

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

ميدان: العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير  
فرع: علوم تجارية .  
تخصص: مالية و تجارة دولية .



كلية: العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير  
قسم: العلوم تجارية  
رقم:

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي  
تحت عنوان:

## دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم اللوجيستك الدولي

الأستاذ المشرف:

القري عبد الرحمن

من إعداد:

- تحي أحمد لخضر

## تشكرات

قبل كل شيء الحمد لله الذي وفقني لاتمام هذا العمل والذي كان له

الفضل الأول والأخير في هذا التوفيق

و عملا بقول رسول الله صلى الله عليه وسلم :

"من لم يشكر الناس لم يشكر الله"

أتوجه بالشكر الجزيل الى :

الوالدة الكريمة وابي العزيز والى كافة أفراد أسرتي وخاصة الى زوجتي التي كان لها الفضل الكبير  
في مساعدتي حفظها الله ورعاها

وسيرا على خطى الشاعر الذي قال:

قم للمعلم وفيه التبجيل ..... كاد المعلم ان يكون رسولا

أتقدم بالشكر الجزيل لجميع اساتذتي الكرام وعلى رأسهم استاذي الفاضل الدكتور: القري

عبد الرحمن لرعايته وتفضله بالاشراف على هذه المذكرة حفظه الله

كما لا انسى كل من مد لي يد العون سواء من قريب او من بعيد

تحى أحمد لخضر

# الإهداء

اهدي ثمرة جهدي أولاً وقبل كل شيء الى سبب وجودي ونجاحي بعد الله تعالى الى من جعل الجنة تحت أقدامها أُمي حفظها الله وأطال في عمرها والى من الوالد حفظه الله و كافة أفراد عائلتي.

كما اهدي عملي هذا الى زوجتي الغالية على قلبي زينب وأختها مروة والى كل الأساتذة والزملاء وعلى وجه الخصوص الأستاذ: القري عبد الرحمن والى كل الأصدقاء والأقارب قريب كان او بعيد

تحى أحمد لخضر

الصفحة	الموضوع
	شكر و تقدير
	الاهداء
	الفهرس
	قائم الأشكال
	قائمة الجداول
	قائمة الملاحق
5 (أ ب ج)	مقدمة عامة
13	الفصل الأول : عموميات حول اللوجستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية
14	تمهيد
15	المبحث الأول: ماهية اللوجستيك الدولي
15	المطلب الأول: مفهوم اللوجستيك الدولي ومراحل تطوره
19	المطلب الثاني : أهمية و أهداف اللوجستيك الدولي
22	لمطلب الثالث: أنواع اللوجستيك الدولي وأنشطه
26	المبحث الثاني: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية
26	المطلب الأول: مفهوم مصطلحات التجارة الدولية
29	المطلب الثاني: أهمية الأكوترمز وخصائصها
32	المطلب الثالث: أصناف مصطلحات التجارة الدولية.
36	المبحث الثالث : مساهمة مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم اللوجستيك الدولي
36	المطلب الاول : علاقة مصطلحات التجارة الدولية با اللوجيستيك الدولي
42	المطلب الثاني : إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية
47	المطلب الثالث: ادارة عمليات اللوجيستيك الدولي وفقا لمصطلحات التجارة الدولية
50	خلاصة الفصل الأول

51	الفصل الثاني : واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر
52	تمهيد
53	المبحث الاول : حركة التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية.
53	المطلب الأول :التعريف بالموانئ التجارية الجزائرية
56	المطلب الثاني: مراحل تطور النظام المينائي الجزائري
57	المطلب الثالث : الحاويات و نظام الشحن داخل الميناء
61	المبحث الثاني : دراسة ميدانية لمؤسسة GIMA
61	المطلب الأول : تعريف بشركة GIMA ونشاطاتها
65	المطلب الثاني :إدارة العمليات في هذه الشركة
67	المطلب الثالث : حركة نقل و مناولة البضائع لشركة gima 2017 / 2018
69	المبحث الثالث: أهم مصطلحات التجارة الدولية المطبقة في تجارة الجزائر الخارجية
69	المطلب الاول: مصطلحات التجارة الدولية للصادرات و الواردات
71	المطلب الثاني : مصطلحات التجارة الدولية وهيكل التعريف
73	المطلب الثالث: تحديات الموانئ الجزائرية و تحدي السفن الأجنبية
77	خلاصة الفصل الثاني
78	خاتمة عامة
83	الملاحق
92	قائمة المراجع

## قائمة الجداول

رقم الجدول	العنوان	الصفحة
01	خصائص اللوجستيك خلال مراحل تطوره	
02	أصناف مصطلحات التجارة حسب وسائل النقل	
03	أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب الإنطلاق والوصول	
04	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح EXW	
05	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح "FOB"	
06	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CFR "	
07	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CPT"	
08	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DDP "	
09	سفن مؤسسة جيما	
10	مصنوفة للصادرات والواردات CIF، أو FOB/CFR، وسفن النقل البحري	
11	مثال تطبيقي حول تحديد هيكل تكاليف الاستيراد و التصدير	

### قائمة الاشكال

01	الاتجاه التقليدي للوجيستيات
02	الاتجاه العكسي للوجيستيات
03	عناصر مصطلحات التجارة الدولية
04	خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية
05	أنواع حاويات الشحن
06	نظام الشحن البحري
07	الهيكل التنظيمي لمؤسسة جيما
08	حركة النقل البحري حسب نوع البواخر 2017/2018
09	تحليل عام لحركة البضائع 2017-2018
10	تحليل عام لحركة البضائع (عدد الحاويات) 2017-2018

### قائمة الملاحق

01	مصطلحات التجارة الدولية 2010 باللغة العربية
02	التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية
03	تنظيم النقل البحري (موضوع العقد) وفقا لمصطلحات التجارة الدولية
04	دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري
05	عقد الإستيراد وفقا لمصطلح CFR
06	دور مصطلح CIF في تنظيم الإستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية
07	حركة النقل البحري حسن نوع البواخر بميناء الجزائر 2017/2018
08	تحليل عام لحركة البضائع بميناء الجزائر l'EPAL 2017-2018

## مقدمة

إن المعاملات التجارية بين المجتمعات أصبحت مما لا شك فيه ذات أهمية عالية، وتتطلب جهوداً كبيرة وواسعة وحركة على المستوى العالمي والجهوي والمحلي بمشاركة أطراف مختلفة.

ظهرت هذه الأهمية منذ أن بدأ الإنسان في الإتساع الاقتصادي خاصة منذ القرون الوسطى واحتلال الدول القوية لغيرها أو عن طريق الهيمنة على الدول الضعيفة.

بدأ التبادل الاقتصادي الدولي يتطور ويتوسع بعد نتيجة قوة وتحسن أداء الاقتصاد الرأسمالي الذي اعتمد بدوره على

المبادلات الخارجية منذ بداية الثورة الصناعية في أورو، والتي جاءت نتيجة تجمع عدد من الشروط آنذاك للتوسع في

الجانب التجاري الداخلي والخارجي، وازداد الاهتمام بالمعاملات التجارية الدولية وشروطها مع بداية الحرب العالمية الثانية بحرص الدول المنتصرة في الحرب على وضع مقاييس وهيئات تسهر على تنظيم ومتابعة هذه المعاملات وتسهيل القيام بها.

ونظراً لتعدد المهام والوظائف التي تتعلق بالتجارة الخارجية وتباين الأنظمة القانونية والأعراف التجارية السائدة بين

مختلف الدول، كل ذلك كان وراء الحاجة لإجراء مسرد خاص موحد يوضح هذه المهام حتى تصبح فيصلاً بين طرفي

التعاقد المصدر والمستورد، ولهذا الغاية قامت غرفة التجارة الدولية بتحديد عدد من القواعد لتفسير المصطلحات التجارية

عرفت باسم INCOTERMS وتشمل هذه المصطلحات على صيغة من العقود برموز مختصرة للحروف الأولى

لكلمات تدل على الشروط المتفق عليها، ولتوضيح التزامات كل من المصدر والمستورد بشكل كامل من خلال تنظيم

مكان تسليم الشحنة بواسطة النقل وكيفية التأمين على مخاطر النقل.

ومع ضخامة عمليات التجارة الخارجية وتطور الخدمات اللوجستية سواء الأساسية منها كالنقل أم الداعمة كالشحن،

التأمين والجمركة، أصبحت الشركات تركز على أنشطتها الرئيسية وتلجأ إلى تنفيذ الخدمات من خلال طرف ثالث يتمثل

في مؤسسات خاصة تورد مهاماً متعددة، ومن الملاحظ جلياً أن عقد التسعينات قد شهد اهتماماً بليغاً بزيادة التبادل

الدولي وعودة التجارة، كما شهد ازدياد الاهتمام بدور النقل في العمليات التجارية وتأثيره الواضح على كفاءة التجارة

، وخاصة فيما يتعلق بالتكلفة الكلية للسلع ومنافستها في الأسواق العالمية، وتزايد الطلب على النقل البحري بصفة خاصة

، حيث يشحن بواسطته ما يقارب من 80 في المئة من حجم التجارة الدولية العابرة للقارات ، وذلك لأسباب تعود في معظمها إلى انخفاض أسعار الشحن وإمكانية النقل أحجام كبيرة و أسعار منخفضة بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى.

وبحكم موقع الجزائر وطبيعتها تجارتمها الخارجية التي تتم أغلب صادراتها و وارداتها عبر الموانئ ، فيشكل النقل

البحري للبضائع في الجزائر ، وسيلة رئيسة في حركة المبادلات التجارية ، هذا التطوير انعكس في المجال الدولي عن

طريق تكريس أهم المبادئ التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية في هذا المجال وهذا ما جسده تعديل القانون البحري

الجزائري الذي تم بموجب القانون رقم 89-50 المؤرخ في 1998/60/52 وذلك من أجل تشجيع الاستثمار الأجنبي وتسهيل الاستيراد والتصدير التي تتم عبر الموانئ الجزائرية.

كما تعتبر الموانئ الجزائرية من المؤسسات الرئيسية في حركة المبادلات التجارية ولتنظيم العلاقة القانونية والعملياتية بين

البائع والمشتري تستخدم الجزائر على غرار الكثير من الدول مصطلحات التجارة الدولية لتحديد مختلف مراحل دخول

و خروج السلع \*موضوع العقد\* من وإلى أراضيها، كما تحدد واجبات والتزامات كلا الطرفين.

وانطلاقا مما سبق يمكن طرح الإشكالية الرئيسة الآتية:

- ما هي مصطلحات التجارة الدولية وفيما يتجلى دورها في تنظيم اللوجيستيك الدولي؟ وما واقع النقل البحري

للبضائع في الجزائر، شركة جيما للخدمات البحرية نموذجاً؟

وبصدد دراستنا لهذا الموضوع نجده لا يخلو من طرح التساؤلات التي تتمحور حول:

ما هو اللوجيستيك الدولي وما هي نشاطاته؟

ما دور مصطلحات التجارة الدولية في التبادل التجاري الدولي؟

إلى أي حد يمكن للمصطلحات التجارة الدولية أن توزع وتنظم مسؤوليات "تكاليف ومخاطر" لحركة البضائع (موضوع

العقد) بين البائع والمشتري؟

ما هو واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر من خلال حركة نقل البضائع الدولية؟ وما هي مصطلحات التجارة الدولية

التي تنظم استيراد وتصدير البضائع من وإلى الجزائر؟

الفرضيات:

تعدد مهام اللوجيستيك الدولي وتباين أنظمتها كان وراء الحاجة لإيجاد مسرد خاص موحد يوضح مداولاته حتى تصبح فيصلا بين طرفي التعاقد المصدر والمستورد.

مصطلحات التجارة الدولية جاءت لتوحيد القوانين التجارية الأكثر استخداما دوليا، وعرض لغة مشتركة وتوزيع الالتزامات بين البائع والمشتري.

لعل من أهم المسؤوليات التي تتطلبها منظومة التجارة الدولية هي شحن وتفريغ البضائع (موضوع العقد)، النقل والتأمين بالإضافة إلى الجمركة، وتوزيع هذه المهام بواسطة اعتماد المصدر والمستورد لمصطلحات التجارة الدولية كقواعد نموذجية موحدة في شكل اتفاق على مصطلح أو أكثر لتسيير ومعرفة كل طرف لالتزاماته ومكان ووقت انتهاء تلك الالتزامات.

تستخدم مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر كباقي الدول لوضع كل الشروط في عقد التبادل التجاري الدولي لتوزيع المسؤوليات بين المصدر والمستورد، بالنظر إلى تأخر الجزائر في قطاع النقل الدولي للبضائع والخدمات الملحقه وضعف موانئها تستخدم الجزائر مصطلحات التجارة التي تناسب ومقوماتها .

### المنهج المتبع:

الإمام بمختلف جوانب الموضوع يمكن اتباع المنهج الوصفي من خلال الإطار المفاهيمي لكل من المصطلحات التجارية الدولية والوجيستيك الدولي، زيادة إلى الالتزامات المرتبطة بذلك والتي يتحملها المصدر والمستورد من خلال التعارف، المهام والأهداف وغيرها، كما يتطلب البحث المنهج التاريخي عند سرد المراحل التاريخية لتطور المصطلحات التجارية الدولية من جهة، وتطور الموانئ الجزائرية من جهة أخرى، والمنهج التحليلي سيتم استخدامه عند الربط بين المتغيرين ومصطلحات التجارة الدولية في تسهيل وتنظيم اللوجيستيك الدولي بين الدول.

### أهداف البحث:

تسليط الضوء على المفاهيم العامة حول اللوجيستيك الدولي .  
معرفة كيفية عمل مصطلحات التجارة الدولية وكل ما يتعلق بتطبيقاتها.  
تسليط الضوء على مدى أهمية النقل الدولي في منظومة التجارة الدولية.  
إيضاح دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم وتحديد وتوزيع المسؤوليات بين طرفي التجارة الدولية.

المصطلحات المستخدمة في الجزائر ودواعي هذا الاستخدام، وكذا وضع وحقيقة النقل الدولي للبضائع

أهمية البحث: تعود أهمية الموضوع إلى ما يلي:

يكتسي هذا الموضوع الأهمية من خلال الضرورة الملحة لمكانة مصطلحات التجارة الدولية ودورها في مجال تنظيم حركة تبادل السلع دوليا ، والتي تظهر في توزيع مسؤوليات البائع والمشتري زيادة إلى تنظيم المعاملات وتحديد مكان الالتقاء لتسليم موضوع العقد.

كما أن تطور الممارسات في التجارة الدولية تستوجب تأطير كل خطوة من خطوات حركة البضائع موضوع العقد قصد تفادي الأخطار وبيان كيفية تحويلها من البائع إلى المشتري، ولتسهيل المبادلات وسلامة المادة المتعاقد عليها.

### دواعي اختيار الموضوع:

يرجع اختيار هذا الموضوع للأسباب التالية:

التطابق الكبير بين هذا الموضوع وتخصص الدراسة.

الرغبة الشخصية إلى البحث في هذا الموضوع وفي أن يكون مفيدا.

- حدود الدراسة (الزمانية والمكانية):

دراسة دور المصطلحات التجارية الدولية في تنظيم اللوجيستيك الدولي لموضوع العقد بصفة عامة وفي النقل الدولي بصفة خاصة، ومصطلحات التجارة الدولية (INCOTERMS) التي تطبق في الجزائر من خلال عمليات إستيراد وتصدير البضائع " موضوع العقد " في الفترة 2018/2017 عبر شركة جيما للنقل البحري.

### الدراسات السابقة:

1 جسييد مراد، عقد البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان السنة الجامعية 2011/ 2012

لقد خلص الطالب في دراسته إلى أن سندات الشحن عند بدأ ظهورها، كانت تحتوي على شروط النقل بشكل يتماشى مع أحكام الشريعة العامة، ولذلك لم تكن تحتوي على إعفاءات للناقل من المسؤولية، إلا أن سرعان ما بدأت محاولات الناقلين البحريين للتخلص من عبئ الالتزام فظهرت مشكلة توزيع مخاطر النقل البحري، بين أصحاب المصالح في ملكية البضاعة المنقولة. مما يخل بتوازن عقد النقل البحري بين الأطراف، ومن ثم درج الناقلون على تضمين عقود النقل، الشروط التي تتفق مع مصلحتهم، وتعفيهم من المسؤولية، لذا أصبح التدخل التشريعي واجبا لحماية مصالح أصحابالبضاعة، وقد تم تسليط الضوء في هذه الدراسة على جملة من الاتفاقيات الدولية للتصدي لموضوع النقل البحري للبضائع بتشريع إلزامي، وإلى وضع عقد نقل نموذجي، دون التعرض لقواعد أخرى ضمن قانون التجارة الدولية كمصطلحات التجارة الدولية.

2- عبد المالك هاني، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، مشروع مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، السنة الجامعية 2014 / 2015.

- لقد حاول الطالب في دراسته إبراز دور المصطلحات التجارية الدولية، في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع ، مع تسليط الضوء على النقل البحري للبضائع الذي يعتبر الوسيلة الأوسع نطاقا بالنظر لقلّة تكلفتها وكبر قدرتها الاستيعابية ، كما تعتبر المصطلحات التجارية الدولية من العقود النموذجية التي تنظم وتوزع المسؤوليات التي يلتزم بها كل من المصدر والمستورد، شحن نقل تأمين

والإجراءات الجمركية وغيرها ) وذلك عن طريق تحويل

التكاليف والمخاطر التي يتحملها الطرفان.

# الفصل الأول

عموميات حول اللوجيستك الدولي و

مصطلحات التجارة الدولية

### تمهيد

تتناول العلاقات الاقتصادية بصفة عامة جميع أوجه النشاط الاقتصادي الذي يقوم بين دول تخضع لسلطات سياسية مختلفة حيث تعتبر التجارة الخارجية أحد أهم فروع علم الاقتصاد التي تخضع لدراسة الاعتماد المتبادل بين دول العالم حيث ان أهم محددات التجارة الخارجية تتمثل في جانب القانوني والجانب التطبيقي والعملي ، ففي الجانب الأول هناك قانون التجارة الدولية الذي يؤطر معاملات التبادل التجاري، التي تكمن في توحيد القوانين التي يكثر استخدامها أمثلة ذلك مصطلحات غرفة التجارة الدولية.

كما أن الجانب التطبيقي للمبادلات التجارية الخارجية يتركز على جملة من الأنشطة والوسائط التي لا غنى عن الاهتمام بها وتطوير لخدمة البيع الدولي، ويأتي في مقدمة تلك الأنشطة اللوجيستيك الدولي الذي اكتسب أهمية بالغة في العقود الأخيرة ومنه:

في هذا الفصل سنحاول الامام بمفهوم اللوجيستيك الدولي و الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية والعلاقة القائمة بينهما وقد قسم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث .

المبحث الأول: ماهية اللوجيستيك الدولي.

المبحث الثاني: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية

المبحث الثالث : مساهمة مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم اللوجيستيك الدولي .

### المبحث الأول: ماهية اللوجستيك الدولي

إن العمليات اللوجستية تعتبر من المظاهر الحديثة للإدارة في مواجهة تحديات العصر الإقتصادية التكنولوجية و المعلوماتية و هي تعتبر من أحد نماذج الإدارة المتكاملة لمزيج من الأعمال والأنشطة الأساسية في المنظمة ، و تتكامل أنشطة اللوجستيك لتشكّل ما يعرف بالأنشطة اللوجستية الدولية .

### المطلب الأول: مفهوم اللوجستيك الدولي ومراحل تطوره

#### أولا . مفهوم اللوجستيك الدولي

إن مصطلح اللوجستيات فن وعلم وله أسسه ومفاهيمه وبدأ تطوره منذ الخمسينات ولقد ظهرت دراسته في العديد من الكتابات والدراسات التي ركزت في بدايتها على الجيش وحركته، ولكن لم يكن هناك اتفاق كامل بين الخبراء على مفهوم اللوجستيات كما أن مضمون ومفهوم اللوجستيات تغير نتيجة لعدد من المتغيرات يأتي في مقدمتها سياسات تحرير التجارة وتعاضم درجة المنافسة بين الشركات.

أما في الأدبيات العربية والتسويقية غير متداول، وكتسلسل تاريخي لمحاولات تعريف إدارة اللوجستيات تم وصف اللوجستيات بأسماء عدة :إدارة المواد، التوزيع، إدارة النقل، إدارة التوريد، التزويد، الامداد.

#### أولا :التعريف اللغوي

يعود أصل كلمة اللوجستية إلى " اللغة الاغريقية القديمة وتأتي من كلمة لوجس  $\lambda\omicron\gamma\omicron\varsigma$  وتعني نسبة، حساب، سبب، خطاب وكذلك الكلمة اللاتينية Logisticus التي لها نفس المعنى<sup>1</sup> "

ويعتبر الفيلسوف اليوناني أفلاطون أول من استعمل كلمة Logistikos ( 428 - 348 ق م )،

والتي تعني " Calculation and reasoning " (الحساب والاستنتاج) من المنظور الرياضي.<sup>2</sup>

-وباللغة الانجليزية Logistic: تتكون من جزئين هما Lodge التي تعني مقر الامداد والتخزين و Istic ( المتعلق ب) وبضم الجزئين فالكلمة Lodgeistic تعني أمر متعلق بالايواء ولتخفيف النطق أصبحت Logistic.

#### ثانيا :التعريف الاصلاحي

نظرا لكون أول ظهور لمصطلح اللوجستيات كان في المجال العسكري فيمكن توضيح التعريف العسكري أولا الذي يعتبر الأصل لهذا المصطلح ثم التعريف الاقتصادي الذي تطرقت إليه العديد من المنظمات والجمعيات والعديد من المفكرين الاقتصاديين.

#### في المجال العسكري:

-هي فرع/شعبة من العلوم العسكرية يختص بتدبير وتوريد ونقل وصيانة الاحتياجات العسكرية وتزويد الوحدات العسكرية بالجنود والعتادة وما يلزمها من المرافق والتسهيلات<sup>3</sup> .

في العمليات العسكرية تعني اللوجستيات " ايصال المؤن والمواد والمعدات إلى المكان المناسب في التوقيت المناسب<sup>1</sup> ."

<sup>1</sup> - سوقيات <http://ar.wikipedia.org>

<sup>2</sup> - د/شريف ماهر هيكل، استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية، ص307

<sup>3</sup> - د/سمير معوض، تعريف ومفهوم الادارة اللوجستية، مجلة أنترناشيونال، 2007، ص8

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجيستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

- الجمعية الأوروبية اللوجستية :عرفت اللوجستيات على أساس وظائفها" :تنظيم تيار المواد وتخطيطه، ومراقبته وتنفيذه بدءا من مرحلة شراء أو تحضير المواد الخام الأولية، ثم مرحلة التصنيع والإنتاج، فمرحلة التوزيع والتسويق إلى المستهلك النهائي، لإشباع متطلبات السوق أو الزبائن، ولكن بأقل تكلفة، وبأقل استخدام لرأس المال<sup>2</sup>.
- مجلس إدارة اللوجستيات بأمريكا" :اللوجستيات هي عملية كفاءة وفعالية التخطيط والتنفيذ والرقابة لتدفق وتخزين المواد الخام والمخزون قيد الصنع والبضائع النهائية والمعلومات المتعلقة من نقطة البداية إلى نقطة الاستهلاك، وذلك قصد إرضاء المستهلك وتحقيق احتياجاته<sup>3</sup>.
- اللوجستيات" :عبارة عن مجموعة من الأنشطة الداعمة لعملية الإنتاج السلعي، وهي بطبيعتها خدمات تحتاج عملية إنتاج سلعة ما إلى نشاط نقل المادة الأولى، وبعد اتمام عملية التصنيع فإن السلعة تحتاج إلى تعبئة أولية ثم تعبئة ائمة داخل حاوية في حالة كون السلعة قابلة للتحوية، ثم نقلها إلى مكان التخزين ثم إلى مراكز التوزيع ثم تسليمها إلى المستهلك النهائي في المكان والموعد المحدد ومتابعة خدمة ما بعد البيع، ويصاحب مجموعة تلك الأنشطة نشاط هام وهو الاتصال والمعلومات<sup>4</sup>.
- مما سبق يمكن تعريف اللوجيستيك الدولي هو تلك الخدمات اللوجيستية التي تغطي العديد من الدول عبر العالم . و تتعامل مع الاسواق العالمية . سواء في الاستيراد أو في التصدير أو في القيام بتأسيس وتشغيل المشاريع المشتركة ذات الحجم الاستثماري الكبير و جذب رؤوس الاموال وفي توفير وسائل النقل و الشحن في جميع انحاء العالم .

<sup>1</sup> - Wood, F, Donald, Murphy, R, Paul, « Contemporary Logistics, Pearson Education, INC , New Jersey, 8th Edition, 2004, pp3-5.

<sup>2</sup> - آدم اسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداء قنوات النقل والتوزيع) دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان(، رسالة دكتوراه، جامعة السودان 2014 ص46

<sup>3</sup> - رونالدو إنش بالو، إدارة اللوجستيات :تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الامداد، ترجمة تركي ابراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض 2006 ، ص26

<sup>4</sup> - ميرا محمد شفيق الصاوي، مركز اقليمي للوجستيات الحاويات وتوزيعها ، مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 19 ديسمبر 2004 الاسكندرية، ص38

### الفرق بين اللوجيستيك المحلي و اللوجيستيك الدولي<sup>1</sup>

تشمل الخدمات اللوجيستية المحلية توزيع السلع داخل البلاد على عكس الخدمات اللوجيستية الدولية التي يكون فيها توزيع السلع خارج حدود البلاد كما ان ادارة الخدمات اللوجيستية المحلية يكون مختلفا تماما عن ادارتها دوليا وذلك بسبب نطاقها الجغرافي الضيق في العملية المحلية ومن هنا يمكن اجراء مقارنة بين كل من اللوجيستيك المحلي و الدولي..

1/ فيما يخص الإدارة / أن الشركات المحلية للخدمات اللوجيستية لديها مدير واحد للإشراف و لإدارة جميع جوانب

التخطيط و التنفيذ المتعلقة بحركة البضائع على عكس الخدمات الدولية التي يؤديها مدير واحد ايضا ولكن يقوم هذا المدير بتنسيق الأنشطة اللوجيستية مع مديرين اخرين وهذا ما يؤدي في بعض الاحيان الى تحديات في عملية صنع القرار.

2/ فيما يخص وسائل النقل / في مجال الخدمات اللوجيستية المحلية هناك مجموع متنوعة من خيارات نقل البضائع منها

النقل البري الذي يعتبر الاكثر شيوعا في حين ان اللوجيستيك الدولي لايملك العديد من الخيارات

3/ فيما يخص التكاليف / في اللوجيستيك الدولي تظهر بعض التكاليف الاضافية كرسوم الجمركية و الضرائب الحكومية و التقلبات في اسعار الصرف.

### ثالثا: مراحل تطور اللوجيستيك الدولي

"عرف مفهوم اللوجيستيك الدولي عدة تطورات منذ أن كان يطلق هذا المفهوم على الميدان العسكري إلى أن تم استخدامه في الميدان الاقتصادي<sup>2</sup> " ولقد لعبت المراحل التي مر بها اللوجيستيك الدولي دورا كبيرا في تكامل عملياته وتنسيقها والرقابة عليها وتوجيهها نحو تحقيق الأهداف:

1- بداية الخمسينات لم يكن ينظر للوجيستيات كوظيفة متكاملة بل كوظيفة منفصلة عن باقي وظائف المؤسسة خاصة في إدارة التوزيع وإدارة المواد.

2- ومن 1975 -1990 اللوجيستيك المتكامل: شهدت هذه المرحلة زيادة في تخصص الأنشطة اللوجيستية، وتحقيق التكامل بين أنشطة التوزيع وإدارة المواد.

3- من 1991 اللوجيستيك المشترك: عرفت هذه المرحلة زيادة المنافسة التي أدت إلى إقامة التحالفات بين الشركات

المتنافسة أي تجاوز التكامل بين الأنشطة اللوجيستية في الشركة إلى التعاون اللوجستي بين الشركات من نفس سلسلة الإمداد<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - عن موقع الانترنت : [www.jayemlogistics.in](http://www.jayemlogistics.in)

<sup>2</sup> - أقاسم عمر، الامداد الشامل -مدخل إدارة التكلفة والسياسات المتبعة، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد جامعة تلمسان، كلية ، العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2010/ 2009 ص 12

<sup>3</sup> - أقاسم عمر، الامداد الشامل -مرجع سبق ذكره ، ص 12

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

الجدول رقم (01) : خصائص اللوجستيك خلال مراحل تطوره.

