

جامعة محمد البشير الإبراهيمي - برج بو عرييج

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم: العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

الميدان: علوم اقتصادية وتجارية وعلوم التسيير

الشعبة: العلوم التجارية

التخصص: مالية و تجارة دولية

الموضوع

دور الموانئ الجزائرية في تنشيط التجارة الخارجية
-دراسة حالة المنطقة اللوجستية غير مرفئية تكستار بولاية برج بوعرييج-

إشراف الأستاذة:

دوحة سلمى

إعداد الطلبة:

*الواسع صبرينة

*بوختالة عبد اللطيف

السنة الجامعية: 2021/2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

كلمة شكر

نشكر الله تعالى على نعمة العلم التي أنعمها علينا

كما نتقدم بخالص عرفاننا وامتناننا

للأستاذة الفاضلة "دوحة سلمى"

التي لم تبخل علينا بنصائحها وملاحظاتها القيمة

وتوجيهاتها السديدة

إلى زملائنا الذين أمدونا بيد المساعدة لإنجاز هذا العمل

إلى كل من ساعدنا على إنجاز هذا العمل، ولو بكلمة طيبة

الإهداء

إلى كل عزيز على قلوبنا نهدي هذا العمل...

إلى أمهاتنا ذات النفوس الطاهرة، التي ما برحت تبعث في

نفوسنا كل لحظة الدأب والجد في

عطاء جديد متصل، من أجل بعث الخير في ربوع النفوس

إلى من علمونا حقيقة واقع الحياة، أن المبادئ والقيم أعلى من الأرواح: آبائنا

إلى كل أفراد عائلاتنا الذين علمونا أن سر النجاح العمل:

الإخوة من الذكور و الاناث و أبناءهم و زوجاتهم و أزواجهن

إلى كل من ترك أثرا طيبا في قلوبنا

إلى زملائنا في العمل عبر كامل التراب الوطني

إلى كل الأساتذة والزملاء بكلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير بجامعة برج بوعرييج

إلى الزميل الذي ساعدنا في إنجاز هذه المذكرة السيد: رائد الروقي

إلى وطننا العزيز حماه الله ورعاه

صبرينة-عبد اللطيف

فهرس المحتويات

الصفحة	قائمة المحتويات
...	شكر و تقدير
...	إهداء
I	فهرس المحتويات
IV	فهرس الجداول
V	فهرس الأشكال
(أ - د)	مقدمة
الفصل الأول: مفاهيم أساسية عن النقل البحري و التجارة الخارجية	
02	تمهيد
03	المبحث الأول: مدخل لقطاع النقل البحري
03	المطلب الأول: ماهية قطاع النقل البحري
03	المطلب الثاني: أهمية النقل البحري
07	المطلب الثالث: مكونات نشاط النقل البحري
08	المطلب الرابع: النقل البحري الجزائري
10	المبحث الثاني : الموانئ وحركة النقل البحرية
10	المطلب الأول : مفهوم الموانئ و أنواعها
10	الفرع الأول :مفهوم الموانئ
11	الفرع الثاني : أنواع الموانئ
13	المطلب الثاني: تطور دور الموانئ
15	المطلب الثالث: نشاطات الموانئ
16	المطلب الرابع : واقع الموانئ الجزائرية
17	الفرع الأول : تعريف بالموانئ الجزائرية
17	الفرع الثاني : مشاكل الموانئ الجزائرية

19	المبحث الثالث: ماهية التجارة الخارجية
19	المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية وأهميتها
19	الفرع الأول: تعريف التجارة الخارجية
20	الفرع الثاني: أهمية التجارة الخارجية
20	المطلب الثاني: هيكل التجارة الخارجية الجزائرية
20	الفرع الأول: تطور التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة 2010-2019
22	الفرع الثاني: تحليل التركيبة السلعية للواردات و الصادرات الجزائرية خلال الفترة 2010-2019
24	الفرع الثالث: التوزيع الجغرافي للصادرات و الواردات الجزائرية خلال الفترة 2010-2019
26	المطلب الثالث: عقود البيع الدولية
26	الفرع الأول : المجموعة E المغادرة
26	الفرع الثاني : المجموعة F أجور النقل الرئيسية غير مدفوعة
27	الفرع الثالث : المجموعة C أجور النقل الرئيسية مدفوعة
28	المطلب الرابع: مستندات النقل البحري
28	الفرع الأول: عقد النقل البحري
29	الفرع الثاني: بوليصة أو سند الشحن
30	الفرع الثالث: وثائق أخرى للنقل البحري
31	الفرع الرابع: بيانات وثيقة الشحن في ظل النقل بالحاويات
32	المطلب الخامس : أهمية النقل البحري في التجارة الخارجية.
34	المطلب السادس: معوقات النقل البحري الدولي
36	خلاصة الفصل الأول
الفصل الثاني: دراسة حالة المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار-برج بو عرييج	
38	تمهيد
39	المبحث الأول: نشأة المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار
39	المطلب الأول : أهداف و أسباب إنشاء المنطقة اللوجيستية

39	الفرع الأول: أهداف إنشاء المنطقة اللوجستية تكستار
40	الفرع الثاني: أسباب اختيار موقع المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار
40	المطلب الثاني: الموقع الجغرافي للمنطقة اللوجيستية تكستار
45	المطلب الثالث: البرنامج الاستثماري المخصص للمنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار
46	المبحث الثاني: العمليات التجارية على مستوى المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار
46	المطلب الأول : استقبال الحاويات و التسهيلات المينائية
47	المطلب الثاني : النشاط الاقتصادي للمنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار
47	الفرع الأول: مناصب الشغل على مستوى المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار خلال الفترة 2016-2020
49	الفرع الثاني : حجم الواردات من خلال المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في الفترة 2017-2020
53	الفرع الثالث: حجم الصادرات من خلال المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار 2018-2019
55	الفرع الرابع: التصريحات الجمركية للمنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار
57	المبحث الثالث: التحديات و الآفاق المستقبلية للمنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار
57	المطلب الأول: تحديات المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار
57	المطلب الثاني : الآفاق المستقبلية للمنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار
59	خلاصة الفصل الثاني
63-61	الخاتمة
67-65	قائمة المراجع
.....	الملاحق

فهرس الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
04	تدفقات التجارة البحرية من 1994 إلى 2019	01
21	تطور التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة 2010-2019	02
22	التركيبية السلعية لصادرات الجزائر خلال الفترة 2010-2019	03
23	التركيبية السلعية لواردات الجزائر خلال الفترة 2010-2019	04
33	إجمالي الحركة في موانئ الحاويات العالم حسب المنطقة 2017-2018	05
42	تقسيم أرضية المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار	06
43	تقسيم أرضية محطة الحاويات بالمنطقة اللوجستية تكستار	07
45	برنامج الاستثمار من 2014 إلى غاية 2020	08
47	التوظيف على مستوى المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في الفترة 2016 - 2020	09
49	حجم الواردات من خلال المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في الفترة 2017.-2020	10
51	قيمة الاستيراد على مستوى المنطقة اللوجستية تكستار 2018 - 2019	11
53	تصدير المواد غير الهيدروكربونية من خلال المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار 2018-2019	12
55	القيمة لدى الجمارك بعدد التصريحات لسنة 2020	13
56	القيمة لدى الجمارك بعدد التصريحات للثلاثي الأول لسنة 2021	14

فهرس الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
05	التجارة البحرية العالمية بالأطنان الميالية من البضائع خلال الفترة: 2019-2000	01
06	مشاركة الدول النامية في التجارة البحرية الدولية خلال الفترة 2019-1970	02
09	فروع المديرية العامة للبحرية التجارية و الموانئ الجزائرية	03
24	التوزيع الجغرافي لصادرات الجزائر خلال الفترة 2019-2010	04
25	التوزيع الجغرافي لواردات الجزائر خلال الفترة 2019-2010	05
41	الموقع الجغرافي للمنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار	06
44	تجسيد محطة الحاويات بالمنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار	07
48	تطور مناصب الشغل على مستوى المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار خلال الفترة 2020-2016	08
50	حجم الواردات في المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في الفترة 2020- 2017	09

مقدمة

تمهيد:

تعتبر التجارة الخارجية الركيزة الأساسية التي يعتمد عليها التطور الاقتصادي لأي بلد، على أساس التبادل للسلع والخدمات ما بين الدول، كما يمكن اعتبارها الجسر الذي يربط بين الدول، وتسمح لها بتصريف الفائض من إنتاجها، أو استيراد حاجياتها من فائض إنتاج دول أخرى، حيث اقترن تطور التجارة الدولية و العلاقات الاقتصادية الدولية بتطور نظام النقل العالمي، و ذلك من منطلق تحسين وسائل النقل البحري و بناء الموانئ الكبيرة و القدرة على استقبال السفن العملاقة، و كذلك إنشاء الممرات المائية الهامة مثل قناة السويس و قناة بنما، و تحسين الملاحة في المجاري المائية و إزالة العوائق الطبيعية منها و إنشاء قنوات مائية للربط بين الموانئ بالإضافة إلى التطوير الكبير لشبكات السكك الحديدية و امتدادها بين الدول والقارات.

حيث تعتبر الموانئ أحد العناصر الهامة في منظومة النقل البحري، إذ تلعب دور الريادة في التجارة الخارجية، فتمو اقتصاد دولة ما يعتمد على معدل النمو في تجارتها الخارجية، هذا النمو الذي يرتبط لا محالة بما تطبقة من فكر تسويقي وإدارة ناجحة في موانئها وبما تقدمه من خدمات متكاملة سواء من حيث الجودة أو السرعة في تنفيذها وأدائها، لذا كان من الضروري إنشاء الموانئ الجافة لتخفيف الضغط على الطاقة التخزينية والمساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانئ البحرية، وعلى إثر ذلك تحاول الدولة الجزائرية إصلاح موانئها وتحسين خدماتها وذلك بمنح الموافقة على إنشاء الموانئ الجافة ومن بينها المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار كامتداد للطاقة التخزينية لميناء بجاية.

1- إشكالية البحث:

حتى نتمكن من معالجة الدور الذي تؤديه الموانئ الجزائرية في تنمية الاقتصاد الوطني نطرح الإشكالية التالية:

ما هو دور الموانئ الجزائرية في التبادل التجاري الدولي؟

و قد ارتأينا ان نقف على بعض الأسئلة الفرعية التي من شأنها الإجابة على متطلبات هذا الموضوع :

1- ما هي الصدارة التي تحتلها الموانئ الجزائرية مقارنة بالموانئ العالمية؟

2- فيما تجلى دور المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في تنشيط التجارة الخارجية ؟

2-فرضيات البحث:

بفرض معالجة إشكالية البحث والإجابة على التساؤلات المطروحة، نضع جملة من الفرضيات على النحو

التالي:

1-إن دور الموانئ يكمن في تحريك الاقتصاد الوطني عامة و التجارة الخارجية خاصة و مواكبة التطورات العالمية لتحقيق الأهداف المنشودة.

2-تسعى المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في زيادة معدلات التجارة الخارجية بمناطق الهضاب العليا لاستقطاب المراكز الأولى.

3-أهمية هذا البحث :

يستمد هذا البحث أهميته من المكانة التي تحتلها التجارة الخارجية والموانئ ضمن برامج الإصلاح الاقتصادي في ظل ظروف التحرر والتحول نحو اقتصاد السوق، التي بدأت تتزايد وتأثرها بانهيار النظام الاشتراكي وتتزايد أهميته أكثر في دور الموانئ من خلال مراقبتها حركة المبادلات التجارية، من شأنه أن يحول إلى الوصول لتحقيق أهداف التنمية الاقتصادية للبلد.

4-أهداف البحث:

نسعى من خلال هذا البحث إلى تحقيق مجموعة من الأهداف أهمها:

-تبيان الدور الحقيقي للموانئ الجزائرية في إنعاش الاقتصاد الوطني من خلال محاولة إصلاح الأسطول البحري الجزائري.

-التعريف بواقع الموانئ الجزائرية من أجل رسم خطط تنموية انطلقا من سياسة إصلاح الأسطول البحري الجزائري ككل.

- مدى مساهمة المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في معدلات التبادلات التجارية على مستوى الهضاب العليا.

- تشجيع المتعاملين الاقتصاديين على ممارسة نشاطهم الاقتصادي عبر المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار وتقديم التسهيلات اللازمة لذلك.

5-أسباب اختيار الموضوع:

تعود الأسباب التي دفعتنا لاختيار ودراسة هذا الموضوع إلى الاعتبارات التالية:

- الرغبة الشخصية في معرفة ما يمكن أن تلعبه الموانئ الجزائرية في تطوير التجارة الخارجية.

- ملاحظتنا لقلّة الدراسات حول الموانئ الجافة من قبل الباحثين عبر ربوع الوطن وبصفة خاصة المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في حين كان تركيزهم على دراسة دور وأداء الموانئ البحرية في التبادل التجاري الدولي.

- الدور الفعال الذي تصدره المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في عمليات التجارة الخارجية على المستوى الوطني بصفة عامة وعلى مستوى منطقة الهضاب العليا بصفة خاصة.

6- منهج البحث:

اعتمدنا في دراستنا على المنهج الوصفي التحليلي من خلال تطرقنا لواقع قطاع النقل البحري ومدى مساهمته في التجارة الدولية، بالإضافة إلى تشخيص وتحليل واقع الموانئ الجافة في الجزائر، كما اعتمدنا أيضا على منهج دراسة الحالة من خلال الدراسة الميدانية التي قمنا بها على مستوى المنطقة اللوجستية تكستار.

7- الدراسات السابقة:

أولاً: دراسة رصاع حياة، مذكرة تخرج مقدمة لنيل شهادة الماجستير بجامعة وهران تحت عنوان: أثر

التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها 2012-2013

لقد حاولت الطالبة في دراستها إبراز دور الأسطول البحري العربي بحجمه الكبير ومحاولته لمواكبة للتطور العالمي في صناعة النقل البحري، وذلك أيضا بهدف زيادة حصة الموانئ العربية من نسبة نقل البضائع بحرا عبر العالم. وقد توصلت الطالبة الى أن هناك عدم استغلال للمرافق الداعمة للبنية الفوقية للموانئ العربية وعدم تحسين العمليات المتعلقة بالتخزين وعدم وجود مراكز فعالة لخدمة مرور السفن وتحسين السلامة للملاحة البحرية.

ثانياً: دراسة ايهاب محمد خليل النحراوي، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لاستكمال متطلبات نيل درجة الدكتوراه تحت عنوان: المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في

الخليج العربي 2007-2008،

حيث تطرق الباحث الى دراسة المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في منطقة الخليج العربي، حيث ركز على التميز في أداء الخدمة حيث يعتبر أحد المقومات التنافسية الهامة للموانئ البحرية الخليجية غير أن هذا التميز يتطلب تقديم خدمة ذات جودة عالية وتكاليف منخفضة نسبيا وتطبيق نظم المعلومات والتشغيل الالكتروني للموانئ ومحطات الحاويات.

