات أداء الموانئ الجافة في الجزائر:1- سيطرة الشركات العالمية على النقل بالحاويات في الجزائر<sup>2</sup>:

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 وصولاً إلى مقصدها ويتحملون المسؤولية الكاملة.

حيث يلعب متعهد النقل متعدد الوسائط دور خطير في اختياره لوسائط النقل وموانئ التحميل والتفريغ، أخذا بعين الاعتبار عنصرين أساسيين وهما الوقت والتكلفة، فأى تأخير في تسليم البضائع أو ضياعها أو فسادها سيثير مسؤوليته

<sup>1</sup> بورطال أمينة، تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة، مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحي فارس المدية، العدد 1، الجزائر، 2020، ص 67.

<sup>2</sup> إيمان كيموش، منع شركات الملاحة من تحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة، جريدة الشروق أون لاين، بتاريخ 24-05-2018.

الكاملة، وتفاديا لذلك فهو يختار الموانئ المجهزة والأمنة التي تقدم خدمات لوجستية ليستفيد من القيمة المضافة.

## 2-الارتفاع المبالغ للأسعار المطبقة في الموانئ الجافة<sup>1</sup>:

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 محمد"، وتزيد عن المائة بالمائة 100% من تكلفة نقل الباخرة من البلد المورد إلى الجزائر، حيث أصبحت محددة من قبل أصحاب الموانئ بعدما كانت تحدد سنويا في قانون المالية، ذلك ما أثر سلبا على أسعار السلع لدى المستهلك، وعزوف الموردين عن تحويل حاوياتهم إلى هذه الموانئ.

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

## 3- طول أجال تحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة<sup>2</sup>:

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.

<sup>1</sup> محمد الشريف فاطمة الزهرة، رميني فوزية، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييره، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد السابع، 2009، الجزائر، 173.

<sup>2</sup> بورطال أمينة، مرجع سابق، 65.

إضافة إلى كل ذلك، طغى سوء التنظيم والتسيير على الموانئ الجزائرية نتيجة البيروقراطية وتعدد الإجراءات المستندية والجمركية والجهات المتدخلة في حركة البضائع تصديرا واستيرادها، 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 بما، 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<sup>1</sup>.

#### 5- تحويل أرباح الموانئ الجافة إلى الخارج

يفرض أصحاب الموانئ الجافة خدمات إضافية للتفريغ والشحن وتحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة الخاصة بما 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 المجال.

إضافة إلى المعوقات الخاصة بالموانئ الجافة، نجد العديد من المشاكل الأخرى العامة والمرتبطة بالنشاط الاقتصادي والتجاري الجزائري، فمثلا أجال بقاء السفن في

<sup>1</sup> ايمن كيموش، مرجع سابق.

الانتظار فاق كل التوقعات، حيث حطمت سفن الحبوب الرقم القياسي ببقائها سبع عشرة (17) يوم في الانتظار<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: تقييم إجراءات تفعيل 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 2008، وشهدت زيادة معتبرة مقدرة بـ 2% ما بين 2016-2017، لتعود من جديد إلى الانخفاض خلال الثلاثي الأول من السنة الجارية.

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 بـ 26.66 مليار دج وهذا خلال شهرين فقط (جانفي وفيفري 2020)<sup>2</sup>.

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 اللوجستكية للتجارة الخارجية ومكافحة الغش والتهريب الضريبي، إضافة إلى إضفاء شفافية أكبر في التسيير، نظر لتهريب الحاويات من الموانئ البحرية إلى الموانئ الجافة التابعة للشركات المحتكرة الشحن البحري في الجزائر دون اخذ رأي أصحاب الشأن.

<sup>1</sup> Mohamed chérif f-z, "l'activité portuaire et maritime de l'Algérie " problèmes et perspectives ", office de publications universitaire, 2<sup>eme</sup> édition, Alger, 2015, p98.

<sup>2</sup> محمد الشريف فاطمة الزهرة، رميني فوزية، مرجع سابق، ص 178.

كما تم إنشاء العديد من اللجان منها لجان التسهيلات البحرية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-118 المؤرخ في 3 ابريل 2002، ووجدت خصيصا لضبط جميع التدابير الرامية إلى تسهيل عملية النقل البحري وتقليص الإجراءات والشكليات المطلوبة للحد الأذن، 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 2010<sup>1</sup>.

#### 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 والأتراك المستحوزون على حصة الأسد. نتيجة ذلك، أصدرت المديرية العامة للجمارك تعليمة تلزم من خلالها شركات النقل البحري بنقل الحاويات إلى الموانئ الجافة حسب اختيار وتوجيه إدارة الجمارك، وذلك حسب توافر العقار والمساحات لكل ميناء من اجل ضمان الشفافية خلال عمليات التفتيش والتحري 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

<sup>1</sup> المرسوم التنفيذي رقم 97-481 المؤرخ في 15 ديسمبر 1997 ، المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي 10-94 في 17 مارس 2010، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 19، 2010.

تسبب في أزمة ازدحام وزيادة التكلفة التي تحملها المتعامل الاقتصادي والمستهلك الجزائري.