اللوجستيك المشترك Logistique coopérée	اللوجستيك المتكامل Logistique intégrée	اللوجستيك المنفصل Logistique séparée	
التسعينات	1990 - 1975	قبل 1975	السنوات
تفويض تكاليف اللوجستيك وزمن الاستجابة (الأجال)	تفويض تكاليف اللوجستيك	تفويض تكاليف اللوجستيك	أولوية المدير اللوجستي
مشترك	متكامل	منفصل	المنهج الإداري
صغير (شراكة)	كبير	كبير	عدد الموردين
كبير	قليلة	لا توجد	شراكة مع المشتركين في سلسلة الإمداد
طويلة	قصيرة	قصيرة	العلاقة مع المشتركين في سلسلة الإمداد
نعم	لا	لا	الحاجة إلى مسؤول سلسلة الإمداد
السرعة في الشراكة بين أعضاء سلسلة الإمداد	السرعة في التخلص من المخزونات	تعطل بسبب التخزين	سرعة تدفق المنتج (من التجميع إلى التوزيع)
مشاركة: مثل EDI Echange des données informatisé	CIM مثل: متكاملة Computer Integrated manufacturing	منفصلة	شبكات الإعلام الآلي

المصدر: عبد العزيز بن قيراط، أداء و جودة الخدمات اللوجيستية و دورها في خلق القيمة، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماجستير، جامعة قلمة السنة الجامعية 2009\_2010، ص 6

الأطراف المشتركة في سلسلة الامداد من موردين ووسطاء ومقدموا الخدمات والعملاء. أما إدارة اللوجستيات فهي الجزء من إدارة سلاسل الامداد التي تقوم بعمليات التخطيط والتطبيق والرقابة لكفاءة وفعالية التدفقات الأمامية والخلفية والتخزين لكل من البضائع والخدمات والمعلومات من مصدرها إلى نقطة استهلاكها وذلك لمقابلة متطلبات العميل<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - Stok, J. And Lambert D, Strategic logistic management, Vol. 17 NO. 1 pp 620

### المطلب الثاني : أهمية و أهداف اللوجيستيك الدولي

#### أهمية اللوجيستيك الدولي

"وتتبع أهمية الأنشطة اللوجستية من دورها المكمل لوظائف التسويق والإنتاج، حيث تخدم وظيفة الإنتاج من خلال تيسير تدفق العمليات الإنتاجية من المصنع إلى وصول المنتج أو الخدمة للمستهلك النهائي من ناحية ومن ناحية أخرى تخدم الأنشطة اللوجستية بكفاءة وفعالية نشاط التسويق من خلال إيصال السلع والخدمات للمستهلكين في المكان المناسب والوقت المناسب وبالسعر المناسب<sup>1</sup> . "ومن هنا تأتي أهمية اللوجيستيات من خلال تأثيرها على المستوى الجزئي في نطاق المؤسسات وعلى المستوى الكلي في نطاق الاقتصاد الوطني .

#### 1- على مستوى الاقتصاد:

يحتل اللوجيستيك الدولي أهمية كبرى في الاقتصاد من خلال تأثيره على أدائه ونموه وتطوره، كما له تأثير مباشر وغير مباشر في خلق الوظائف وتخفيض معدلات البطالة والفقر، حيث أشارت بعض الدراسات إلى أن هذا القطاع استطاع أن يستقطب نسبة قد تصل إلى 24% من حجم العمالة الموجودة كما هو الحال في م أ. وباعتبار نشاط الامداد الدولي أحد عناصر الناتج القومي الاجمالي" سيكون له تأثيره الأکید والفعال على متغيرات الاقتصاد القومي ككل مثل معدلات التضخم، ومعدلات الفائدة، وتكلفة الطاقة والتسهيلات المتاحة، وأيضا المستوى العام لإنتاجية هذا النظام ككل<sup>2</sup> .

#### 2 / على مستوى الأعمال

إن العملية اللوجستية الدولية هامة بالنسبة لجميع أنواع الشركات سواء كانت صناعية، أو تجارية، أو خدمية. ونجد أن شركات الأعمال لم تظهر أي اهتمام بالمنظومة اللوجستية إلا بعد منتصف الخمسينات عندما بدأت تكلفتها في الارتفاع وعندما تأكدت أن زيادة الأرباح وتدعيم المركز التنافسي لن يتحققا إلا من خلال خفض التكاليف وخدمة العميل وهذا القصور راجع إلى عدة أسباب منها<sup>3</sup>:

- تجاهل دور الأنشطة اللوجستية كأحد المصادر التي يمكن الاعتماد عليها في تحقيق أرباح إضافية.  
- تشتت الأنشطة اللوجستية بين وظائف المؤسسة (الإنتاج والتسويق) وبالتالي عدم توافر بيانات بشكل منفصل عن تكلفة هذه الأنشطة اللوجستية لدى الإدارة .

فمن خلال إتساع السوق العالمية لقطاع اللوجستيات تظهر أهميتها، حيث قدر السوق الاجمالي العالمي للوجستيات حسب التقرير الصادر عن Working group on logistics حوالي 320 مليار دولار - أمريكي سنويا وينمو بمعدل سنوي ما بين 3 - 10 % ، وتستحوذ الوم أ و أوروبا على أكبر حصة في السوق بامتلاكها أكبر أسواق الخدمات اللوجستية وأكثرها نضجا.

<sup>1</sup> - ساوس الشيخ، أثر تطبيق الإدارة البيئية في إطار إدارة سلسلة الامداد على الأداء دراسة تطبيقية على عينة من شركات الصناعة الغذائية الجزائرية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، الجزائر، 2012/ 2013 ص84

<sup>2</sup> - د/ مفيدة على هلال، إدارة المواد والإمداد، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الاسكندرية، 2002 ، ص19

<sup>3</sup> - سلوى زغول البرعي عبد العزيز، نموذج مقترح للأنشطة اللوجستية التسويقية لدعم الميزة التنافسية، رسالة دكتوراه، إدارة الأعمال، جامعة القاهرة،

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجيستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

-وتكمن أهمية اللوجستيات بأنها تخلق المنفعة الزمنية والمكانية للسلعة عند تحويلها الوقت إلى قوة اقتصادية مضافة وبدورها تتحول القيمة الانتاجية المضافة إلى تدفقات من الثروة التي تصب في تقوية مجموعة الميزات التنافسية.

-لقد أدرك الباحثون والمديرون في مجال اللوجستيات أن الإدارة الكفؤة والفعالة للأنشطة اللوجستية تؤدي إلى خلق القيمة المتمثلة في الوقت والمكان وترجع هذه الأهمية إلى الأسباب التالية:

### 2-1- التكلفة

في السنوات الأخيرة أجريت دراسات عديدة لتحديد تكاليف الأنشطة اللوجستية للشركة والاقتصاد فعلى مستوى الشركة "تصل تكلفة الأعمال اللوجستية حوالي 40 % من تكلفة المنتج"<sup>1</sup>، وعلى مستوى الاقتصاد فإن متوسط تكلفة الأنشطة اللوجستية يصل إلى 15 % من الناتج الاجمالي على مستوى العالم، لذا من الضروري توجيه البحوث نحو هذا المجال.

### 2-2- طول خطوط الامداد والتوزيع:

تزايد الاهتمام بالأنشطة اللوجستية داخل الشركات خاصة الشركات م ج والشركات الكبيرة لأن الاهتمام بالتسويق الدولي والاتجاه نحو العولمة في الصناعة أصبح يعتمد على الأداء اللوجستي بسبب تكلفة خطوط الامداد والتوزيع الطويلة.

### 2-3- اللوجستيات مهمة للاستراتيجية:

إن استراتيجية التمايز في التكلفة تتوقف على الأداء الجيد للأعمال اللوجستية من حيث التكلفة وخدمة العميل، فالشركات التي نجحت في إدراك التميز في الخدمة اللوجستية تكون قادرة على بناء ميزة تفضيلية مقارنة بالشركات المنافسة لها وتساعدتها للتوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية وربحية المؤسسة.

### 2-4- تزايد رغبة العملاء في الحصول على إستجابة مناسبة وسريعة:

"أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية خاصة والتي تجسدت في تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجا م ورغبا م، والتي تعتمد على تدفق المعلومات والتعبئة والنقل والتخزين وغيرها<sup>2</sup>. "خصوصا في ظل استعمال الأنترنت والبريد الإلكتروني وتوصيل الطلبات أصبح المستهلك يفضل ويرغب في الحصول على احتياجاته من السلع والخدمات في وقت قصير

### 2-5/ اللوجستيات تضيف قيمة ملحوظة للعميل:

إذا لم يتم توفير المنتج في الوقت والمكان المناسب للعميل فقيمة المنتج تقل ولكن عندما تقوم المنشأة بتوفير المنتج أو الخدمة في الوقت والمكان المناسبين فإن ذلك تخلق قيمة مضافة للعميل، "فاللوجستيات تتحكم في قيمتي الوقت والمكان في المنتجات من خلال النقل وتدفق المعلومات والمخازن"<sup>3</sup>.

### ثانيا :أهداف المنظومة اللوجستية الدولية

فالهدف الأساسي من المنظومة اللوجستية هو التخلص من الفاقد المادي والبشري والزمني للنشاط الاقتصادي من

خلال:

<sup>1</sup> - د/محمود خضر، إدارة الأعمال اللوجستية، دار البلدية، الطبعة الأولى، الأردن، 2015 ، ص95

<sup>2</sup> - د/ثابت عبد الرحمان ادريس، مرجع سابق، ص31.

<sup>3</sup> - رونالد اتش بالو ، ادارة اللوجيستيات ، مرجع سبق ذكره، ص36

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجيستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

- ✓ خفض التكاليف المتعلقة بالوفاء بمستويات خدمة العميل المطلوب تحقيقها مع تعظيم الفائدة للشركة.
- ✓ تحقيق أعلى عائد ممكن من الاستثمار بمرور الوقت من خلال وضع تصميم لمنظومة اللوجستيات<sup>1</sup>.
- ✓ أقل مستوى ممكن من المخزون.
- ✓ السعر المناسب وزيادة الكفاءة.
- ✓ تقديم خدمات نقل رخيصة وسريعة ذات جودة عالية.
- ✓ التجاوب السريع في الانتاج حسب رغبة المستهلك.
- ✓ التواجد الزمني والمكاني للمنتج تبعا لطلب المستهلك، وهذا ما يسمى بتقديم خدمات التزامن المحكم Just in time (الوقت المناسب) .
- ✓ الحصول على مزايا تنافسية عن طريق تقديم خدمات أفضل أو أسعار أقل للعملاء<sup>2</sup>.
- ✓ إختيار المورد المناسب (مصدر التوريد المناسب) .
- ✓ التوسع الكبير في استخدام اقتصاديات الحجم باستخدام المستحدثات التكنولوجية المتقدم

-تحقيق 05 أصفار التي تتمثل في<sup>3</sup>:

- \* صفر مخزون: تقليل ما أمكن من المخزون يؤدي إلى تخفيض التكاليف، ووفورات في التكلفة الناتجة عن ذلك.
  - \* صفر آجال: تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي إلى خدمة جيدة للعملاء.
  - \* صفر أوراق: عن طريق استخدام التكنولوجيات الحديثة مثل الفاكس، الأنترنت ، الهاتف، الحاسب الآلي، كل هذا يقلص من استخدام الأوراق وكذلك يزيد من سرعة الإستجابة.
  - \* صفر أخطاء: عدم وجود أخطاء في المنتج يعني التخلص من المردودات وبالتالي تحقيق خدمة جيدة للعملاء وتخفيض التكاليف.
  - \* صفر تعطل: يجب أن تكون الصيانة قبل وقوع العطل وليس عند حدوثه وهذا ما يسمى بالصيانة الوقائية."
- وعليه فالمنظومة اللوجستية دف إلى تحقيق ما يعرف ب **7Rs**<sup>4</sup>:

1- د/محمد علي ابراهيم، تعريف الأعمال اللوجستية، ملحق الإدارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورش عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على الخزين، المنظمة العربية للتنمية الادارية، القاهرة، أوت 2008 ، ص8.

2 - خبراء الشركة العربية المتحدة للتدريب والاستشارات الإدارية، الاتجاهات والأساليب الحديثة لإدارة المشتريات والمخازن باستخدام النظام اللوجستي، الشركة المتحدة للتسويق والتوريدات، القاهرة 2006 ، ص181 .

3- عبد العزيز قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجيستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماجستير، جامعة قلمة السنة الجامعية

2010\_2009 ص11

4- د/شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من اجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الاولى، الاسكندرية ، 2015 ص36 .

Right Product	المنتج الملائم
Right Quantity	الكمية الملائمة
Right Condition	الحالة الجيدة
Right Place	المكان الملائم
Right Time	الوقت المناسب
Right Customer	المستهلك المناسب
Right Cost	التكلفة المناسبة

المطلب الثالث : أنواع اللوجيستيك الدولي وأنشطه

أولا / أنواع الخدمات اللوجستية الدولية و الاتجاهات الحديثة في المنظومة اللوجستية

### 1/ أنواع الخدمات اللوجستية الدولية

تقسم الخدمات اللوجستية حسب طبيعتها وأهدافها الى <sup>1</sup>:

- 1- لوجستيات التموين : تقوم بتوفير المواد الأولية للمصانع.
- 2- لوجستيات التموين العام : توفير المواد الخاصة بالشركات الخدمية كتجهيزات المكاتب.
- 3- لوجستيات الانتاج : تم بكل الأنشطة التي تدخل في العملية الانتاجية" كطرق تصميم المصانع الداخلية لتوفير تدفق فعال لكل من العمال، البضائع، المعدات، والمعلومات لتضمن أعلى مستوى من الانتاجية بأقل التكاليف، وتحديد مدى القدرات اللوجستية لاستيعاب كمية الإنتاج وطول خطوط الانتاج <sup>2</sup> ."
- 4- لوجستيات التوزيع : توفير السلع للمستهلكين من قبل الموزعين في الأسواق التجارية أو محلات البيع بالتجزئة.
- 5- لوجستيات النقل : تقوم بتحريك المواد الأولية والمركبات وقطع الغيار من الموردين إلى المصنع ثم نقل السلع النهائية من المصنع إلى المخازن ومناولتها ثم إلى العملاء.

### 2/ الاتجاهات الحديثة في المنظومة اللوجستية

1-2- اللوجستيات العكسية : تتم بالتدفقات السلع المسترجعة (من العملاء إلى المنتجين).<sup>3</sup>

. من وجهة نظر المنظومة اللوجستية الدولية إن دورة المنتج لن تنتهي بمجرد وصوله إلى المستهلك فقد يتعرض لتلف ويتم إعادته إلى المصنع لتصليحه أو استبداله .

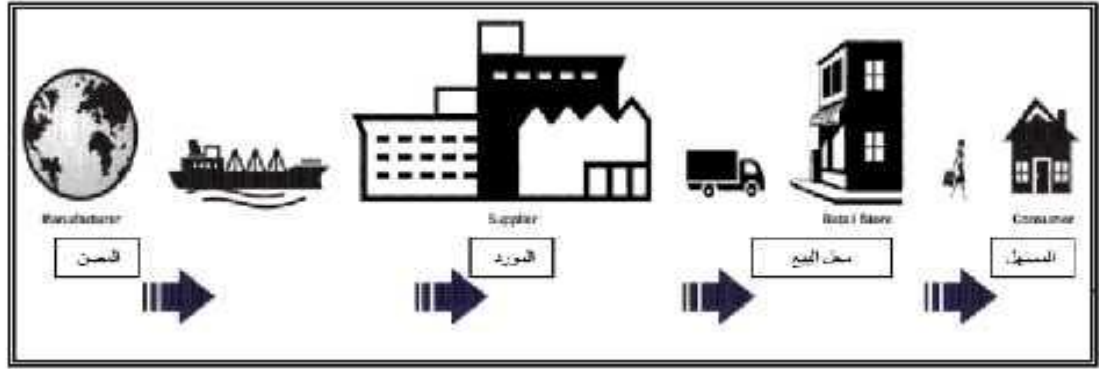
وتسمى اللوجستيات العكسية باسم لوجيستيات المسؤولية البيئية لأنها تقوم بإعادة تصنيع المواد الغير مستعملة كالزجاجات والعبوات، وجمع وتفكيك وإجراء العمليات على المنتجات المستعملة وأجزاء المنتجات للحفاظ على البيئة.

### الشكل 01 / الاتجاه التقليدي للوجيستيات

<sup>1</sup> - Yves Primor, Logistique- production- distribution- soutien, 3é Edition, Dunod, paris, 2003,p04

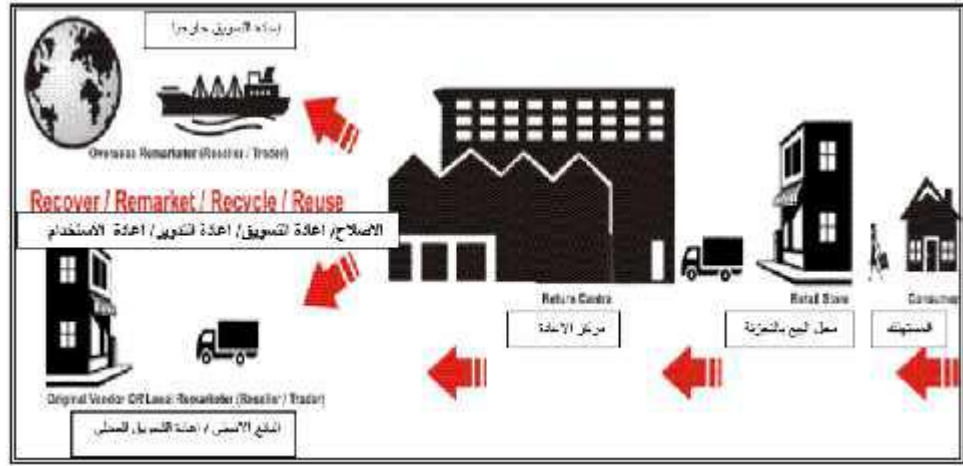
<sup>2</sup> - د/محمود خضر، إدارة الأعمال اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص86

<sup>3</sup> - عبد العزيز بن قيراط، اداء وجودة الخدمات اللوجيستية ودورها في خلق القيمة، مرجع سبق ذكره، ص11



المصدر: الشيماء السيد عبد الشافي ثابت، أثر الاستثمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجيستية على التنمية الاقتصادية في مصر، مرجع سبق ذكره، ص16  
 أما الشكل رقم الموالي فيوضح الاتجاه العكسي للوجيستيات من المستهلك إلى المصنع مروراً بالمركز اللوجيستي الذي يتم فيه تجميع وفرز هذه المنتجات مرة أخرى لإجراء عمليات إصلاح أو إعادة تدوير لإعادة تسويقها مرة أخرى.

### الشكل 02/ الاتجاه العكسي للوجيستيات



المصدر: الشيماء السيد عبد الشافي ثابت، أثر الاستثمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجيستية على التنمية الاقتصادية في مصر، مرجع سبق ذكره، ص17  
**2-2- تنفيذ اللوجيستيات من خلال طرف ثالث:** مجموعة من الخدمات المتكاملة تشمل: إدارة شبكة التوريد ، ونظم معلومات تناسب احتياجات العميل الخاصة، ورقابة المخزون، وإدارة المخازن، وإدارة النقل، وخدمة العملاء ومراجعة ورقابة تكاليف النقل.<sup>1</sup>

**2-3- الامداد الأخضر :** يعمل الامداد الأخضر على الحد ،من البصمة الايكولوجية لتوزيع السلع ،من خلال مجموعة من الاجراءات و الممارسات ،في ادارة سلسلة الامداد ،و استراتيجية الشركة ،التي تركز على مناولة المواد ،ادارة النفايات والمخلفات التعبئة ، و التغليف و النقل .<sup>2</sup>

### ثالثا/ الانشطة اللوجستية الدولية

إن الأنشطة اللوجستية تختلف من منظمة إلى أخرى حسب الهيكل التنظيمي الخاص بالمنظمة وآراء ووجهات نظر الإدارة العليا حول عناصر ومكونات العمل اللوجستي، وأسلوب الإدارة المتبع فيها.

<sup>1</sup> - علي فلاح ، زكريا أحمد، ادارة الاعمال اللوجيستية ، دار المسيرة ، الطبعة الأولى الأردن 2012 ص87

وتنقسم الأنشطة لأي نظام لوجستي إلى قسمين حسب درجة أهميتها وهي الأنشطة الرئيسية Key activities ، والأنشطة الداعمة Support activity

### 1: الأنشطة الأساسية (الرئيسية):

**1-1- النقل** : إدارة اللوجستيات تحاول " تقليل تكاليف النقل في جميع مراحل التوريد والتوزيع المادي لأدنى ما يمكن حيث تتعرض شركات النقل للمنافسة فيما بينها لتقليل تكاليف النقل وفي نفس الوقت تقديم خدمات متميزة تحقيقا لرغبة العملاء<sup>1</sup> .

فالنقل يمتص نسبة مئوية من اجمالي تكاليف أنشطة اللوجستيات تزيد عن تكلفة إي نشاط آخر. وحسب دراسة قامت بها منظمة Bipe/ASLOG : "تنقسم التكاليف الاجمالية للوجستيات إلى 64% تكاليف لوجستيات التوزيع، 29 % لوجستيات التمويل، 7% تكاليف اللوجستيات الداخلية، ويمثل النقل في المتوسط ما يعادل ثلث هذه التكاليف<sup>2</sup> .

**1-2- ادارة المخزون** عملية الإحتفاظ بالموجودات لفترة من الزمن والمحافظة عليها بحالتها أو تعرضها لظروف طبيعية تحدث فيها تغيرا مطلوباً. وتوفير هذه الموجودات حسب الحاجة إليها في المرحلة التالية مع استخدامها أدنى استثمار ممكن وبحيث تتم الخدمة بأقل تكلفة ممكنة<sup>3</sup> .

### 1-3-معايير خدمة العملاء:

"عند القيام بخدمة العميل بكفاءة فإن ذلك يكون عاملا مهما في خلق طلب على المنتج أو الخدمة، وكذلك الإبقاء على ولاء العميل<sup>4</sup> .

فتحديد مستوى خدمة العميل من الأهمية بمكان لتحقيق الأهداف الربحية للشركة ولوجستيات خدمة العميل هي جزء من الخدمة المقدمة من الشركة.

### 1-4- تدفق المعلومات وتشغيل أوامر الطلب:

#### 1-4-1- تدفق المعلومات:

يقصد بنظم المعلومات مجموعة من العناصر المتفاعلة والمترابطة التي تتولى مهام جمع وتخزين البيانات، انشاء ملفات، استرجاع، وتحويل البيانات من خلال معالجتها وتحليل البيانات باستخدام الأساليب الاحصائية والرياضية، لدعم عمليات اتخاذ القرار والتنسيق والرقابة في المؤسسة<sup>5</sup> .

#### 1-4-2- تشغيل أوامر الطلب:

<sup>1</sup> - سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الاسكندرية، 1997،

ص104

<sup>2</sup> - Jacques Pons, Transport et Logistique- Maillon déterminants de la Supplychain, 2é Edition,

Lavoisier, 2005, p22 .

<sup>3</sup> - محمد عبده حافظ، إدارة الامداد والتخزين، دار الفجر للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، القاهرة، 2011 ، ص205

<sup>4</sup> - رونالد اتش بالو ، ادارة اللوجيستيات، ادارة اللوجيستيات، مرجع سبق ذكره، ص110

<sup>5</sup> - نافع ذنون الدباغ، نظام اللوجستك المفاهيم والأساسيات، مجلة تنمية الرافدين ،العدد 34 -2005، ص115

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

يعبر هذا المصطلح عن النظام الذي تستخدمه الشركة للحصول على الأمر من العميل فتنفيذ أوامر الطلب تمر بمراحل عديدة بداية بإعداد الطلب وتوصيله ثم ادخال الطلب وتنفيذه وفي الأخير تقرير بحالة الطلب " كما أن زيادة معدل سرعة تشغيل الأوامر يساعد على تقليل حجم المخزون"<sup>1</sup>.

### 2- أنشطة ثانوية (معاونة) : تتمثل في

1-2- التخزين : تتمثل في تحديد مساحة المخازن، تنظيم و ترتيب المخازن و كذا شكل المخازن- .

2-2- مناولة المواد : تتمثل في اختيار المعدات المستعملة في عملية المناولة و إجراءات تجهيز الطلبيات<sup>2</sup> .

3-2- الشراء : تتمثل في اختيار مصادر التوريد، توقيت الشراء و كمية الشراء<sup>3</sup>.

4-2- التعبئة و التغليف : تصميم العبوات لأغراض المناولة، تصميم العبوات لأغراض التخزين و الحماية من الأضرار<sup>4</sup> .

5-2- صيانة المعلومات : و تتمثل في تحليل البيانات الكترونيا و القيام بالإجراءات الرقابية- .

6-2- التعاون بين الإنتاج العمليات : تتمثل في تحديد الكميات التجميعية و كذا تسلسل و وقت مخرجات الإنتاج- :

- تحديد و توقيت مخرجات الإنتاج .

- ترتيب و توقيت مخرجات الإنتاج .

- جمع و تخزين و معالجة المعلومات.

<sup>1</sup> - د/محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2007 ، ص93

<sup>2</sup> - آدم اسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداء قنوات النقل والتوزيع) مرجع سبق ذكره ، ص83  
<sup>3</sup> - مصطفى يوسف كافي، إدارة الأعمال اللوجستية مدخل استراتيجي-كمي، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن،

2014 ، ص18

<sup>4</sup> - / محمد احمد حسان، اسماعيل محمد السيد، محمد توفيق ماضي، إدارة الامداد والتوزيع، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2006 ص24

### المبحث الثاني: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية

في مجال التجارة الدولية هناك شروط بين البائع والمشتري تفرض في معاملاتهم، وذلك بحكم التباعد الجغرافي والتباين القانوني، والحرص على المصالح من كلا الطرفين، وعليه لابد من إيجاد إتفاق حول كل ما يتعلق بحركة البضائع من بلد المصدر إلى بلد المستورد، وصياغة ذلك في بنود أو قواعد معيارية تيسر التجارة العابرة للقارات، وتسمى هذه الشروط بمصطلحات التجارة الدولية "الأنكوترمز".

#### المطلب الأول: مفهوم مصطلحات التجارة الدولية.

أنشأت مصطلحات التجارة الدولية لتفسير مجرى تبادل البضائع بين البائع والمشتري، ويطلق عليها شروط التسليم، البيوع التجارية الدولية وعقود أو شروط التجارة، ولقد تم تحديثها مرارا لمواكبة تطور أساليب البيع الدولي، ويضم آخر تنقيح صدر في العام 2020 سبعة (7) مصطلحات<sup>1</sup>.

#### أولا: تعريف مصطلحات التجارة الدولية.

يطلق على مجموعة من عقود التجارة الدولية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية مصطلح الأنكوترمز

" **Incoterms** وهي إختصار للكلمة الإنجليزية: " **International Commercial Terms** أي:

مصطلحات التجارة الدولية أو الشروط التجارية الدولية، وهي بمثابة شروط لتسليم البضاعة<sup>2</sup>.

وتعرف مصطلحات التجارة الدولية أيضا على أنها: "قواعد وقوانين دولية لتفسير المصطلحات والمفاهيم التجارية المثبتة في الغرفة التجارية الدولية، أو هي: <sup>3</sup> تعبير عن المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في البيوع الدولية، ذلك أنها تنصرف إلى صيغ قانونية تجارية معروفة على الصعيد الدولي، تحدد ماهية إلتزامات طرفي عقد البيع الدولي، وتعين الإلتزامات في شأن نقل البضاعة والتأمين عليها، والتعامل بشأن التخليص الجمركي، وتستخدم إضافة إلى ذلك في حالة نشوب نزاع تجاري"

كما تعرف مصطلحات التجارة الدولية أنها : <sup>4</sup>

"قواعد **INCOTERMS** هي نماذج لشروط التجارة الدولية، دورها تحديد إلتزامات البائع والمشتري في الصفقات التجارية، واختيار قواعد **INCOTERMS** هو نتيجة للمفاوضات بين البائع والمشتري، وبالتالي من شأنها أن تلبي رغبات الطرفين، وبالتالي تقع قواعد **INCOTERMS** في إطار عقود البيع، وتستخدم للتحكم في العلاقة بين البائع / المشتري كما أن هذه القواعد تؤثر على عقود أخرى كعقد النقل أو عقد التأمين، وقواعد **INCOTERMS** أيضا تحدد تكاليف النقل ورسوم آخر التي يتكبدتها كل طرف ومتى تتحول المخاطر من طرف إلى آخر.

<sup>1</sup> -ENAG.Chibani Rabah, Le Vade-Mecun de l'import-export. Edition, 1997, OP-CIT p : 51

<sup>2</sup> - عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، منشورات المنظمة، مصر، 2007، ص 313

<sup>3</sup> - عمر سعد الله، قانون التجارة الدولية، النظرية المعاصرة، دار هومة للطباعة والتوزيع، الجزائر، ط1، 2007، ص 127

<sup>4</sup> Michel Piquet, **Incoterms® 2010 Comprendre et bien utiliser les règles**, Édité par le Groupe SMECI L'ANTENNE, Marseille- France, p 6

من خلال ما سبق يمكن القول أن:

مصطلحات التجارة الدولية هي قواعد أو شروط تحدد وتنظم إلتزامات المصدر والمستورد، والتي تشمل التكاليف والمخاطر، بهدف تسهيل عمليات التجارة الدولية عن طريق عرض لغة مشتركة.