ثالثا: دراسة بن جبار محمد، مجلة البناء الاقتصادي بعنوان: قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية، 2018.

وتوصلنا من خلال هذه الدراسة إلى أن الباحث تناول موضوع النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية، كما استعرض تجربة شركة موانئ دبي العالمية المتواجدة بدولة الإمارات والتي تنشط في مجال تسيير المحطات البحرية، وذلك من خلال تسليط الضوء على أهم الخطوات التي اتبعتها منذ تأسيسها، حتى أصبحت واحدة من أكبر مشغلي الموانئ في العالم وهي تحتل المرتبة الثالثة عالميا في أحجام المناولة العالمية.

رابعا: دراسة حاجي فطيمة، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية بعنوان: واقع وتحديات القدرات اللوجستية في الجزائر دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017

وقد تطرقت الباحثة الى القدرات اللوجستية لميناء بجاية ونقاط قوته المتمثلة في مطابقته للمعايير العالمية والتسهيلات التي يقدمها للمتعاملين الاقتصاديين بالإضافة إلى الحجم الهائل لصادراته ووارداته والتي مكنته من أن يحتل المرتبة الثانية بعد ميناء الجزائر، ونوهت الباحثة إلى المنطقة اللوجستية تكستار والمنطقة اللوجستية إغيل وأبرواق التابعتين لميناء بجاية والموقع الجغرافي الاستراتيجي لكل منطقة ومدى مساهمة الموقع في تحقيق الهدف الذي يسعى إليه ميناء بجاية ألا وهو تنشيط التجارة الخارجية وبلوغ أعلى المعدلات في التنمية الاقتصادية الوطنية.

8- هيكل البحث:

وللإلمام بجوانب موضوع البحث ارتأينا أن نقسمه إلى فصلين اثنين تتقدمه مقدمة، حيث تم تقديم الفصل الأول تحت عنوان مفاهيم أساسية عن النقل البحري والتجارة الخارجية الذي ضم ثلاثة مباحث: المبحث الأول تحت عنوان ماهية قطاع النقل البحري، أما المبحث الثاني فتناولنا الموانئ وحركة النقل البحرية والمبحث الثالث تطرقنا فيه إلى ماهية التجارة الخارجية.

وتعرضنا في الفصل الثاني إلى دراسة حالة عن المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار بولاية برج بوعرييج وذلك بتقسيمه إلى ثلاثة مباحث تطرقنا فيها إلى نشأة المنطقة اللوجستية تكستار أما المبحث الثاني فقد تناولنا العمليات التجارية على مستوى المنطقة اللوجستية تكستار، وفي المبحث الثالث قمنا بإبراز التحديات والآفاق المستقبلية للمنطقة اللوجستية، وختمنا عملنا بخاتمة تحوي مجموعة من النتائج المتوصل إليها.

الفصل الأول:

مفاهيم أساسية عن النقل البحري
و التجارة الخارجية

تمهيد:

توجد علاقة وطيدة بين النقل البحري وتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم بسبب العرض الذي يتمتع به النقل البحري، بالإضافة إلى أنه من المعروف أنه أرخص وسيلة لنقل البضائع مقارنة بالوسائل الأخرى على ما يقدمه من مزايا، حيث تنقل السفينة آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة مثل سفن 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.

وتعد الموانئ العنصر الرئيسي في قطاع النقل البحري، وهي بوابة العالم الخارجي وحلقة الوصل بين وسائل النقل بكافة أنواعه، وقد شهدت الموانئ تطورا عميقا في مفهومها ودورها في التبادل التجاري الدولي. والموانئ الجزائرية كغيرها من الموانئ تلعب دورا هاما في تنشيط حركة الاقتصاد الوطني انطلاقا من كونها محطة استيراد وتصدير لمختلف البضائع والسلع والخدمات.. الخ ، من خلال القيام بالعديد من الأدوار وتقديم جملة من الوظائف في مختلف القطاعات الاقتصادية التجارة، الاستثمار...الخ وانتهاج جملة من الاستراتيجيات خاصة تلك المتعلقة بجلب المستثمرين التي تأخذ الحيز الأكبر لدى صانعي السياسات المينائية سواء كانوا مستوردين أو مصدريين.

وسنتطرق في هذا الفصل إلى المباحث التالية:

المبحث الأول: مدخل لقطاع النقل البحري

المبحث الثاني : الموانئ وحركة النقل البحرية

المبحث الثالث: ماهية التجارة الخارجية

المبحث الأول: مدخل لقطاع النقل البحري

يشهد النقل البحري في الآونة الأخيرة تطورات متلاحقة على كافة الأصعدة ومرجع هذه التطورات ما يجتاح العالم من ظاهرة العولمة بملامحها المختلفة والتي جعلت العالم منظومة اقتصادية موحدة تقوم على أساس تبادل الخدمات والسلع ورؤوس الأموال.

المطلب الأول: ماهية قطاع النقل البحري

إن نشاط النقل البحري يسمح بانسياب كميات كبيرة من البضائع المحتواة أو غير المحتواة مهما اختلفت أحجامها، وله دور فعال في تنشيط التجارة الخارجية وتعظيم الأرباح من خلال مرونة الطلب والعرض على البضائع بواسطة النقل البحري، وسوف نتطرق لتعاريف عدة للنقل البحري فيما يلي:

- يعرف بأنه "نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية مكانية وزمانية وذلك بنقلها من مكان إلى آخر، كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا"¹.

- كما يعرف أيضا بأنه "صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق فيه مستوى صناعة منتجات النقل، مستوى تشغيل هذه المنتجات وكيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى"².

ويمكن تعريف النقل البحري على أنه ذلك النقل الذي يكون مجاله البيئي البحر أو النهر أي عبر المجاري المائية، ووسيلته المستعملة البواخر والسفن العملاقة، ووكلائه هم الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري بالإضافة إلى شركات الشحن والتفريغ وشركات التأمين البحري.

المطلب الثاني: أهمية النقل البحري

يشكل النقل البحري جزءا لا يتجزأ من اللوجستيات الدولية، و في حين يتطلب التواصل المادي لحركة نقل البضائع استخدام نظم نقل متعدد الوسائط، يظل النقل البحري العمود الفقري للتجارة الخارجية، كما يتميز النقل البحري في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة و المستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة مثل السفن التي تنقل البترول و الجدير بالذكر أن توافر خدمات النقل البحري تعد أحد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة سواء في جانب الصادرات أو الواردات، و هو يساهم أيضا في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي "المادي و البشري" حيث تعمل خدمات النقل البحري على

¹ سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006، ص39.

² بوشول السعيد، أهمية المراكز اللوجستية في دعم وترقية النقل البحري-دراسة حالة الإمارات العربية المتحدة، ملتقى دولي: الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية وتحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعدة للدول النامية، جامعة الشهيد حمه لخضر، الوادي، الجزائر، 02 و 03 ديسمبر 2019، ص461.

تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تسهم بدورها في رفع معدلات النمو الاقتصادي مما يرفع الطاقة الإنتاجية التي تعد من محددات التنمية الاقتصادية.

بالإضافة إلى أن النقل البحري يهدف إلى تحقيق إيرادات ضخمة للدولة التي تمتلك الأساطيل أو الموانئ المستغلة لقدراتها بكفاءة عالية أو من خلال إيجارها للدول الأخرى¹.

ويمكن أن نستعرض الاتجاهات السائدة في تدفقات التجارة البحرية من خلال الجدول الموالي:

الجدول رقم(01): تدفقات التجارة البحرية من 1994 إلى 2019

2019	2018	2017	2008-1994	المنطقة أو البلد
2.3	3.0	3.1	3.3	العالم
1.6	2.2	2.3	2.6	البلدان متقدمة النمو منها:
2.2	2.9	2.2	3.2	الولايات المتحدة الأمريكية
1.3	2.0	2.5	2.5	الاتحاد الأوروبي
0.8	0.8	1.9	1.1	اليابان
3.5	4.2	4.4	5.1	البلدان النامية منها:
2.8	2.8	2.6	4.6	إفريقيا
5.4	5.9	6.2	8.1	شرق آسيا
6.1	6.6	6.9	9.7	الصين
4.1	6.0	6.3	5.7	جنوب آسيا
6.0	7.4	6.9	6.6	الهند
4.5	5.0	5.2	4.2	جنوب شرق آسيا
0.7	2.3	2.8	4.3	غرب آسيا
0.2	0.8	1.0	2.9	أمريكا اللاتينية والكاريبي منها:
0.6	1.1	1.1	2.9	البرازيل
1.4	2.8	2.1	4.1	الاقتصادات التي تمر بالمرحلة الانتقالية منها:
0.5	2.3	1.6	3.9	الاتحاد الروسي
4.6	4.4	4.3	6.0	أقل البلدان نموا

المصدر: الأونكتاد، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية، استعراض النقل البحري 2019

<https://unctad.org/rmt>

¹ بوشول السعيد، مرجع سابق، ص461.

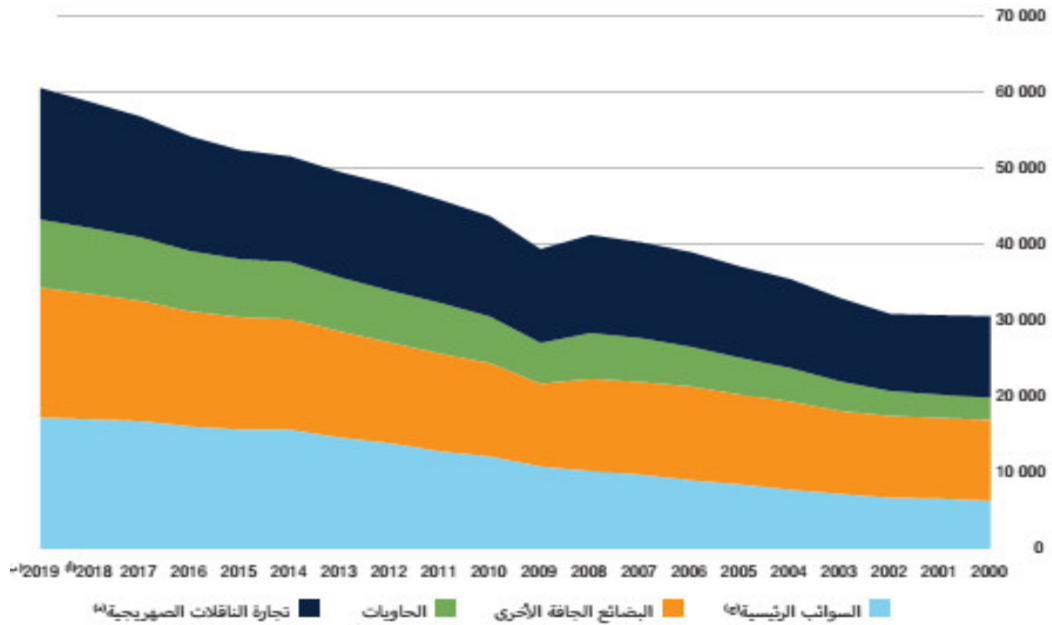
نلاحظ من خلال الجدول رقم(01) أن النمو الاقتصادي العالمي في انخفاض دائم منذ سنة 1994 الى سنة 2019 وذلك للصراع الاقتصادي الحادث بين الولايات المتحدة الأمريكية و الصين بالإضافة الى ضعف بعض القطاعات الصناعية مما أثر على اقتصاديات الدول النامية التي شهدت انخفاض أشد خصوصا دول شرق آسيا التي شهدت انخفاض في النمو الاقتصادي من 8.1 بالمئة الى 5.4 بالمئة أي بما يقارب الثلث وكذلك دول افريقيا و غرب آسيا لم تكن في معزل عن هذا الانخفاض حيث شهدت افريقيا انخفاضا من 4.6 بالمئة الى 2.8 خلال الفترة الزمنية من سنة 1994 الى 2019 ،لكن لم تشهد الدول السابقة انخفاضا بقدر ما حصل لدول أمريكا اللاتينية و الكاريبي حيث انخفض النمو الاقتصادي خلال الفترة 1994 - 2019 من 2.6 بالمئة الى 0.2 أي يكاد ينعدم النمو الاقتصادي فيها تماما، أما الاتحاد الروسي فلم يكن أفضل حالا من قرينته دول أمريكا اللاتينية حيث شهد انخفاضا في نفس الفترة من 3.9 بالمئة الى 0.5 بالمئة .

وان كان هذا يدل على شيء فانه يدل على الأهمية والدور المحوري لخدمات النقل البحري في نمو الاقتصاد العالمي ككل.

والشكل الموالي يبين حجم التجارة البحرية العالمية بالأطنان المليية من البضائع خلال الفترة:

2019-2000.

الشكل رقم(01): التجارة البحرية العالمية بالأطنان المليية من البضائع خلال الفترة: 2019-2000



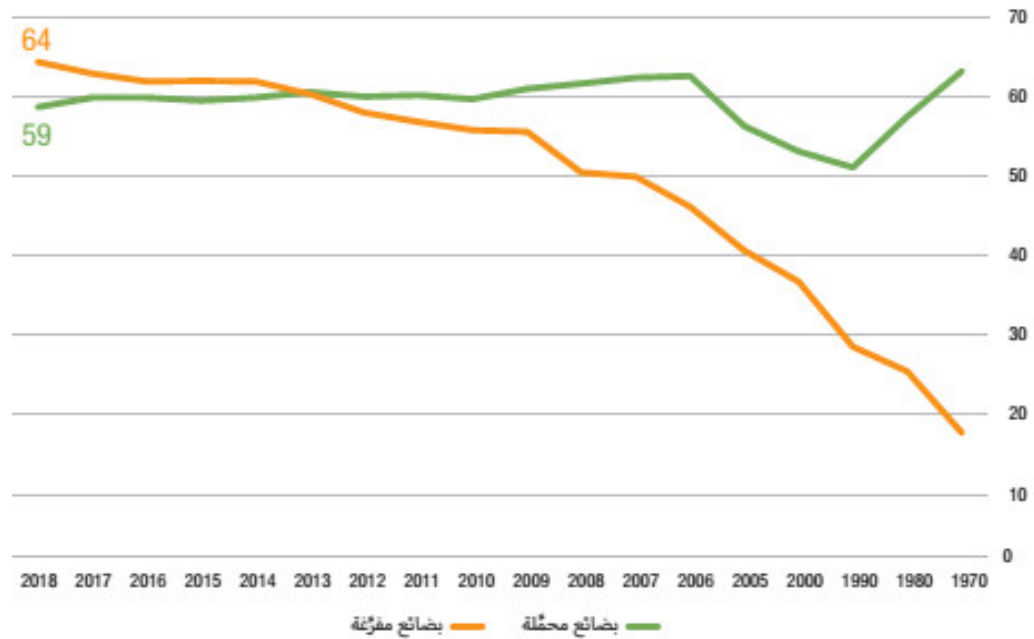
المصدر: الأونكتاد، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2019

-<https://unctad.org/rmt>

نلاحظ من خلال الشكل رقم(01) أن الناقلات الصهريجية العالمية تستحوذ على الحصة الأكبر من التجارة البحرية العالمية خلال الفترة 2000-2019 حيث فاقت على باقي أنواع النقل بالسفن كتنقل السوانب الرئيسية و البضائع الجافة الأخرى و النقل بالحاويات، حيث كان أدنى حد لها 30000 طن ميلي في عام 2000 وبلغت أقصى حد لها في عام 2019 حيث بلغت 60000 طن ميلي أي ضعف ما كانت عليه في عام 2000، و يحتل النقل بالحاويات المركز الثاني بعد تجارة الناقلات الصهريجية بحصة بلغت 40000 طن ميلي خلال سنة 2019، يليه مباشرة نقل البضائع الجافة الأخرى حيث كان أدنى حد لها 5000 طن ميلي عام 2000 ثم ارتفع تدريجيا حتى وصل إلى أقصى حد له عام 2019 حيث بلغ 30000 طن ميلي وفي المرتبة الأخيرة سفن السوانب التي بلغت ذروتها عام 2019 هي الأخرى بكمية قدرها 15000 طن ميلي.