مباشرة بعد هذه الحادثة، اتخذت السلطات العامة قرار غلق كل الموائى 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 الموائى الجافة الموازية التي لم تحصل على الاعتماد، إضافة إلى استغلال هذه الموائى من أجل تعريب الأموال بالعملة الصعبة، فبدل من التقليل من الضغط الهائل على الموائى البحرية وتقليص مدة انتظار سفن الشحن وتجنيب الخزينة العمومية أموال باهظة، أصبحت عائقاً أمام المصدريين نتيجة الاحتكار وغياب التنافسية وهو ما صرح به السيد ناصري رئيس جمعية المصدريين الجزائريين لوسائل الإعلام الجزائري.

تنفيذاً لذلك، تم إلغاء اثنين وعشرون ميناء إلى تاريخ 29 مارس 2021، بما يعادل حوالي 95% من الموائى 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 أنه كان على السلطات التريث ومحاولة إيجاد الحلول لتلك الأسباب، ومنح أجل لاستكمال الشروط وتنظيم هذه الموائى بنصوص قانونية صارمة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، طبعة سادسة 2004، الجزائر، ص

خلاصة الفصل الثالث:

لجأت الجزائر الى إنشاء الموانئ الجافة العامة والخاصة وفق شروط معينة، لأداء مهام اقتصادية كبرى، إلا أنها اسطدمت بمعوقات ومشاكل طالت دون الوصول الى تحقيق الفعالية الكاملة للعديدي من الموانئ الجافة التي تم انشاءها، مما أدى الى غلق الكثير منها، ومن بينها الميناء الجاف **Tixter** الواقع في ولاية برج بوعرييج.

الحاتمة

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 التفعيلها 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، تشحين البضائع وتفريغها)، إضافة إلى المزايا العديدة التي تعود على كل من صاحب البضاعة، متعهد النقل وذلك بتكاملها لحقات النقل المتعدد الوسائط.
- يلعب متعهد النقل المتعدد الوسائط دور خطير وامتزاج في اختياره لوسائط النقل وموانئ التحميل والتفريغ وهو ما يهدد الموانئ الجزائرية التقليدية التي لا تلقى الترحيب منها.
- بالرغم من محاولة الجزائر مسايرة 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 لتهديب الأموال الجزائرية للخارج وبالعنلة 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 الموانع 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 الموجودة، 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 عصرنة كل الإدارات .
- ضرورة انضمام الجزائر إلى التجمعات والتكتلات الاقتصادية من أجل فتح سبل النفاذ للأسواق الخارجية والترويج للمنتجات الوطنية من أجل الرفع من نسبة الصادرات خارج المحروقات.
- الاهتمام بتدريب الكوادر العاملة في مجال السفن والموانئ البحرية والجافة خاصة التكنولوجيات الحديثة، لضمان الرفع المستمر لكفاءاتهم 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 لتنماشى 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.

المصادر

والمراجع

المصادر والمراجع:

- 1 - Keeling, D.J. (2007), Transportation: New directions on well Worn trails, progress Human Geography, SAGE publications, Western Kentucky University.
- 2 - سامي عوض، دور الموانئ الجافة في منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة ماجستير غير منشورة، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 1996.
- 3 - مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة (انكتاد) (1992)، تطوير الموانئ الجافة وتحسينها، نيويورك.
- 4 - منى صبحي، النقل بالحاويات في الموانئ على ساحل البحر المتوسط، كلية الدراسات الانسانية، جامعة الازهر، القاهرة، 2007.
- 5 - تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد 01.
- 6 - رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، 2018-2019.
- 7 - سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وادارة، منشأة المعرف، الاسكندرية، 2004.
- 8 - القانون رقم 206 لسنة 2020، باصدار قانون الجمارك، مصر، العدد 45 مكرر، 2020.
- 9 - محمد عفيفي، السلوك التنظيمي، دار النهضة العربية، القاهرة.
- 10 - كمال النجار، الموانئ الجافة، القاهرة، 1996.
- 11 - مريم محمد فرح، اثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات، رسالة دكتوراه، السوان، 2015.
- 12 - شعبان أسماء، الموانئ الجافة، المجلة الالكترونية، مركز المعلومات والتوثيق، العدد 14، 2015.

- 13 - محمود زنبوعة ، أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد 22 ، العدد 2، 2006.
- 14 - القانون رقم 79-07 المؤرخ في 24 يوليو 1979، المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 30، 1979.
- 15 - المواد من 8 الى 13 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المؤرخ في 12 ماي 2009، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 31، 2009.
- 16 - المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 33، 2011.
- 17 - شركة ميناء بجاية.
- 18 - الموقع الالكتروني الرسمي لشركة ميناء بجاية.
- 19 - تقرير نشاط 2016 لقسم المناطق اللوجستية خارج الميناء.
- 20 - بورطال أمينة، تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة، مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحي فارس المدية، العدد 1، الجزائر، 2020.
- 21 - إيمان كيموش، منع شركات الملاحة من تحويل الحاويات الى الموانئ الجافة، جريدة الشروق اون لاين، بتاريخ 24-05-2018.
- 22 - محمد الشريف فاطمة الزهرة، رميني فوزية، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييره، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد السابع، 2009، الجزائر.
- 23 - Mohamed chérif f-z, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie " problèmes et perspectives ", office de publications universitaire, 2<sup>eme</sup> édition, Alger, 2015.
- 24 - المرسوم التنفيذي رقم 97-481 المؤرخ في 15 ديسمبر 1997 ، المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي 10-94 في 17 مارس 2010، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 19، 2010.
- 25 - نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، طبعة سادسة 2004، الجزائر.

لا اله الا الله  
الله اعلم  
الله اعلم