ثانيا: نشأة وتطور INCOTERMS.

عرف تاريخ مصطلحات التجارة الدولية المراحل التالية:<sup>1</sup>

يبدو أن مصطلح FOB ظهر قديما في المحاكم البريطانية العام 1812. وتم إضافة CIF أواخر القرن التاسع عشر. وفي 1919 تأسست في باريس- فرنسا غرفة التجارة الدولية.

في 1936 أنشأت المحكمة الجنائية الدولية النسخة الأولى من INCOTERMS إضافة إلى أنه:<sup>2</sup>

تم استخدام INCOTERMS من قبل العديد من الشركات في المعاملات التجارية في جميع أنحاء العالم، وقد تم إصدار طبعات منقحة متتالية في أعوام 1953-1967-1976-1980-1990-2000-2010 لمواكبة النمو السريع للتجارة الدولية، والتكيف مع الممارسات التجارية واللوجستية المتطورة والعملية الاقتصادية، وقد أصبحت عقود البيع قواعد عالمية في جميع أنحاء العالم وجزء من اللغة اليومية للتجارة الدولية، كما تعتبر جزء أساسي من أنشطة المحكمة الجنائية الدولية، ويتم مراجعة قواعد INCOTERMS كل 10 سنوات منذ 1980 وآخر تغيير تم في اجتماع التجارة في باريس، الغرفة الدولية في 13 سبتمبر 2020 اطلق المنشور شروط التجارة الدولية 2020® الذي يحدد دليل عملي لمساعدة المستخدمين وأكثر سهولة، وفي الأول من يناير 2020 رسميا دخلت أنكوترمز 2020 حيز النفاذ، وفي جميع التنقيحات الماضية قدمت مصطلحات جديدة، واختفت مصطلحات أخرى، كم هو الشأن بالنسبة لمصطلحات التجارة الدولية 2020 التي قدمت مصطلحين جديدين (DAT و DAP) والقضاء على أربعة مصطلحات سابقة (DAF- (DDU-DES-DEQ)

فالمصطلحات الأخيرة لعام 2020 جاءت نتاج الجهود الدولية لتطوير قواعد مصطلحات التجارة الدولية حيث تم تضمين القواعد الجديدة إصطلاحات تجارية جديدة لكي تتكيف مع الظروف التكنولوجية المعاصرة بل والظروف القانونية أيضا ومثال ذلك النقل متعدد الوسائط، التبادل الإلكتروني للمعلومات، إضافة إلى ثورة التحوية أو إستعمال الحاويات في النقل البحري.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> 13/02/2015 www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules

<sup>2</sup> - عمر سعد الله، المرجع السابق، ص 129-130

<sup>3</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، عقود البئوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر ط1، 2007، ص 412-413

### ثالثا : الهيئة المصدرة لمصطلحات التجارة الدولية

تعتبر (Chambre Commercial Internationale (ICC) غرفة التجارة الدولية من أهم المنظمات التي تعنى بتطوير قانون التجارة الدولية، وبمجال العقود التجارية الدولية على وجه الخصوص، وتعود نشأتها إلى عام 1919، أما مؤتمرها التأسيسي فقد عقد في باريس عام 1920، ويعود التفكير في إنشائها إلى المؤتمر الدولي للتجارة الذي عقد بمدينة (City Atlantic) في الولايات المتحدة الأمريكية عام 1919 ومنظمة (ICC) تجمع مندوبين لما يقرب من تسعين دولة، ولجنة وطنية في أكثر من خمسين دولة فضا عن أعضاء في أكثر من أربعين دولة أخرى، وهي تجمع بين خبرات مختلفة من منتجين ومستهلكين وأصحاب مصانع وبنوك وشركات تأمين و ناقلين وخبراء في علم الإقتصاد والقانون، يشتركون في وضع قواعد تنبع حقيقة من حاجة التجارة الدولية، لذلك يمكن وصفها بمنظمة رجال الأعمال في العالم، ومن أبرز أعمالها في مجال التوحيد القواعد التي وضعتها: مصطلحات التجارة الدولية، القواعد الخاصة لتحكيم التجاري الدولي، قواعد تحكم الإعتمادات المستندية، قواعد تتعلق بنقل البضائع.<sup>1</sup>

رابعا: الصيغة التي تظهر بها المصطلحات.

يتم صياغة المصطلحات التجارية من خلال تحديد العناصر التالية:<sup>2</sup>

Incoterm CCI 2010 + les 3 lettres indiquant l'incoterm choisi + lieu d'effet +  
mentions complémentaires ou restrictions éventuelles. **Ex** : 1 incoterm/ 2  
CCI/ 3 2010 / 4 DDP / 5 New York / 6 à l'exclusion des droits  
et taxes – entrepôts / 7 XXX / 8 (avec adresse de livraison complète).

تتضمن صيغة مصطلحات التجارة الدولية التي ترد في العقد التجاري المعطيات التالية:

1/ مصطلح التجارة الدولية، 2/ غرفة التجارة الدولية، 3/ الطبعة مثل 2010، 4/ ثلاثة حروف الأولى من المصطلح، 5/  
وجهة البضاعة، 6/ ذكر القيود المحتملة كمصاريف النقل، والمصاريف المستثناة كالرسوم والضرائب، 7/ إسم المؤسسة التي  
ستصل إليها البضاعة، 8/ العنوان الكامل لمكان التسليم.

ويحرص كل من المصدر والمستورد على صياغة مصطلحات التجارة الدولية بدقة، حتى يتم قراها وتفسيرها تفسيراً خاطئاً،  
لضمان الفهم المشترك من الطرفين ومعرفة كل طرف لإلتزاماته وحقوقه من خلال تحديد المصطلح، عنوان المؤسسة أو  
مكان تسليم البضاعة، إضافة إلى التكاليف التي يتحملها كل طرف وغيرها.

<sup>1</sup> - عمر سعد الله ، المرجع السابق، ص 118

<sup>2</sup> - Habib Kraiem , **Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime** , édition L'Univers du Livre Tunisie  
2005, p 13

المطلب الثاني: أهمية مصطلحات التجارة الدولية وخصائصها.

تعتبر الأنكوترمز الوسيلة المثلى في تقديم مجموعة من القواعد الدولية لتفسير وتوضيح المصطلحات التجارية الشائعة في التجارة الدولية، كما أن هذه القواعد تمثل مشيئة أطراف العقد بمعنى أنها تعبر عن إرادة أطراف العقد ولتالي تنظيم العمليات اللاحقة فيما يتعلق بعمليات التغليف، التسليم وتسديد قيمة البضاعة.

أولاً: أهمية مصطلحات التجارة الدولية.

تأخذ مصطلحات التجارة الدولية بيد أطراف التبادل التجاري الدولي وترشدتهم على العناصر الآتية: <sup>1</sup>

-طريقة الشحن من البائع إلى المشتري.

-التخليص الجمركي على البضاعة سواء عند التصدير أو عند الإستيراد.

-توضيح طريقة إقتسام الكلفة بين البائع والمشتري.

وبمعنى آخر تحديد أسعار البضاعة تبعاً للمكان الذي سيتم فيه تسليم البضاعة إلى المشتري أن السعر يحدد على ضوء مسؤولية أطراف العقد ومدى مسؤولية كل طرف وبالذات فيما يتعلق بنقطة تسليم البضاعة من قبل البائع والمشتري فمن الطبيعي أن السعر سيزداد كلما زادت واجبات ومسؤوليات البائع، وبمجرد أن تنتهي مسؤوليات وواجبات البائع تبدأ مسؤوليات وواجبات المشتري <sup>2</sup>.

كما تؤدي مصطلحات التجارة الدولية إلى تحديد الأمور التالية: <sup>3</sup>

نوع المصطلح التجاري المراد استعماله للصفحة من أجل رسم إطار وحدود مهمات البائع والمشتري على حد سواء.

النقطة والزمن اللذين تتحول فيهما المخاطر على البضاعة من البائع إلى المشتري والخط الفاصل في المسؤولية المادية على البضاعة، أن شروط إنتقال البضاعة وتحديد الخط الفاصل في المسؤولية المادية عليها بين البائع والمشتري الدوليين هما أمران يمكن التحكم ما في العقد التجاري لا سيما وأن هذا الموضوع لا يسوده قاسم مشترك ومفهوم واحد وموحد بين مختلف المناطق الجغرافية المنتشرة في العالم، فكان لا بد من إيجاد هذه القواسم.

مساعدة المصارف على فهم الرموز والكلمات التي ترد في مستندات النقل وحل عقدة التدقيق عليها

في مجال الإعتمادات المستندية.

تحديد المستندات الواجب تسليمها من البائع على المشتري؛ إلتزامات كل طرف من أطراف العقد لنسبة إلى التأمين على البضاعة.

السماح بتسوية عدد كبير من المشاكل الناتجة عن البيع أو الشراء الدولي، مثل مكان التسليم، نقل المخاطر، وقسمة تكاليف نقل وعبء توفير وثق النقل والجمارك، كما تحكم المصطلحات التجارية الدولية من حية أخري علاقات مع

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق ص 133

<sup>2</sup> - جمال يوسف عبد النبي، الإعتمادات المستندية، مكتب روعة للطباعة، عمان، الأردن، ط 1، 2001، ص 61

<sup>3</sup> - جاك صابونجي، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوترمز 2000، إتحاد المصارف العربية، 2001، ص 9-11

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجيستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

الناقلين، وشركات التأمين، ودفع أو نقل عاقات الملكية<sup>1</sup> .

ثانيا : خصائص مصطلحات التجارة الدولية.

يمكن توضيح أهم ملامح وخصائص قواعد الأنكوترمز في التالي<sup>2</sup>:

- 1- من الضروري تحديد مكان التسليم في المصطلح المستخدم، حيث يلاحظ أنه من بين الواجبات التي تقع على المشتري أن يذكر صراحة مكان التسليم حيث تنتهي عند هذه النقطة مسؤولية البائع وتبدأ في نفس الوقت مسؤولية المشتري لذلك أوضحت مصطلحات التجارة الدولية ذلك بالنسبة لكل مصطلح مستخدم، أما في حالة عدم ذكر المكان يختار البائع المكان الذي يراه مناسباً له وفي المقابل يتحمل المشتري النفقات والمخاطر.
- 2- المواءمة مع الأعراف والعادات في ميناء الشحن والتفريغ، نظراً لكون قواعد مصطلحات التجارة الدولية تتأثر بشكل كبير بالعادات والأعراف المتبعة في الموانئ المختلفة، والتأكيد على ضرورة أن يلم البائع بمثل هذه الأعراف والعادات وذلك قبل توقيع العقد التجاري.
- 3- صراحة ووضوح الطرف الذي يتحمل نفقات الشحن والتفريغ للبضاعة في الموانئ، من المعلوم أن قواعد مصطلحات التجارة الدولية لا تتدخل في تفاصيل العقد، يستوجب على طرفي التعاقد تحديد الطرف الذي يتحمل نفقات تحميل البضاعة أو وضعها داخل الحاويات وغيرها، وذلك عن طريق إضافة بعض الكلمات التي توضح ذلك بجانب المصطلح المستخدم، حيث تضع هذه المصطلحات التكاليف إما على عاتق المصدر أو المستورد تلقائياً؛
- 4- استخدام قواعد الأنكوترمز مع وسائل النقل المختلفة، وهو ما أضفى على مصطلحات التجارة الدولية ميزة هامة وذلك في ظل وجود تكتلات إقتصادية عملاقة وانسياب حركة التجارة بين دول، هذه التكتلات واختلاف أنماط النقل؛
- 5- التوافق بين مصطلحات التجارة الدولية والتجارة من الباب إلى الباب، حيث يمثل أحد المصطلحات أكثر الإلتزامات على عاتق البائع وهو مصطلح (DDP) وسيتم شرحه لاحقاً، يقوم البائع بتسليم البضاعة للمشتري على ظهر وسيلة النقل دون تفريغ، مع دفع الرسوم الجمركية لإستيراد، وذلك في مكان الوصول المعين.
- 6 - التوافق وعدم التعارض مع القوانين الحمائية لبعض الدول فمن المعلوم أن الدول النامية لا تمتلك أساطيل بحرية لدرجة الكافية والتي تقوم لتعاقد وكراء سفن لإستيراد أو التصدير، حيث يمكن إختيار السفينة الناقلة في حالتي البيع أو الشراء، لذلك فالدول النامية تستعمل مصطلحات معينة في حالة البيع ومصطلحات أخرى في حالة الشراء حتى يتسنى لتجارها إختيار سفن بلادهم، والشحن والتأمين عن طريق الشركات الوطنية.

<sup>1</sup> - S . Haddad et Collectif , **Les Incoterms 2000** , pages bleues - editions , Bouira Algérie , 2009 p 9 -10

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 416، 422

رابعا: العناصر الأساسية لمصطلحات التجارة الدولية.

تم مصطلحات التجارة الدولية ربعة عناصر أساسية تتمثل في <sup>1</sup>:

1- التسليم: متى وأين يجب على البائع أن يسلم البضائع؟

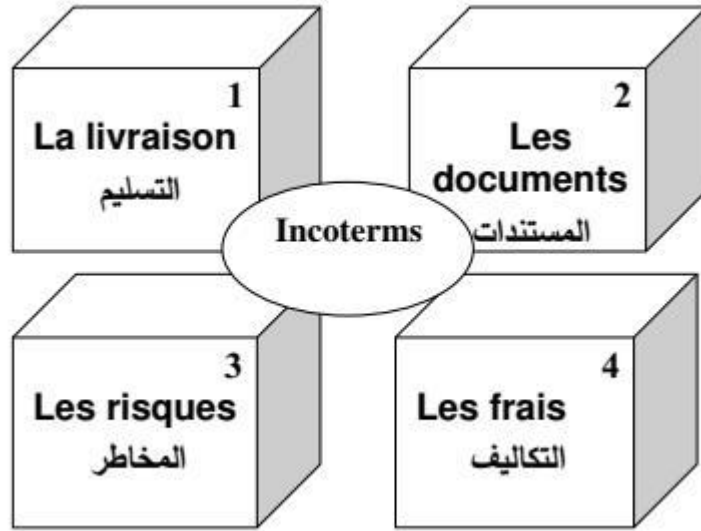
2- المستندات: من يضع، وينظم التزامات الوثائق الضرورية أو الرسائل الإلكترونية المماثلة؟

3- المخاطر: من يتحمل مسؤولية مخاطر الأضرار والخسائر التي تلحق لبضاعة؟

4- التكاليف: من الذي يدفع التكاليف، وإلى أي مدى يتحملها الطرفين البائع والمشتري؟ والشكل رقم (03) يوضح

العناصر الأربعة لمصطلحات التجارة الدولية.

الشكل رقم 03 : عناصر مصطلحات التجارة الدولية



المصدر: من إعداد الطالب، لإعتماد على المرجع

Habib Kraiem , **Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime**, édition L'Univers du Liver, Tunisie , 2005, p 14

من خلال الشكل 03 يتبين أن مصطلحات التجارة الدولية تركز على مكان تسليم البضاعة من البائع إلى المشتري سواء في الميناء أو على ظهر السفينة أو في المصنع وغيرها، إضافة إلى العنصر الثاني مستندات النقل، الفاتورة التجارية، وثق التأمين ووثق الإعتماد المستندي والرسائل الإلكترونية المماثلة وغيرها، وعنصر المخاطر التي تنص عليها مستندات التأمين وكل مصطلح يدل على من يقع التأمين بين البائع والمشتري ومكان تحول الخطر، والعنصر الأهم التكاليف التي يتحملها طرفي التجارة الدولية.

<sup>1</sup> - Habib Kraiem, op-cit, p 14

### المطلب الثالث: أصناف مصطلحات التجارة الدولية.

هناك عدة معايير لتصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب الإنطاق والوصول من بلد المصدر إلى بلد المستورد، وحسب الحروف الأبجدية، والمعيار الأهم هو حسب وسيلة النقل الدولي للبضاعة، وهو ما يدل عليه مضمون كل مصطلح.

#### أولاً: مضمون المصطلحات التجارية:

تتضمن مصطلحات التجارة الدولية طبعة 2020 إحد عشر مصطلحاً، لكل واحد منهم مدلولاته تتلخص في ثلاثة حروف بلغة الإصدار الإنجليزية، ويتم ترجمتها لباقي لغات العالم،

#### 1- تسليم البضاعة في أرض المعمل "EXW":

يعني مصطلح (تسليم البضاعة في أرض المعمل) أن البائع يفي لزامه لتسليم عندما يضع البضاعة بتصرف المشتري في الأماكن التابعة للبائع مثل (الورشة، المصنع، المستودع... الخ) أو في مكان معين آخر، غير مخرجة جمركياً (للتصدير) وغير محملة على واسطة النقل المرسله من المشتري للإستلام البضاعة، وهكذا فإن هذا المصطلح يمثل التزام البائع في حده الأدنى، وعلى المشتري أن يتحمل جميع النفقات والمخاطر المتعلقة ستلام البضاعة هذه الطريقة.<sup>1</sup>

#### 2- تسليم البضاعة FCA Free Carrier

يعني مصطلح تسليم البضاعة للناقل أن البائع يفي لزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة مخرجة جمركياً للتصدير، إلى الناقل المعين من قبل المشتري وفي المكان المعين، واختيار مكان التسليم له أثر في تحديد إلتزامات التحميل والتنزيل في ذلك المكان، فإذا كان التسليم في أرض البائع أصبح البائع مسؤول عن التحميل، وإذا كان التسليم في أي مكان آخر فلن يكون البائع مسؤول عن تنزيل البضاعة<sup>2</sup>

#### 3- تسليم البضاعة جانب السفينة " FAS " Free Alongside Ship:

يعني مصطلح تسليم جانب السفينة أن البائع يفي لزامه عند وضع البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن المعين، وهذا يعني أن المشتري يتحمل جميع النفقات ومخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق لبضاعة منذ تلك اللحظة، ويتطلب هذا المصطلح FAS من البائع أن يخلص البضاعة جمركياً للتصدير.<sup>3</sup>

#### 4- تسليم البضاعة على ظهر السفينة " FOB " Free On Board:

يعني مصطلح FOB أن البائع يفي لزامه لتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين، وهذا يعني أن على المشتري أن يتحمل جميع النفقات وأخطار فقدان أو الضرر الذي يلحق ببضاعة منذ تلك النقطة، كذلك فإن هذا المصطلح يتطلب من البائع أن يقوم بتخليص البضاعة جمركياً للتصدير<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - عمر طلعت الطروانة، المستشار في إدارة الرء والتجارة الدولية، دار البداية شرون وموزعون، عمان، الأردن، ط1، 2012، ص47

<sup>2</sup> - جاك صابونجي، مرجع سابق، ص46

<sup>3</sup> - جمال يوسف عبد النبي، مرجع سابق، ص21

<sup>4</sup> - جمال صابونجي، مرجع سابق، ص35

### 5- التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين " CFR: Cost and Freight "

يعني هذا المصطلح أن البائع يفي ل التزامه لتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويترتب على البائع أن يدفع النفقات وأجور الشحن الضرورية وأن يخلص البضاعة جمر كيا في بلده إيصال البضاعة . إلى ميناء الوصول المعين، إلا أن مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق لبضاعة، لإضافة إلى مسؤولية أية نفقات إضافية جمة عن أحداث تقع بعد ربح التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري<sup>1</sup>

### 6- التكاليف، التأمين وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين " CIF: Cost Insurance and Freight "

يعني هذا المصطلح أن البائع يفي ل التزامه لتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويترتب على البائع أن يدفع النفقات وأجور الشحن الضرورية وأن يخلص البضاعة جمر كيا في بلد التصدير إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول المعين، إلا أن مخاطر الضرر الذي يلحق لبضاعة، لإضافة إلى مسؤولية أية نفقات إضافية تجمة عن أحداث تقع بعد ربح التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري.<sup>2</sup>

### 7- أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين " CPT: Carriage Paid To "

يعني مصطلح (أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين) أن المصدر يفي ل التزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين من قبله، لكن يتوجب إضافة إلى ذلك على البائع أن يدفع النفقات الضرورية بما فيها جمر كة التصدير لنقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين، ويتحمل المستورد جميع المخاطر والنفقات الأخر لناجمة بعد تسليم البضاعة هذه الطريقة<sup>3</sup>.

### 8- أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين " CIP: Carriage and Insurance Paid to "

يعني مصطلح (أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين) أن البائع يفي ل التزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين من قبله، ويتوجب على البائع أن يدفع التكاليف الضرورية بما فيها جمر كة التصدير والتأمين عل نقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين، وهذا يعني أن يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخر يبعد تسلم البضاعة<sup>4</sup>

### 9- تسليم البضاعة في محطة الوصول " DAT: Delivered At Terminal "

Dat هو Incoterm جديد الذي يشمل أيضا DEQ: مصطلحات التجارة الدولية 2000، لذلك أدخل اسم محطة وتضم "المحطة" أي مكان مثل: ميناء، رصيف، مستودع، ساحة الحاوت أو الطرق والسكك الحديدية والشحن الجوي، بفعل تغير الممارسات التجارية تم اقتراح مصطلح تفرغ البضاعة في محطة الوصول، للسيطرة على سلسلة التوريد لعدة أسباب (سمعة وجودة الصيانة، التكلفة، وما إلى ذلك).<sup>5</sup>

<sup>1</sup> - S . Haddad & Collectif , op cit - , p 15

<sup>2</sup> - S . Haddad & Collectif , op-cit, p 16

<sup>3</sup> - جاك صابونجي، مرجع سابق، ص 55.

<sup>4</sup> - عمر طلعت الطراونة، مرجع سابق، ص 50

<sup>5</sup> - Jonas Malfleit, Incoterms 2010 and the mode of transport :how to choose the right term, institution of Private International Law, Law

Faculty, Ghent University – Belgium, 2011

### 10- تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه " DAP :"

يعني أن البائع يسلم البضائع ويضعها تحت تصرف المشتري عند وصولها في وسائل النقل، ويجب أن يكون على استعداد للتفريغ في المكان المتفق عليه، ورسوم الاستيراد يجب أن تدفع من قبل المشتري، وهو الإختصار الجديد الذي يوحد DAF، DDU و DES أنكوترمز 2000 في مصطلح واحد فالبائع يتحمل جميع المخاطر التي تنطوي على جلب البضائع إلى المكان المسمى، والتخليص الجمركي للبضائع للتصدير، وعلى البائع أن يتحمل التكاليف بموجب عقد النقل على التفريغ في الوجهة، ثم أنه يحق تسديد هذه التكاليف من المشتري، إذا إتفق على خلاف ذلك بين الطرفين<sup>1</sup>.

### 11- تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية إلى مكان الوصول المعين "DDP "Delivered Duty Paid":

يعني مصطلح (DDP) أن البائع يفي لتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى المشتري، مخلصاً جمركياً، غير منزلة عن وسيلة النقل الواصلة إلى مكان الوصول المعين، وعلى البائع أن يتحمل جميع النفقات والمخاطر الناجمة عن إيصال البضاعة إلى ذلك المكان، متضمنة رسوم استيراد البضاعة إلى بلد الوصول، حيث ينطبق ذلك، في حين يعكس مصطلح (EXW) إلتزام البائع في حده الأدنى، فإن مصطلح (DDP) يعكس الحد الأعلى إلتزام البائع أو يجب إستعمال هذا المصطلح إذا كان البائع لا يتوفر على الموارد اللازمة للتصدير<sup>(2)</sup>

ثانياً: التصنيف حسب العائلات أو الأبجدية:

ويتم تقسيم مصطلحات التجارة الدولية وفقاً للحرف الأول لمدلول المصطلح إلى أربعة عائلات<sup>3</sup>: عائلة ال E: الحرف الأول لكلمة EX مكان العملية الانتاجية .

عائلة ال F: الحرف الأول لكلمة Free أجرة النقل

عائلة ال C: الحرف الأول لكلمة Cost or Carriag التكاليف

عائلة ال D: الحرف الأول لكلمة Delivered التسليم

4- عائلات: يتم تجميع المصطلحات إلى أربع عائلات<sup>4</sup>:

المجموعة E: البائع يجعل السلع المتوفرة إلى المشتري على مبانها في المصنع.

المجموعة F: تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع، بل يسلم فقط السلع إلى المشتري

المجموعة C: يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر أثناء النقل (خطر فقدان

أو تلف البضاعة) أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن

المجموعة D: البائع يتحمل جميع التكاليف والمخاطر المترتبة على توريد السلع إلى الوجهة المسماة.

ثالثاً : التصنيف حسب وسيلة النقل

<sup>1</sup> - onas Malfliet, op-cit, p167

<sup>2</sup> - جمال يوسف عبد النبي، مرجع سابق، ص 71 - 72

<sup>3</sup> - J.Belotti , Le Transport International de marchandises , Librairie Vuibert , 1992 , bd St – germain 75005 Paris , p83

<sup>4</sup> - Jacques Paveau et Collectif, Exporter, Les Éditions Foucher, Vanves, France , 2005, p 163

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجيستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

من بين العناصر التي تتكون منها مصطلحات التجارة الدولية عنصر التكاليف، ومن بين أهم تكاليف التجارة الدولية النقل الدولي للبضائع، حيث تنقسم الأنكوترمز حسب وسائل النقل إلى قسمين مصطلحات تستخدم لكافة وسائل النقل وأخرى تستعمل في النقل البحر فقط، والجدول رقم(02) يبين ذلك. **جدول رقم: (02) أصناف مصطلحات التجارة حسب وسائل النقل.**

للنقل البحري فقط قواعد Rules for Sea and Inland Waterway Transport	قواعد أي وسائل النقل Rules for Any Mode or Modes of Transportation	
FAS	EXW	DAP
FOB	FCA	DDP
CFR	CPT	DAT
CIF	CIP	

المصدر : من إعداد الطالب، لإعتماد على المرجع.

**Habib Kraiem , Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime , édition L'Univers du Liver , Tunisie , 2005, p p 18-19**

يلاحظ من الجدول رقم: 02 أن هناك أربعة مصطلحات تجارية بحرية، وسبعة مصطلحات تجارية متعددة وسائل النقل بما فيها البحرية، وعليه فجميع مصطلحات التجارة الدولية يتم تطبيقها في النقل البحري. **رابعا: التصنيف حسب بيوع الإنطلاق والوصول.**

كما يتم تقسيم مصطلحات التجارة الدولية حسب بلد المصدر والمستورد أو بحسب الإنطاق من بلد البائع والوصول إلى بلد المشتري، و الجدول رقم:(03) يوضح هذا التقسيم.

**الجدول رقم: (03) أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب الإنطلاق والوصول.**

Vente au départ بيوع الإنطلاق	Vente à l'arrivée بيوع الوصول	
EXW	CFR	DAT
FCA	CIF	DAP
FAS	CPT	DDP
FOB	CIP	

**Source : Habib Kraiem, op-cit, p p 18-19**

هذا التقسيم في الجدول رقم يستنتج منه

أن مصطلحات التجارة الدولية التي تستعمل عند الإنطلاق من البلد المصدر تضم ثمانية مصطلحات تتدرج فيها التكاليف والمخاطر التي يتكفل بها البائع لحساب المشتري، حيث تزيد الإلتزامات التي يتحملها البائع شيئا فشيئا وذلك لنظر إلى المصطلح المستعمل، ومصطلحات التجارة الدولية التي تستعمل عند الوصول إلى البلد المستورد تضم ثلاثة مصطلحات يتحمل فيها البائع أغلب الإلتزامات.

### المبحث الثالث : مساهمة مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم اللوجيستيك الدولي

إن شروط البيوع الدولية هي بالغة الأهمية في التجارة الدولية لأنها تؤدي إلى تحديد الواجبات الملقاة على عاتق كل طرف من أطراف العقد بالنسبة إلى تخليص البضاعة من الجمارك، إلى شحنها، إلى التأمين عليها وإلى النفقات والمصاريف المتعلقة بشأن تسليمها، ويسعى الطرفين المصدر والمستورد من خلال ذلك لمعرفة واجباتهم والتي تنص عليها مصطلحات التجارة الدولية

### المطلب الاول : علاقة مصطلحات التجارة الدولية بالوجيستيك الدولي

أولاً : الأطراف المتداخلة في التجارة الدولية و الوثائق المستعملة .

تتمثل عمليات التجارة الخارجية في انتقال مختلف السلع والخدمات بين الدول، حيث تمر بعدة أطراف بصفة مباشرة أو غير مباشرة، وحتى تكون عملية انتقال البضاعة قانونية و ذات مصداقية ، يجب أن ترفق بالوثائق اللازمة .

#### 1- الأطراف المباشرة في التجارة الخارجية

**1-1- المصدر :** هو الذي يقوم بشراء أو إنتاج البضاعة لبيعها في الخارج بغض النظر عن نوع البضاعة التي يتعامل بها ، وقد يكون المصدرون أفراد مستقلين أو قد يظهرون على شكل شركات، كما قد تكون الدولة هي المصدرة و ذلك عندما تكلف إحدى مؤسساتها بهذا العمل .