كما يبين الشكل الموالي مشاركة الدول النامية في التجارة البحرية الدولية خلال الفترة 1970-2019.

الشكل رقم(02): مشاركة الدول النامية في التجارة البحرية الدولية خلال الفترة 1970-2019



المصدر: الأونكتاد، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية، استعراض النقل البحري 2019
-<https://unctad.org/rmt>

من الشكل رقم(02) يتضح أن الفجوة بين البضائع المحملة و البضائع المفرتة كبيرة جدا خلال الفترة 1970-2008 حيث كانت البضائع المحملة تفوق البضائع المفرتة بثلاث أضعاف وهذا يدل على أن دور الدول النامية خلال هذه الفترة كان ينحصر في تحميل البضائع و التي كانت غالبيتها العظمى من المواد الخام و سبب ذلك هو خروجها المبكر من الاستعمار واتباع معظمها للنظام الاشتراكي، ثم نلاحظ في

التسعينات و بداية القرن العشرين الانخفاض التدريجي لهذه الفجوة بين البضائع المنقولة و البضائع المفرغة من الدول النامية و هذا راجع إلى خروج معظم هته الدول من النظام الاشتراكي إلى النظام الرأسمالي والتحسن الاقتصادي في بعضها مثل الصين، وفي سنة 2013 حدث توازن بين البضائع المحملة والبضائع المفرغة ثم تلاه في الفترة 2014-2019 تفوق الدول النامية في تفرغ البضائع على تحميل البضائع و هذا دليل على زيادة دور و حصة الدول النامية في التجارة البحرية الدولية.

المطلب الثالث: مكونات نشاط النقل البحري

يتكون نشاط النقل البحري من عدة عناصر يكمل بعضها البعض و هي كالآتي:

1-السفن البحرية:

تعتبر السفينة المحور الأساسي التي تدور حوله عناصر النقل البحري والخدمات المرتبطة به، كما أنها تعتبر الزبون الأساسي للموانئ البحرية، و من بين أهم أنواع السفن التي عرفتها الملاحة البحرية خلال السنوات الأخيرة مثل: ناقلات النفط الصهريجية، ناقلات السوائب، الناقلات المختلطة، سفن البضائع العامة، سفن الحاويات، ناقلات غاز النفط المسيل، ناقلات الغاز الطبيعي المسيل، الناقلات الصهريجية للطرود(الكيميائية)، الناقلات الصهريجية المتخصصة، السفن المبردة، سفن التموين البحري، سفن القطر، الحفارات، سفن السياحة، العبارات، و السفن الأخرى غير سفن البضائع¹.

2-الميناء البحري:

يعتبر الميناء وحدة اقتصادية لها هدف خدمة التجارة والملاحة البحرية، حيث يحتاج تحقيق هذا الهدف إلى جملة من الاعتبارات المادية والاقتصادية للبيئة التي يعمل في ظلها الميناء، فتصنف الموانئ حسب الموقع الجغرافي إلى موانئ طبيعية وشبه طبيعية، اصطناعية، كما يمكن تصنيفها حسب الأشكال التنظيمية التي تعرفها إلى موانئ تدار مركزيا، وموانئ تدار محليا وأخرى تتبع نمط الإدارة الذاتية². وعلى سبيل المثال: يعتبر ميناء روتردام مرجع للمقارنة بالموانئ العالمية الأخرى وهو محور لتدفق السلع الدولية والحاويات، كما يعد القيمة التجارية لهولندا وأوروبا عامة، وقد احتل المرتبة الأولى أوروبا والمرتبة الثالثة عالميا بعد ميناء شنغهاي وميناء سنغافورة.

¹ الأونكتاد، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية، استعراض النقل البحري 2019، ص ix.

² -<https://unctad.org/rmt>.

² بن جبار محمد ، قراءة في النقل البحري الدولي و الشركات المشغلة للمحطات البحرية، مجلة البناء الاقتصادي، جامعة الجلفة، العدد 02 ، 2018 ، ص 75.

3- الأنشطة المساعدة:

حتى يكتمل نشاط السفن والميناء وجب توفير أنشطة إضافية لها علاقة مباشرة بعملية النقل البحري، ومن أهم هذه الأنشطة نجد عمليات الشحن والتفريغ أي نقل البضاعة من السفينة إلى الميناء، كعمليات التخزين أي وضع البضاعة في الميناء إلى غاية اكتمال إجراءات جمركتها.

المطلب الرابع: النقل البحري الجزائري

يشكل النقل البحري الجزائري للبضائع في الجزائر رافدا هاما ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية مع الخارج، وتحتفظ الدولة حاليا بملكية نشاط النقل البحري بموجب المادة 17 من الدستور الجزائري. وقد تم إنشاء المديرية العامة للبحرية التجارية والموانئ الجزائرية التي تتلخص بعض مهامها فيما يلي:

- اقتراح عناصر السياسات المتعلقة بالبحرية التجارية والموانئ وتنفيذها وكذلك النصوص ذات الطابع التشريعي والتنظيمي التي تدخل في مجال اختصاصها.

- ضمان التزامات دولة العلم ودولة الميناء والدولة الساحلية بالاتصال مع الهيئات والدوائر الوزارية المعنية.

- إعداد وتنفيذ الإستراتيجية الشاملة لتطبيق آليات المنظمة البحرية الدولية.

- وضع أنظمة تسيير مقاييس الجودة في مجال البحرية التجارية والموانئ.

- تحديد كفاءات تسيير واستغلال الموانئ والنشاطات المساعدة، وضمان مراقبتها.

- إعداد البرنامج الوطني للأمن البحري والمينائي.

- تنظيم الحرف والمهن المرتبطة بالبحرية التجارية والموانئ واللوجستية المينائية ومراقبتها وترقيتها.

- متابعة نشاطات الهيئات والمؤسسات الداخلة ضمن مجال اختصاصها وإعداد حصيلة عن ذلك.

- التفاوض بشأن الاتفاقات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف المتعلقة بالبحرية التجارية والموانئ بالاتصال مع الهيئات المعنية.

- إعداد المخططات التوجيهية للمنشآت الأساسية المينائية بالاتصال مع القطاعات المعنية.

- رقمنة النشاطات البحرية والمينائية.

- احترام وتطبيق برامج تدقيق الجودة الداخلة في مجال اختصاصها.

- متابعة نشاطات مركز الإعلام حول الأمن والسلامة البحريين.

- المشاركة في ترقية الاقتصاد الأزرق بالاتصال مع الهيئات والدوائر الوزارية المعنية.

- تجميع بنك معطيات متعلق بالبحرية التجارية والموانئ وضمان تسييره¹.

¹ الموقع الرسمي لوزارة الأشغال العمومية و النقل الجزائرية.

وتتضمن المديرية العامة للبحرية التجارية والموانئ الجزائرية مديريتين (02)¹ و تتفرع كل واحدة منهما إلى مديريات فرعية وفق المخطط التالي:

الشكل رقم (03): فروع المديرية العامة للبحرية التجارية والموانئ الجزائرية



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على معطيات من موقع وزارة الأشغال العمومية والنقل الجزائرية.

حيث تتفرع من المديرية البحرية التجارية الجزائرية ثلاث مديريات هي: المديرية الفرعية للنقل البحري والنشاطات المساعدة، المديرية الفرعية لرجال البحر والجودة، المديرية الفرعية للملاحة البحرية والوقاية من التلوث، بينما مديرية الموانئ الجزائرية هي أيضا تتفرع منها ثلاث مديريات هي: المديرية الفرعية لتسيير الأملاك المينائية، المديرية الفرعية للنشاطات البحرية، المديرية الفرعية للسلامة والأمن البحريين.

¹ الموقع الرسمي لوزارة الأشغال العمومية والنقل الجزائرية.

المبحث الثاني : الموانئ وحركة النقل البحرية

تتطور الموانئ بتطور تقنيات النقل البحري إذ أخذت الموانئ بالتخصص في نوع وحجم البضائع وفقا لتلك التقنيات المتقدمة وبالتالي أصبحت الموانئ متعددة الأغراض، وكذلك فالازدهار الحضاري لأي دولة يعتمد على التجارة الخارجية كونها أداة نمو واضحة والتي تعد الموانئ أهم منافذها الرئيسية.

المطلب الأول: مفهوم الموانئ وأنواعها

تلعب الموانئ دورا كبيرا عبر التاريخ في التجارة الخارجية بصفة خاصة واقتصاد الدول بصفة عامة.

الفرع الأول: مفهوم الموانئ

يشار إلى مفهوم الميناء من خلال التعاريف التالية:

- فهو يعرف على أنه " بوابة أو منفذ تنقل وتتدفق من خلاله السلع والمسافرون ومن ثم يمكن النظر الى الميناء على أنه سلسلة من الروابط المتتابعة في الوقت الذي قد يبدو فيه الميناء ككل بمثابة حلقة في سلسلة اللوجستيات العالمية"¹.

- كما يعرف كذلك "هو خدمة عامة يتكون من مجموعة من البيانات والتجهيزات والآلات المنجزة، والمصانة بانتظام والمستغلة بأحسن الشروط الاقتصادية والأمنية"².

- وعرفه المشرع الجزائري في المادة 888 من القانون البحري بأنه " :في مفهوم هذا الأمر، فإنّ الميناء نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة".

ومنه نستخلص تعريف شامل للموانئ وهو أنها بقعة جغرافية تقع في الساحل وتنشأها الدولة بغرض تنظيم الملاحة البحرية وكل ما يترتب عليها من شحن، تفريغ، مناولة وتخزين وترتبط وظائفه وأهدافه بالاندماج في النظام اللوجستي العالمي.

¹ عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية بحوث ودراسات، مصر، 2007، ص129.

² -رصاد حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2012-2013، ص38.

الفرع الثاني: أنواع الموانئ

ويمكن تقسيم الموانئ حسب نطاق دراستنا إلى نوعين فقط:

أولاً: الموانئ البحرية

يخصص الميناء البحري لاستغلال كل أنماط السفن البحرية التي تقوم فيه بإركاب المسافرين وإنزالهم وشحن الحمولات وتفريغها وتموين السفن أو إيوائها أو تصليحها، ويقدم لها كل الخدمات التي تتطلبها حسب ترتيبها في الوصول والأولويات وبوجه خاص الخدمات التجارية التالية: القيادة والإرشاد والصيانة والرفع، وتموين النشاطات المساعدة المتصلة بالعمليات البحرية والمينائية¹.

كما أن للميناء البحري عدة خدمات يقدمها نذكر منها:

1-تقديم خدمات الميناء التقليدية: وهذا الغالب في موانئ الدول النامية التي تقوم على تداول البضائع الصادرة والواردة فالميناء هنا مجرد نقطة وصل بين النقل الداخلي للبضائع والنقل البحري.

2-الخدمات الصناعية والبيئية: تشمل هذه الخدمات الأعمال الفنية مثل إصلاح وصيانة السفن والخدمات الهندسية الأخرى وتعتبر هذه الخدمات عنصراً هاماً في تكامل خدمات الميناء، وتوفير الضمان لمنظومة الإنتاج على الاستمرارية بما يعني خفض نسبة المخاطر الاقتصادية للمعدات ووسائل النقل المختلفة.

3-الخدمات الإدارية والتجارية: يقدم هذا الجيل خدمات إدارية على درجة عالية من الكفاءة سواء من الناحية الإجرائية أو الإدارية أو المعلوماتية نتيجة لتعاظم حجم التجارة الدولية ولضمان انسياب حركة النقل بكل دقة.

ثانياً: الموانئ الجافة

1-تعريفها: وفق المادة 2 من قانون الجمارك 79-07 عرف المشرع الجزائري الميناء " يمثل الميناء الجاف مستودعاً مؤقتاً خارج الميناء، ويعتبر امتداداً طبيعياً للموانئ البحرية لا يمكن ربطه إلا بميناء واحد".

2-أنواع الموانئ الجافة

ويمكن تصنيف الموانئ الجافة على حسب طبيعة استخدامها ومواقعها في سلسلة توريد المواد للمصانع أو التوزيع المادي للأسواق على النحو التالي :

1-2-تجميع المواد الخام: هذا النوع من الموانئ الجافة يمكن إقامته لتقليل تكاليف نقل عناصر الإنتاج بالإضافة إلى إمكانية مستلزمات الإنتاج بكميات كبيرة للحصول على أفضل الأسعار وتجميعها داخل الميناء الجاف وإرسالها إلى مواقع الإنتاج طبقاً للحاجة.

¹ رصاع حياة، مرجع سابق، ص 38.

2-2- تجميع السلع تامة الصنع: إن إقامة الموانئ الجافة في المناطق ذات الكثافة الصناعية المتقاربة مع بعضها يحقق المفاهيم اللوجستية من حيث تخفيض تكاليف النقل لأقل ما يمكن من خلال:

-تقليل مسافات النقل للأسواق حيث أن تجميع طلبيات كل سوق من جميع المنتجات وإرسالها مرة واحدة يعمل على تخفيض ملموس في تكاليف النقل.

-تقليل عمليات التخزين داخل المصانع للمنتجات، وبالتالي التوفير في تكلفة العملية الإنتاجية.

2-3- توزيع المنتجات في الأسواق: يفضل أن يكون موقع الميناء الجاف بالقرب من أسواق الاستهلاك، حيث يقوم الميناء الجاف بتجميع انتاج المصانع ثم اعداد طلبات كل سوق على حدة مع جميع المنتجات وإرسالها دفعة واحدة طبقا لجدول احتياجات كل سوق¹.

3- الأسباب التي تدعو الى اقامة موانئ جافة:

وهناك أسباب لقيام الموانئ الجافة نذكر منها ما يلي :

أ- استكمال وربط حلقات النقل متعدد الوسائط: يعرف النقل متعدد الوسائط بأنه نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل وبعقد نقل واحد وبين دولتين على الأقل وبالتالي فان هناك أماكن ليست بالضرورة أن تكون موانئ بحرية يتم فيها تغيير وسيط النقل، وتحدد هذه الأماكن بدقة وتخضع للإشراف الجمركي لكل دولة وتسمى بالموانئ الجافة.

ب- تحقيق مفاهيم اللوجستيات لتقليل تكاليف النقل: يلتزم الناقل الدولي متعدد الوسائط بإتمام عمليات التوريد المادي للمصانع وعمليات التوزيع المادي للمنتجات التامة الصنع إلى سوق المستهلك في التوقيتات المتفق عليها وبأقل تكاليف ممكنة وبحالة تتفق مع ذوق المستهلك وهذا يعني أن دور اللوجستيات هو ربط عمليات التوريد والتوزيع المادي الذي يتطلبه أي مشروع بشبكة واحدة، و من ثم يمكن للمشروعات أن تحقق المنافسة في الأسواق بخفض تكاليف نقل السلع من خلال إحكام السيطرة على جميع مراحل عمليات النقل بدءا من مرحلة توريد المواد الخام إلى وصول السلع تامة الصنع للمستهلك.

ج- منع التكدس بالموانئ البحرية: في ظل النظام العالمي الجديد و ازدياد التبادل التجاري وتطور معداتها ذات الانتاجية العالية تغيرت المفاهيم و أيضا سياسات الموانئ ،وتحولت الموانئ من مناطق شحن و تفرغ و تخزين الى منطقة عبور للبضائع فقط، و دخلت الموانئ البحرية في سلسلة النقل متعدد الوسائط كأحد حلقاته ،كما أدى هذا التطور الى زيادة المنافسة بين الموانئ لتحقيق قيمة مضافة،فتحولت هذه الموانئ الى

¹ عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص177-178

مراكز لوجستية لها مناطق خلفية قريبة أو بعيدة لإتمام عمليات تجميع البضائع لإعادة شحنها أو لتسليمها لأصحاب الشأن أو لإتمام أنشطة التجزئة والتعبئة و التجميع والتغليف و وضع العلامات التجارية. وتسمى المناطق الخلفية للميناء بالتظهير، وعلى سبيل المثال نجد ميناء هامبورغ بألمانيا يرتبط بالميناء الجاف ديسبورغ الموجود في وسط غرب أوروبا، وهذا الميناء يخدم أكبر تجمع اقتصادي في أوروبا الذي يتمتع بقوة شرائية كبيرة، وكلا الميناءين متصلين بجميع أنواع المواصلات، وأيضا ميناء روتردام بهولندا الذي يعتبر القارة الأوروبية بالكامل ظهير للميناء.

المطلب الثاني: تطور دور الموانئ

يمكن تصنيف الموانئ إلى ثلاث أجيال وهي:

1- موانئ الجيل الأول (الموانئ التقليدية): هي تلك الموانئ التي أنشأت قبل ظهور الحاويات في الستينات من القرن الماضي، وينحصر دورها في تداول البضائع الواردة والصادرة فقط دون أي أنشطة أخرى وتتميز هذه الموانئ بمايلي:

- ✓ الميناء مجرد مواقع تجمع مشترك للبضائع تتلاقى عنده وسائل النقل البحري والبري حيث يتم تغيير وسيط النقل.
- ✓ يقتصر دور الميناء على عمليات الشحن والتفريغ وتخزين البضائع.
- ✓ الفصل بين الأنشطة الخاصة بالنقل والتجارة.
- ✓ العلاقة بين الميناء والمستخدمين له علاقة سطحية.
- ✓ تتركز معظم الاستثمارات على الهياكل الأساسية للأرصنة.
- ✓ عمالة كثيفة ومعدات التداول شبه نمطية.
- ✓ أنظمة المعلومات المستخدمة محلية ولا تصلح إلا للاستخدام داخل الميناء فقط.
- ✓ القيمة المضافة التي يحققها الميناء منخفضة.

2- موانئ الجيل الثاني (الموانئ الصناعية): هي تلك الموانئ التي ظهرت في الستينات من القرن الماضي عقب ظهور الحاويات وسفن الحاويات المتخصصة، حيث توسع وتعمق دور الموانئ واتخذ بعدا جديدا كمرکز للنقل والصناعات التجارية والخدمية، وامتدت الأنشطة داخل الميناء إلى المجالات التجارية الخدمات¹

¹ محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين التطبيق والنظرية، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2015، ص38.

المرتبطة بها مثل عمليات التغليف والتعبئة والخدمات الصناعية وغيرها وبالتالي امتدت رقعة الميناء إلى منطقة ظهير الميناء لتغطية تلك الاحتياجات، ولعل أهم ما يتميز به هذه الموانئ ما يلي:

✓ مركز خدمات نقل وتجارة وصناعة تقدمها إلى مستخدمي الميناء بالإضافة للأنشطة التقليدية مثل الشحن والتفريغ والتخزين.

✓ يتوسع الميناء أفقياً لإقامة خدمات صناعية وتجارية لا تتصل مباشرة بنشاط الشحن والتفريغ مثل البتروكيماويات والحديد والصلب والأنشطة الغذائية المختلفة.

✓ وجود علاقة أوثق بين الميناء والمستخدمين.

✓ يعتمد الميناء أساساً على الكثافة الرأسمالية وانخفاض الاعتماد على كثافة العمالة.

✓ الاهتمام بالمرافق داخل الميناء لخدمة المراكز الصناعية والتجارية القائمة به، وبالتالي أصبحت الخدمات التي يقدمها الميناء خدمات مركبة.

✓ القيمة المضافة التي يحققها الميناء أفضل من التي تتحقق في موانئ الجيل الأول.

3- موانئ الجيل الثالث (الموانئ اللوجستية): هي تلك الموانئ التي ظهرت في أواخر الثمانينات من القرن

الماضي بعد انتشار استخدام الحاويات في معظم دول العالم، و البحث عن أفضل السبل لتحقيق اقتصاديات التشغيل باستخدام الطرق البحرية و الجوية و النهريّة، و تحقيق مفهوم الباب للباب و في الوقت المناسب مع تقليل التكاليف أي ظهور مفهوم النقل متعدد الوسائط و دعم ظهور هذه الموانئ مفهوم العولمة و اتفاقية تحرير التجارة العالمية في بداية التسعينات من القرن الماضي، و بالتالي اعتماد هذه الموانئ على الأرصفة المتخصصة، و ارتباط المراكز الإنتاجية و التصنيعية و الخدمية بشبكة معلومات لتسهيل حركة تدفق التجارة الخارجية.

ولعل أهم ما تتميز به هذه الموانئ من إمكانيات تتمثل في:

✓ أصبحت مراكز لتوزيع البضائع والمعلومات بالإضافة إلى الأنشطة اللوجستية.

✓ تحولت إلى حلقة من حلقات النقل الدولي متعدد الوسائط وليس بداية ونهاية البضائع.

✓ تنفذ العمليات التقليدية (الشحن-التفريغ-التخزين) بمعدات حديثة ذات إنتاجية عالية.

✓ الاعتماد أساساً على التكنولوجيا المتقدمة التي تعد المحرك لمنظومة النقل متعدد الوسائط.

✓ تقدم مجموعة من الخدمات المتعددة والمتكاملة.

✓ تحقق قيمة مضافة أفضل من التي تتحقق في موانئ الجيل الأول والثاني نظراً لتوافر كافة أنشطة

القيمة المضافة¹.

¹ محمد جلال خطاب، مرجع سابق، ص 39-40.

✓ السرعة في أداء الخدمات وبتكلفة مقبولة من كافة المتعاملين.

✓ توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل داخل الميناء من طرق وسكك حديدية على درجة عالية من الكفاءة¹.

المطلب الثالث: نشاطات الموانئ

ويقصد بها كافة الخدمات الممكن تقديمها للسفينة من لحظة دخولها الميناء وحتى خروجها، فضلا عن ما يقدمه الميناء من أنشطة ومستلزمات مساعدة خلال مدة الإرساء ولعل من أهم تلك الخدمات والمستلزمات المساعدة هي كالاتي:

1- خدمة الإرشاد والقطر: الإرشاد وهي خدمة يقدمها المرشدين البحريين بتوجيه السفن أثناء مدة دخولها وخروجها من الميناء عبر الممرات الملاحية المؤدية إلى الميناء، وتوفر هذه الخدمة عملية إرشاد السفن خاصة ما قد يعترضها من صخور او اجسام غارقة اخرى، اما القطر فهي خدمة مكملة للإرشاد وتعنى بالسفينة المعطلة وجرها بواسطة قاطرات مساعدة لتساعد السفينة للرسو على رصيف الميناء، والذي يقوم على تلك الخدمات شركة خاصة أو سلطة الميناء نفسها².

2- خدمة الشحن والتفريغ: وتعتبر هذه الخدمة الأهم في مجال خدمات السفن والبضائع بالموانئ حيث أنه المختص بشحن وتفريغ البضائع وكلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ كلما انخفضت مدد بقاء السفن بالميناء وهذا عامل مهم حيث ينعكس أثره على تحديد مستويات النوالين وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ علاوة على أثره على اقتصاديات تشغيل السفن.

3- خدمة التخزين: وهي خدمة تخزين البضائع المستوردة والمصدرة لحين إكمال الإجراءات الجمركية وفقاً للأنظمة والقوانين المتبعة في الميناء، وتعمل خدمة التخزين على تفريغ السفن دون توقف الأمر الذي يحقق طاقة فعلية للأرصفة ويقلل من بقاء السفينة في الميناء ويجعل من نظرية الأرتال (طابور الانتظار) أكثر إيجابية عند تطبيقها على أرصفة الميناء، وعليه لابد من أن تكون مساحات المخازن كافية لمستوى البضائع وحركتها في الميناء اذ تقسم المخازن إلى نوعين، هما:

مخازن مخصصة للبضائع العابرة (الترانزيت) وتقع بالقرب من أرصفة الشحن والتفريغ وعادة ما تكون للتخزين ذو المدة القصيرة، فضلاً عن ان تلك المخازن غالباً ما تكون مغلقة لا مكشوفة حفاظاً على البضائع من السرقة او التلف من العوامل الجوية غير المتوقعة.

¹ محمد جلال خطاب، مرجع سابق، ص 39-40.

² مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، سلسلة بحوث ودراسات، الغرفة الشرقية السعودية، 2009، ص 6.

النوع الثاني فتسمى بـ (المخازن الخلفية) وهي المخازن التي تستعمل للبضائع التي مخطط لها البقاء لمدة أطول قياساً بمخازن البضائع العابرة، وعادةً ما تتولى مسؤولية مثل هكذا بضائع شركات خاصة في حين يعزى الخزن القصير الأجل إلى إدارة الميناء فضلاً عن سلطات الجمارك والتي ينتسب لها مراقبة حركة البضائع من وإلى المخازن وإجراءات التخليص الأخرى.

أما عن الخدمات المساعدة والتي لا بد من توفرها في الميناء فهي عديدة ولعل من أهم ما يجدر الإشارة إليه كالاتي:

أ- خدمات إصلاح وصيانة السفن:

نشاط إصلاح السفن من النشاطات اللازمة والتي تحتاجها الموانئ العربية توفر شركات متخصصة في عمليات إصلاح السفن، حيث أن الكثير من السفن قد يتعطل لأي سبب من الأسباب بالموانئ ويتطلب إجراء الإصلاحات اللازمة لها كما وأن الكثير من السفن تخطط لإجراء بعض الإصلاحات اللازمة والصيانة الدورية لها أثناء توقفها في الموانئ لإجراء عمليات الشحن والتفريغ وتوفيراً للوقت والتكلفة إذا ما توجهت إلى أماكن مخصصة للإصلاح فقط¹.

ب- خدمات تموين السفن: وهي خدمة معروفة مقدمة للسفينة عند كل ميناء إذ تمونها بالأغذية والمياه العذبة والوقود وغيرها، وغالباً ما تحصل المنافسة بين الموانئ في مجال التموين، لاسيما إذا ما عرفنا أن هناك شركات مساهمة متخصصة في ذلك، وبالتالي فأنها تؤدي دوراً كبيراً في جذب حركة التجارة والصناعات التصديرية، لكن وبالرغم من أهمية هذه الخدمة إلا أنها اقتصرت على بعض الموانئ، ويعود سبب ذلك إلى التطور التقني الذي حصل على وسائل النقل البحري، إذ أصبح باستطاعة السفن المتطورة قطع الآلاف من الأميال دون الحاجة للتزود بالوقود لما تحويه من خزانات كبيرة تغطي، وحاجات السفينة.

المطلب الرابع: واقع الموانئ الجزائرية

لقد اهتمّ المشرع الجزائري كغيره من التشريعات بالميناء وبسلامته وأمنه من خلال تنظيمه في القانون البحري والقوانين المتخصصة باعتبار الجزائر من الدول المتوسطية والتي تحتلّ موقعا إستراتيجيا هاما، يحتمّ عليها الاهتمام وإحاطة هذا المرفق الهام والتموي بالعباية اللازمة.

¹ مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، مرجع سابق، ص 6.

الفرع الأول: تعريف بالموانئ الجزائرية

يوجد في الجزائر ثلاثة عشر (13) ميناءً تجاريًا بما في ذلك ثمانية (8) موانئ متخصصة في السلع العامة وهي ميناء: الجزائر، وهران، عنابة، مستغانم، جن جن، تنس، الغزوات، دلس، وثلاثة (3) موانئ مختلطة تستوعب البضائع العامة والمحروقات وهي ميناء: بجاية وميناء سكيكدة القديم وأرزو - باستثناء ميناء جن جن، فإن جميع الموانئ الجزائرية هي موانئ تقع في المناطق الحضرية، مما يعيق امتداداتها ويسبب ازدحام المساحات الصعود والنزول والتخزين في مواجهة تدفق البضائع في تقدم مستمر. وقد تميزت العديد من عمليات إعادة الهيكلة بهذه الموانئ منذ استقلال الجزائر في 1962، خلال العقد الأول استند تنظيم الميناء على استقلال الموانئ الكبرى (الجزائر وعنابة وهران) ونظام الامتياز الممنوحة من قبل غرف التجارة في الولايات (المقاطعات الإقليمية) حيث توجد المنافذ الأخرى.

- اعتباراً من عام 1971، كانت الموانئ تسير من قبل مكتب الموانئ الوطني (هيئة موانئ وطنية لها مهمة السلطة العامة).

- جاء القانون 01/88 بشأن استقلالية الشركات التي جلبت تغيير وضع شركات الموانئ والتي أصبحت شركات الهيئات العامة الاقتصادية في شكل شركات مساهمة (EPE / SPA)¹.