**1-2- المستورد :** هو الذي يقوم بمشروعه في أسواق بعيدة ، ويشترى البضاعة لا بقصد إعادة تصديرها بل لبيعها في الأسواق الداخلية ، و لهذا فهو يختلف عن التاجر و المستورد المؤقت و الذي يستورد بقصد التصدير .

**1-3- البنوك التجارية :** يقصد بالبنوك التجارية ، تلك البنوك التي تقبل ودائع الأفراد و يلتزم بدفعها عند الطلب و في الموعد المتفق عليه، و التي تمنح قروض قصيرة الأجل و التي تقل مدتها عن سنة و يطلق عليها أحياناً (بنوك الودائع)<sup>1</sup>.

#### 1-4- خدمات المصدرين والمستورد:

**1-4-1- تقديم المعلومات و المنشورة :** من خلال نشرات دورية تشرح حالة الأسواق الدولية من النواحي

الإقتصادية، وامكانية عقد صفقات مع أي منهما حيث أن قواعد الرقابة على النقد والحصص والرسوم الجمركية و المخاطر المحتملة التي يمكن أن تقابل المصدرين في التعامل مع الدول المختلفة ، كذلك المستندات و وسائل الشحن المرغوبة من طرف هذه الدول و تقوم البنوك أيضاً بتقديم أسماء للوكلاء و المشترين في بلدان العالم لمختلف السلع و الدول . و تقوم البنوك أيضاً بتقديم و تحديد أسعار الصرف للعملاء في مختلف بلدان العالم .

**1-4-2- انتهاء المعاملات المالية الخاصة: بالتصدير و الاستيراد :** من خلال فروع البنوك في الخارج أو المراسلين

المنتشرين في كافة أنحاء العالم ، وذلك باستخدام أنواع مختلفة من الوسائل مثل الاعتمادات المستندية و الكمبيالات و هذا في ظل قواعد تبادل العملات التي تحقق أقصى ربح للمصدرين .

<sup>1</sup> - عادل أحمد حشيش و مجدي محمود شهاب . اساسيات الاقتصاد الدولي منشورات الحلبي الحقوقية بيروت- لبنان 2003 . ص 2045- 246

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجيستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

1-4-3- تمويل عمليات التبادل: من خلال حسابات الخارجية المدينة ومن خلال القروض وقبول الكمبيالات المستندية، و ضمان إتمام المعاملات بشكل مرضي للأطراف المختلفة .

1-4-4- إجراء التأمين: المطلوب خلال حركة السلع حتى تصل إلى المستثمرين و تقدم تسهيلات السفر و التعامل مع المستوردين في الخارج و تقدم المصدرين للمؤسسات المالية في الخارج و تسهيل تعاملهم مع الوكلاء .

1-4-5- إجراء عمليات التحصيل المستندية للمبيعات الدولية: و تتجلى أهمية التمويل المصرفي للتجارة الخارجية فيما يلي:

- ✓ التقليل من مشاكل المسافات بين المصدرين و المستوردين.
- ✓ التغلب على إختلاف و تباين نظم النقد في الاستيراد و التصدير بين الدول.
- ✓ التغلب على التباين بين العملات في العالم
- ✓ حماية المصدرين من المخاطر السياسية التجارية... إلخ . عن طريق ما يسمى بضمانات القروض الأجنبية ، بغرض تجنب المخاطر السياسية و حالات عجز المدين عن الوفاء، وعدم قابلية عملات بعض المستوردين للتحويل.
- ✓ التسهيل للمصدرين على الحصول على قيم سلعهم فوراً أو دون تأجيل أموالهم لمدة طويلة . وذلك طريق الإقراض بضمان مستندات الشحن أو خصم الكمبيالات المسحوبة على المستوردين في الخارج.
- ✓ عدم الإقتصار على تمويل عمليات الاستيراد و التصدير فحسب و إنما القيام بتمويل نشاط المصدرين في مراحلهم المختلفة حتى يصل الإنتاج إلى مرحلة التصدير النهائية .

### 2/ عمليات الأطراف الأخرى :

- ✓ إصدار و قبول وسائل الدفع الدولية مثل الحوالات المصرفية والتحويلات البريدية و البرقية بالتللكس و الفاكس ، أو قبول الشيكات التي تدفع دولياً .
- ✓ تسهيل عمليات صرف العملات الأجنبية و التحويل والتحويل.
- ✓ إصدار الشيكات السياحية ان وبطاقات الائتمان الدولية .<sup>1</sup>

3/ خدمات تمويل التجارة الدولية : تتعدد طرق التسديد التي يمكن أن يقوم بها كل من المصدر و المستورد الخارجي في تداول الحقوق بينهما، وفي مقدم هذه الطرق الدفع نقداً، وهي طرق ة تتطلب قدراً كبيراً من الثقة التي لا تتوفر بشكل كبير بين

الأطراف المتعاملة، و الطرق الأخرى هي استخدام الكمبيالات المستندية بأنواعها ، والاعتمادات المستندية .

### ثانياً : الأطراف غير المباشرة في التجارة الخارجية

1- الناقل : تلعب عملية النقل دوراً لا يستهان به في عمليات التجارة الخارجية ، وتظهر أهميتها أكثر في تأثيرها على سعر البيع في النهائي ، ونظراً لتكلفتها الكبيرة ، وكون المؤسسات لا تتوفر على الإمكانيات المادية و المالية الضرورية لتنظيم

<sup>1</sup> - د . طلعت أسعد عبد الحميد الإدارة الفعالة لخدمات البنوك الشاملة . كلية التجارة جامعة المنصور . 1998 ص. 191

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجيستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

عمليات النقل الدولي فإنها توكل المهمة في أغلب الأحيان لمؤسسات نقل خاصة، لا يبقى و عليها سوى اختيار وسيلة النقل المناسبة مع طبيعة البضاعة المنقولة.<sup>1</sup>

**2-التأمين :** نظرا لضخامة عمليات التجارة الخارجية، يستحيل تحمل أخطار نقل البضاعة من طرف المستورد أو المصدر، وعليه تتكفل شركة التأمين بتحمل الأخطار التي يمتثل وقوعها، إذ التأمين هو عملية بمقتضاها يتحصل أحد الطرفين، وهو من المؤمن له مقابل دفع قسط التأمين على تعهد كتابي لصالحه ..

**3-رجل العبور :** يعتبر القائم بالعبور على أنه أساس وساطة عمليات النقل يتدخل في عمق سلسلة المنتج، ويمكن أن يكون وكيل معتمد لدى الجمارك مكلف بخدمات التأمين في إطار و نائق بوليصة التأمين لمختلف الشاحنين، أو ناقل و مراقب بحري فيعتبر بذلك متعهد عمليات الترانزيت وكيلا لقاء أجرة ويعمل لحساب موكله بإستلام البضائع من الناقل البحري. يمكن أن يكون رجل العبور<sup>2</sup> - وكيل النقل ، وكيل بالعمولة ، وكيل معتمد لدى الجمارك .

**3-1/ وكيل النقل :** وكيل النقل هو تاجر يقوم بمقابل سعر جزائي بنقل بضاعة ما من نقطة ليسلمها الى نقطة أخرى تحت مسؤوليته الكاملة.<sup>3</sup>

**3-2/ وكيل معتمد لدى الجمارك :** يعرف الوكيل بأنه " :الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم لحساب الغير بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل للبضائع سواء مارس هذه المهمة ممارسة رئيسية أو كانت تكملة لنشاط رئيسي، وعلى العموم يشترط في الوكيل المعتمد لدى الجمارك شموله معرفة علمية من مدارس مختلفة، إضافة إلى تجربة ميدانية على مستوى التجارة الدولية والملاحة البحرية"<sup>4</sup> .

**3-3/ وكيل بالعمولة :** ، يتمثل عمله في التوزيع، الشحن وتفريغ السلع ، وهو غير مسؤول عن نقل بضاعة ما بوسيلة أخرى ومن الجهة القانونية لا يحاسب إلا عن أخطائه الفعلية التطبيقية في عمله.<sup>5</sup> و هناك ثلاث أنواع للعبور نذكر منها :

✓ **العبور الدولي:** في هذا النوع من العبور نجد مكتبين للجمارك، مكتب داخلي ومكتب خارجي، حيث في حالة الاستيراد يتم انتقال البضاعة من مكتب جمركي إلى آخر .

✓ **العبور الإقليمي:** هذا النوع من العبور يكون بين التكتلات الاقتصادية أو التجارية مثل " :إتحاد المغرب العربي(UMA) والمجموعة الاقتصادية الأوروبية (MEE) و هذا النوع من العبور يسمح بمرور السلع المنقولة بين البلدان دون أن تخضع لعملية الجمركة من قبل مصالح الجمارك .

<sup>1</sup> - Sylvie Graumann, guide pratique du commerce Internationaltroisième édition, 1992. P : 137,

<sup>2</sup> - Kamel El Khalifa, Guide de Transport International desMarchandises. Edition Dahleb, 1994. p :90

<sup>3</sup> - المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم915/231 المؤرخ في 1997/07/27

<sup>4</sup> - المرسوم التنفيذي رقم :53/94 المؤرخ في 1994

<sup>5</sup> - Bournat.E. Montabard, Commerce International. EditionMothan,1995 p :11

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجيستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

✓ العبور الوطني : هو انتقال البضاعة من مكتب جمركي إلى مكتب جمركي آخر داخل التراب الوطني، تحت رقابة أعوان الجمارك<sup>1</sup>.

ثالثا / الوثائق المستعملة في التجارة الخارجية :

1- وثائق إثبات السعر : تتمثل في مختلف أنواع الفواتير المنصوص عليها من طرف بنك الجزائر، وفقا للمادة 7 من القانون 91-12 الصادر في 14/08/1991 والتي تتضمن:

الإشارة إلى أطراف العقد - عنوان و رقم التسجيل في السجل التجاري - البلد الأصلي للمنتوج - طبيعة البضاعة أو الخدمة المقدمة - الكمية، السعر الوحدوي الإجمالي - قيمة الفاتورة - تاريخ تحرير الفاتور و تاريخ التسليم - شروط البيع والتسليم - تاريخ وطرق التسديد . و نميز بين مختلف الفواتير التالية<sup>2</sup> :

1.1/ الفاتورة التجارية **Facture Commerciale** : تعتبر الوثيقة المحاسبية الأكثر أهمية في عمليات التبادل

الدولي، ليس فقط لإثبات الديون و إنما للسماح للمصالح الجمركية بمراقبة البيانات المتعلقة بالبضاعة المشحونة المتعلقة .

2.1/ الفاتورة الشكلية **Facture Proforma** : تعتبر فاتورة مبدئية مستعملة في عمليات التجارة الخارجية ، إذ

تحرر من طرف المصدر لصالح المستورد، وهذا قبل الاتفاق النهائي على الصفقة التجارية .

3.1/ الفاتورة المؤقتة **Facture Provisoire** : وهي الفاتورة التي تستعمل عندما لا تتوفر لدى المورد كل

العناصر الضرورية، والتي تسمح له بتحرير فاتورة تجارية أو عندما تتعلق بالبضاعة التي تتعرض للنقصان أثناء الطريق، يتم تحويل السعر، وهذه الأخيرة تكون متبوعة إجباريا بفاتورة نهائية (الفاتورة التجارية) .

2- وثائق النقل : إن عملية نقل البضاعة ذات أهمية كبيرة، و تختلف حسب طبيعة البضاعة

وأسعار النقل وتوفر الوسائل وغالبا ما تقوم به شركات النقل الكبيرة ، يمكن عرض بعض وثائق النقل فيما يلي :

1.2/ وثيقة النقل الجوي **(LTA) Lettre de Transport Aérien** : هي وصل استلام يثبت أن

البضاعة قد أرسلت عن طريق الجو، وتحرر من طرف شركات النقل الجوي وتحت مسؤولية المصدر ( LTA ) هي عقد قانوني توضح فيها وضع كل الأطراف غير قابل للتفاوض لانها مقررة لشخص مسمى، فهي تعطي حق الملكية للمرسل إليه إلا النسخة الثالثة ذات اللون الأزرق تحتوي على ختم وإمضاء شركة النقل الجوي .

2.2/ وثائق النقل البحري

أ / بوليصة الشحن البحري **Billof Lading** : وثيقة تعتبر كوصل تسلّم البضاعة ، و مستند يؤكد ملكية البضاعة

المذكورة فيها للجهة التي حرر لأمرها، حيث تعطي النسخة من بوليصة الشحن للشاحن بعد أن يتم شحن البضاعة.

<sup>1</sup> - Kamel El Khalifa, 1994, OP-CIT, p :9

<sup>2</sup> - ENAG 1997: Chibani Rabah, P : 43

### 3.2/ وثائق النقل البري

أ/ النقل عن طريق السكك الحديدية : هو وصل إرسال بسيط يثبت بأن البضاعة قد أرسلت من الخارج عن طريق السكك الحديدية ، وهي تحرر على ستة نسخ ذات نفس اللون ، وتفرقها الأرقام الموجودة باللون الأحمر. أما النسخة رقم 04 تحتوي على عبارة " نسخة أصلية لرسالة النقل البري " تمثل هذه الوثيقة مستند الإرسال الذي لا بد أن يؤشر عليه بطابع محطة الإقلاع، هذا السند محرر إلزاميا يا لشخص مسمى ، أي لا يمكن في أي حال من الأحوال تداول عن طريق التظهير.

ب / رسالة النقل البريدي الدولي: الاتفاقية الدولية لنقل البضاعة عن طريق البر تنص على مستند خاص يسمى رسالة النقل البري الدولي ، و التي تصدر بأشكال مختلفة، وهذا راجع لتنوع و كثرة مؤسسات النقل.

ج /الوصول البريدية : هو وصل إرسال البضائع عن طريق البريد والمواصلات أو عن طريق شركة البريد السريع، هو محررا لشخص مسمى وتستطيع البنك أن ترسل البضاعة تحت إسمها، ويشمل هذا الوصل عدة معلومات منها : إسم المرسل إليه، وزن الطرد، عنوان المرسل إليه او معلومات أخرى.

### 3- الوثائق الإدارية

1.3 / شهادة المنشأ<sup>1</sup> : تحرر من طرف السلطات المعنية بعمليات الإستيراد والتصدير ، كالغرفة التجارية، حيث يثبت فيها

- السلع مصدر (منشأ) السلع و البضائع ، أي في أي بلد أنشئت هذه الأخيرة ، و يجب أن تكون :
- محررة من طرف المنتج أو المصدر. - أن يذكر بها اسم و عنوان المصنع المنتج للبضاعة ومنشئها.
- أن يكون موضع عليها منشأ الخامات الداخلة في إنتاج البضاعة .

2.3 / شهادة الصحة و النوعية **Certific at Sanitaire**<sup>2</sup> : هي وثيقة إدارية تصدرها السلطات أو المصالح الإدارية المكلفة بالجانب الصحي للبضاعة، حيث أنه ملزم على جميع المنتجين للمواد الاستهلاكية أن يقوموا بتحديد تاريخ الانتاج و نهاية الصلاحية على الغلاف الخارجي أو الداخلي لها، وهذا لكي تسهل الرقابة على البضائع على المستوى الوطني وذلك لضمان صحة المستهلك وعدم تصدير بضاعة فاسدة.

3.3 / شهادة المطابقة : هي وثيقة إدارية تحتوي مجموعة من المقاييس التي تخضع لها البضاعة فالمستورد عندما يقوم بطلب السلعة أو البضاعة يجب أن يتأكد من أنها هي نفسها، وتطابق نفس المواصفات المطلوبة، من حيث الكمية والنوعية وتحرر هذه الشهادة من طرف أجهزة الرقابة المخصصة لذلك وتحتوي على المعلومات خاصة بالبضاعة منها :

-اسم البضاعة ، نوع البضاعة ، كمية البضاعة ، اسم المصدر وعنوانه (صاحب البضاعة)

<sup>1</sup> - د . محمد القيومي ، نظم المعلومات المحاسبية ، الدار الجامعية 1990 ص 580

<sup>2</sup> - د. طاهر لطرش. تقنيات البنوك. عات ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 2001 ، ص 118

### 4- الوثائق الجمركية :

1.4 / التصريح الجمركي : تخضع كل بضاعة تدخل التراب الوطني أو تخرج منه إلى عملية جمركية، إذ أن أهم التزام للمستورد

أو المصدر إعداد وتقديم وثيقة تعرف بالتصريح الجمركي، وهذا الأخير يضم كل المعلومات الخاصة بالبضاعة، إذا التصريح الجمركي هو وثيقة محررة وفقا للأشكال المنصوص عليها في أحكام القانون، بين فيها المصريح العناصر المطلوبة لاحتساب الحقوق والرسوم . وتحرر في أربع نسخ، يحتفظ المصريح بواحدة، الثانية تودع لدى البنك، الثالثة لدى نيابة مديرية المحاسبة، أما النسخة الرابعة لدى مصلحة الجمارك

2.4 / دفتر **ATA** هو عبارة عن وثائق جمركية دولية تسمح بالتصدير المؤقت للمنتجات المحلية دون التعرض للإجراءات المؤقتة . و الرمز **ATA** : يقصد به

-بالعربية :القبول المؤقت

-بالفرنسية : Admission Temporaire

-بالانجليزية Temporary Admission

5- وثائق التأمين: وتتعلق بالنقل البري، الجوي، البحري للبضائع المعرضة للأخطار التي تستوجب الحماية عن طريق التأمين،

ولتجنب هذه الأخطار فإنه تستعمل الوثائق التالية :

1.5 / بوليصة التأمين **Police d'Assurance** : هي عقد محرر بين المؤمن والمؤمن له ، يبين الشروط العامة المتفق عليها بين الطرفين و كذا حقو و واجبات كل منهما ، و يجب أن تكون مؤرخة بنفس تاريخ سند النقل . إذا بوليصة التأمين تتمثل في المستندات التي تؤمن على البضاعة المرسله ضد المخاطر التي قد تنجم أثناء عملية النقل ولها أهمية كبيرة بالنسبة للبنك لأن البضاعة تعد بمثابة ضمان في حالة تخلف المستورد عن دفع قيمتها .

2.5 / الملاحق **Avenant** :هي وثيقة تحرر عند إجراء تعديلات أو تغييرات في نصوص بوليصة التأمين لأن

التعديلات تتضمن تسميات مستفيدين جدد و تدعى: "ملحق التوكيل" « D'Avenant Délégation » .

المطلب الثاني : إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية

طرفا التبادل التجاري الدولي يستهدفان دائما تقليص التكاليف إلى أدنى مستوى للرفع من مكاسب التجارة الدولية، ولا يكون ذلك إلا بمستويات متدنية من المخاطر الكثيرة والمتنوعة التي يمكن أن تعرقل مسار البضاعة، وتحويل دون وصولها أو نقصان قيمتها إلى المشتري ومصطلحات التجارة الدولية توزع بوضوح هذه الإلتزامات بين المصدر والمستورد.

أولا : إلتزامات المصدر والمستورد وفقا للمجموعة E و F

1- المجموعة E :

التكاليف والأخطار التي يتحملها المصدر والمستورد من خلال مصطلح تسليم البضاعة في المصنع EXW تمثل أدنى حد من المسؤولية التي يتحملها البائع، على عكس المشتري الذي يجد نفسه في حالة إعتماذ هذا المصطلح أمام حد أقصى من التكاليف و الأخطار، والجدول رقم (04) يوضح ذلك:

الجدول رقم (04): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح EXW "تسليم البضاعة في المصنع"

Acheteur : A

Vendeur : V

EXW	"تسليم البضاعة في المصنع"	التكاليف Frais	الأخطار Risques
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	A	A
Douane export	جمركة التصدير	A	A
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	A	A
Transport principal	النقل الأساسي	A	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : Habib Kraiem , op-cit, p 21

من خلال الجدول رقم: ( 04 ) EXW تسليم البضاعة في المصنع" يمثل: أدنى حد من الإلتزامات بالنسبة للبائع، حيث

يكون مسؤولا على تعبئة وتغليف البضاعة فقط كتكاليف، والمخاطر فتكون في أدنى مستوى، في حين أن

المشتري يكون في أقصى إلتزاماته ويقوم بكل إجراءات الشحن، النقل، التأمين والجمركة، إضافة إلى كافة المصاريف التي تتطلبها البضاعة سواء قبل الإرسال أو عند إرسالها إلى مخازنه أو المكان الذي يحدده المشتري.

2- المجموعة F:

من خلال مصطلحات عائلة (F) المتكونة من ثلاثة مصطلحات تجارية دولية وهي FCA / FAS / FOB لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع، بل يسلم فقط السلع إلى المشتري الذي يلتزم بتسديد تكاليف نقل البضاعة، إضافة إلى إلتزامات أخرى من أخطار وتكاليف يتقاسمها كل من المصدر والمستورد حسب المصطلح التجاري المطبق في عملية التبادل التجاري الدولي.

مصطلح "Free On Board" FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"

توزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لمصطلح كما هو مبين في الجدول (05)

الجدول رقم (05): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح "FOB" التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة .

Acheteur:A		Vendeur :V	
FOB	التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V/A	V/A
Transport principal	النقل الأساسي	A	A
Assurance transport	تأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : S. Haddad & Collectif, op. cit. p 33

من الجدول رقم (05) يتبين أن مصطلح FOB يشمل التنظيم التالي:

تنتهي مسؤولية البائع عند وضع البضائع على ظهر السفينة في ميناء الشحن، بعد إيئة البضاعة من تعبئة وتغليف ثم تسديد مصاريف ما قبل إرسال البضاعة والمتمثلة في إيصال البضاعة إلى الميناء إضافة إلى تكاليف ومخاطر شحن الحمولة على سطح السفينة أو داخل عابرها (مخازن السفينة) والأمر هنا راجع إلى مضمون العقد التجاري بين البائع والمشتري ففي الحالة العادية يتحمل البائع هذه التكاليف والأخطار (تكلفة شحن الحمولة على ظهر السفينة) أما إذا نصت مستندات الصفقة على خلاف ذلك تكون تكاليف الشحن وأخطار من مسؤولية المشتري ثم إكمال إجراءات التصدير من طرف البائع، ومن النقطة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الإلتزامات من البائع إلى المشتري وبذلك يتحمل المشتري جميع النفقات والأخطار التي قد تلحق البضاعة، فيتكفل بتسديد أجرة النقل البحري والتأمين على ذلك ونفقة تفريغ الحمولة زدة على ذلك مصاريف الجمارك عند الوصول وتكاليف إرسال البضاعة من مكان الوصول إلى مخازن المستورد.

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجيستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

ثانيا: إلتزامات المصدر والمستورد وفقا للمجموعة C

مصطلحات عائلة C من خلالها يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر أثناء النقل (خطر فقدان أو تلف البضاعة) أو تكاليف إضافية سبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن CIP / CPT .  
/ CIF / CFR

أولا: المصطلح " Cost and Freight " CFR التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"

توزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول(06)

الجدول رقم(06): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"

	Acheteur:A	Vendeur :V
<b>CFR</b>	التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة	Frais التكاليف Risques الأخطار
<b>Emballage</b>	العينة والتغليف	V V
<b>Pré-acheminement</b>	قبل إرسال البضاعة	V V
<b>Douane export</b>	جمركة التصدير	V V
<b>Manutention transport principal (chargement)</b>	شحن حمولة النقل الأساسي	V V/A
<b>Transport principal</b>	النقل الأساسي	V A
<b>Assurance transport</b>	تأمين النقل	A A
<b>Manutention transport principal (déchargement)</b>	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A A
<b>Douane import</b>	جمركة الإستيراد	A A
<b>Post-acheminement</b>	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A A

Source : Habib Kraiem , op-cit , p 29

يلاحظ من الجدول رقم (06) أن CFR يوزع الإلتزامات كالتالي:

البائع يدفع كامل التكاليف التي تسبق النقل البحري للبضائع حتى ميناء الوصول، أما أعباء الأخطار فيتكفل البائع على مسؤوليته كل المخاطر حتى شحن الحمولة في ميناء إنطلاق هذا إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك بتحمل المشتري أخطار الشحن، وتحول لتكاليف من البائع إلى المشتري لحظة وصول البضائع إلى ميناء الوصول، في حين تحول أخطار بعد شحن الحمولة على ظهر السفينة ، ليكون المشتري مسؤولا فيما يخص التكاليف عن مين النقل البحري وتفريغ الحمولة عند الوصول وحقوق الجمارك وارسال البضاعة، أما أخطار فيلتزم به المشتري قبل ذلك منذ لحظة الشحن إلى غاية وصول البضاعة.

ثالثا : مصطلح " Carriage Paid To " CPT "أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجيستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (07)  
الجدول رقم (07) إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CPT "أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول

Acheteur : A      Vendeur : V

CPT "	أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V/A
Transport principal	النقل الأساسي	V	A
Assurance transport	فأمين النقل	A	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	A	A
Douane import	جمركة الإستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source : Habib Kraiem , op-cit , p 36

يتبين من الجدول رقم (07) أن مصطلح CPT يحتوي على التنظيم التالي للتكاليف والأخطار:  
البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق لبضاعة حتى شحنها على وسيلة النقل برية، برية أو جوية، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء أو المحطة أو المطار ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولي المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الإنطاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري)  
مصطلح CPT الفرق بينه وبين مصطلح CFR الأول يتم إستعماله لكافة وسائل النقل أما الثاني ينحصر إستعماله في النقل البحري للبضائع، إلا أن توزيع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري يتم تنظيمهما بنفس الطريقة وفقا للمصطلحين.

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجيستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

ثالثا: إلتزامات المصدر والمستورد وفقا للمجموعة D

البائع يتحمل جميع التكاليف والمخاطر المترتبة على توريد السلع إلى الوجهة المسماة في مصطلحات التجارة الآتية /DDP DAP/ DPU فالبائع يكون عند أقصى حد من الإلتزامات والأخطار في حال تطبيق هذه المصطلحات.

مصطلح "Delivered Duty Paid" DDP "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية"

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول(08)

الجدول رقم(08) إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DDP "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية"

Acheteur:A

Vendeur :V

DDP "	تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية	Frais التكاليف	Risques الأخطار
Emballage	التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement	قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export	جمركة التصدير	V	V
Manutention transport principal (chargement)	شحن حمولة النقل الأساسي	V	V
Transport principal	النقل الأساسي	V	V
Assurance transport	تأمين النقل	V	V
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	V	V
Douane import	جمركة الإستيراد	V	V
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	V	V

Source : S . Haddad & Collectif , op-cit , p 44

يلاحظ من الجدول رقم(08) أن مصطلح DDP يمثل هذا المصطلح الحد الأقصى من الإلتزامات المترتبة على البائع، إذ يتحمل تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى بما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة في أي وسيلة من وسائل النقل إلى مخازن أو مكان المشتري إضافة إلى إلتزام التأمين وكلفة تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة، ونفقة إرسال البضاعة من مكان الوصول، و زدة على ذلك مصاريف الجمركة في بلد المستورد، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولا على الضرر الذي يلحق لبضاعة من بداية نقل البضاعة حتى تسليمها للمشتري عند الباب، أما تحول التكاليف والأخطار إلى المشتري في هذا المصطلح لا يوجد، ويعتبر DDP عكس EXW تماما من حيث الإلتزامات.

### المطلب الثالث: ادارة عمليات اللوجيستيك الدولي وفقا لمصطلحات التجارة الدولية

إن شروط البيوع الدولية هي لغة الأهمية في التجارة لأنها تؤدي إلى تحديد الواجبات الملقاة على عاتق كل طرف من أطراف العقد لنسبة إلى تخلص البضاعة من الجمارك، إلى شحنها، إلى التأمين عليها وإلى النفقات والمصاريف المتعلقة بشأن تسليمها، ويسعى الطرفين المصدر والمستورد من خلال ذلك لمعرفة واجبلهم والتي تنص عليها مصطلحات التجارة الدولية.

#### أولاً: واجبات البائع والمشتري

#### 1- واجبات البائع<sup>1</sup>

#### 1-1- تجهيز البضاعة وفقاً لشروط العقد

على البائع أن يجهز البضاعة والفاكتور التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقاً لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

#### 1-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة، على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، القيام بجميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

#### 1-3- عقود النقل والتأمين أ) عقد النقل: لا يوجد التزام.

ب) عقد التأمين: لا يوجد التزام.

#### 1-4- التسليم

على البائع أن يسلم البضاعة على متن السفينة المعينة من قبل المشتري في ميناء الشحن المعين لتاريخ أو ضمن الفترة المتفق عليهما ولطريقه المعتادة في الميناء.

#### 1-5- نقل المخاطر

يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق لبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين.

#### 1-6- توزيع النفقات

على البائع أن يدفع:

- جميع النفقات المتعلقة لبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين.

- وحيث ينطبق ذلك، نفقات الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة، إضافة إلى جميع الرسوم والضرائب والنفقات الأخرى المتوجبة عند التصدير.