الفرع الثاني: مشاكل الموانئ الجزائرية

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية، وهي موانئ متخصصة، لا تخدم إلا قطاعاً محدداً من اقتصاد الدولة، أما باقي الموانئ التجارية، فبقيت تشكو من تأخر كبير، وتعاني من مشاكل عدة منها:

1- موانئ من الجيل الأول: الموانئ الجزائرية قديمة (من الجيل الأول)، وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط "انقطاع الحمولة" تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ.

2- نقص في التجهيزات والآليات: وتعاني الموانئ من جهة أخرى، من نقص كبير في الآليات الثقيلة، وميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة قوتها (300طن).

3- ارتفاع في عدد العمال: وتعرف الموانئ الجزائرية فائضاً في عدد العمال، مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منهم نحو وظائف أخرى، أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم. وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة في طريق النمو تستقل فيها البطالة.

4- تأخر في عملية تداول الحاويات: لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عامًا وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع.

¹ Conseil de la concurrence Algeria, Intergouvernemental Group of Experts on Competition Law and Policy, 17th Session 11-13 July 2017 Room XVII, Palais des Nations, Geneva, p6,

ومع ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لا زالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62% .

5- انخفاض معدلات أداء الموانئ: والذي يساهم فيه بشكل كبير توقف أنشطتها ليلا وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع والبضائع.

6- طول الإجراءات الإدارية: وتتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، وما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي، فالحجر البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية.. إلخ.

7- سوء توزيع المهام بين الموانئ: ومن جهة أخرى يوجد توزيع سيء للمهام المنوطة بكل ميناء، فميناء الجزائر العاصمة مثلا وهو أهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر جل المبادلات (أكثر من 60 % من المبادلات التجارية الخارجية)، وهذا على حساب باقي الموانئ الثانوية التي يبقى دورها محصورا في أقاليمها.

8- اختناق الموانئ: لعل من بين الأسباب الرئيسية التي زادت من حدة اختناق الموانئ وتكدس البضائع فيها هو عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة للبضائع، مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع والمعدات المستوردة من طرف هيئات مختلفة وفي وقت واحد.

أو عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية كما حدث في الفترة الأخيرة (الأشهر الأولى من سنة 2009) بالنسبة للحديد الذي شهدت عملية استيراده ارتفاعا كبيرا نتيجة انخفاض سعره، وبالفعل لم يسبق لميناء الجزائر العاصمة أن كان مختنقا كما هو الحال في الأشهر الأخيرة، فقد بلغ عدد السفن التي بقيت في عرض البحر تنتظر الإذن بالرسو في الميناء لتفريغ حمولتها 34 سفينة وهذا في يوم واحد مع ما يترتب على ذلك من خسائر.

9- تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري: مشكلة أخرى تواجه الموانئ الجزائرية هي تواجدها داخل النسيج الحضري، مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل فميناء العاصمة مثلا، تنتهي منافذ الخروج منه في محور المواصلات الرئيس بالمدينة والمزدحم بالحركة.

10- ضعف استغلال عملية المساحلة: لا يتم استغلال عملية المساحلة أو الملاحة الساحلية بشكل جيد ومكثف مع أنه بإمكان هذه الوسيلة التي تؤمن النقل بين الموانئ الوطنية أن تساهم في تخفيف الضغط عن شبكة النقل البري، والتي تعاني هي الأخرى من نقائص كثيرة، وذلك بإدماجها في السلسلة اللوجستية للنقل. مع ملاحظة عدم وجود هيئات أو مكاتب محلية على مستوى مختلف الأقاليم بالوطن لتحسيس المتعاملين وإعلامهم بالفوائد التي تعود عليهم من وراء التعامل بالمساحلة¹.

¹ فاطمة الزهراء محمد الشريف، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة الشلف، العدد

المبحث الثالث: ماهية التجارة الخارجية

ازدادت التجارة الخارجية أهمية نظرا لتوفر فوائض في دول ونقص في دول أخرى، وتقوم التجارة الخارجية بمهمة تبادل الفائض بين الدول، ويكمن السبب الرئيسي في قيامها خاصة في اختلاف تكاليف إنتاج السلع والخدمات المختلفة من دولة لأخرى.

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية وأهميتها

تعد التجارة الخارجية العمود الفقري للعلاقات الاقتصادية الدولية والشكل التقليدي والأقدم من الناحية التاريخية، ومن خلال ذلك تظهر أهميتها في التبادل التجاري الدولي.

الفرع الأول: تعريف التجارة الخارجية

سنتناول عدة تعاريف نذكر منها مايلي:

-تعرف التجارة الخارجية على أنها"انتقال وحركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين دول العالم المختلفة و ما يترتب أو ما يتعلق بهذا الانتقال من عمليات مرتبطة بدرجة مباشرة بهذه الحركة مثل عمليات النقل والتأمين و الخدمات الأخرى الذي تحتاج اليها هذه السلع و الخدمات في تحركها بين الدول المختلفة"¹.

-كما تعرف أيضا بأنها" أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية، الممثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة فضلا عن سياسات التجارة الخارجية التي تطبقها دول العالم للتأثير في السلع والخدمات ورؤوس الأموال في الدول المختلفة"².

التجارة الخارجية تنصرف الى حركات السلع والخدمات بين الدول المختلفة"³.

-كما تعرف أيضا بأنها المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة انتقال السلع والخدمات ورؤوس الأموال والأشخاص تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات أو منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة"⁴.

ويمكننا تعريف التجارة الخارجية على أنها انتقال السلع والخدمات بين الدول وكذلك بين الأشخاص والشركات على المستوى الدولي، وانتقال وهجرة الأفراد من خارج الحدود الوطنية للدول سواء من الدول النامية الى المتقدمة أو المتقدمة الى النامية، بالإضافة الى انتقال رؤوس الأموال والنقود بين الدول أو المنظمات الاقتصادية والأفراد.

¹ محمد محمود أبو العلا، نظم التجارة الدولية، مصلحة الجمارك المصرية، مصر، بدون سنة نشر، ص6.

² محمد أحمد السريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر، مصر، 2008، ص7.

³ شريف علي الصوص، التجارة الدولية الأسس والتطبيقات، دار أسامة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص14.

⁴ السبتي وسيلة وآخرون، التكتلات الاقتصادية و تطوير التجارة الخارجية، دار الأيام للنشر والتوزيع، الأردن، 2019، ص99.

الفرع الثاني: أهمية التجارة الخارجية

تعتبر التجارة الخارجية أحد الدعامات الأساسية في البنيان الاقتصادي وقد عرف العالم نشاط التجارة الخارجية من أقدم العصور، وقد نمت التجارة الدولية مع نمو الحضارة، وكان لظهور الثورة الصناعية وتقدم وسائل النقل والمواصلات، ثم ثورة التكنولوجيا الحديثة الأثر الكبير في النمو المتزايد لحركة التجارة الدولية.

فالتجارة الخارجية تساعد على رفع مستوى الرفاهية الاقتصادية للبلدان، وهذه الأخيرة تتفاوت فيما بينها من ناحية توافر الموارد الطبيعية والمزايا الاقتصادية في إنتاج السلع والخدمات¹.

و تختلف أهمية التجارة الخارجية من دولة الى أخرى حسب مستوى تقدمها الاقتصادي ومدى توافر عناصر الانتاج لديها ،حيث تنخفض أهمية التجارة الخارجية في الدول كبيرة الحجم ذات الامكانيات الضخمة مثل الولايات المتحدة الأمريكية ،لأنها تتمكن من انتاج الجانب الأكبر من احتياجاتها محليا بسبب اتساع مساحتها جغرافيا و وفرة العديد من عناصر الانتاج لديها ،ومن ثم تقل درجة اعتمادها على الخارج ،ولكن يمكنها رفع مستوى رفاهية أفرادها من خلال تحقيق كفاءة إنتاجية و هي التي تؤدي بدورها إلى خلق فوائض في الانتاج و بالتالي تصديرها إلى الخارج و تحسين تنافسيتها الدولية، و توفير العملة الصعبة و تحسين الميزان التجاري، بالإضافة إلى تحقيق بنية اقتصادية قوية لأي دولة تحتاج إلى معدات وتجهيزات و خبرات فنية، موارد مالية واستثمارات، تكنولوجيا حديثة، استحداث صناعات جديدة و توسيعها².

المطلب الثاني: هيكل التجارة الخارجية الجزائرية

تتميز المبادلات التجارية الجزائرية المتعمدة على النقل البحري بعدم التوازن بين الواردات والصادرات والتي تقتصر على المحروقات بنسبة 96% صادرات الجزائر وتستاثر بها الموانئ النفطية المتخصصة (أرزيو -سكيكدة - بجاية) أما باقي الموانئ فهي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى.

الفرع الأول: تطور التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة 2010-2019

الملاحظ على الاقتصاد الجزائري، أنه اقتصاد ريعي، أي أن الجزائر يغلب في صادراتها منتج واحد و هو البترول، و بالرغم من أن الصادرات تعتبر عنصر جوهري في سياسة الانفتاح التجاري، و في المقابل نجد أن الجزائر تستورد تقريبا كل شيء، فهي تستورد بكميات كبيرة المواد الغذائية و المواد الخام و السلع نصف مصنعة و سلع التجهيز، و غيرها من السلع.

¹ حسن أحمد توفيق، التجارة الخارجية، دار النهضة العربية، مصر، 1988، ص10.

² دوحة سلمى ،تمويل التجارة الدولية ، محاضرات منشورة موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس تجارة دولية و إمداد،جامعة محمد البشير الابراهيمي برج بوعرييح، 2018-2019، ص11.

و يمكن تحليل الصادرات و الواردات الجزائرية من خلال الجدول الموالي:

الجدول رقم(02): تطور التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة 2010-2019

(القيم بالملايير الدولارات الأمريكية)

السنة	الصادرات(1)	الواردات(2)	التجارة الخارجية(1+2)
2010	57,09	38,89	95,98
2011	72,89	44,89	117,78
2012	71,74	51,57	123,31
2013	64,71	54,99	119,70
2014	60,18	59,67	119,85
2015	34,57	52,65	87,22
2016	29,31	49,44	78,75
2017	34,57	48,98	83,55
2018	41,11	48,57	89,68
2019	34,99	44,63	79,62

المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على النشرة الإحصائية لبنك الجزائر .

نلاحظ من الجدول أعلاه أنه خلال الفترة الزمنية 2010-2014 أن قيمة الصادرات تجاوزت قيمة الواردات وذلك راجع لارتفاع أسعار المحروقات خلال تلك الفترة 2010-2014 و التي تمثل الأغلبية الساحقة من صادرات الجزائر ،أما خلال الفترة من 2015-2019 فتجاوزت قيمة الواردات قيمة الصادرات والتي كان أغلبها مواد استهلاكية تستورد من الاتحاد الأوروبي بموجب اتفاقية الشراكة التي بينها و بين الجزائر حول رفع الرسوم و الضرائب الجمركية المفروضة على السلع القادمة من أوروبا ،كما نلاحظ أنه رغم تفوق الواردات على الصادرات خلال الفترة 2015-2019 إلا أنها لم تتجاوز قيمة الواردات خلال الفترة 2010-2014 وذلك راجع الى سياسة التقشف التي مارستها الدولة للموازنة في الميزان التجاري بين الصادرات التي انخفضت و الواردات التي زادت عليها، و يرجع سبب انخفاض قيمة الصادرات إلى أزمة تقلص أسعار النفط خلال الفترة 2015-2019 مما يعني أن الكمية التي تصدرها من المحروقات مازالت نفسها و لكن بسعر أقل بسبب الأزمة .

الفرع الثاني: تحليل التركيبة السلعية للواردات والصادرات الجزائرية خلال الفترة 2010-2019

1- التركيبة السلعية لصادرات الجزائر خلال الفترة 2010-2019

و يمكن توضيح بنية الصادرات الجزائرية نستعين بالجدول رقم الذي يبين أهم المجموعات السلعية المكونة لها خلال الفترة من 2010 إلى غاية 2019 :

الجدول رقم (03): التركيبة السلعية لصادرات الجزائر خلال الفترة 2010-2019

(القيم بالملايين دولارات الأمريكية)

السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	*2019
الطاقة**	56143	71662	70571	63326	58362	33081	27917	33203	38897	32926
المواد الغذائية	305	357	314	402	323	239	327	349	373	408
المواد الأولية	165	162	167	108	49	105	84	73	93	96
منتجات نصف مصنعة	1089	1495	1519	1608	2350	1685	1299	1410	1626	1445
التجهيزات الصناعية	27	36	30	25	15	17	53	78	90	83
سلع استهلاكية	33	16	18	18	10	11	18	20	33	36
المجموع	57762	73802	72620	65487	61172	35138	29698	35132	41113	34994

*معطيات مؤقتة من المديرية العامة للجمارك.

**معطيات بنك الجزائر .

المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على النشرة الإحصائية لبنك الجزائر .

ومن قراءة معطيات الجدول يتضح أن الصادرات من الطاقة احتلت المرتبة الأولى من إجمالي الصادرات طوال فترة الدراسة، فخلال عام 2019 سجلت مبلغ 32926 مليون دولار بعد أن كانت تساوي 56143 مليون دولار عام 2010 ، وهي تشكل 94.09% من إجمالي الصادرات في عام 2019، بالإضافة إلى ذلك ففي عام 2019 احتلت الصادرات من المنتجات نصف المصنعة المرتبة الثانية من إجمالي الصادرات بنسبة تقدر بـ 4.12% أي ما قيمته 1445 مليون دولار، أما المواد الغذائية فقد احتلت ثالث رتبة بنسبة 1.16%، بعدها تأتي المواد الأولية في المرتبة الرابعة حيث تمثل 0.27% من إجمالي الصادرات، أما التجهيزات الصناعية فإنها تحتل الرتبة الخامسة بنسبة قدرها 0.23%، وتأتي في المرتبة الأخيرة من حيث التصدير السلع الاستهلاكية بنسبة 0.10%.

كما يلاحظ من خلال تحليل الصادرات أنها حققت قفزة نوعية من عام 2010 إلى 2011، ووصلت أوجها عام 2011 ، حيث حققت مبلغ 73802 مليون دولار، وذلك لارتفاع أسعار النفط في تلك السنوات، في حين نجد أن مبلغ المنتجات نصف المصنعة بلغت 1495 مليون دولار، في حين سجل انخفاض مستمر في إجمالي الصادرات من عام 2012 إلى 2019، حيث بلغت أدنى معدل في عام 2016 بمبلغ 29698 مليون دولار و يرجع السبب لانخفاض أسعار النفط .