#### 1-7- إخطار المشتري: على البائع إخطار المشتري قبل وقت كافٍ نه تم تسليم البضاعة

#### 1-8- إثبات التسليم أ و مستند النقل أو الوثق الإلكترونية المماثلة

على البائع أن يزود المشتري ، على نفقة البائع، لمستند المعتاد لإثبات تسليم البضاعة ما لم يكن المستند المشار إليه في

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك ، نفس المرجع ص ، ص 443-445

الفقرة السابقة هو مستند النقل، فعلى البائع أن يقدم للمشتري بناء على طلب الأخير وعلى مسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على مستند النقل (مثل: بوليصة الشحن القابلة للتداول، أو بوليصة الشحن البحري غير القابلة للتداول، ومستند النقل عبر الطرق المائية الداخلية أو مستند النقل المتعدد الوسائط).  
عندما يتفق البائع والمشتري على المراسلة إلكترونياً، فيمكن أن يستبدل المستند المشار إليه في الفقرة السابقة برسالة تبادل المعلومات الإلكترونية<sup>1</sup> (EDI) المماثلة.

### 9-1- المعاينة - التغليف - التأشير (Marking)

على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة (مثل: معاينة النوعية والقياس والوزن والعدد) الضرورية لتسلم البضاعة.  
على البائع أن يقوم على نفقته الخاصة لتغليف ضروري لنقل البضاعة (ما لم يقض العرف التجاري للمهنة يشحن البضاعة الموصوفة لعقد دون تغليف)، وذلك بما يتلاءم وشروط النقل (كأسلوب ومكان الوصول) التي تم إخطار البائع قبل توقيع عقد البيع، ويجب أن توضع العلامات بشكل مناسب على الأغلفة<sup>(1)</sup>.

### 10-1- واجبات أخرى

على البائع أن يقدم للمشتري بناء على طلب الأخير وعلى مسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية ماثلة، صادرة أو مرسله من بلد الشحن و / أو بلد المنشأ، التي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة، وعند الضرورة، لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.  
على البائع أن يزود المشتري بناء على طلبه، لمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.

### 2 واجبات المشتري.<sup>2</sup>

#### 1 2 - دفع الثمن

على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

#### 2-2- الإجازات والموافقات والإجراءات

على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة، على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وحيث ينطبق ذلك، إتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة، وعند الضرورة، لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

#### 3-2- عقود النقل والتأمين

2-3-1- عقد النقل: على المشتري أن يبرم وعلى نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة من ميناء الشحن المعين.

2-3-2- عقد التأمين: لا يوجد التزام

#### 2-4- الاستلام

على المشتري أن يستلم البضاعة حين يتم تسليمها.

#### 2-5- نقل المخاطر

<sup>1</sup> - تبادل المعلومات إلكترونياً (EDI) : Electronic Data Interchange

<sup>2</sup> - جاك صابونجي ، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة انكوتيرمز 2000 ، اتحاد المصارف العربية 2001 ص33-34

## الفصل الاول : عموميات حول اللوجيستيك الدولي و مصطلحات التجارة الدولية

يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق لبضاعة: منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين.

إذا لم يتم خطار البائع منذ التاريخ المتفق عليه للتسليم أو منذ انتهاء المهلة المتفق عليها لهذه الغيبة، أو بسبب عدم تمكن السفينة المعينة من قبله من الوصول في الوقت المحدد، أو من أخذ البضاعة أو بسبب قيامها غلاق ب التحميل في وقت أبكر من موعد التحميل الذي تم الإخطار به، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أا البضاعة موضوع العقد.

### 2-6- توزيع النفقات على المشتري أن يدفع:

- ✓ جميع النفقات المتعلقة لبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين.<sup>1</sup>
- ✓ أي نفقات إضافية جمة عن عدم تمكن السفينة المعينة من قبله من الوصول في الوقت المحدد، أو من أخذ البضاعة، الوقت المتفق عليه، أو بسبب قيامها غلاق ب التحميل في وقت أبكر من موعد التحميل الذي تم الإخطار به، أو عدم قيام المشتري خطار البائع، شريطة أن تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد، بمعنى أن تكون مفروزة أو معرفة بشكل واضح على أا البضاعة موضوع العقد،
- ✓ حيث ينطبق ذلك، جميع الرسوم والضرائب والتكاليف الأخرى، لإضافة إلى النفقات الناجمة عن الإجراءات الجمركية المتوجبة عند استيراد البضاعة ولنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

### 2-7- إخطار البائع

على المشتري إخطار البائع قبل وقت كاف سم السفينة وميناء التحميل ووقت التسليم المطلوب.

### 2-8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثق الإلكترونية المماثلة

على المشتري أن يقبل إثبات التسليم.

### 2-9- معاينة البضاعة:

على المشتري أن يدفع نفقات المعاينة قبل الشحن، سثناء الحالة التي تتم فيها المعاينة بطلب من السلطات الرسمية في بلد التصدير.

### 2-10- واجبات أخرى

على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة، وأن يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك.

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، نفس المرجع ص، ص 445

### خلاصة:

التجارة الدولية تتطلب التنظيم لتسهيل ديناميكية المعاملات بين الأطراف، ولا يتأتى هذا إلا لتوحيد والتأطير لكافة المراحل، وسردها في قواعد تقاس بها الواجبات والمسؤوليات وما على البائع والمشتري إلا تبنيتها في عقودهم ومستخدمهم حتى تكون كل الأمور واضحة المعالم.

ويترب على ما سبق أنه من الضروري أن يكون هناك تطابقا لازما وضرور بين شروط فتح الإعتماد وشروط عقد البيع ومصطلح الأنكوترمز الوارد به، وذلك حتى يستطيع المستورد الوفاء لتزاماته وتقديم المستندات المطلوبة لإعتماد.

وتكون بذلك نظم التجارة الدولية مستفيدة من العديد من المزايا المبنية على تسهيل التجارة وتنظيمها.

ولتطبيق دور مصطلحات التجارة الدولية في عملية النقل الدولي فسيتناول الفصل الثالث هذا الدور في الجزائر كما سيعالج واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر العاصمة.

## الفصل الثاني :

واقع إستخدام مصطلحات التجارة الدولية في  
النقل البحري للبضائع في الجزائر

### تمهيد :

تعتبر مؤسسة جيما (الشركة العامة للخدمات البحرية) أهم المؤسسات المتواجدة في القطر الجزائري باعتبار أن معظم الأنشطة البحرية تركز في هذه الشركة بحيث كان الاهتمام كبيرا من طرف السلطات بهذا المجال بعد الإستقلال مباشرة وكان ذلك بهدف الحفاظ على المصالح العمومية من خلال متابعة مختلف الأنشطة والتحكم فيها والعمل على التسيير الجيد مع التحكم في مختلف العناصر المؤثرة في أنشطة المشروع حسب سلم المسؤوليات المحددة للمؤسسة. في هذا الفصل يسلط الضوء على الجانب الميداني وقد قسم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث .

**المبحث الأول:** المراكز اللوجيستية في الجزائرية..

**المبحث الثاني:** دراسة ميدانية لمؤسسة GIMA ( الشركة العامة للخدمات البحرية )

**المبحث الثالث :** تحديات الموانئ الجزائرية و تحدي السفن الأجنبية

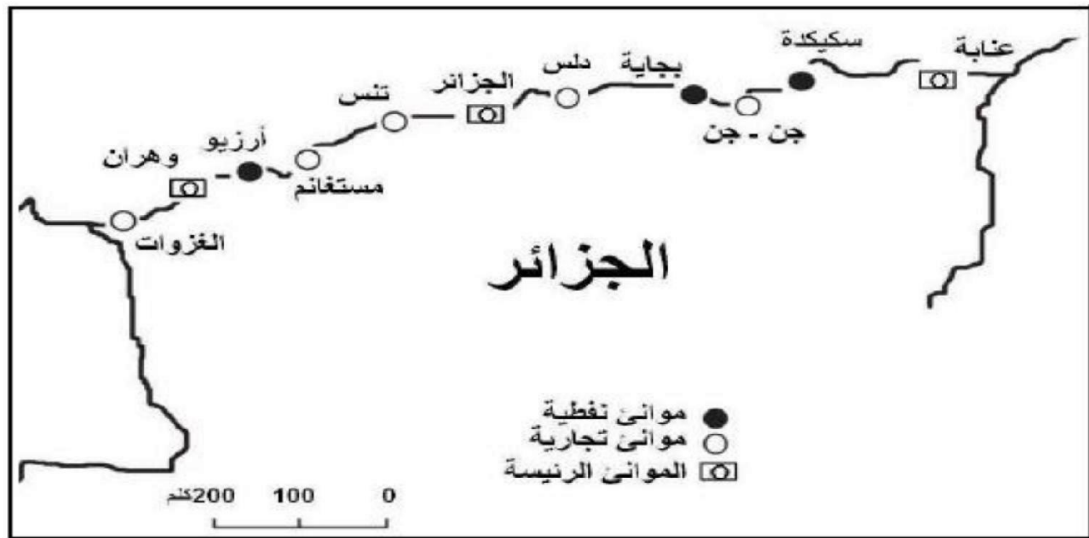
### المبحث الاول : المراكز اللوجيستية في الجزائرية.

سنقوم في هذا المبحث بالتعريف بالموانئ التجارية الجزائرية و سنقوم بدراسة حركة التجارة الخارجية وذلك بدراسة كل من الواردات و الصادرات عبر هذه الموانئ و سنعمد في هذه الدراسة على وزن البضائع المتبادلة (الطن) .

### المطلب الأول :التعريف بالموانئ التجارية الجزائرية

تمتلك الجزائر عبر شريطها الساحلي عدد مهم من الموانئ في كل من ميناء الجزائر/ دلس، ميناء عنابة، ميناء ارزيو / بطيوة، ميناء بجاية، جن جن، ميناء الغزوات، ميناء مستغانم ، ميناء وهران، ميناء سكيكدة وميناء تنس .ويمثل الشكل رقم 0 خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية .

### الشكل رقم (04): خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية



المصدر :فاطمة الزهراء محمد شريف، فوزية رميني، الموانئ التجارية الجزائرية، تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد السابع، 2009 ص167

من خريطة توزيع الموانئ التجاري الجزائرية الموضحة في الشكل رقم 04 يمكن تقسيم هذه الموانئ حسب نشاطها وحجمها إلى ثلاثة أنواع تتمثل في :

أولاً: الموانئ الرئيسية وتمثل في كل من ميناء عنابة، ميناء الجزائر: و ميناء وهران.<sup>1</sup>

1 - ميناء الجزائر : تقدر المساحة الاجمالية لميناء الجزائر نحو 28 هكتار منه 5 هكتارات مغطاة، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 184 هكتار و أ رصفة مجموع طولها 9860 م، و يقدر عرض المدخل الشمالي ب 176 م بعمق 22 م أما المدخل الجنوبي فيقدر عرضه 240 م و عمق 16 م، و يحتوي علمنشآت متخصص تتمثل في محطة بحرية بمقدور 350.000 مسافر/ السنة و صومعة للحبوب سعتها 30.000 طن بالإضافة الى حوضين جافين واحد من الحجم الكبير طول 136 م و عرضه 18.5 م و عمق 8 م و الثاني من الحجم الصغير بطول 74 م و عرضه 15.5 م و عمقه 5 م . أما محطة الحاويات التي تم استلامه سنة 1998 فتمتد على حوالي 17 هكتار من الأرض المسطحة ذات قدرة

<sup>1</sup> - الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ: [http://sogeports.org/a/rzew\\_actuel.html](http://sogeports.org/a/rzew_actuel.html)

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

استيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية ع 3 مستويات بجانب طريق السكك الحديدية مع إمكانية الولوج إلى الطريق السريع من الجهة الشرقية، كما تحتوي على ماسح للحاويات.

**2- ميناء عنابة :** تقدر المساحة الإجمالية لميناء عنابة بحوالي 89 هكتار منها 7 هكتارات مغطاة، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 104 هكتار و أرصفة مجموع طولها 3455 م . ويقدر عرض المدخل الأمامي ب 245 م وعمق 5.13 م، أما مدخل الحوض الكبير فيقدر عرضه ب 250 م وعمق 5.12 م، ويقدر عرض الحوض الصغير ب 183 م وعمق 5.12 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 30.000 مسافر / السنة وصومعة للحبوب سعتها 16.000 لإضافة إلى محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1997 والتي تغطي مساحة حوالي 10 هكتار. ويقع عند تقاطع الطرق الرئيسية فهو يربط شبكات من الطرق السريعة وشبكة السكك الحديدية الوطنية، وعلى وجه التحديد عن طريق خط سكة حديد مكهرب على مناجم الحديد والصلب لوزنة، كما أن المطار الدولي رابح بيطاط لعنابة يقع على بعد 11 كلم فقط في الميناء

**1 ميناء وهران :** يقع ميناء وهران على بعد 400 كلم غرب الجزائر العاصمة لشمال الغربي لعين الترك تقدر المساحة الجافة فيه ب 160000 م<sup>2</sup> و 15 مخزن ذات مساحة قدرها 26000 م<sup>2</sup> و محطة للحاويات تقدر مساحتها ب 110000 م<sup>2</sup> ذات قدرة استيعاب 4200 حاوية، و حظيرة للجر مساحتها 23000 م<sup>2</sup> و حظيرة للمركبات الخفيفة مساحتها 5000 م<sup>2</sup>، منها 3000 م<sup>2</sup> مغطاة و صوامع للحبوب و احدة ذات سعة تقدر ب 30000 طن و الأخرى تقدر ب 10000 طن، و محطة للميناء ذات قدرة 4500 عملية / اليوم ( عمليات التحميل و التفريغ متزامنة ) و محطة للسكة الحديدية خاصة بنقل الحبوب و الطاقة، يمكنها التعامل مع 3 قطارات يوميا

ثانيا: الموانئ النفطية وتتمثل في كل من ميناء أرزيو، ميناء سكيكدة، وميناء بجاية.<sup>1</sup>

**1- ميناء أرزيو:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء أرزيو بحوالي 24 هكتار منها 1 هكتار مغطى، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1730 م. ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء أرزيو ب 400 م وعمق 20 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للإسمنت سعتها 1.800 طن لإضافة إلى محطة لتفريغ الصنابير (النفات) سعتها 6.000 م<sup>3</sup>.

**2- ميناء سكيكدة:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء سكيكدة بحوالي 51 هكتار منها 17 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين (02) تقدر مساحتهما ب 3.43 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1860 م. ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء سكيكدة ب 120 م وعمق 15 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 12.000 مسافر / السنة وصومعة للحبوب سعتها 20.000 طن.

**3- ميناء بجاية:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء بجاية بحوالي 44 هكتار منها 02 هكتار مغطاة، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 156 هكتار وأرصفة مجموع طولها 2200 م. ويقدر عرض المدخل الشمالي ب 120 م وعمق 13 م، أما المدخل الجنوبي الشرقي فيقدر عرضه ب 330 م وعمق 15 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في

<sup>1</sup> - الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ: [http://sogeports.org/a/rzew\\_actuel.html](http://sogeports.org/a/rzew_actuel.html)

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

محطة بحرية بقدرة 45.000 مسافر / السنة وصومعة للحبوب خاصة ب (OAIC) \* وسعتها 30.000 طن صومعة أخرى للحبوب خاصة بسيفيتال سعتها 12.000 طن لإضافة إلى قاعدة عائمة بقدرة 15.000 طن.  
ثالثا: الموانئ التجارية الأخرى. وتمثل في كل من ميناء جن جن، ميناء مستغانم، ميناء الغزوات وميناء تنس.<sup>1</sup>

**1- ميناء جن جن:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء جن جن بحوالي 104 هكتار منها 01 هكتار مغطى، كما يحتوي على حوض واحد 01 تقدر مساحته ب 180 هكتار و أرضفة مجموع طولها 995.1 م . ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي ب 560 م بعمق 8.18 م، كما يحتوي على شبكة سكك حديدية طولها 23 كلم. أما محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1998 فتمتد على حوالي 65 هكتار بقدرة استيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية على 3 مستويات كما تحتوي على ماسح للحاويات (سكانير).

**2 ميناء مستغانم:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء مستغانم بحوالي 68 هكتار منها 02 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين 02 تقدر مساحة أحدهما ب 14 هكتار بعمق يتراوح بين 77.6 م إلى 17.8 م وتقدر مساحة الآخر ب 16 هكتار بعمق يتراوح بين 95.6 م إلى 22.8 م و أرضف مجموع طولها 1995 م . ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي ب 100 م بعمق 12 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في المحطة للبيتومين بقدرة 4700 طن وصومعة للحبوب سمعتها 30000 طن .

**3-ميناء الغزوات:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء الغزوات بحوالي 24 هكتار منها هكتار واحد 01 مغطى ، كما يحتوي على 03 أحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار ، و أرضفة مجموع طولها 730.1 م . ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء الغزوات ب 400 م بعمق 20 م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 1800 طن لإضافة إلى محطة لتفريغ النفايات سعتها 6000 م<sup>3</sup>

**4-ميناء تنس :** تقدر المساحة الإجمالية لميناء تنس بحوالي 75 هكتار ، كما يحتوي على حوض واحد تقدر مساحته ب 17 هكتار و أرضفة مجموع طولها 4200 م . ويقدر عرض المدخل الغربي لميناء تنس ب 180 م بعمق 14 م، أما المدخل الشرقي فيقدر عرضه ب 130 م بعمق 12 م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 500.5 طن لإضافة إلى جسر للوزن بحمولة 50 طن .

<sup>1</sup> - الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ: [http://sogeports.org/a/rzew\\_actuel.html](http://sogeports.org/a/rzew_actuel.html)

المطلب الثاني: مراحل تطور النظام المينائي الجزائري:

مر تطور مؤسسة ميناء الجزائر لمراحل التالية

1/ المرحلة الأولى: 1962-1971

بموجب المرسوم رقم 63-443 والمؤرخ في 09 نوفمبر 1963 الذي يتضمن تطبيق المرسوم المتعلقة بظامه الخاص للموانئ المستقلة (المرسوم رقم المؤرخ في: 1962/02/21) أصبح التنظيم بموانئنا يتميز لإستقلالية، وخاصة الموانئ الأساسية للبلاد الجزائر، عنابة ووهران.

2/ المرحلة الثانية: 1971 - 1982

أنشئ في سنة 1971 سلطة مينائية وطنية وهي الديوان الوطني للموانئ (ONP) بموجب مرسوم رقم 71-29 بتاريخ 1971 وكذلك الشركة الوطنية للمناولة (SONAMA) والشركة الوطنية للعبور والمخازن العامة (SONATMAG) فالسلطة المينائية عملت على إدخال قطاع الموانئ ضمن القطاع العمومي، وهذا لنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص، ومنها ما يمارس من طرف متعامل أجنبي (كالقيادة، الإرشاد، التمويل، العبور، المناولة، القطر.....الخ)، وهذا يدخل في إطار الإستراتيجية العامة لاقتصاد الوطني والتي نصت عليها وحددا المخططات الوطنية.

المرحلة الثالثة: 1982-2000:

بهدف تحقيق المركزية في التسيير وتحقيق الإنسجام بين حجم المؤسسة ومستوى كفاءا المينائية تم إعادة هيكلة المؤسسة العمومية سنة 1982 لذا حل كل من الديوان الوطني للموانئ (ONP) والشركة الوطنية للمناولة (SONAMA) وبموجب مرسوم رقم 82-283- إلى 290 المؤرخ في: 1982/04/14 تم إدماج وحددا المحلية ضمن (10) عشر مؤسسات مينائية فأصبحت المؤسسة العمومية سنة 1982 مؤسسة إشتراكية ذات صبغة اقتصادية مهمتها: استغلال الوسائل والتجهيزات المينائية. القيام شغال الصيانة والإصلاح. ممارسة إحتكار القطر والمناولة<sup>1</sup>.

وننتج عن ذلك ن توحد مركز القرار بغية تسهيل عملية تسيير حركة النقل بشكل دقيق خاصة عند الإستيراد، وأسست مؤسسة ميناء الجزائر وذلك جراء إعادة هيكلة قطاع الموانئ بعد ما كان يتكون من ثلاث مؤسسات سابقة والمتمثلة في: الديوان الوطني للموانئ. الشركة الوطنية لأملاك البحرية. المؤسسة الوطنية للشحن والتفريغ.

4/ المرحلة الرابعة الخوصصة:<sup>2</sup>

تم في هذه المرحلة إعادة تشكيل القانون البحري وانشاء السلطة المينائية وهذا التعبير جاء في إطار الإصلاح الإقتصادي الشامل، والذي تقوم به الجزائر بغية تحقيق المردودية والتحكم في التكاليف بحيث تميزت هذه المرحلة بما يلي: الفصل بين نشاطات الخدمة العمومية والنشاطات التجارية.

<sup>1</sup> - المناولة: النشاط الذي ينتج عنه تحميل البضاعة على واسطة النقل أو تفرغها عنها لغات الإستلام والتسليم أو التخزين أو الفحص

<sup>2</sup> - Ministère des transports- étude de mise au point de la stratégie d'ouverture des activités portuaires a la concurrence commerciale;

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدول ومختلف المستعملين للميناء، لإضافة إلى السلطة المينائية ذالا. تقسيم وتوزيع متناسق بين الموارد المينائية. ترقية الإستثمارات المينائية العمومية والخاصة.

إنشاء وحدات جديدة للسلطات المينائية الجهوية "الشرق، الوسط، الغرب".

عزل النشاطات التجارية عن السلطة المينائية (تسيير الأملاك المينائية والأمن... الخ)، وهذه تتم من خلال القضاء على إحتكار الدولة لنشاطات الخدمة التجارية، وذلك بتطوير مساهمة القطاع الخاص في الموانئ. السماح للمستعملين الرئيسيين للموانئ (أهز، صاحب الشحنة الخاصة... الخ)، بتسيير الخدمة العمومية المينائية.

تشجيع الخواص القيام لنشاطات التجارية المينائية من خلال إبرام عقود الإمتياز، الإيجار وتقديم رخص للمستثمرين الأجانب.

### 4-1 الشراكة الجديدة لميناء الجزائر وموانئ دبي العالمية:

شراكة القطاع الخاص الأجنبي تم إنشائه رسميا في 15 فبراير 2009 بين مؤسسة ميناء الجزائر EPAL وموانئ دبي العالمية، DWP تدف تنمية البنية التحتية لميناء الجزائر تدف هذه الشراكة إلى تخفيض التكاليف ومدة الإنتظار في الميناء الجزائري ما يكلف أموال طائلة عندما تكون السفن في الميناء، وبدرجة أقل عندما تكون في عرض البحر، كما تدف إلى زدة مساحة ميناء الجزائر العاصمة إلى 18 هكتار بعد أن كانت المساحة الأصلية 12 هكتار، ومدة عقد الإمتياز مع موانئ دبي العالمية لمدة 30 عاما لتشغيل محطة الحاوت بميناء الجزائر العاصمة، و لتالي فإن التحدي تحسين الإجراءات والخدمات في الأجال القصيرة، وتعد مجموعة موانئ دبي العالمية واحدة من رواد العالم في مجالها (وهي لث أكبر مشغل لـ لحاوت)<sup>(4)</sup>

### 4-2 الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة C.N.A.N:

"Compagnie Nationale Algérienne de Navigation" أنشئت بموجب المرسوم رقم 63-489 من 31 ديسمبر 1963 مكرسة للمواد الأولية لوسائل النقل البحري لبضائع وقطع الأشجار لصنع القوارب، وقد تم خصصة كل شركة بعة مخصصة لنقل البضائع عنوان شراكة مع شركات فرنسية وإيطالية والسعودية. cnan mediterranean، cnan maghreb et nascho، وتهدف الشركة إلى: النقل البحري لبضائع في شرق البحر المتوسط، أوروبا الشمالية وأمريكا. الوساطة المالية، النقل والإدارة الجمركية. إستئجار السفن. إدارة مخازن البضائع. وبصفة عامة، فإن جميع الأوراق القانونية والصناعية والتجارية أو المالية، أو الملكية، ذات صلة مباشرة أو غير مباشرة لغرض شركات أو من المحتمل أن تسهيل تنفيذ أو توسيع أو تطوير.

### المطلب الثالث : الحاويات و نظام الشحن داخل الميناء

تعريف اتفاقية سلامة الحاويات ل 1972 الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام : « بقولها المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ و على السفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من و لكي تجري مناولتها

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

بسرعة بحيث تكون مزودة بتجهيزات ، «وسائل النقل و دون عملية إعادة تحميل وسيطة ركيئة لهذه الأغراض و ذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة<sup>1</sup> .

### أولا :أنواع الحاويات المستعملة داخل الميناء

هناك عدة أنواع للحاويات، و ذلك حسب نوع البضائع التي يمكن أن تحتويها الحاوية، و كذا المواصفات الفنية للحاوية من حيث الأساسات و نوع المواد المصنوعة منها، و هذا إن دلّ على شيء فإنما يدلّ على الإيجابيات التي يحققها استخدام الحاويات في مجال النقل.

#### 1- حاويات البضائع العامة- :

و هي حاويات غير مصنوعة لنوع معيّن من البضائع، و هذا النوع بدوره مقسم إلى أنواع وفقا لأساسات الحاوية و طرق الوصول إلى داخلها للتعبئة و التفريغ، من أهمّها<sup>2</sup>:

**1-1/ حاويات ذات الاستعمال العام :** و هي حاويات مقفلة بشكل تام، سقفها و جوانبها صلبة، أحد جوانبها- على الأقل فيه باب و خصص لنقل أنواع مختلفة من البضائع أي البضائع الجافة أو السائلة متى كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية ولها ثلاثة احجام 20 قدم و 40 قدم و 45 قدم

**1-2/ حاويات ذات السقف المفتوح :** حاويات تشبه حاويات الاستعمال العام باستثناء وجود سقف متحرك و- قابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك، و يمكن تثبيته بالنواحي الأربع للسقف، و يستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جدا أو ذات الحجم الكبير، كما تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية.

**1-3/ حاويات مسطحة :** أي من دون أساسات عليا، و لكن لها نفس طول و عرض الحاويات العادية و مجهزة بزوايا- بهدف التمكين من مناولتها و أحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتسيير عمليات الشحن و التفريغ و الرصّ على أرضية الموانئ.

**1-4 / حاويات ذات قوائم و ذات جوانب مفتوحة :** و هي تتميز بأنّ جوانبها غير ثابتة- .

**2 / حاويات البضائع الخاصة:** و هي حاويات ذات تصميم خاص، فتنوّع أشكالها حسب نوع البضائع و منها:

**حاويات ذات مواصفات حرارية :** و هي ذات جوانب و أرضية و سقف معزولين حراريا لتخفيض تبادل- الحرارة بين داخل و خارج الحاوية.

**1-2/ حاويات حرارية مسخنة :** و هي ذات مواصفات حرارية و مزودة بجهاز منتج للحرارة- .

**2-2/ حاويات مبرّدة :** و هي ذات مواصفات حرارية، مزودة بجهاز مبرّد تضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى- معيّن.

<sup>1</sup>- أيمن النحراوي منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات ، درا الفكر الجامعي ، الإسكندرية - مصر 2009 ص 135

<sup>2</sup>- أيمن النحراوي منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات مرجع سبق ذكره ص 135

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

2-3/ حاويات الخزانات : و هي التي تستخدم في نقل الزيوت و الحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل - فهي غالبا ما تكون على شكل خزانات معدنية محكمة.

شكل رقم(05) : أنواع حاويات الشحن



المصدر : [guanzhoucompany.wixsite.com/mysite](http://guanzhoucompany.wixsite.com/mysite)

### 3/ نظام الشحن

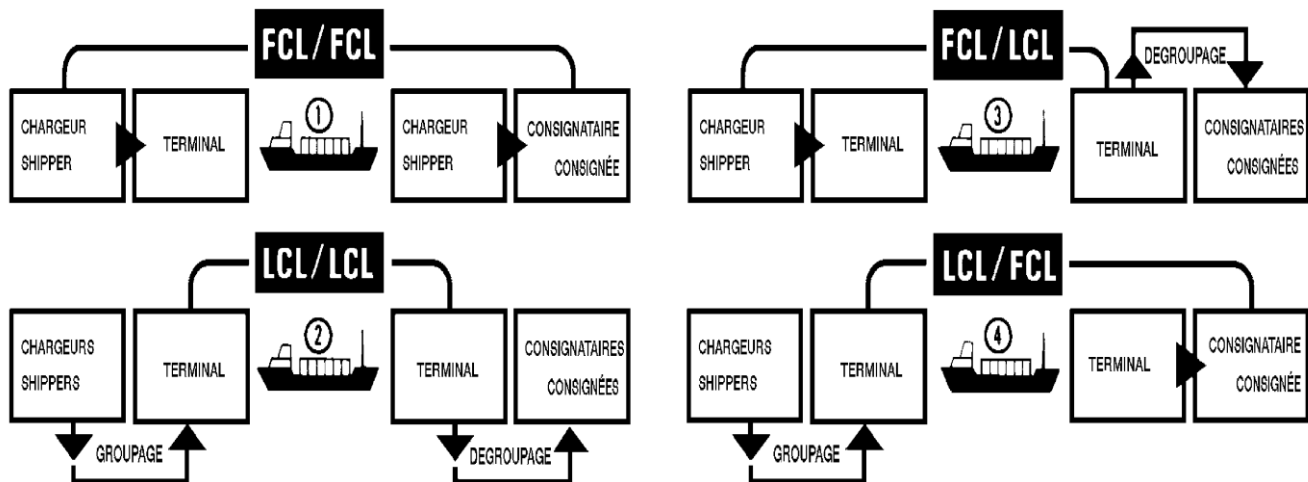
2-1 / شحن الحاويات حمولة كاملة (FCL)

وهي عبارة عن إستئجار حاوية كاملة لتحميل بضائعك، وتعرف في مجال الشحن بـ FCL إختصاراً لكلمة Full Container Load..