2- التركيبة السلعية لواردات الجزائر خلال الفترة 2010-2019:

من أجل توضيح بنية الواردات الجزائرية نستعين بالجدول رقم الذي يبين أهم المجموعات السلعية المكونة لها خلال الفترة من 2010 إلى غاية 2019 ، ويتعلق الأمر بمجموعة التجهيزات الصناعية، المواد الغذائية، المنتجات نصف المصنعة، سلع الاستهلاك غير الغذائية، إضافة إلى المواد الخام، الذهب الصناعي، التجهيزات الفلاحية، الطاقة.

الجدول رقم(04): التركيبة السلعية لواردات الجزائر خلال الفترة 2010-2019

(القيم بالملايين دولارات الأمريكية)

السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	*2019
الطاقة	945	1164	4955	4358	2851	2352	1292	1992	977	1369
المواد الغذائية	6027	9805	9023	9572	11005	9329	8224	8438	8199	7694
المواد الأولية	1406	1776	1839	1766	1884	1508	1559	1528	1814	1921
منتجات نصف مصنعة	9944	10431	10629	10810	12740	11512	11482	10985	10468	9840
التجهيزات الفلاحية	330	229	329	449	657	579	501	611	537	437
التجهيزات الصناعية	15573	15951	13604	15745	18906	16593	15394	13992	12824	10845
سلع استهلاكية	5987	7944	9997	12205	10287	9773	8275	8513	9312	7934
المجموع	40212	47300	50376	54903	58330	51646	46727	46059	48573	44632

*إحصائيات مؤقتة.

المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على النشرة الإحصائية لبنك الجزائر.

ومن قراءة معطيات الجدول يتضح أن التجهيزات الصناعية احتلت المرتبة الأولى من إجمالي الواردات طوال فترة الدراسة، فخلال عام 2019 سجلت مبلغ 10845 مليون دولار بعد أن كانت تساوي 15573 مليون دولار عام 2010 ، وهي تشكل 24.29% من إجمالي الواردات في عام 2019، بالإضافة إلى ذلك ففي عام 2019 احتلت الواردات من المنتجات نصف المصنعة المرتبة الثانية من إجمالي الواردات بنسبة تقدر بـ 22.04 % أي ما قيمته 9840 مليون دولار، أما السلع الاستهلاكية فقد احتلت ثالث رتبة بنسبة 17.77%، بعدها تأتي المواد الغذائية في المرتبة الرابعة حيث تمثل 17.23% من إجمالي الواردات، أما المواد الأولية، الطاقة فإنها تحتل الرتبة الخامسة والسادسة على التوالي محققة نسبة قدرها 4.30% و 3.06% على الترتيب، وتأتي في المرتبة الأخيرة من حيث الاستيراد التجهيزات الفلاحية بنسبة 0.97%.

كما يلاحظ من خلال تحليل الواردات أنها تتزايد من عام إلى آخر، ووصلت أوجها عام 2014 ، حيث حققت مبلغ 58330 مليون دولار، وذلك لارتفاع الطلب المحلي على السلع المستوردة، ولتغطية احتياجات برنامج الإنعاش الاقتصادي التي انطلقت فيه الحكومة الجزائرية عام 2001 ، فنسبة معتبرة وجهت لاستيراد

التجهيزات الصناعية، في حين نجد أن فاتورة الغذاء بلغت 11005 مليون دولار، وهذا الوضع تمت محاولة تصحيحه من خلال تخفيض قيمة الدينار المستمر لكبح الواردات.

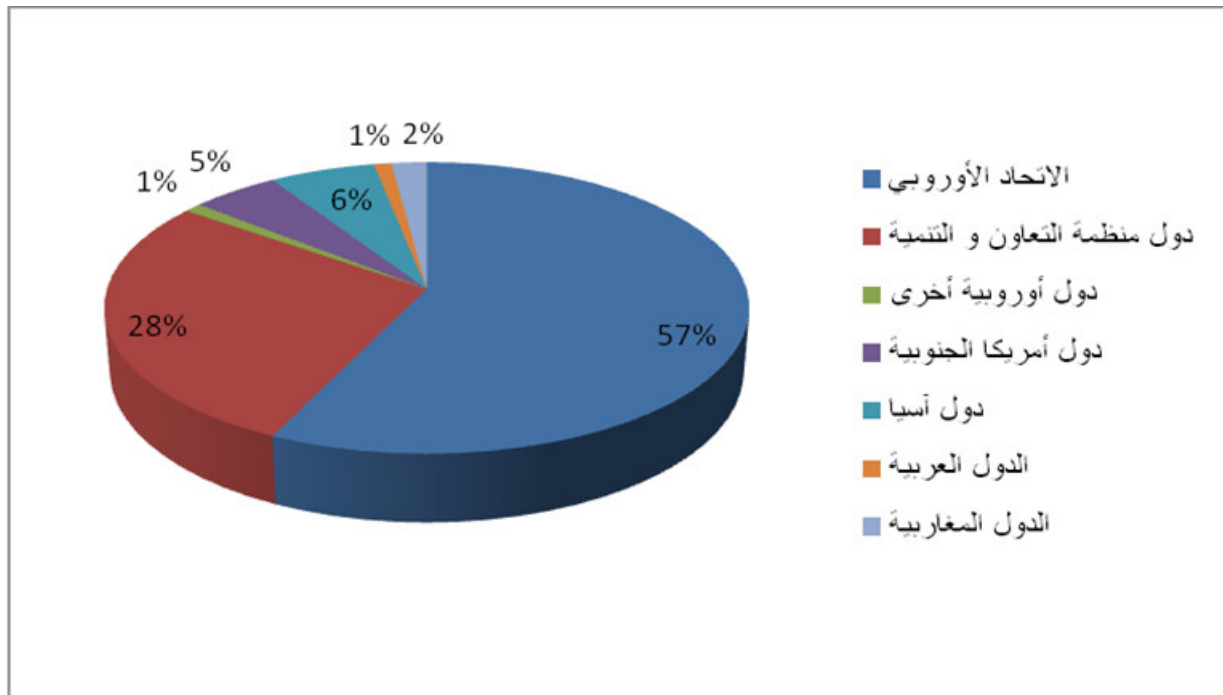
الفرع الثالث: التوزيع الجغرافي للمصادر و الواردات الجزائرية خلال الفترة 2010-2019

للجزائر علاقات تجارية و اقتصادية متنوعة خاصة بعد الانفتاح التجاري، تمتد إلى أغلب بلدان العالم، و سيتم توضيح البيانات المتعلقة بالتوزيع الجغرافي للمصادر و الواردات الجزائرية على النحو التالي:

1- التوزيع الجغرافي للمصادر الجزائرية خلال الفترة 2010-2019:

يبين الشكل الموالي الزبائن الرئيسيين للجزائر من ناحية التصدير و هو يوضح التوزيع الجغرافي للمصادر الجزائرية خلال الفترة 2010-2019:

الشكل رقم(04) التوزيع الجغرافي لمصادر الجزائر خلال الفترة 2010-2019



المصدر: من إعداد الطلبة اعتمادا على معطيات الديوان الوطني للإحصاء.

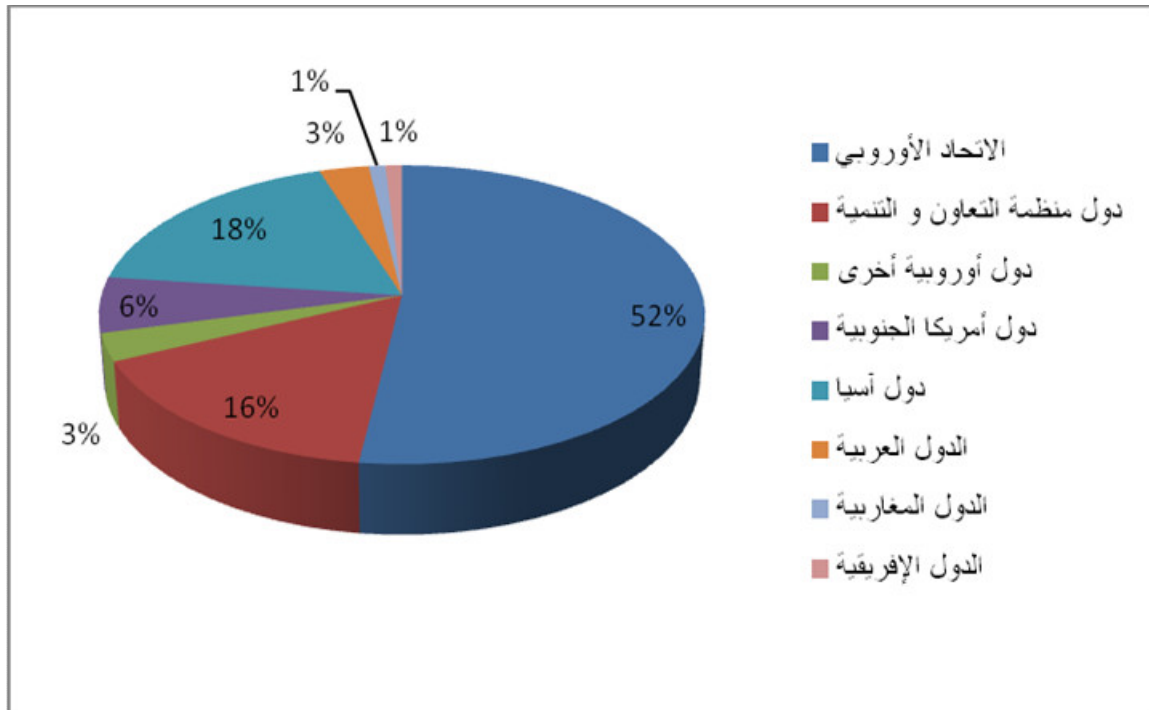
من خلال الشكل نلاحظ أن الاتحاد الأوروبي يحتل الصدارة، ويمثل الشريك التجاري الأول، حيث يهيمن على 57% من إجمالي الصادرات الجزائرية، ثم دول منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية التي تستحوذ على 28%، تليها في المرتبة الثالثة والرابعة كل من دول آسيا ودول أمريكا بنسبة 6% و 5% على الترتيب، ثم باقي دول العالم التي لا تتجاوز نسبة 4%.

ويرجع السبب الرئيسي في هيمنة الإتحاد الأوروبي على الصادرات الجزائرية إلى طبيعة الصناعة في دول الإتحاد الأوروبي والتي تهيمن عليها المحروقات، وهي الميزة الرئيسية للصادرات الجزائرية ما يفوق 97% محروقات.

2- التوزيع الجغرافي للواردات الجزائرية خلال الفترة 2010-2019:

يبين الشكل الموالي الزبائن الرئيسيين للجزائر من ناحية الاستيراد وهو يوضح التوزيع الجغرافي للواردات الجزائرية خلال الفترة 2010-2019:

الشكل رقم(05): التوزيع الجغرافي للواردات الجزائرية خلال الفترة 2010-2019



المصدر: من إعداد الطلبة اعتمادا على معطيات الديوان الوطني للإحصاء.

ما يلاحظ من الشكل، نجد أن الواردات الجزائرية تخطوا نفس خطوات الصادرات، حيث نجد في المرتبة الأولى الإتحاد الأوروبي، وهو الشريك الأول بالنسبة للمبادلات التجارية سواء الصادرات أو الواردات، حيث يستحوذ على أكثر من نصف إجمالي الواردات الجزائرية، وهذا يرجع بطبيعة الحال إلى الأزمة التي عصفت بالاقتصاديات البترولية عموما سنة 2014، ولجوء السلطات إلى كبح الواردات والتضييق عليها.

أما بالنسبة للشريك الثاني والمتمثل في دول آسيا فالملاحظ أن الواردات الجزائرية من دول آسيا لا تتعدى نسبة 18%، بينما الشريك الثالث والمتمثل في دول منظمة التعاون والتنمية فقد كانت مساهمتها في الواردات معتبرة مقارنة بباقي بلدان العالم والتي لم تتعدى مساهمتها 14 % وهي مساهمة ضئيلة جدا، وهذا

راجع بطبيعة الحال إلى الهيكل الإنتاجي للدول النامية والتي معظمها مواد أولية، وخاصة التجارة البينية بين الدول المغاربية والدول العربية.

من خلال تحليل البيانات الإحصائية السابقة يتضح لنا أن الجزائر تابعة شبه كلياً للإتحاد الأوروبي سواء في مجال الصادرات أو الواردات، وربما يرجع السبب في ذلك إلى العلاقات التاريخية الموجودة لما بين ضفتي البحر المتوسط الشمالية والجنوبية، وكذا قرب المسافة الرابطة بين هذه الدول، حيث تعتبر مصاريف النقل محدد رئيسي لاتجاه المبادلات التجارية الدولية، وكذلك اتفاق الشراكة الأورو-جزائرية، والذي تم فعلاً ودخل حيز التنفيذ في 01 سبتمبر 2005، والتوجه نحو إقامة منطقة تجارة حرة.

المطلب الثالث: عقود البيع الدولية

نظراً لتزايد العلاقات والمعاملات التجارية بين الدول ازدادت الحاجة إلى الرجوع لمصطلحات تجارية موحدة لتجنب أي لبس أو سوء تفاهم بين أطراف العقد بسبب التباعد الجغرافي واختلاف التشريعات الداخلية للأطراف الناقلين والشاحنين، وعليه لابد من إيجاد اتفاق حول كل ما يتعلق بحركة البضائع من بلد المصدر إلى بلد المستورد وصياغته في بنود وقواعد معيارية وهذا بالضبط ما قامت به غرفة التجارة الدولية بوضع عقود البيع الدولية وفيما يلي سنوضح عقود البيع الدولية:

الفرع الأول : المجموعة E المغادرة

-**تسليم أرض العمل EXW**: تعني أن البائع يسلم عندما يضع البضاعة بتصرف المشتري في مرافق البائع أو في مكان آخر محدد ولا يحتاج البائع إلى تحميل البضاعة على أي وسيلة تحميل كما لا يحتاج إلى تخليص البضاعة بغرض تصديرها. ويتحمل المشتري التكاليف كافة والمخاطر المتعلقة بأخذ البضاعة من النقطة المتفق عليها إن وجدت في مكان التسليم المحدد .

الفرع الثاني : المجموعة F أجور النقل الرئيسية غير مدفوعة

-**تسليم الناقل FCA**: تعني أن البائع يسلم البضاعة إلى الناقل أو إلى شخص آخر مسمى من قبل المشتري في مرافق البائع أو في مكان محدد آخر. ومن المستحسن أن يحدد الأطراف بأكبر قدر ممكن من الوضوح نقطة معينة في مكان التسليم المحدد، حيث تنتقل المخاطر إلى المشتري في تلك النقطة¹.

-**خالص المصاريف حتى ميناء الشحن FAS** : يعني أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بالتسليم إذا وضع البضاعة إلى الجانب المسمى وذلك بمعرفة المشتري و الراسية في ميناء الشحن المتفق عليه، وتنتقل مخاطر هلاك أو تلف البضاعة عندما توضع البضاعة إلى جانب السفينة، ومن ثم يحتمل المشتري كافة النفقات منذ

¹ سميحة بن محياوي، نقل و امداد دولي، محاضرات منشورة موجهة لطلبة السنة الثانية ماستر تخصص مالية وتجارة دولية، جامعة برج بوعريبيج، ص44.

ذلك الوقت ،وتكون النفقات و المخاطر للوصول إلى هذه النقطة تكون على حساب البائع ،كما أن هذه النفقات و المصاريف الأخرى المرتبطة بها قد تختلف حسب عرف الميناء¹.

-**تسليم على ظهر السفينة FOB**: تعني أن البائع يسلم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الشحن المحدد بالعقد وطبقا للشروط المتفق عليها بالعقد واستصدار الأذون ورخصة التصدير والموافقات الحكومية الضرورية واللازمة على نفقته وتحت مسؤوليته وتحمل كافة النفقات والمخاطر حتى موعد وضع السلع على ظهر السفينة وتكمن مسؤولية المشتري في تأجير سفينة أو حجز مساحة أو فراغ في السفينة على حسابه وإخطار البائع بذلك وتحمل جميع النفقات والمخاطر بدءا من وضع البضاعة على ظهر السفينة².

الفرع الثالث: المجموعة C أجور النقل الرئيسية مدفوعة

-**التكاليف وأجرة الشحن CFR**: يقوم البائع بدفع التكاليف وأجرة الشحن حتى يتم توصيل السلع الى ميناء الوصول. من ناحية ثانية يتم نقل المخاطر الى المشتري عندما تتعدى البضائع حاجز السفينة. يتم استعمال هذا الشرط في النقل البحري³.

-**التكاليف والتأمين وأجور الشحن CIF**: يستخدم المصطلح فقط في حالة النقل البحري أو النقل عبر الممرات الملاحية الداخلية، ويعني يلتزم البائع بتسليم البضاعة الى المشتري بشحن البضاعة على ظهر السفينة وليس الى غاية محطة الوصول النهائية وضروري ذكر ميناء الوصول الا أنه من الجائز عدم ذكر ميناء الشحن ومخاطر النقل البحري تقع على عاتق المشتري وكذلك المصاريف المتعلقة بشحن البضاعة تقع على عاتقه وللبيع حق اختيار السفينة التي تنقل البضائع ودفع أجرة النقل الى الناقل⁴.

-**أجور النقل مدفوعة: CPT** تعني أن البائع يسلم البضاعة الى الناقل أو الى شخص آخر مسمى من قبل البائع في مكان متفق عليه وعلى البائع أن يبرم عقد نقل ويدفع تكاليف النقل اللازمة لإحضار البضاعة الى مكان الوصول المحدد.

-**أجور النقل و التأمين مدفوعة: CIP** البائع يسلم البضاعة الى الناقل أو الى شخص آخر مسمى من قبل البائع في مكان متفق عليه، وعلى البائع أن يبرم عقد نقل ويدفع تكاليف النقل اللازمة لإحضار البضاعة الى

¹ فاروق ملش قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام مصطلحات التجارة الدولية 2010، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري مصر، 2011، ص 104.

² شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص ص 220-222.

³ لوكيل ليلي، النقل الدولي وأهميته بالنسبة للإمداد الدولي، محاضرات منشورة موجهة لطلبة السنة الثانية ماستر تخصص مالية وتجارة دولية، جامعة الوادي، 2020-2021، ص 9.

⁴ بن جيلالي سميرة، تطور قواعد الانكوتيرمز 2010 مواكبة لمستحدثات النقل، مجلة الباحث للدراسات القانونية والسياسية، الجزائر، العدد 11، 2018، ص 149.

مكان الوصول المحدد، يبرم البائع أيضا عقد تأمينين ضد مخاطر فقدان البضاعة أو الضرر الذي يلحق بها أثناء نقلها و التي تكون على مسؤولية المشتري.

-**التسليم في محطة الوصول DAT** : تعني أن البائع يسلم البضاعة عندما توضع بمجرد تفريغها من وسيلة النقل الواصلة بتصرف المشتري في محطة معينة في الميناء المحدد أو مكان الوصول المحدد ويكون بذلك البائع قد أوفى بالتزاماته كما كان عليه الحال في القاعدة الملغاة DEQ¹، ويتحمل البائع جميع المخاطر المتعلقة بإحضار البضاعة وتفريغها داخل مكان الوصول المحدد.

-**التسليم في مكان الوصول DAP** : تعني أن البائع يسلم البضاعة عندما توضع بتصرف المشتري على متن وسيلة النقل الواصلة الجاهزة للتفريغ في مكان الوصول المحدد، ويتحمل البائع جميع المخاطر المتعلقة بإحضار البضاعة إلى المكان المحدد².

وعلى سبيل المثال فنظام التصدير في الجزائر غالبا ما يعتمد على مصطلح FOB التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير، والاستفادة في هذه الحالة من إيرادات النقل البحري للبضاعة من المستورد الأجنبي.

المطلب الرابع: مستندات النقل البحري

إن عقد النقل الدولي للبضائع يتم إثباته وتجسيده ماديا من خلال وثيقة (مستند النقل)، وتعد في الغالب وفق نموذج موحد لكل نمط من وسائل النقل، وهنا نميز بين انواع مختلفة لمستندات النقل البحري وهي كما يلي:

الفرع الأول: عقد النقل البحري

هو عقد يلتزم فيه الناقل البحري بنقل بضائع معينة عن طريق البحر من ميناء الى ميناء آخر لحساب الشاحن وتسليمها الى شخص ثالث هو المستلم مالك سند الشحن وفيه يلتزم الشاحن أو المستلم بسداد أجرة الشحن وهو عقد يربط بين ناقل البضاعة وشاحنها سواء كان الناقل مالكا للسفينة أو مستأجرا لها وهو في الغالب اما نقل بمشارطة ايجار أو نقل بمقتضى سند الشحن³.

¹ نهاد عسكر، مصطلحات التجارة الدولية 2010، مجلة الجمارك المصرية، العدد 463، مصر، السنة 2011، ص 69.

² http://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php?id=17

² سميحة بن محياوي، مرجع سابق، ص 22 .

الفرع الثاني: بوليصة أو سند الشحن

تعتبر البوليصة إيصالاً بالبضاعة الموضحة فيه يحرره الناقل أو وكيله للشاحن، ويعتبر في الوقت نفسه وعد بتسليم البضاعة بعد انتهاء الرحلة البحرية إلى المستلم المخول له الحق في استلامها¹.
حسب المادة رقم 749 من القانون البحري الجزائري تم تعريفه بأنه عبارة عن وثيقة لإثبات على استلام الناقل البضائع التي ذكرت فيها قصد نقلها من البحر وكذلك يعتبر سند لحيازة البضاعة واستلامها.
وحسب المادة 752 من القانون البحري الجزائري أن من جملة ما يجب أن تتضمن عليه وثيقة الشحن نجد:
-العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع اذ يكون طبع وختم هذه العلامات واضح بأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضائع وتحزيمها.

-عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما تقدم كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب كل حالة.

-الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.

-و تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن الذي يعد ضامنا للناقل على صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد و كمية و وزن البضاعة ويكون مسؤولاً عن أخطائه أما الناقل عن هذه النواحي، كما قد يرد في وثيقة الشحن إلى جانب هذه البيانات: اسم السفينة، ميناء الشحن، ميناء التفريغ، دفع أجرة الحمولة.

يؤدي سند الشحن عدة وظائف وتتمثل في:

-اعتباره وصلاً بتسلم البضائع: يعتبر سند الشحن إيصالاً بالبضائع المشحونة في السفينة، يسلمه الريان أو من يمثله إلى شاحن البضائع الذي قد يكون مالكاها أو وكيلها عنه، وتبدأ مسؤولية الناقل عن البضائع من تلك الواقعة.

-سند الشحن يثبت عقد النقل: يتداخل سند الشحن بعقد النقل، حيث يعتبر في بعض الأحيان أنه عقد النقل لأن أصحاب البضائع الصغيرة، لا يسبق عملية شحن بضائعهم وإصدار سند الشحن، إبرام عقد نقل البضائع، وإنما يقوم صاحب البضائع بعملية واحدة تتمثل باتفاق على نقل البضائع وشحنها وإصدار سند الشحن، ومع ذلك فإن الرأي الراجح لا يعتبر سند الشحن هو عقد النقل إنما إثبات له.

¹ حسن أحمد توفيق، مرجع سابق، ص330 .

-سند الشحن يمثل البضاعة المشحونة: يتداخل سند الشحن مع البضائع، بحيث تمثل ملكية السند ملكية الأخيرة، ولذلك يستطيع من يملك السند التصرف بالبضائع بيعا أو رهنا لدى البنوك، كما يستطيع أن يجري عليها التأمين¹.

الفرع الثالث: وثائق أخرى للنقل البحري

وتتمثل فيمايلي:

1-رسالة الضمان:

عبارة عن وثيقة يحررها البنك المتعامل الاقتصادي المستورد للبضائع لصالحه حتى يتم منحه الحق في استعمال واستغلال البضائع بعد الوصول للميناء.

2-اتفاقية الأطراف:

عقد نقل نموذجي يحدد عناصر النقل مثل: وسيلة النقل موعد التفريغ، المبلغ والمهلة الاضافية للشحن، أو التفريغ، مكان التسليم وكذا النظام القانوني الذي تخضع له الحاويات: ايجار، بيع، أو أغلفة متخلي عنها... اذن فهو يعتبر وثيقة تلخيصية لمختلف التزامات وحقوق الأطراف المتعاقدة.

3-بيان الحمولة:

وثيقة محررة من طرف وكيل السفينة في ميناء الشحن على أساس وثائق الشحن لصالح المجهز و أعوان النقل في موانئ الانطلاق و الفائدة من هذه الوثيقة هو التعريف بصفة عامة باسم السفينة، ميناء التحميل، رقم وثيقة الشحن، نوع ورقم الطرود .

4-وصل التسريح:

بالنسبة لوصل التسريح لا يعتبر في الحقيقة وثيقة نقل وانما وصل عادي يمنح بمناسبة النقل البحري وهو عبارة عن وثيقة داخلية وضعت لصاحب المصلحة.

5-وصل التسليم:

وصل التسليم يكون مقابل وثيقة الشحن يقوم به عون السفينة حيث يحرر هذا النوع من الوثائق و يمنحها للشاحن كوصل عن شحن البضائع على متن السفينة و تسليمها للناقل و بالتالي نقل مسؤولية التكفل بالبضائع.

¹لطيف جبر كوماتي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن، 2003، ص93-94.

الفرع الرابع: بيانات وثيقة الشحن في ظل النقل بالحاويات

إن تطبيق نص المادة 752 من القانون البحري الجزائري في عصر أصبح يعتمد على الحاويات في مجال النقل البحري للبضائع، يفرض على وثيقة الشحن المعروفة قبل ظهور الحاويات أن تواكب هذا التطور الذي يشهده قطاع النقل البحري بفعل استخدام الحاويات، وذلك ما يقتضي إدراج بيانات أخرى على نحو يجعلها تتلاءم مع الحاوية، إلى جانب بيانات أخرى تتعلق بهوية أطراف عقد النقل البحري للبضائع بالحاويات، وعناصر الرحلة وأجرة النقل.

1-البيانات المتعلقة بالبضائع المحتواة والحاوية: وتتضمن مايلي:

1-1-العلامات الرئيسية اللازمة للتعرف على البضائع المحتواة: إن التزام الشاحن في تقديم العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع المحتواة يبقى قائما حتى ولو تم شحن البضائع داخل الحاوية، فعليه وضع العلامات مطبوعة بشكل ظاهر على الحاويات المعبأة فيها إلى غاية تسليمها للمرسل إليه.

1-2-عدد الطرود وكمية البضائع ووزن الحاوية: يقع على عاتق الشاحن واجب الإدلاء بعدد لطرود والأشياء وكمية البضائع ووزنها الموجودة داخل الحاوية، فكل من العدد والوزن والحجم الخاص بالبضاعة المحتواة يكون الناقل مسؤولا عنها عند الوصول.

1-3-عدد الحاويات و نوعها و الأرقام المعرفة لها: يجب أن تتضمن وثيقة الشحن عدد الحاويات المشحونة بالبضائع و المعدة لنقلها بحرا، مع بيان نوع الحاوية او الحاويات التي قد تنتوع حسب طبيعة البضائع المنقولة، كأن يذكر الناقل مثلا بيان حاوية للبضائع العامة -النوع :بطبيعة البضائع المنقولة DRY VANCD/V، أو حاوية للبضائع الصب(إسمنت أو حبوب أو بودرة)-النوع: DRY BULK-CONTAINER أو حاوية ترييد أي (ثلاجة) لنقل البضائع المبردة-النوع: CHILID CARCO.CONTAINER ، كما ينبغي الإشارة كذلك إلى الرقم التعريفي للحاوية الذي يكون ملاصقا بالحاوية بشكل غير قابل للزوال تحت تأثير العوامل الطبيعية، هذا الأخير يساعد على معرفة نوع الحاوية، خصائصها، حجمها و كذلك معرفة مالكةها.

1-4-الحالة الظاهرة للحاوية: إن مدلول الحالة الظاهرة في نظام النقل بالحاويات لا ينصرف إلى البضاعة المحتواة، بل يتأكد الناقل من حالة الحاوية من الخارج أي ما يمكن أن يلاحظه بالعين المجردة على بدن الحاوية خارجيا¹.

¹ عزايذ إلهام، أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة وهران، العدد 06 ، 2014، ص280.

2-البيانات المتعلقة بهوية أطراف عقد النقل البحري بالحاويات :أوجب المشرع الجزائري أن تتضمن وثيقة الشحن في المادة 748 من القانون البحري الجزائري بيانات أخرى تتعلق بهوية الأطراف أي أسماء وعناوين الأطراف المستفيدين بها وهم الناقل والشاحن وحتى إثم المرسل إليه وعنوانه إذا حدده الشاحن.

3-البيانات المتعلقة بالرحلة البحرية : حدد المشرع الجزائري في المادة 751 من القانون البحري الجزائري عناصر الرحلة البحرية والتي تشمل مايلي: اسم السفينة-عبارة مشحون -ذكر مكان وتاريخ أخذ الناقل البضائع في عهدته ومكان وتاريخ إصدار وثيقة الشحن- عدد نسخ وثيقة الشحن -التوقيع على وثيقة الشحن.

4-البيانات المتعلقة بأجرة النقل: يرتب عقد النقل البحري التزاما على عاتق الشاحن بدفع أجرة النقل للناقل، لذا يتعين بيان مقدار أجرة النقل والتي يتم تحديدها غالبا باتفاق الطرفين على أساس كمية البضائع أو مقدارها أو وزنها في الأحوال العادية، أما بالنسبة للبضائع الثمينة فإنها تحدد على أساس القطعة أو أن يذكر في وثيقة الشحن فيما إذا كان قد تم تحصيلها مقدما أو أنها واجبة الأداء على المرسل إليه¹.