2-2 / شحن حاويات حمولة جزئية (LCL)

وهي عبارة عن إستئجار مساحة محددة داخل حاوية أو الإشتراك في حاوية تقل بضائع اخرى إذا لم تكن في حاجة لحاوية كاملة، وتعرف بـ LCL إختصاراً لكلمة Less Than Container Load

شكل رقم(06) : نظام الشحن البحري



المصدر .gestin des opration import-export p.33 .ghislaine legrand.hubert martini

المبحث الثاني : دراسة ميدانية لمؤسسة GIMA ( الشركة العامة للخدمات البحرية ) و الطاقة

### الاستيعابية لميناء جن جن

توجد علاقة وطيدة بين النقل البحري وتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم بسبب العرض الذي يتمتع به النقل البحري حيث تنقل السفينة آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة وسفن ناقلات البترول التي تنقل الواحدة منها مئات الآلاف من الأطنان في كل رحلة ومنه تتوزع التكاليف على عدد كبير من الوحدات المنقولة وبالتالي انخفاض وحدة التكلفة

### المطلب الأول : تعريف الشركة ونشاطاتها<sup>1</sup>:

تعريف : المؤسسة وطنية اقتصادية ذات طابع خدماتي بالنظر إلى طبيعة نشاطها القائم على النقل البحري للمواد و الشحن و العبور .

نشأت الشركة البحرية العامة بالاختصار "gema" ex ENCATM من إعادة الهيكلة العضوية لـ CNAN في عام 1987 ، بالشكل المكرس في وقت شركة اقتصادية وطنية ، ورثت أنشطة شحن السفن ، التزود بالوقود والعبور . عندما تم إنشاؤه في عام 1988 ، كان ENCATM يتمتع باحتكار فعلي وكان له سوق محمي . في يونيو 1990 ، تم تغيير النظام الأساسي للشركة إلى شركة مساهمة (SPA).

في 24 مارس 1991 ، غيرت ENCATM اسمها ، وتم استدعاء الشركة منذ ذلك الحين في شركة GEMA ، وهي شركة مساهمة برأس مال قدره 15.000.000.00 دينار جزائري.

بموجب عقد التوثيق الذي تم وضعه في 18 فبراير 1998 ، تم تعديل القوانين من أجل مواءمتها مع تعديل القانون المتعلق بإدارة رأس المال السوقي للدولة . على هذا النحو ، تم رفع رأس المال ليصل إلى 300 مليون دينار ، مما أدى إلى إصدار 1900 سهم جديد.

تطبيقا للنص الجديد وإنشاء SGP GESTRAMAR ، تم تعديل النظام الأساسي لـ GIMA وفقا للتعديل التشريعي في أغسطس 2001 ، وبواسطة عقد التوثيق الذي تم وضعه في 29 نوفمبر 2004 ، والذي ينسب ملكية أسهم جيما إلى . GESTRAMAR

تمتلك شركة جيما حاليا رأس مال يبلغ 750.000.000 دينار جزائري مملوكة بنسبة 100٪ لمجموعة النقل البحري الجزائرية (GATMA) ، واستبدالها منذ 2016/02/14 لشركة الإدارة السابقة للممتلكات الحكومية (EX

GESTRA

### 2 /النشاطات الرئيسية للشركة

تعمل GIMA في سوق الشحنات لجميع أنواع السفن ، وسفن الحاويات ، وناقلات السائبة ، وما إلى ذلك). كما ترسل GEMA أيضًا السفن في خطوط منتظمة من التروس (شحنات متجانسة). وهي تعمل في جميع الموانئ التجارية الجزائرية.

<sup>1</sup> - <https://www.gema-group.com/entreprise/historique>

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

كما تعمل مجموعة GEMA من خلال شركتها الفرعية FILTRANS في أنشطة العبور والنقل البري للبضائع وتخزين البضائع و المناولة <sup>1</sup>.

### 3/ وظائف المؤسسة

بصفة عامة يمكننا تصنيفها إلى خمسة وظائف كبيرة شامة.

**1/ وظيفة التسويق:** أي تسويق ما تم إنتاجه لتحقيق أهداف المؤسسة وذلك من خلال فعاليات إدارة المنتج، التسعير، وتوزيع، فالشركة تقوم بالتسويق والنقل البحري للبضائع.

**2/ الإنتاج أو العمليات:** فأى منظمة تحاول إنتاج أكبر وأجود السلع أو الخدمات والمنافع في زمن محدد وبتكلفة أقل تقوم بعدة عمليات كإبرام عقود مع مؤسسات أجنبية لتوسيع النشاط وتحسينه مسايرة في ذلك جميع التطورات والتكنولوجيات.

**3/ الوظيفة المالية:** تعتبر هذه الوظيفة أعظم المجالات وأكثرها قيمة في المنطقة كونها سبب زياد قيمة المؤسسة سويقيا فالمؤسسة تسعى من خلال نشاطها إلى تحقيق المردودية العالية وفع رقم الأعمال.

### 4/ وظيفة المواد البشرية:

تولي المنظمة أهمية كبيرة لهذه العملية كونها ترتبط بالدرجة الأولى بالأفراد الذين يشكلون عامل قوي في نجاح المؤسسة، وهذا يعتمد على التسيير الفعال لهذه الموارد البشرية حيث تتجلى أهم وظائفها في استقطاب الاختيار والتعيين، التنمية (التدريب)، الدافعية (الأجر، الحوافز)، الصيانة (التقييم، الترفيع، الأمن).

وتتجلى هذه الوظائف جليا في مؤسسة جيما وهذا ما أشارت إليه مسؤولة التوظيف " تسهر إدارة الموارد البشرية على تسيير شؤون العمال بصفة قانونية واتخاذ إجراءات تكنولوجية متطورة لذلك."

### 5/ وظيفة التجارة:

تعتبر هذه الوظيفة من اهم وظائف المؤسسة حيث تقوم بتسيير عملية النقل و ابرام العقود بين مختلف ال وكلاء ولها علاقة مع الوظيفة المالية بإرسال الوثائق اللازمة اثناء عملية النقل

### 4/ أهداف المؤسسة

- الهدف الأسمى لمؤسسة جيما هو تحقيق مرتبة ومكانة مرموقة عالميا.
- السعي للقيام بوظائف المنوطة بها على أكمل وأحسن وجه.
- المحافظة على الصورة التجارية على الواجهة العالمية لتحقيق الرقي للاقتصاد الوطني.
- توسيع شبكة النقل البحري بتسطير مشاريع جديدة وكبيرة.
- رفع مداخيل الشركة والدولة بصفة عامة.
- المساهمة في محاربة البطالة باستقطاب اليد العاملة وتوظيفها وتكونها داخل الشركة.

### 5/ الهيكل التنظيمي لمؤسسة جيما

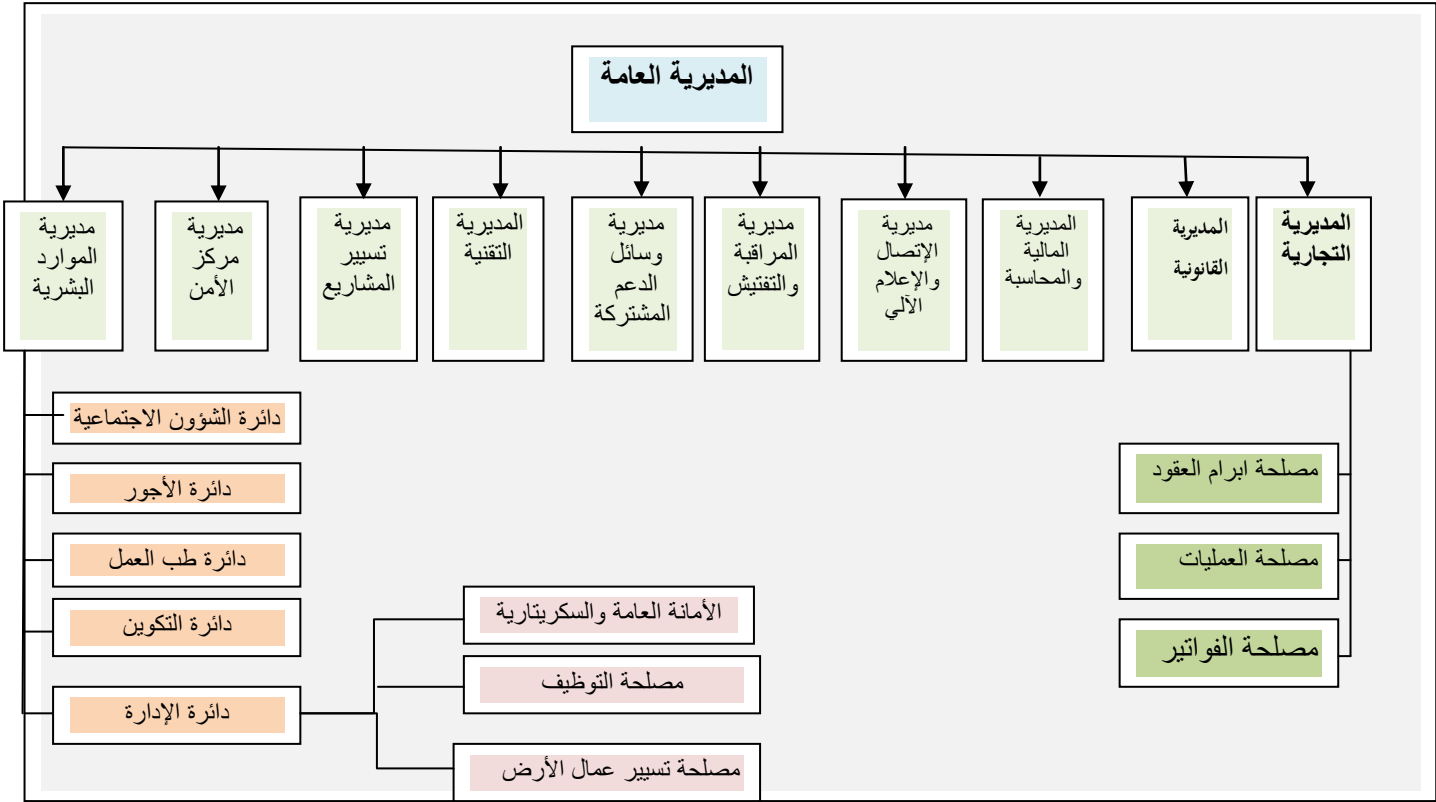
فشركة جيما تقسم إلى عدة مديريات تتقاسم وتتبادل المهام فيها بينها وهذه المديريات تشكل خلايا المؤسسة

<sup>1</sup> - <https://www.gema-group.com/entreprise/historique>

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

التي تسعى لتحقيق أهدافها وتعمل على تطويرها وترقيتها بين منافسيها وهي موزعة كالآتي:

شكل رقم (07): الهيكل التنظيمي لمؤسسة جيمما



المصدر: بالاعتماد على تفاصيل مديرية الموارد البشرية

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

### 6/ سفن مؤسسة gima (السفن في المرسى):

خلال 1980 كان للجزائر أسطول من بين الأفضل 05 في العالم، ويتكون أسطول تحت العلم الجزائري من أكثر من 80 سفينة من جميع الأنواع ( ناقلات البضائع السائبة، ، ناقلات كيميائية وناقلات الغاز وناقلات النفط، و متعددة الأغراض ، والعبارات السيارة)، تم تشغيل هذا الأسطول لكامل عن طريق شركة gima، الذين وصلوا إلى إستغلال أربع سفن مملوكة خلال السنوات، 90/80 واليوم يتكون الأسطول الوطني من 52 وحدة.

فإمتلاك أسطول كبير يرفع العلم الوطني ليست ضمان للكفاءة من حيث الخدمات اللوجستية، بما أن الواردات والصادرات يمكن القيام مع السفن التي ترفع أعلاما أجنبية كما هو الحال في كثير من الأحيان اليوم،<sup>(1)</sup> والجدول رقم (51) يبين السفن الجزائرية المسيرة من طرف شركة gima للخدمات البحرية .

### الجدول رقم(09): سفن مؤسسة جيما

السنة بناء السفينة	Navire السفينة	النوع	القدرة الإستيعابية	DWT
2012	9095	11025	متعددة الأغراض	SAOURA
2011	9095	11025	متعددة الأغراض	STIDIA
2011	9095	11025	متعددة الأغراض	SEDRATA
2012	12767	15953	متعددة الأغراض	KHERRAT
2016	12500	17600	متعددة الأغراض	TINZIREN
2016	12168	17380	متعددة الأغراض	TIMGAD

من خلال رقم(15) يتبين أن سفن مؤسسة gima والتي تسيير أو هي مملوكة من قبل الشركة الوطنية للملاحة البحرية تتكون من أربعة(04) سفن للبضائع العامة نوع الملكية، (وهو عبارة عن عدد محتشم ومهمل) لنظر إلى التطور الكبير الذي عرفه قطاع النقل البحري لبضائع، إلا أن الجزائر تتبع سياسة إستئجار السفن الأجنبية دون شراء سفن وتكوين أسطول تجاري وطني كبير يستجيب لمتطلبات التجارة الدولية الحديثة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - gema-group.com/entreprise/historique

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

المطلب الثاني :أدارة العمليات في هذه الشركة

أولا :العمل بواسطة البريد الإلكتروني

تمر هذه العملية بأربعة مراحل وهي :

1- التكلفة بمصاريف النقل « **demande de prise en charge** » :

يطلب من الزبون تقوم الشركة بتحمل كل مصاريف النقل من ميناء الانطلاق الى ميناء الوصول حيث يقوم الزبون ببعث

طلب يوضح فيه نوع السلعة المراد نقلها عبر البريد الإلكتروني يبين بوضوح ما يلي:

-يوم التحميل (ميناء امستردام 01-06-2020)

-يوم التفريغ (ميناء برشلونة 04-06-2020)

-مستقبل السلعة

-نوع السلعة

2-الفاتورة الشكلية "Facture Préforma":

تقوم الشركة بالاتصال بالوكالة المعتمدة في ذلك البلد التي تقوم بدورها بوضع فاتورة شكلية تتضمن ما يلي:

Le navire: « chikhe bouamama »

Le Port: Barcelona

La date : 04-06-2020

Opératio	Taux
Droit de port	*****
Signalisation maritime	*****
Remorquage	*****
Amarrage	*****
Pilotage	*****
Déclaration ENS	*****
Commission D'agence	*****

3/ تحويل المصاريف « Transfert des dépense prévisionnel de l'escale » :

ارسال طلب تحويل المصاريف المتوقعة للرحلة مبينا ما يلي:

-اسم الباخرة

-ميناء الوصول

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

-اليوم المتوقع الوصول فيه

-الوكالة المعتمدة في ذلك البلد

-مجموع مصاريف الرحلة

4/ الفاتورة النهائية و الحقيقية "Compte d'escala Définitive" :

عندما تغادر السفينة بعد الانتهاء من رحلتها تقوم الوكالة بإرسال الفاتورة النهائية و الحقيقية عبر البريد الالكتروني وتقوم

الشركة بمقارنة الفاتورة الشكلية و النهائية حيث تقوم بتسديد النفقات الناقصة او استرجاع المصاريف الزائدة

ثانيا : العمل على البرنامج "Exploitation de logiciel"

:تقوم الشركة بالعمل على برنامج "IMOS" العالمي للنقل البحري و يتم خلال هذه المرحلة

1/ تحديد مسار الرحلة "Itinéraire de voyage" :

يتضمن مسار الرحلة ما يلي:

-وصول الباخرة قرب الميناء

-يوم و وقت الوصول 2020-07-01 على الساعة 8.00

-بداية التحميل 2020-07-02 على الساعة 17.00

-نهاية التحميل 2020\*07\*02 على الساعة 19.00

-مغادرة الباخرة 2020-07-02 على الساعة 21.00

2/ نوع المنتج "Type de produit" :

نأخذ مثال

-التحميل على رصيف الميناء "Chargement a Quai"

-عملية التحميل-

-الحمولة بالمتر المكعب-

-الكمية

3/ عملية التحميل

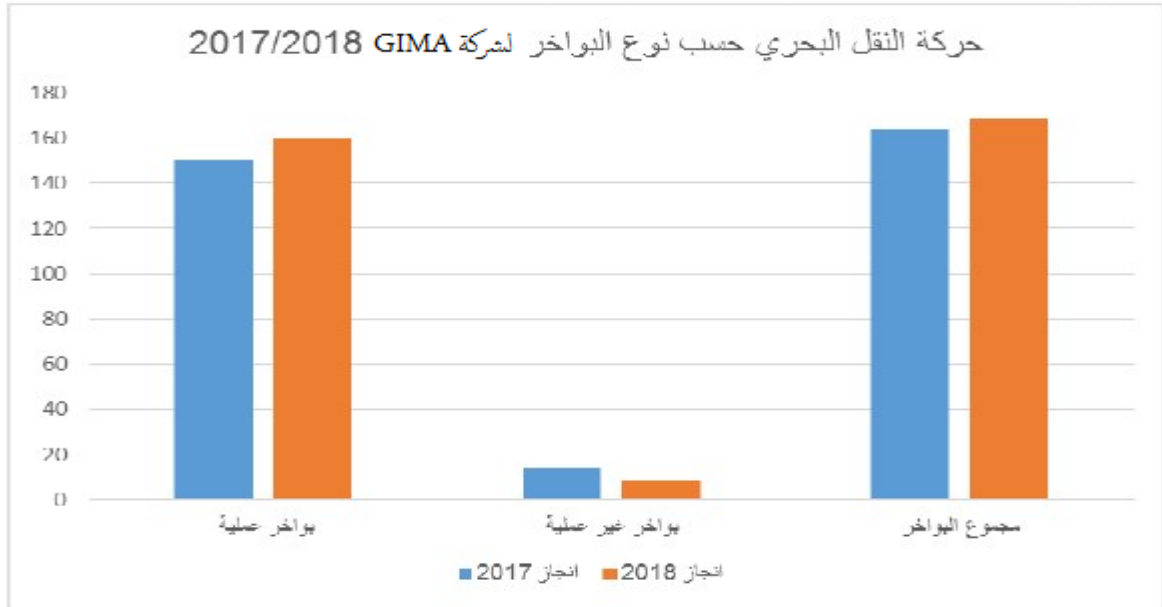
4/ عملية التفريغ

5/ عمليات اخرى

المطلب الثالث : حركة نقل و مناولة البضائع لشركة GIMA

1- حركة النقل البحري حسب نوع البواخر 2018/2017

الشكل (08): حركة النقل البحري حسب نوع البواخر 2018/2017

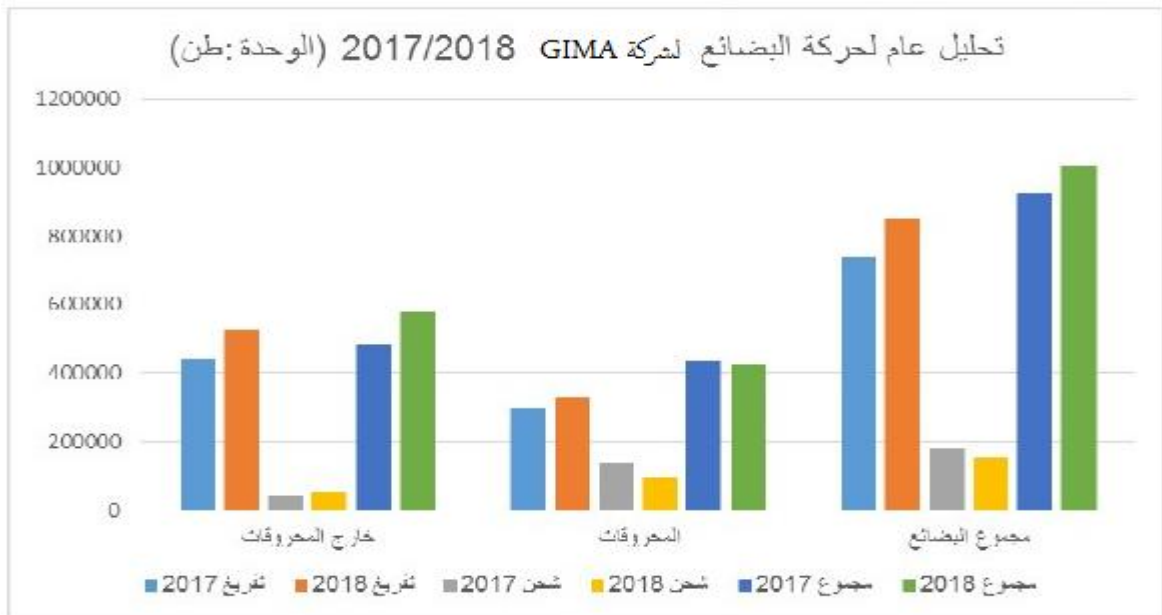


المصدر : النشر الاحصائية لشركة جيما 2018

عدد السفن التي دخلت ميناء جن جن خلال شهر جانفي 2018 يقدر بـ 169 سفينة منها 160 سفينة عملية، مسجلة بذلك إرتفاع قدره 3.05% مقارنة بنفس الفترة 2017

تحليل عام لحركة نقل البضائع لشركة GIMA 2017 - 2018

الشكل (09): تحليل عام لحركة البضائع 2017 - 2018



المصدر : النشر الاحصائية لشركة جيما 2018

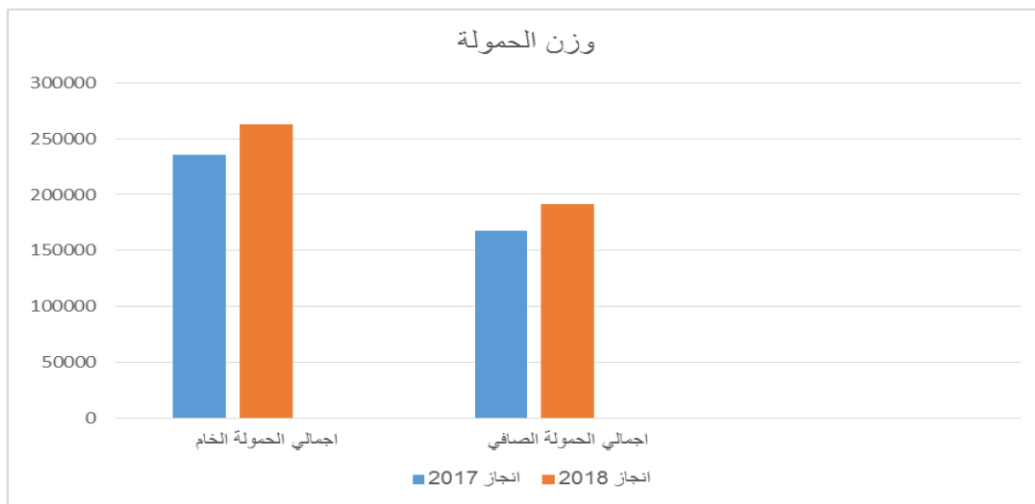
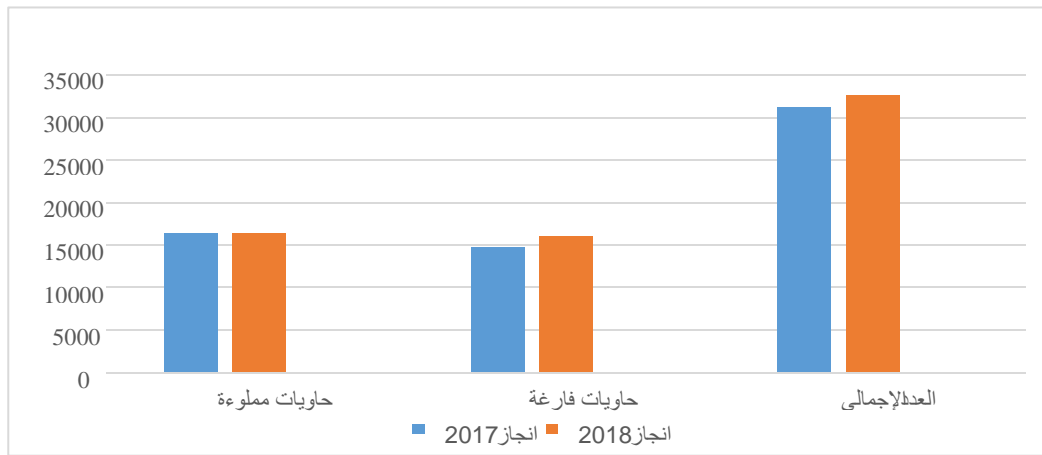
## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

الحجم الإجمالي للبضائع المنقولة (شحن، تفرغ) المصروفة من طرف شركة جيما عرف ارتفاع قدره 89.08 % خلال شهر جانفي 2018، مقارنة بنفس الشهر من 2017 ، حيث إنتقل من 921144 طن في 2017 إلى 1002995 طن في 2018 حيث أن:

- حجم البضائع (المفرغة) من طرف جيما بلغ مجموع 850524 طن، مسجلا بذلك ارتفاع 89.14% مقارنة بنفس الفترة في 2017

في نفس إطار المقارنة نقل البضائع المشحونة عرف إنحفاظا قدره 15.69% سببه إنخفاض حجم المحروقات المكررة.  
الشكل (10): تحليل عام لحركة البضائع 2017-2018

عدد الحاويات



المصدر : النشر الاحصائية لشركة جيما 2018

عرف النقل الإجمالي للحاويات خلال شهر جانفي 2018 ارتفاعا سواء في عدد الحاويات المستلمة أو في وزنها ، حيث انتقل عددها من 31184 في شهر جانفي 2017 الى 32657 في نفس الفترة من سنة 2018 مسجلا بذلك ارتفاعا قدره 72.4%

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

مقسما كالتالي:

• حاويات مملوءة: 16510 أي ارتفاعا طفيفا قدره 66.0% مقارنة بنفس الفترة من السنة الماضية

حاويات فارغة: 16147 أي ارتفاعا قدره 23.9% مقارنة بنفس الفترة من السنة الماضية

المبحث الثالث: أهم مصطلحات التجارة الدولية المطبقة في تجارة الجزائر الخارجية.

النظام المطبق على تسديد أجرة حمولة البضاعة أو تكاليف النقل البحري لبضائع في الجزائر يبنى على أساس تحديد شروط النقل وتسديد أجرة حمولة البضائع المنقولة بحرا وكذا مصاريف توقيف الحاوت بموجب عقد النقل البحري المنبثق عن العقد التجاري في حالتي التصدير والإستيراد.

المطلب الاول: مصطلحات التجارة الدولية للصادرات و الواردات:

يتم تطبيق الأنكوترمز في صادرات النقل البحري لبضائع كما يلي:

1/ تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير : ويكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير كما يلي: (1) عندما

ينص العقد التجاري المتعلق بعملية تصدير على تسديد أجرة حمولة البضاعة مسبقا فإن الدفع يتم

بالدينار الجزائري من قبل المصدر لدى وكيل السفينة، وفي هذه الحالة يدرج مبلغ أجرة حمولة البضاعة في السعر المفوتر

للبضائع المصدرة ويلزم المصدر الخاضع للقانون الجزائري بتحويل المبلغ وفق نفس شروط تحويل ناتج البضائع المصدرة، يسجل

المبلغ المحصل على هذا النحو في الجانب الدائن من الحساب الانتقالي لمجهز السفينة/ الناقل المعني .

إذا كانت البضائع المصدرة بأجرة حمولة مدفوعة مسبقا منقولة في البداية من طرف سفينة مجهز وطني وتكون محل عملية

مسافنة<sup>(2)</sup> في ميناء أجنبي فإن أجرة حمولة البضاعة المستحقة لمجهز السفينة الأجنبي الذي قام بنقل السلع من ميناء المسافنة إلى

ميناء الوجهة تسدد من طرف وكيل المجهز الوطني وتسجل في الجانب المدين للحساب الانتقالي في الخارج للسفينة التي

نقلت البضائع إلى ميناء العبور الدولي.

يحصل وكيل السفينة الأجنبي أجرة الحمولة المدفوعة عند الوصول للبضائع المصدرة و المنقولة من طرف سفن التجهيز

الوطني وتسجل في الحساب الانتقالي لهذه السفن وفق الشروط المحددة في أحكام هذا المرسوم.

2/ تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الإستيراد:

يكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الإستيراد كما يلي: عندما تسدد أجرة حمولة البضائع المستوردة بحرا من طرف

شخص طبيعي أو معنوي مقيم في الجزائر لدينار

الجزائر طبقا للتنظيم المعمول به المتعلق لواردات وكذا بنود العقد التجاري فإن مبلغها لا يدرج في سعر البضائع المفوترة.

عندما تدرج أجرة حمولة البضائع في السعر المفوتر للبضائع المستوردة فإن تسديدها يتم مسبقا من طرف المورد أو لحسابه.

تسدد أجرة حمولة البضائع المستوردة عند الوصول من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين غير مقيمين في

الجزائر لدينار الجزائري الناتج عن القيمة القابلة للعملة الصعبة القابلة للتحويل والمستوردة مسبقا أو عن طريق

التسجيل في الجانب المدين للحساب المفتوح لعملة الصعبة أو في حساب أجنبي لدينار القابل للتحويلي

يسجل مبلغ أجرة الحمولة المحصل لدينار الجزائري عند الوصول من طرف وكيل السفينة ويسجل من طرف هذا الأخير

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

في الجانب الدائن للحساب الانتقالي للسفينة المعنية.

الشكل رقم(10): مصفوفة للصادرات والواردات CIF أو FOB/CFR وسفن النقل البحري.

السفن الأجنبية (المدفوعات)	السفن الوطنية (الإيرادات)	
الصادرات	النقل البحري لبضائع FOB يتحمله المستورد	الصادرات
الواردات	النقل البحري يتحمله CIF أو CFR المصدر	الواردات

المصدر: من إعداد الطالب (إعتماد على المرجع:

- 1- أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري - الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2009، ص169-170
- 2- الأمانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم، 14-365 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية/ العدد 74 المؤرخ في 3 ربيع الأول 1436 الموافق 25 ديسمبر سنة، 2014، ص4-5

مما سبق ينتج ما يلي:

حسب المرسوم رقم 14-365 من الجريدة الرسمية، المستورد الجزائري المقيم يدفع أجرة النقل البحري للبضائع أو النولون البحري لدينار الجزائر إلى وكيل السفينة الأجنبي أو الناقل البحري، حيث لا يتم إدراج مبلغ النقل البحري في العقد أو الفاتورة التجارية لعملية الإستيراد، إلا إذا تم الدفع مسبقا فتكون عندئذ أجرة الحمولة أو النولون مفوترة. ولنسبة للمستوردين غير المقيمين في الجزائر، فبعد تحويل العملة الصعبة إلى الدينار الجزائري يتم وقتها تسديد أجرة حمولة البضائع عند الوصول إلى وكيل السفينة الأجنبي.

في حالة الإستيراد بواسطة سفينة أجنبية أن يتكون بعة للمصدر الأجنبي، ويتحمل المستورد الجزائري تكاليف النقل البحري يتم إستعمال وقتها مصطلح "FOB" التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير، أما عند تحمل المصدر الأجنبي لتكاليف النقل الأساسي، يتم الإستيراد بمصطلح CIF " التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" من طرف المصدر الأجنبي، وفي بعض الأحيان بمصطلح CFR " التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" من طرف المصدر الأجنبي دون التأمين على نقل البضاعة والذي يتحمله في حالة إعتماد المصطلح CFR " التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" المستورد الجزائري.

تعتمد المؤسسات الاقتصادية الجزائرية عند الإستيراد على تسلم المنتج إلى أقرب مكان، وعندما يصدر فإنه يطلب من المشتري أن تي لإستلام البضاعة عند الباب، في ظل غياب الرقابة على المؤسسات، والسيطرة على سلسلة التوريد، وحصّة ضئيلة فقط من شحن البضائع تتم في الواقع من قبل المؤسسات الوطنية.

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

**المطلب الثاني : مصطلحات التجارة الدولية وهيكل التعريف .**

يعطي هيكل التسعير صورة تفصيلية عن كل عناصر تكلفة البضاعة من بوابة مصنع البائع(المصدر)، وحتى وصولها الى المشتري(المستورد)، الذي بدوره يسوقها للمستهلك النهائي. حساب سعر التصدير.

سعر التصدير يشمل ما يلي:

تكلفة الانتاج تكلفة النقل والتأمين الرسوم الجمركية وضريبة القيمة المضافة هامش الربح

ووفقا لمصطلحات انكوترمز سيكون من الضروري ادماج النفقات التالية:

1/ التعبئة والتغليف للتصدير / 1. الإجراءات الجمركية للتصدير / 3. وقبل توجيه البضائع إلى رصيف الانطلاق / 4. التحميل في المصنع / 5. وسيلة النقل الرئيسية / 9. وبعد توجيهه / 9. تفريغ / 9. الإجراءات الجمركية استيراد / 9. دفع الرسوم الجمركية والضرائب.

**تضمين أجرة النقل**

1. النقل البحري : بالحاويات اختياريا او اتفاقيا مع سعر كل وحدة دفع(UP) طن أو متر مكعب لصالح

الناقل  $1T=3M^3$  اختيار الأكثر اجابية من بين الوحدتين في صالح الناقل

**2النقل الجوي:**

السعر بالكيلو غرام (KG) في الوزن والحجم CBM مع الحد الأدنى من الرسوم

$1T=6M^3$  اختيار الأكثر اجابية من بين الوحدتين في صالح الناقل

**3.نقل بري.**

بالاتفاق  $1T = 1M^3$

اختيار الأكثر اجابية من بين الوحدتين في صالح الناقل.

**حساب التأمين**

ويتم احتساب التأمين على اساس نسبة من قيمة السلع في وثيقة التأمين.

في كثير من الأحيان، يتم احتساب التأمين على اساس نسبة 10 % . من قيمة CIF

ويمكن حساب التأمين على مختلف المصطلحات التجارية الدولية و بالتالي على اساس اوعية مختلفة.

**دمج الرسوم الجمركية وضريبة القيمة المضافة .**

الجمركية المنطقة إلى وصولها عند البضاعة قيمة من مئوية نسبة= الجمركية الرسوم

القيمة CIF . البحري للشحن

قيمة CIP . الجوي للنقل

قيم DAP . البري للنقل

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

بشكل عام، المستورد هو الذي يدفع ضريبة القيمة المضافة.

إن المصدر يدفع ضريبة القيمة المضافة لجمارك بلد المقصد ويسترجعها من خلال DDP: في حالة انكوترمز سعر البيع.

والجدول رقم(11) : يبين مثال تطبيقي حول تحديد هيكل تكاليف الاستيراد و التصدير

Coûts	اسعار التكلفة	التكاليف
Valeur de Marchandise	40.000\$	قيمة البضاعة المستوردة عند بوابة المصنع
Emballage	\$600	التعبئة والتغليف
<b>EXW : 40000+600=40600\$</b>		
Formalités Douanier Export	\$300	جمركة التصدير
Pré acheminement	\$400	تكلفة ارسال البضاعة الى الميناء
<b>FAS : 40600+300+400=41300\$</b>		
Mise à Bord	\$500	تكلفة تسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الشحن
<b>FOB : 41300+500=41800\$</b>		
Transport Maritime	\$6000	تكاليف النقل البحري
<b>CFR : 41800+3000=44800\$</b>		
Assurance Transport	\$700	تامين النقل
<b>CIF : 44800+700=45500\$</b>		
Formalités Douanier Impor	\$400	تكاليف اجراء الجمركة
Droit de Douane impor	\$4000	حقوق جمركة الاستيراد
Post Acheminement	\$500	ارسال الى مكان الوصول
<b>DDP : 45500+400+4000=50400\$</b>		

المصدر، عبد المالك هاني، مرجع سابق، ص43

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

من الجدول رقم 11 يتبين ان : سعر البضاعة في مصطلح EXW هو بقيمة 40300 \$ وهذا راجع لانخفاض التكاليف (تكلفة الانتاج وتكلفة التعبئة والتغليف فقط)، اما في حالة اعتماد مصطلح FAS فالمستورد يدفع كلما زادت التكاليف التي، CIF، CFR، FOB، بسبب زيادة التكاليف، وكذلك في حالات EXW اكثر من مصطلح يتحملها المصدر لنقل البضاعة الى المستورد كلما ارتفع ثمن السلعة المستورد، واكثر سعر يتحمله المشتري بقيمة 30400 \$ اين يتحمل المستورد اكر عدد من التكاليف مما يتسبب في ارتفاع DDP هو عند البيع بالمنتج محل البيع، اي انه بزيادة التكاليف التي يتحملها المستورد لاستيراد بضاعة ما تزيد قيمة تلك البضاعة، وذلك بموجب المصطلح المعتمد في العملية التجارية.

### المطلب الثالث: تحديات الموانئ الجزائرية و تحدي السفن الأجنبية

#### 1- تحديات الموانئ الجزائرية:

تعرف موانئ الجزائر تحديات مستقبلية لعل أهمها: <sup>1</sup>

من خلال الخصخصة الجزئية للموانئ مل الحكومة الجزائرية إلى كفاءة الموانئ وزدة القدرات في مجال البنية التحتية، لكن الإصلاحات المملوكة التي من شأنها أن تسمح بتنمية هذا القطاع، ينبغي لها تلييف سياسة الموانئ لمواكبة التغيرات الجارية في الإقتصاد العالمي، ولكن الجزائر تواجه خيرا في حركة الخصخصة التي طالت العديد من البلدان في تنمية الموانئ بسبب المعدات الازمة لمناولة البضائع في الموانئ الجزائرية التي تحتاج إلى إصلاح وتلك المستخدمة إدارة الحاوت يجب أن يكون تحديث عاجل لمنظومة النقل البحري ككل، وانشاء موانئ جافة يخفف

لتأكيد استخدام مناطق الموانئ، ومع ذلك فإن أهمية الخدمات اللوجيستية لا يمكن إنكارها وحتى لو كانت في مرحلة جنينية في الجزائر، رغم أن مشغلي الخدمات اللوجستية في القطاع الخاص تركز كل جهودها لتخفيف العبء على الموانئ وحركة التجارة الخارجية.

الجديد في النظام الميناء الجزائري هو ظهور شراكة القطاع الخاص الأجنبي والمتمثلة في موانئ دبي العالمي الإماراتية، وقد كانت نتائجها إنقسام إنتاجية هذا النشاط، فاختارت الدولة الجزائرية أن يعهد في إدارة محطات الحاوت إلى الشركات الأجنبية من أجل تطوير موانئها المتخلفة إلى حد كبير، وهي ملزمة للشروع في الإصلاحات لقطاع الموانئ للحد من خطر التعرض للتهميش في البحر الأبيض المتوسط ونظام النقل العالمي، لا سيما وأنه على نطاق واسع تعتمد على وسائل النقل البحري خصوصية التصدير الأحادي لإقتصادها.

الجوانب الحيوية من الخدمات اللوجستية في الموانئ ذات إنتاجية منخفضة والتكاليف الناتجة أكبر، لإضافة إلى عدم وجود إجراءات كفؤة وفعالة من طرف الجمارك، هذا مما أدى إلى إقامة مطولة للبضائع في الميناء، والشروط والإجراءات تعتبر عادة السبب الرئيسي لعبور طويل من البضائع في الميناء بسبب نظام الحوسبة الخاص م، وهو ما يمثل عقبة أمام التجارة، زدة إلى مشاكل ضعف استخدام التكنولوجيا والاتصال في جهاز الجمارك وإضافة إلى ذلك تركيز النشاط التجاري في الجزائري يتجه تماما إلى الجهات والحكومات المركزية.

<sup>1</sup> - Radhia Tadjine et Malika Ahmed Zaid, **op-cit** , p p 10-11

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

خصصت وزارة الأشغال العمومية أكثر من 100 مليار دينار في المخطط الخماسي، 2010/2014 لتمويل بعض المشاريع وتطوير العديد من البنية التحتية للموانئ، بعد البر مج قدم الاستثمار العام ما يقرب من 40% من موارده لمواصلة تطوير البنية التحتية الأساسية وتحسين القطاع العام، بما في ذلك أكثر من 3100 مليار دينار لجمهور المتعاملين الإقتصاديين، هذا ويعمل القطاع العام على مواصلة توسيع وتحديث شبكة الطرق وزدة الطاقة الإستيعابية للموانئ، واعادة بناء الأسطول الوطني بعد إجراء دراسات جادة وعميقة مع ضرورة ضمان سوق وطنية لشحن الأسطول الذي سيتم استثمار أموال عمومية لبنائه.

الجزائر تحسر سنويا 1.2 مليار دولار أميركي في مصاريف استئجار سفن الشحن البحري في استيراد أنواع عدة من المنتجات من العالم، فقد بلغت تكاليف النقل البحري في الجزائر 88 مليار دينار (1.1 مليار دولار) في العام 2011 وهو المبلغ الذي يكفي إعادة بناء أسطول جديد من بواخر الشحن البحري بما يعادل 40 خرة من الحجم الكبير بمعدل سعر السوق العالمية المقدر بسعر 25 مليون دولار للباخرة الواحدة.

الأهداف التي تم تعيينها في شراكة أجنبية لتطوير هذه الموانئ الجزائرية، لكن لا يمكن تحقيق ذلك إلا إذا كانت هناك إستراتيجية أوسع نطاقا لتكوين منصات حاويات الميناء ويستقبل ميناء جن جن 750 ألف حاوية سنويا و يعترض بلوغ طاقة مليون وحدة ابتداء من 2016 خاصة بفضل مشروع بناء رصيف جديد للحاويات، فالوقت ضد المشروع الجزائري لنظر إلى الزخم من قبل الآخرين في البحر الأبيض المتوسط ومشاريع الجيران التي تستقطب المستثمرين أكثر من الجزائر.

### 2- تحدي السفن الأجنبية:

يمثل إستئجار الجزائر للسفن الأجنبية في النقل البحري للبضائع إستيرادا وتصديرا تحديا كبيرا وذلك لنظر إلى الأسباب التالية: (1)

شركات الشحن البحري الأوروبية العاملة لجزائر تلتزم الجزائر لدفع لعملة الصعبة وترفض استلام رسوم النقل والشحن بصيغة "FOB" التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير، " فذلك راجع منطقيا إلى أن الحكومة لا تقوم بتحويل مستحقات عملة الصعبة، لذا لجأوا الى صيغة الدفع CIF " التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة، " والتي تضمن حقوقهم، فليس في الأمر تعدي على السيادة الوطنية بقدر ما هو إخلال الطرف الجزائري بما تقتضيه المعاملات الدولية.

النتائج المترتبة على رفض شركات الشحن تسوية الدفع لدينار الجزائري مقدما على الصادرات رفض ملاك السفن الأجنبية العاملة في الجزائر تحميل البضائع للتصدير وفقا لمصطلح "C&F"، "CFR" التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"، وتدفع قيمة الشحن مقدما لدينار الجزائري يتطلب المصدرين الجزائري استخدام "FOB" التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير، " أي يجب أن تكون البضائع تدفع من قبل المشتري الأجنبي، وليس البائع الجزائري، في هذا الوضع المصدر يفقد صالح دعم من قبل الدولة للصادرات غير النفطية، والتي تنطوي على سداد جزء من الشحن البحري من قبل صندوق الدعم للصادرات، ولتالي يفقد ميزة نسبية، ولتفادي ذلك يجب عليها إتخاذ تدابير منها:

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

يجب أن يكون نشاط إستتجار السفن مفتوح إلى "شركات النقل البحري كما هو محدد في قواعد الأونكتاد وغرفة التجارة الدولية من عام 1991، أي شركات الشحن وليس لضرورة ملاك السفن.

دعم الدولة لقطاع النقل البحري واعادة الإستثمار في النقل البحري مع التركيز على حد سواء في القطاعين العام والخاص الوطني، والشركاء الأجانب، لتطلب صناعة النقل البحري استثمارات كبيرة، والاستثمار البحري يخضع كما هو الحال في العديد من البلدان إلى الإعانات والدعم لنظر إلى الطبيعة الإستراتيجية للنشاط الذي يبرر بوضوح هذا النهج.

يجب على الدولة أن تمنح إلى السفن التي ترفع العلم الجزائري إمتيازات العلم بغية كما يقال نظام حق المزارع م الأرض، أي الأولوية في الحصول على وسائل التعامل مع تسهيلات في البنية التحتية للموانئ، إعطاء الأولوية في نقل البضائع للسفن التي تحمل العلم الوطني والمنظمات والمؤسسات العامة، إنشاء غرفة الملاحة البحرية هي ضرورة كبيرة لمراقبة عمل شركات النقل التي تخدم الجزائر، ووقف الإجراءات الأحادية الجانب.

إضافة إلى أن الفائدة من تنمية قطاع النقل البحري تتمثل فيما يلي: <sup>(1)</sup> وجود سفن وطنية تعمل في خدمة طريق بحري معين من شأنه أن تعمل على تشجيع وتنمية الصادرات، أن

توافر قدر معين من البضائع يجعل السفن تتجه لخدمتها بغض النظر عن مقدمها، كما قد تحجم هذه السفن الأجنبية عن ذلك، ففي هذه الحالة يكون إستخدام سفن وطنية أمرا ضروريا.

ميزان المدفوعات يتطلب دائما حصيلة من العملات الصعبة، ومن ثم فإن النقل البحري الوطني يعمل على جلب المزيد من العملات الصعبة.

الدول النامية تعتمد على خدمات النقل البحري الأجنبي، الأمر الذي يجعل الرقابة على أجرة النقل وتكاليف التأمين والشحن غير مباشرة، كما يوجد دائما تخوف من إنسحاب السفن الأجنبية ونقل تجارا إذا ما توافرت لها فرص بديلة في مناطق أخرى.

## الفصل الثاني : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر

### خلاصة:

إن واقع قطاع النقل البحري في الجزائر عموما يعتبر متأخر ومفتقر للموارد وسوء التسيير فعوض شراء السفن وتطوير الأسطول التجاري الذي لا يزيد عدده عن أربعة سفن تقوم المؤسسات الاقتصادية الجزائرية عند الإستيراد أو التصدير باستئجار سفن أجنبية ، وحصّة ضئيلة فقط من شحن البضائع تتم في الواقع من قبل المؤسسات الوطنية من خلال المبيعات هذا ما يؤدي على فرض شركات النقل البحري المحلية والأجنبية رسوم إضافية على البضائع المستوردة، مما يزيد من تكلفة الشحن ، وتستخدم الجزائر مصطلحين تجاريين في تجارا الخارجية في حالة التصدير مصطلح التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير ( FREE ON FOB (BOARD وفي حالة الإستيراد التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة:

"COST INSURANCE AND FREIGHT CIF" التكاليف أجرة الشحن مدفوعة، وفي القليل من

الحالات يتم إستخدام "CFR COUT ASSURANCE ET FRET"

وذلك للنظر إلى مقومات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع التي تتوفر عليها الجزائر والتي تعتبر دون مستوى قي الدول التي تتعامل معها إستيرادا وتصديرا، الأمر الذي يضيع على الجزائر فرصة دخول العملة الصعبة لتسديد أجرة نقل البضائع للدول والسفن الأجنبية.

الخاتمة

## خاتمة

بعد أن تم تسليط الضوء على العناصر الواردة في هذا الموضوع بداية لجانِب النظري لمفهوم اللوجيستيك الدولي بصفة عامة ثم الجانِب النظري لمصطلحات التجارة الدولية دورها في عمليات التبادل التجارة و أهم المسؤوليات التي يلتزم بها المصدر و الم ستورد ثم لتطرق إلى مساهمة المصطلحات التجارة الدولية في تنظيم اللوجيستيك الدولي للبضائع من خلال علاقة مصطلحات التجارة الدولية بتسعير الصادرات ،المستندات و العقود التجارية النموذجية و أيضا من خلال كيفية توزيع التزامات المصدر و المستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية عن طريق إبراز وقت تحويل الأخطار و التكاليف المتعلقة لبضاعة أو الموضوع العقد" وانتقالها من البائع إلى المشتري حسب كل مصطلح تجاري و تم من خلال الجانِب الميداني التعريف بمؤسسة gima للخدمات البحرية كعينة من شركات النقل البحري في الجزائرية و تبيان مجال المحاولة الوقوف على واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر و كيفية استخدام المصطلحات التجارة الدولية و منها ما يستعمل على نطاق واسع في حالي الاستيراد و التصدير ،بعد دراسة كل هذه العناصر تم التوصل إلى النتائج الآتية:

**النتائج:** تنقسم نتائج هذا البحث حسب الدراستين النظرية والتطبيقية كما يلي: **الدراسة النظرية:** لنسبة للجانِب النظري تكون النتائج كما يلي:

تلعب المصطلحات التجارة الدولية دورا هاما في تحديد مسؤوليات المصدر والمستورد، مما يسير على الطرفين سيرورة المعاملات ووضوح العلاقة بينهما فهي تعتبر جزء من اللغة اليومية للتجارة الدولية. مسؤوليات المصدر والمستورد متعددة تي في مقدمتها نقل البضائع اضافة الى مهام أخرى لا تقل أهمية متمثلة في شحن البضاعة، التأمين عليها واجراءات الجمركة في حالي التصدير والاستيراد . لتسعير الصادرات لا بد من تحديد التكاليف، ومصطلحات التجارة الدولية تعتبر مرجعا لذلك، والتي تستخدم أيضا في حالة تجارة العبور لتقييم التكاليف في أي نقطة لتحديد سعر البيع. العلاقة بين طرفي التجارة الدولية تتجسد في وثائق ومستندات تنص على التزامات كل طرف من أطراف العقد في النقل البحري والفاكتور التجارية، ولتفادي الإخلاء بهذه التزامات، يتطلب الرجوع إلى العقود التجارية التي تحتوي على الشروط التي كان على أساسها نقل البضاعة من المصدر إلى المستورد بموجب المصطلح التجاري المتفق عليه.

مسار نقل البضاعة من المصدر إلى المستورد تتخلله أماكن وأوقات تتحول فيهما المخاطر والتكاليف من البائع إلى المشتري وهو مضمون مصطلحات التجارة الدولية التي تتشكل من عدة خيارات ملائمة لرغبات وقدرات الطرفين (البائع والمشتري).

الدراسة التطبيقية: أما الجانب التطبيقي فالنتائج المتوصل إليها تتمثل فيما يلي:

النقل البحري للبضائع في الجزائر يمثل نسبة أكثر من ثلثي حجم التجارة الخارجية وقد عرف تطورا كبيرا في السنوات الأخيرة أكثر من (170 مليون طن) بين شحن وتفريغ للبضائع في الموانئ الجزائرية. أكثر من ثلثي صادرات الجزائر (أغلبها محروقات) تتم عبر ميناء أرزيو بوهران، والنسبة الأكبر للواردات (الثلث) تتم عبر ميناء الجزائر العاصمة.

الموانئ الجزائرية تستخدم السفن الصغيرة 60 منها تتراوح حمولتها بين 2000 و10000 طن، وهي لتالي سفن غير اقتصادية إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن.

حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة، أما بالنسبة للوضع في الموانئ الجزائرية فإن البنى التحتية تأكلت مع مرور الزمن، مما يؤثر على عملية رسو السفن و قد تضطر السفن الكبيرة المحملة لعدم إمكانية الرسو في الموانئ الجزائرية بسبب عدم ملائمتها للمعايير المعمول بها دوليا حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيف الوزن قيل أن تعود إلى الميناء الأصلي، أو البقاء في عرض البحر و استعمال السفن الصغيرة للتفريغ مع ما يترتب على ذلك من مشاكل وقت عمل إضافيين و تكاليف إضافية كذلك.

تستخدم الجزائر مصطلحات التجارة الدولية التي تناسب و مقوماتها في قطاع النقل البحري للبضائع و التي تتصف لتأخر (عدد السفن الجزائرية لا يزيد على أربعة سفن حجم كبير)، الأمر الذي يحتم على المتعاملين الجزائريين استيراد و تصديرا ستئجار سفن أجنبية تكلف الكثير، فقد بلغت تكاليف النقل البحري في الجزائر 88 مليار دينار (1.1 مليار دولار) في العام 2011، وهو المبلغ الذي يكفي لإعادة بناء أسطول جديد من بواخر الشحن البحري بما يعادل 40 باخرة من الحجم الكبير بمعدل سعر السوق العالمية المقدر بسعر 25 مليون دولار للباخرة الواحدة.

في الجزائر نسبة للصادرات تكون وفق مصطلح (FOB) التكاليف مدفوعة من طرف المصدر الجزائري حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، ومن النقطة التي توضع فيها البضائع على ظهر السفينة تتحول الإلتزامات من المصدر الجزائري إلى المستورد الأجنبي، أما في حالة الواردات يكون تنظيم نقل البضائع بحرا بتطبيق مصطلح (CIF) "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة من طرف المصدر الأجنبي"، ونقطه تحول التكاليف إلى المشتري الجزائري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء ليتكفل بباقي التكاليف، ومصطلح (CFR)، لا يتحمل المصدر الأجنبي التأمين، و (CIF) يتم استخدامه أكثر من (CFR) عند الاستيراد في تجارة الجزائر الخارجية.

اختبار الفرضيات: يمكن اختبار الفرضيات كما يلي:

نتائج الدراسة الوصفية تثبت صحة الفرضية الأولى وتؤكد أن تعدد مهام اللوجيستيك الدولي كان وراء الحاجة لإيجاد مسرد موحد يوضح مدلوله حتى تصبح فيصلا بين طرفي التعاقد المصدر والمستورد.

تم إثبات صحة الفرضية الثانية التي تؤكد على أن الغرض من تطبيق مصطلحات التجارة الدولية الأساسي هو توزيع الالتزامات بين البائع والمشتري، عن طريق توحيد القوانين المستخدمة في العقود التجارية في شكل عقود نموذجية يتبناها طرفي التجارة الدولية كلغة مشتركة تنظم مسؤوليات كل طرف.

وقد تم كيد أيضا صحة الفرضية الثالثة من خلال نتائج الدراسة النظرية ن المسؤوليات التي تتطلبها التجارة الدولية ويلتزم بها البائع والمشتري تتمثل في شحن وتفريغ البضائع، نقل البضائع من بلد المصدر إلى بلد المستورد والتأمين ضد المخاطر التي قد تلحق الحمولة أثناء نقلها، إضافة إلى إتمام الإجراءات والمصاريف الجمركية، ويتم توزيع هذه المسؤوليات اعتماد المصدر والمستورد للمصطلحات التجارة الدولية في شكل اتفاق لمعرفة كل طرف للإلتزاماته ومكان ووقت انتهاء تلك الإلتزامات ونتائج الدراسة التطبيقية أكدت صحة الفرضية الرابعة على أن الجزائر تستخدم مصطلحات التجارة الدولية في عقد التبادل التجاري الدولي لتوزيع المسؤوليات بين المصدر والمستورد، لوضع كل الشروط المتعلقة بتسليم البضاعة والمستندات، ومن يتحمل التكاليف والمخاطر بين الطرفين، وهذه المصطلحات الأكثر استخداما تتمثل في مصطلح " FOB "FREE ON BORAD" التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير" عند التصدير، ومصطلحي CFR " التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" و CIF " التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" عند الاستيراد، واختيار هذه المصطلحات دون غيرها يعود إلى خر الجزائر في قطاع النقل البحري للبضائع وضعف موانئها.

التوصيات:

على ضوء الدراسة النظرية والتطبيقية والنتائج والمتوصل إليها يمكن تقديم التوصيات التالية:

الأسطول التجاري الوطني هو الأداة الإستراتيجية الضرورية للغاية لاستقلال وأمن الإمدادات الاقتصادية لأي دولة الأمر الذي يستوجب على الجزائر إعادة النظر في الموارد اللازمة والبنى التحتية (عصرنة الموانئ التجارية وشراء السفن ذات حجم الكبير والمعايير الدولية لنقل البحري لبضائع) للنهوض ذا القطاع الحيوي في مجال التجارة الخارجية.

تخفيض تكلفة النقل هدف لا بد على الجزائر من بلوغه و ذلك لتحسين وضعية ميزان المدفوعات للحد من خروج العملة الصعبة و العمل على تطوير المؤسسات الوطنية في مجال النقل البحري الدولي و مؤسسات التأمين لقيام بعمليات الاستيراد و التصدير من و الى الجزائر، هذا دون اللجوء الى مؤسسات اجنبية تكلف الكثير

يجب الرقابة والنية الحسنة من المسؤولين لتجسيد المشاريع المستقبلية في مجال تحديث الموانئ الجزائرية توفير آليات جذب

الاستثمار الاجنبي المباشر للاستقطاب أكبر عدد ممكن من المستثمرين الاجانب

لتنشيط العمل الانتاجي و الاستفادة من الخبرة و التكنولوجيا في قطاع النقل البحري من الاجل الاعتماد أكثر على الموارد المادية و البشرية

بما أن الموارد و البنى التحتية في الجزائر ليست لمتطورة و المتوفرة أصلا ،لابد من التنويع في الاستخدام مصطلحات التجارة الدولية للاستفادة من المزا كل مصطلح على حد بما أن مصطلحات اموعة F لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع ،بل يسلم فقط السلع إلى المشتري و اموعة C يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع الذي يتحمل الكلفة و لكن لا تحمل مخاطر أثناء النقل ،و اموعة D البائع يتحمل جمع التكاليف و المخاطر المترتبة على توريد السلع إلى الوجهة المسماة خطر فقدان او تلف البضاعة أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن .

**الأفاق البحثية:** من أجل تعميق الدراسة أكثر يتم اقتراح بعض المواضيع:

لوجيستيك النقل الدولي في الجزائر لوجيستيات التجارة الدولية في الجزائر .

واقع العقود النموذجية في تجارة الجزائر الخارجية-مصطلحات التجارة الدولية كشكل من أشكال العقود النموذجية .

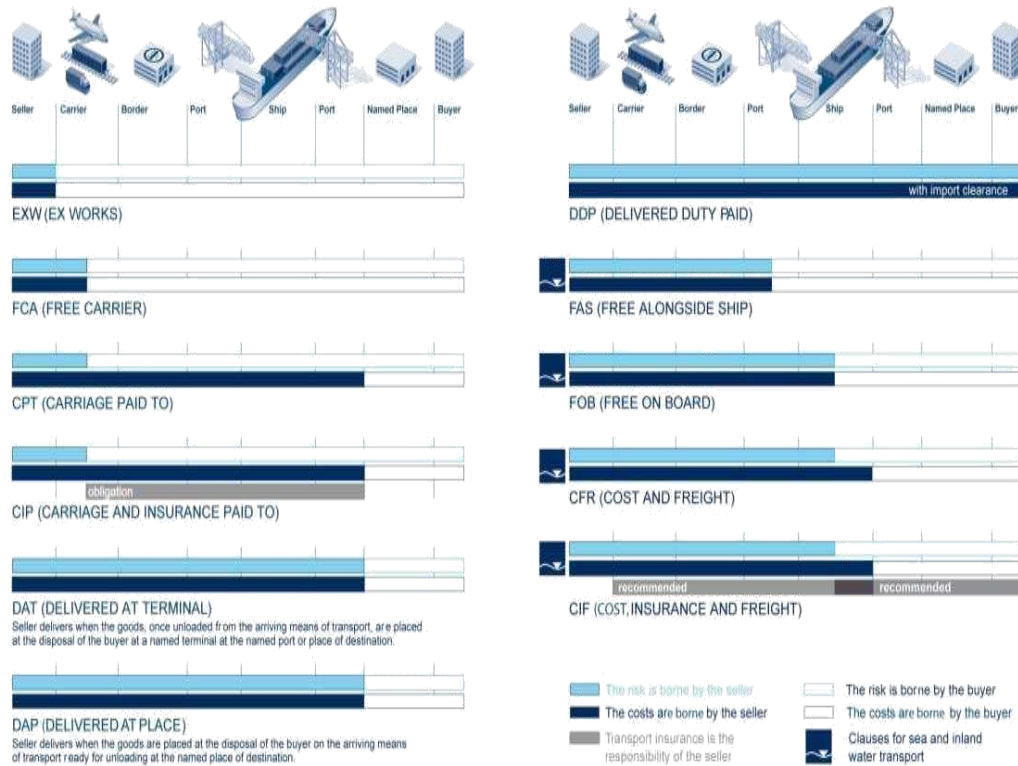
الملاحق

الملحق رقم (01): مصطلحات التجارة الدولية 2010 باللغات العربية / الإنجليزية / الفرنسية.

<b>Règles Incoterms® 2010</b>	<b>Définition en anglais</b>	<b>Définition en français</b>	<b>Définition en arabe</b>
<b>EXW</b>	<b>Ex Works</b>	<b>A l'usine</b>	تسليم البضاعة من المصنع
<b>FCA</b>	<b>Free Carrier</b>	<b>Franco transporteur</b>	تسليم البضاعة للناقل
<b>FAS</b>	<b>Free Alongside Ship</b>	<b>Franco le long du navire</b>	حتى التكاليف مدفوعة التصدير ميناء رصيف
<b>FOB</b>	<b>Free On Board</b>	<b>Franco à bord</b>	حتى التكاليف مدفوعة ميناء في السفينة ظهر التصدير
<b>CFR/C&amp;F</b>	<b>Cost and Freight</b>	<b>Coût et Fret</b>	التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة
<b>CIF/CAF</b>	<b>Cost Insurance and Freight</b>	<b>Coût assurance et fret</b>	التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة
<b>CPT</b>	<b>Carriage Paid To</b>	<b>Port payé jusqu'à</b>	مدفوعة حتى النقل أجرة مكان الوصول المعين
<b>CIP</b>	<b>Carriage and Insurance Paid to</b>	<b>Port payé, assurance comprise jusqu'à</b>	النقل والتأمين أجرة مدفوعة حتى مكان الوصول المعين
<b>DAT</b>	<b>Delivered At Terminal</b>	<b>Rendu au Terminal</b>	محطة في البضاعة تسليم الوصول
<b>DAP</b>	<b>Delivered At Place</b>	<b>Rendu au lieu de destination</b>	المكان في البضاعة تسليم عليه المتفق
<b>DDP</b>	<b>Delivered Duty Paid</b>	<b>Rendu droits acquittés</b>	خالصة البضاعة تسليم الجمركية الرسوم

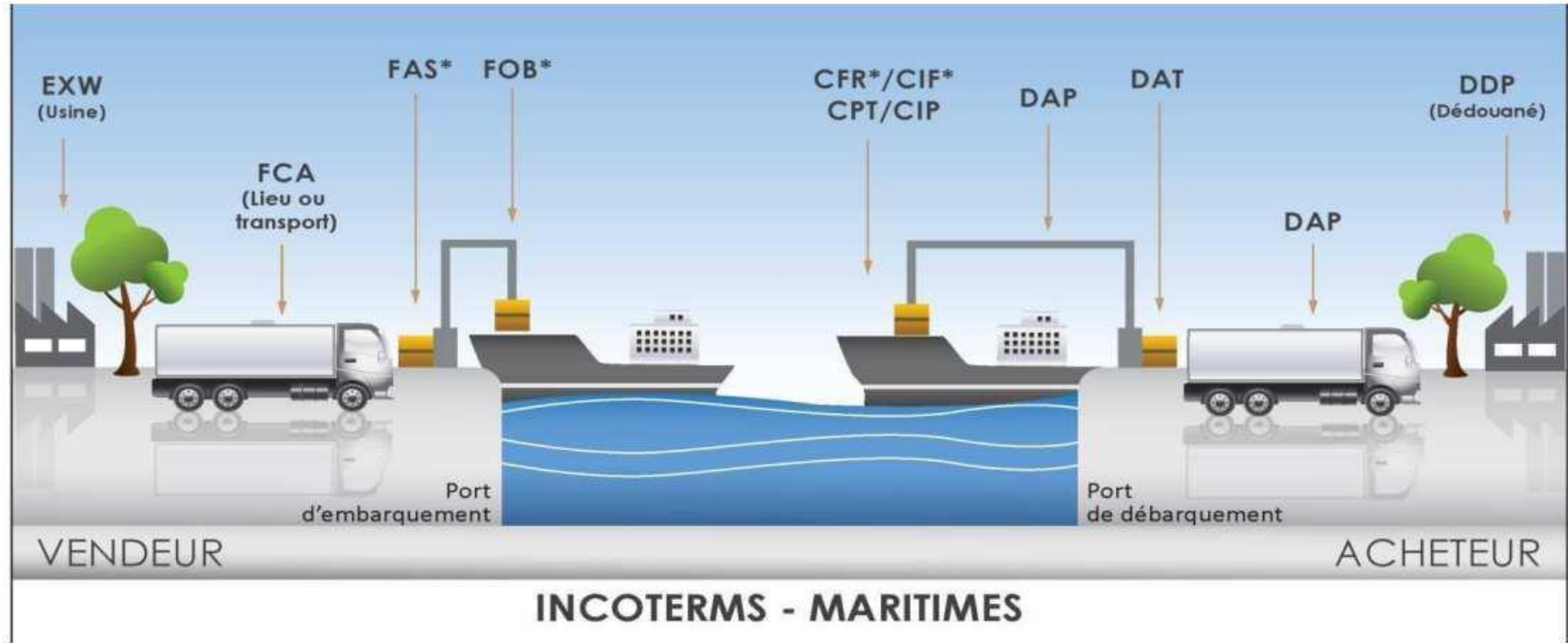
# قائمة الملاحق

الملحق رقم (02): التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية.



## قائمة الملاحق

الملحق رقم (03): تنظيم النقل البحري (موضه ع العقد) وفقا لمصطلحات التجارة الدولية



\*إذا كانت نقطة الإنطلاق والوصول موانئ

Port d'embarquement ميناء الإنطلاق

Port de débarquement ميناء الوصول

الملحق رقم(05) دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري

Date: April 8, 20XX

OCEAN BILL OF LADING

<b>SHIP FROM</b>		<b>Bill of Lading Number: NMI 3786 9876</b>	
Canadian Farm Commodities, Inc 1865 Marshall Street Vancouver, BC, Canada Att: Max Smith		BAR CODE SPACE	
<b>SHIP TO</b>		<b>Carrier Name: Northern Maritime Services</b>	
Valparaiso Imports S.A. Avenida Pinochet Valparaiso, Chile 934756 Att: Abdon Derecho		Container number: NMI456-9875 Serial number(s): PORT OF EXPORT: Vancouver, B.C., Canada PORT OF ARRIVAL: Valparaiso, Chile	
<b>THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO</b>		<b>SCAC:</b>	
N/A		Pro Number: GASC 4590  BAR CODE SPACE	
<b>Special Instructions: Free On Board Vancouver Port</b>		<b>Incoterms ® Rule:</b> FOB Vancouver, British Columbia, Canada	
		<input type="checkbox"/> Master bill of lading with attached underlying bills of lading.	

CUSTOMER ORDER INFORMATION				
Customer Order No. TR695	# of Packages	Weight	Pallet/Slip (circle one)	Additional Shipper Information
Grade A Summer Corn	Bulk	80,000 lbs	N	Rail car transfer of loose corn to vessel, all loading charges for account of shipper. All charges beyond FOB point for account of the buyer. All shipping charges expressed in Canadian dollars.
			Y N	
			Y N	
			Y N	
<b>Grand Total</b>				

CARRIER INFORMATION						
Handling Unit		Package		Weight	HM (X)	Commodity Description
Qty	Type	Qty	Type			
				80,000 lbs		Grade A Summer Corn
						Country of Origin: Canada
						OCEAN FREIGHT CHARGES COLLECT AT DESTINATION

Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows: "The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding \_\_\_\_\_ per \_\_\_\_\_."

Ocean Freight Vancouver to Valparaiso \$ \$50,000 CD \_\_\_\_\_

Received, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications, and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations.	The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of charges and all other lawful fees. <b>Shipper Signature Max Smith April 8, 20XX</b> _____
---	--

Dundee Medical Diagnostics 485 Ruffles Blvd. Canton, OH 34859 Att: Rene Smith	<h2 style="margin: 0;">PURCHASE ORDER</h2> Purchase Order Number: 356A Sales Quote Reference Number: 386
--	---

<b>TO:</b> Sino Hospital Equipment 385 Benson Lane Hong Kong Att: Mitchell Yip	<b>SHIP TO:</b> Same
--	-------------------------

P.O. DATE	REQUISITIONER	SHIPPED VIA	Incoterms® Rule	TERMS
November 15, 20XX	Rene Smith	Ocean Freight	Cost & Freight	30 days

QTY	UNIT	DESCRIPTION	UNIT PRICE	TOTAL
4	racks	Metal racks for medical diagnostic equipment	HKD 7,817	HKD 31,268
			TOTAL CFR PRICE	HKD 31,268
			OTHER	
			TOTAL	31,268

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Please send two original copies of your invoice.</li> <li>2. Enter this order in accordance with the prices, terms, delivery method, and specifications listed above.</li> <li>3. Please notify us immediately if you are unable to ship as specified.</li> <li>4. Send all correspondence to: Same as above</li> </ol>
Authorized by Rene Smith <span style="float: right;">Date Nov 15, 20XX</span>

الملحق رقم (07) دور مصطلح CIF في تنظيم الإستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية

## PRICE QUOTATION-PRO FORMA FORMAT

CIF, Hai Phong Port, Vietnam

<b>SELLER: AgChem Incorporated</b> 7523 Industrial Park 1A Mobile, AL Att: Bob Beattie	Date: February 1, 20XX Sales Quote Number: B635 Payment Terms: Letter of Credit Delivery Terms (Incoterms®): <b>CIF Hai Phong port, Vietnam</b> Incoterms® 2010 Main mode of transport: Ocean Estimated Shipmen Date: April 3, 20XX Quotation Valid Through: March 1, 20XX
---	---

<b>SOLD TO: HCM Rice Cooperative</b> Ho Chi Minh Highway Hanoi, Vietnam Att: Mr. Nguyen	<b>SHIP TO: SAME</b>
--	----------------------

Quantity	Product Description	Gross Weight	Measurement	Unit Price	Extended Price
5,000	Potassium nitrate liquid		liters	20.00 USD	USD 100,000
	Bulk ocean freight Mobile-Hai Phong Minimum cover insurance				USD 20,000 USD 8,000

CIF Port of Hai Phong, Vietnam : USD 128,000		
<b>Payment Terms: Letter of Credit w/sight draft</b>		
<b>Statements:</b>		
Authorized Signature	John Holmes, Export Sales Manager Print Name	Feb 1, 20XX Date

الملحق رقم(08): حركة النقل البحري حسن نوع البواخر بميناء الجزائر  
2018/2017

البواخر عند الرسو	الإنتاج		معدل الإنجاز
	2017	2018	
عملية	150	160	% 6.67
غير عملية	14	9	%35.71-
المجموع	164	169	% 3.05

Source: communication@portalger.com.dz. ECHOS DU PORT  
D'ALGER.STATISTIQUES

الملحق رقم(09): تحليل عام لحركة البضائع بميناء الجزائر l'EPAL 2017-  
2018

طبيعة البضائع	الوحدة	تفريغ			تحميل الشحن			المجموع		
		2017	2018	المعدل	2017	2018	المعدل	2017	2018	المعدل
نقل البضائع خارج المحرقات	طن	440522	523981	%18.95	43140	55030	%27.59	483652	579011	%19.72
نقل المحرقات	طن	299786	326543	%8.93	137705	97441	%29.24	437492	423984	%3.09
المجموع		740309	850524	%14.89	180835	152471	%15.69	921144	1002995	%8.89

Source: communication@portalger.com.dz. ECHOS DU PORT  
D'ALGER.STATISTIQUES

الملحق رقم(11): إستخدام الجزائر لمصطلحات التجارة الدولية في عمليات التجارة الخارجية حسب الجريدة الرسمية الجزائرية

25 ربيع الثاني عام 1428 هـ 13 مايو سنة 2007 م	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 31	15
<p><b>المادة 32 :</b> يمكن أن تتخذ الوثيقة التجارية، المعتمد عليها في عملية التوطن المصرفي، أشكالاً مختلفة كالعقد، الفاتورة الشكلية، سند طلب تهادي، التأكيد التهادي للشراء، المراسلات المتبادلة التي تحتوي على كل المعلومات الضرورية للتعرف، على الأطراف، المتعاملة وطبيعة العملية التجارية.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- أسماء وعناوين الشركاء المتعاقدين،</li> <li>- بلد المصدر والمنشأ والغرض للسلع والخدمات،</li> <li>- طبيعة السلع والخدمات،</li> <li>- الكمية والتوعية والمواصفات النقتية،</li> <li>- سعر التنازل عن السلع والخدمات بعملة الفوترة وتسديد العقد،</li> <li>- آجال التسليم بالنسبة للسلع والإنتاج بالنسبة للخدمات،</li> <li>- يتود العقد الخاصة بالتكفل بالخاطر والحصاريف، الفرعية الأخرى،</li> <li>- شروط التسديد.</li> </ul>	
<p><b>المادة 33 :</b> تُعفى من التوطن المصرفي : - الواردات/الصادرات التي تُدعى "يدون تسديد" التي يقوم بها المسافرون لاستعمالاتهم الشخصية طبقاً لأحكام القوانين المالية.</p>	<p><b>المادة 27 :</b> يمكن استعمال مجموع المصطلحات التجارية ( INCOTERM ) التي تتضمنها أصول و أعراف، الحرفة التجارية الدولية، في العقود التجارية ما لم تنص الأحكام التطريعية أو التنظيمية على خلاف ذلك.</p>	
<p>- الواردات التي تُدعى "يدون تسديد" والتي يقوم بها المواطنين المسجلون لدى الممثلات الدبلوماسية والقنصلية الجزائرية في الخارج عند عودتهم النهائية إلى الجزائر طبقاً لأحكام القوانين المالية.</p>	<p><b>المادة 28 :</b> إن كيفيات التسديد هي تلك المعترف بها دولياً.</p>	
<p>- الواردات التي تُدعى "يدون تسديد" والتي يقوم بها الأعيان الدبلوماسيون والقنصليون وما شابههم وكذا أعيان ممثلات الشركات والمؤسسات العمومية في الخارج عند عودتهم إلى الجزائر،</p>	<p>يجب أن يتأكد الوسيط المعتمد من صحة الوثائق المقدمة والطابع القاتوثي للعقد التجاري وإيجازها.</p>	
<p>- الواردات/الصادرات التي تنقل قيمتها عن القيمة المقابلة لبلغ 100.000 دج بقيمة "قوية".</p>	<p><b>المادة 29 :</b> تخضع كل عملية استيراد أو تصدير للسلع أو الخدمات إلى إلزامية التوطن لدى وسيط معتمد باستثناء عمليات العبور والعمليات المشار إليها في المادة 33 أثناء.</p>	
<p>- واردات/صادرات العينات، والهيئات والسلع المستلقة في حالة تفعيل الضمان.</p>	<p>يسبق التوطن كل تحويل/ترحيل للأموال. التزام و/أو التخليص الجمركي للبيضات.</p>	
<p>- الواردات من السلع المحققة في إطار نظام الوقف الجمركي.</p>	<p><b>المادة 30 :</b> يتحمل التوطن في فتح ملف، يسمح بالحصول على رقم التوطن من الوسيط المعتمد الموطن للعملية التجارية. يجب أن يتضمن الملف مجموع المستندات المتعلقة بالعملية التجارية.</p>	
<p>يجب أن تُكتتب على التشريعات المقدمة لدى الجمارك، المتعلقة بالواردات والصادرات المشار إليها أعلاه والمتحوس عليها في المادة 38 أثناء، عبارة "صادرات/واردات، لم توطن مصرفياً".</p>	<p>يقوم المتعامل باختيار الوسيط المعتمد و يلتزم لدى هذا الأخير بالقيام بكل الإجراءات المصرفية المرتبطة بالعملية.</p>	
<p><b>المادة 34 :</b> دون الإخلال بالأحكام التنظيمية الأخرى، يجب أن يُدون كل تعديل في العقد الموقطن مصرفياً في وثيقة تعديلية يجب توطينها وفقاً لنفس الشروط المطبقة على العقد الأساسي.</p>	<p><b>المادة 31 :</b> يجب، على شبك الوسيط المعتمد المؤهل لتوطن عملية التجارة الخارجية أن يحسب، قهرس اللغات الوطنية، مرقماً ومؤشراً عليه من طرف، شخص مؤهل لهذا الغرض ويضمن متابعتها المالية.</p>	
<p><b>المادة 35 :</b> لا يمكن للوسيط المعتمد أن يرفض التوطن المصرفي لعقد التصدير أو الاستيراد عندما تتوفر فيه مجموع الشروط المتحوس عليها في هذا النظام، ويحق للمتعامل، عند الاقتضاء، أن يقدم طعناً لدى اللجنة المصرفية.</p>		
<p><b>المادة 36 :</b> تشبه الواردات/الصادرات، من التجهيزات، و/أو المعدات، وفقاً لنظام الاعتماد التجاري</p>		

# قائمة المراجع

## قائمة المراجع

### المراجع باللغة العربية

- 01- أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2014
- 02 - أيمن النحراوي منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات ، درا الفكر الجامعي ، الإسكندرية - مصر 2009
- 03- ثابت عبد الرحمان ادريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية الامداد والتوزيع العيني، الدار .الجامعية، الاسكندرية، 2002/2003.
- 04- جمال يوسف عبد النبي، الإعتمادات المستندية، مكتب روعة للطباعة، عمان، الأردن، ط 1. 2001.
- 05- رونالدو إنش بالو، إدارة اللوجستيات :تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الامداد، ترجمة تركي ابراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض 2006
- 06- عادل أحمد حشيش و مجدي محمود شهاب .اساسيات الاقتصاد الدولي منشورات الحلبي الحقوقية بيروت- لبنان 2003.
- 07- علي فلاح ،زكريا أحمد،ادارة الاعمال اللوجيستية ،دار المسيرة ،الطبعة الأولى الأردن 2012
- 08- عمر طلعت الطروانة، المستشار في إدارة الرء والتجارة الدولية، دار البداية شرون وموزعون، عمان، الأردن، ط1، 2012
- 09- عمر سعد الله ، قانون التجارة الدولية ، النظرية المعاصرة ، دار هومة للطباعة والتوزيع، الجزائر ، ط 1، 2007
- 10- د/شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من اجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الاولى، الاسكندرية ، 2015.
- 11- د/شريف ماهر هيكل، استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية.
- 12 - د. طاهر لطرش .تقنيات البنوك عات ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 2001
- 13- د.طلعت أسعد عبد الحميد الإدارة الفعالة لخدمات البنوك الشاملة . كلية التجارة جامعة المنصور 1998

- 14- د/ مفيدة على هلال، إدارة المواد والإمداد، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الاسكندرية،  
2002
- 15 - د/محمود خضر، إدارة الأعمال اللوجستية، دار البلدية، الطبعة الأولى، الأردن، 2015
- 16- محمد عبده حافظ، إدارة الامداد والتخزين، دار الفجر للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، القاهرة، 2011
- 17- مصطفى يوسف كافي، إدارة الأعمال اللوجستية مدخل استراتيجي -كمي، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع،  
الطبعة الأولى، الأردن، 2013 .
- 18- محمد احمد حسان، اسماعيل محمد السيد، محمد توفيق ماضي، إدارة الامداد والتوزيع، دار الفكر الجامعي،  
الاسكندرية، 2006
- 19- محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر ط 1،  
2007
- 20- د.محمد القيومي ، نظم المعلومات المحاسبية ، الدار الجامعية 1990
- 21- د /نحال فريد مصطفى -أسرار ديب، إدارة اللوجستيات، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، مصر، 2006
- 22 - د /نحال فريد مصطفى، د/جلال ابراهيم العبد، إدارة اللوجستيات الدار الجامعية الاسكندرية، 2004-2005

- 23- Wood, F, Donald, Murphy, R, Paul, « Contemporary Logistics, Pearson Education, INC , New Jersey, 8th Edition, 2004,
- 24- Stok, J. And Lambert D, Strategic logistic management, Vol. 17 NO.
- 25- Yves Primor, Logistique- production- distribution- soutien, 3é Edition, Dunod, paris, 2003
- 26- Joan –Paul Rodrigue,BrainSlack and Claude Comtois **Green Logistic**
- 27- Jacques Pons, Transport et Logistique- Maillon déterminants de la Supplychain, 2é .Edition,Lavoisier, 2005
- 28 -ENAG 1997.Chibani Rabah, Le Vade-Mecun de l’import-export. Edition Ghislaine Legrand et Collectif, **Management des opérations de commerce –29 international – Importer/Exporter** , édition Dunod , Paris – France 2007
- Michel Piquet, **Incoterms® 2010 Comprendre et bien utiliser les règles**, – 30 Édité par le Groupe SMECI L’ANTENNE, Marseille- France
- Habib Kraiem , **Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime** , -31 2005 édition L’Univers du Livre Tunisie
- 32 – S . Haddad et Collectif , **Les Incoterms 2000** , pages bleues – editions , Bouira Algérie
- Jonas Malfleit,Incoterms 2010 and the mode of transport :how to choose the right –33 term,institution of Private International Law,Law Faculty,Ghent University Belgium, 2011
- 34- J.Belotti , **Le Transport International de marchandises** , Librairie Vuibert , 1992 , bd St – germain 75005 Paris
- 35 – Jacques Paveau et Collectif, **Exporter**, Les Éditions Foucher, Vanves, France , 2005
- Sylvie Graumann, guide pratique du commerce Internationaltroisième édition, -36 1992
- 37- Kamel El Khalifa, Guide de Transport International desMarchandises. Edition Dahleb, 1994

## مجلات

- 39- د /سمير معوض، تعريف ومفهوم الادارة اللوجستية، مجلة أنترناشيونال، 2007 ،
- 40- ميرا محمد شفيق الصاوي، مركز اقليمي للوجستيات الحاويات وتوزيعها ، مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 19 ديسمبر 2004 . الاسكندرية،
- 41 -نافع ذنون الدباغ، نظام اللوجستك المفاهيم والأساسيات، مجلة تنمية الرافدين ،العدد 34 -2005
- 42 - جاك صابونجي، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة أنكوتيرمز 2000، إتحاد المصارف العربية، 2001،
- 43 - د/محمد علي ابراهيم، تعريف الأعمال اللوجستية، ملتقى الادارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورشه عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على التخزين،

## مواقع

- 44 - سوقيات <http://ar.wikipedia.org>
- 45- عن موقع الانترنت : [www.jayemlogistics.in](http://www.jayemlogistics.in)
- 46 - [www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules](http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules) 13/02/2015
- 47 - الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ [sogeports rzew\\_actuel.html](http://sogeports.org/rzew_actuel.html) : <http://sogeports.org/a>
- 48 - الموقع الالكتروني لشركة جيما [gema-group.com/entreprise/historique](http://gema-group.com/entreprise/historique)

مذكرات التخرج و رسائل الماجستير والدكتوراه

- 49 - أقاسم عمر، الامداد الشامل -مدخل إدارة التكلفة والسياسات المتبعة، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد  
جامعة تلمسان، كلية ، العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2010/ 2009
- 50 - تامر مصطفى صالح الجزائر، اللوجستيات كنظام متكامل في المؤسسات الرياضية، رسالة دكتوراه، كلية التربية  
الرياضية للبنات والاسكندرية، دراسات 2010
- 51- خبراء الشركة العربية المتحدة للتدريب والاستشارات الادارية، الاتجاهات والأساليب الحديثة لإدارة المشتريات  
والمخازن باستخدام النظام اللوجستي، الشركة العربية المتحدة، مصر، 2006
- 52 - ساوس الشيخ، أثر تطبيق الإدارة البيئية في إطار إدارة سلسلة الامداد على الأداء دراسة تطبيقية على عينة  
من شركات الصناعة الغذائية الجزائرية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية  
وعلوم التسيير، الجزائر، 2012/ 2013
- 53 - عبد العزيز بن قيراط، أداء و جودة الخدمات اللوجيستية و دورها في خلق القيمة ،مذكرة مقدمة ضمن  
متطلبات نيل شهادة ماجستير ،جامعة قلمة السنة الجامعية 2009\_2010 ص11
- 54 - سامي زكي عوض، دور الموائئ الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط، رسالة ماجستير، كلية النقل  
البحري والتكنولوجيا، الاسكندرية، 1997
- 55 - آدم اسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداء قنوات النقل والتوزيع دراسة ميدانية على  
الشركات العاملة في مجال .البتترول في السودان، رسالة دكتوراه، جامعة السودان، 2014
- 56 - عبد العزيز بن قيراط، أداء و جودة الخدمات اللوجيستية و دورها في خلق القيمة ،مذكرة مقدمة ضمن  
متطلبات نيل شهادة ماجستير ،جامعة قلمة السنة الجامعية 2009\_2010
- 57 - سلوى زغلول البرعي عبد العزيز، نموذج مقترح للأنشطة اللوجستية التسويقية لدعم الميزة التنافسية، رسالة  
دكتوراه، إدارة الأعمال، جامعة القاهرة، 2011 ،
- 58 - آدم اسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداء قنوات النقل والتوزيع دراسة ميدانية على  
الشركات العاملة في مجال .البتترول في السودان، رسالة دكتوراه، جامعة السودان 2014.

ملتقيات

59 - محمد علي ابراهيم، تعريف الأعمال اللوجستية، ملتقى الادارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورشة عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على الخزين، المنظمة العربية للتنمية الادارية، القاهرة، أوت 2008 .

60 - خبراء الشركة العربية المتحدة للتدريب والاستشارات الإدارية، الاتجاهات والأساليب الحديثة لإدارة المشتريات والمخازن باستخدام النظام .اللوجستي، الشركة المتحدة للتسويق والتوريدات، القاهرة 2006 .  
عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، منشورات المنظمة، مصر، 2007 .