المطلب الخامس: أهمية النقل البحري في التجارة الخارجية

إن النقل البحري يلقي من الاهتمام أكثر ما تلقاه حركة التجارة العالمية نفسها فبدونه تتوقف تماما حركة التجارة العالمية، ونظرا لارتباط التجارة الدولية بصناعة النقل البحري واستحواد هذه الصناعة على نقل 90% من حجم التجارة العالمية.

وقد تميزت هذه الصناعة بالتقنية العالية في نواحي الإدارة والتشغيل وشكلت عنصرا لخلق التطور والثروة وأصبحت أداة فاعلة في تسهيل التجارة البينية والإقليمية والدولية، وأضحى الوضع الراهن للتجارة العالمية يعتمد على النقل البحري بشكل متزايد مما أدى إلى رفع مستوى الاعتماد على عمليات التحوية والنقل متعدد الوسائط.

ولصناعة النقل البحري أثر بالغ يسهم في الإنتاج وهو أحد مكونات موازين المدفوعات للدول، فكلما توسعت الدولة امتلاك السفن، كلما كان ذلك في صالح ميزان مدفوعاتها وتوفير العملات الصعبة التي كانت ستدفع للناقلين الأجانب وجلب العملة الصعبة نتيجة لنقل بضائع الغير بل إن الموانئ البحرية والوسائط المساعدة تعد مصدرا للعملات الأجنبية.

¹ عزرايز إلهام، مرجع سابق، ص 284-285.

كما أن تطوير النقل البحري يعني استخدام أفضل الأساليب الحديثة التي من شأنها الإسراع في عمليات التفريغ والتحميل ونقل البضائع وإيصالها إلى المراكز النهائية في أية دولة بأقل تكلفة ممكنة وبأسرع وقت، كذلك لا بد من إتباع أفضل السبل الكفيلة بالمحافظة على سلامة البضائع وضمان وصولها إلى أصحابها¹.

كما يمكن إظهار أهمية النقل البحري في التجارة الخارجية من خلال الإحصائيات التالية:

الجدول رقم (05): إجمالي الحركة في موانئ الحاويات العالم حسب المنطقة 2017-2018

(وحدة معادلة لعشرين قدما و النسبة المئوية للتغير النسبي)

المنطقة	2017	2018	النسبة المئوية للتغير السنوي 2018-2017
إفريقيا	30 398 569	30 940 989	1,8
آسيا	488 852 650	510 513 120	4,4
أوروبا	119 359 397	125 888 633	5,5
أمريكا اللاتينية و الكاريبي	48 863 196	51 669 025	5,7
أمريكا الشمالية	58 510 434	61 352 043	4,9
أوقيانوسيا	12 003 344	12 896 887	7,4
المجموع العالمي	757 987 590	793 260 606	4,7

المصدر: الأونكتاد، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية، استعراض النقل البحري 2019.

من خلال الجدول السابق يتبين أن إجمالي حركة الحاويات في آسيا ازدادت بنسبة 4,4 % أما بالنسبة لقارة أوروبا فبلغت نسبة الزيادة 5,5 %، بينما قارة إفريقيا التي لم تلاحظ إلا نسبة 1,8 % وهنا يتضح الفرق في الاهتمام بالنقل البحري والتجارة الخارجية من طرف الدول المتقدمة عنها في الدوال النامية، حيث تسعى الدول المتقدمة لبلوغ معدلات مرتفعة من ناحية النقل بالحاويات والإسهام في زيادة النمو الاقتصادي العالمي ككل.

¹ نورالدين هرمز، اتجاهات تطور النقل البحري و أهميته في التجارة الخارجية السورية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سورية، 2013، ص97.

المطلب السادس: معوقات النقل البحري الدولي

تعرض قطاع النقل البحري الدولي العديد من المعوقات مثله مثل أي نشاط، ونذكر منها مايلي:

- في عام 2018 فقدت التجارة البحرية الدولية الزخم بسبب التطورات التي حدثت في الاقتصاد و النشاط التجاري على الصعيد العالمي، فزادت حجم التجارة البحرية بنسبة 2.7% فقط في عام 2018 مقارنة بالعام المنصرم وكان هذا التباطؤ عريض القاعدة ، حيث أثر في كل قطاعات الشحنات البحرية على وجه التقريب، و كذلك قلل من أنشطة مناولة البضائع في موانئ العالم، و تراجع النمو في إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم إلى 4.7%.

- وازدادت المخاطر المنذرة بانخفاض أهد في عام 2018 ، فساهمت في تباطؤ نمو التجارة البحرية وتصدرت التوترات التجارية والحماية قائمة تلك المخاطر، ثم يليها القرار الذي اتخذته المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى و ايرلندا الشمالية بالخروج من الاتحاد الأوروبي، و التحول الاقتصادي في الصين، كما أعاققت النمو أيضا التطورات التي حدثت في بعض البلدان و شملت حالات كساد في عدد من الاقتصادات الناشئة وضعف القطاعات الصناعية في مناطق عديدة و التباطؤ الاقتصادي في الصين وضعف الطلب على الواردات في البلدان المتقدمة و النامية على حد سواء.

- وإضافة إلى ذلك التوترات التجارية المشتدة بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية التي أثرت في التجارة الدولية، كما يتأثر النمو في التجارة البحرية أيضا بما يحدث من تطورات في قطاعات مختلفة من السوق والتي عانت في وقت سابق من انتكاسات عديدة نذكر منها: حالات الاضطراب في تجارة ركائز الحديد التي أحدثها إعصار فيرونيا في أستراليا والتداعيات الناشئة عن الحادث الذي وقع في سد فالي بالبرازيل.

-و تعتبر الصين احدى المخاطر الأخرى المنذرة بانخفاض التجارة الخارجية وبصفتها مصنع العالم فهي جهة فاعلة رئيسية في تجارة السوائب الجافة و التجارة المعبأة في الحاويات، مستأثرة بقرابة نصف حجم النمو في التجارة البحرية العالمية في العقد المنصرم ، وفي عام 2018 قدرت الواردات البحرية من الصين بربع التجارة التجارية البحرية في العالم بأسره ، و في هذا السياق تعتمد أفاق هذه التجارة أشد الاعتماد على ما يحدث في الاقتصاد الصيني من تطورات، فقد أثر الانخفاض في واردات ركائز الحديد و الفحم الى الصين سلبا في تجارة السوائب الجافة، التي كانت عماد التجارة البحرية العالمية لقرابة عقدين، ويعتبر تقليص طلب الصين على الواردات السائبة الجافة عن خطة الإصلاح المطبقة في الآونة الأخيرة في هذا البلد ، تشجيعا للتحول من النمو القائم على الاستثمارات و الصناعة التحويلية الى الإنفاق الاستهلاكي و الخدمات¹.

¹ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية الأونكتاد، مرجع سابق، ص x.

- رفعت كل من الولايات المتحدة الأمريكية والصين تعريفاتها الجمركية مقابل بعضها البعض مما أدى الى انخفاض 2% من التجارة البحرية الدولية، وتتفاوت درجة التعرض للتعريفات حسب نوع البضائع وقطاع السوق ويتوقع أن تتضرر الحبوب والتجارة المعبأة في حاويات ومنتجات الحديد الصلب أكثر من غيرها، ففيها يتجسد هيكل التجارة بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية، ومثال ذلك إزاحة صادرات فول الصويا من البرازيل إلى الصين صادرات الولايات المتحدة الأمريكية.

- كان أداء أسعار الشحن بالحاويات متفاوتا في عام 2018، وساهم النمو الضعيف للتجارة البحرية وتواصل تسليم سفن الحاويات العملاقة في زيادة الضغط على أسعار الشحن في النصف الأول في هذا العام، وفي 2019 انخفض سحب السفن بشكل مؤقت لتركيبة نظم تنقية الغاز على متنها من السعة الزائدة بعض الشيء، غير أن ازدياد التوترات التجارية حدة مقرونا بالتحديات والتكاليف الإضافية الناشئة عن التقيد باللائحة التنظيمية الجديدة لعام 2020 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بشأن حدود الكبريت في الوقود، والتي ستؤثر في عوامل السوق الأساسية في الأجل المتوسط¹.

وفي الأخير يمكن القول بأن بعض التطورات الايجابية التي تلوح في الأفق في تخفيف حدة الضغط الذي تتعرض له التجارة البحرية في الوقت الحالي، وتشمل هذه التطورات مبادرة الحزام وطريق الحرير في الصين واتفاقات التجارة الثنائية والإقليمية الجديدة والفرص التي قد يتيحها ما يحدث من تحول في الطاقة على الصعيد العالمي، مثل ازدياد تجارة الغاز.

¹ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية الأونكتاد ، مرجع سابق ، ص xii .

خلاصة الفصل الأول:

إن النقل البحري هو أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يساهم في تنشيط التجارة الخارجية لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية الموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري، كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن.

كما يعد النقل البحري للبضائع في الجزائر أكثر استخداماً بين جميع أنماط النقل، و يتوفر هذا القطاع على عدة موانئ من شرق البلاد إلى غربها منها الرئيسية، النفطية و التجارية، من أهمها ميناء الجزائر العاصمة الذي يحتل الصدارة في ترتيب الموانئ الجزائرية يليه ميناء بجاية و الذي يواكب المعايير العالمية في استخدام نظام التحوية في النقل البحري للبضائع، و سنتطرق في الفصل الثاني إلى دور المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في التجارة الخارجية الجزائرية من خلال التعريف بالمنطقة من حيث النشأة و الأهداف و الحركة التجارية التي تتم من خلالها و الآفاق و التحديات التي تواجهها.

الفصل الثاني:

دراسة حالة

المنطقة اللوجستية غير المرفئية

تكستار-برج بو عريريج

تمهيد:

يعتبر ميناء بجاية من أهم الموانئ الجزائرية و الذي يؤدي دورَ المحور في التنمية الاقتصادية في المناطق النائية، كما أن تطور المناطق اللوجستية يتناسب مع الإستراتيجية المعتمدة من قبل ميناء بجاية و التي تعنى بأنشطة دعم التجارة الخارجية، زيادة على ذلك سعيه في تنفيذ مشاريع إبداعية باستخدام الحاويات العاملة بمعايير دولية ، و يواصل ميناء بجاية نموه في مجال البحث و طرق التنمية التي تتماشى مع رؤيته و خياراته المستقبلية أين تم استحداث مناطق خارجية عن الميناء :المستودعات الجمركية والموانئ الجافة قصد امتصاص أعداد البضائع المتزايدة والقضاء على أزمة الاختناق المرفئية التي تتسبب فيها طول الإجراءات الجمركية المفروضة على هذه البضائع، غير أن ذلك لم يكن كافيا، بل احتاج الأمر إلى أن تشحن البضائع وتعالج ماديا وقانونيا داخل الموانئ،من خلال تغيير وتطوير البنى والمنشآت الأساسية لهذه الموانئ، وتحويلها إلى ما يوصف حاليا بـ" النهائيات المينائية" أو بـ" المحطات المينائية".

وتعد المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار أحد الموانئ الجافة الظهيرة لميناء بجاية ، و كان أهم سبب لإنشائها تقريب البضائع من المستهلك النهائي و دعم التجارة الخارجية بمناطق الهضاب العليا. وسنتطرق في هذا الفصل إلى المباحث التالية:

المبحث الأول: نشأة المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار

المبحث الثاني: العمليات التجارية على مستوى المنطقة اللوجستية

المبحث الثالث: التحديات و الآفاق المستقبلية للمنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار

المبحث الأول: نشأة المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار

طبقا لقانون الجمارك الجزائري 79-07 تنص المادة الثانية منه: "يمكن إنشاء الميناء الجاف بعد موافقة مسبقة من المدير العام للجمارك من طرف سلطة الميناء او وكلاء الشحن و يدعون في صلب النص المستغلين".

و قد تم إقتراح إنشاء المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار من قبل شركة ميناء بجاية، بعد إعداد دفتر شروط خاص بالمشروع يتضمن كافة البنود و الشروط الواجب توفرها في الشركات الخاصة بالتهيئة و التعمير، حيث دخلت المنطقة اللوجيستية حيز الاستغلال يوم : 2016/08/04 .

المطلب الأول : أهداف و أسباب إنشاء المنطقة اللوجيستية

تعد المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار موقع استراتيجي يستهدف المتعاملين الاقتصاديين الذين يسعون لتعظيم أرباحهم من خلال المساهمة في التبادل التجاري الدولي، و تحقيق الميزة التنافسية التي تدعم استمرارية نشاطهم التجاري.

الفرع الأول: أهداف إنشاء المنطقة اللوجيستية تكستار

يمكن ذكر أهم الأهداف من إنشاء المنطقة اللوجيستية تكستار فيمايلي:

- * تقريب البضائع من المستهلك النهائي و ذلك باستعمال مختلف وسائل النقل.
- * منع تكسد البضائع في ميناء بجاية .
- * تقليل فترات انتظار السفن في ميناء بجاية و ذلك بسبب تفرغ مساحات للتخزين مما يساعد على ربح الوقت في كافة الاجراءات المتعلقة بالاستيراد (جمركة، تفرغ ، تخزين، نقل.....) ، وبالتالي تقليل تكاليف التأخير خاصة تكاليف التفرغ .
- * استخدام سكك الحديد و التي تمر بداخل المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار .
- * تقليل الازدحام على الطرق وتقليل انبعاث الغازات الملوثة باستخدام سكة الحديد .
- * جلب العملة الصعبة و إنعاش الاقتصاد.
- * سرعة تنفيذ الطلبات للعملاء .
- * دعم فرص المنافسة في الأسواق الخارجية و تنشيط حركة الأسواق المحلية.
- * دعم القدرة التنافسية للمنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار¹.

¹ مقابلة مع مسؤول المنطقة اللوجيستية تكستار .

الفرع الثاني: أسباب اختيار موقع المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار

من أهم أسباب اختيار موقع إنشاء المنطقة اللوجستية تكستار كونها تقع بولاية برج بوعريريج في منتصف الطريق بين المدينة المركزية لهذه الولاية وبين مدينة سطيف ، بالإضافة إلى أسباب أخرى نذكر منها : الحرص على تقليل الإزدحام في الميناء، تاهيل نقل البضائع إلى المتعاملين، خلق قيمة مضافة فيما يخص اللوجيستية من خلال إنشاء خدمات ملحقة إضافية لمعالجة البضائع كالتجميع والتفكيك والتغليف، وكذلك لكون هذه المنطقة (برج بوعريريج و سطيف) محورا تجاريا على مستوى منطقة الهضاب العليا . و وجود مناطق صناعية نشيطة في الولايتين وتطور المنطقة الصناعية للتنمية المدمجة (المشروع الرائد في برج بوعريريج) يدعم أيضا التنمية الاقتصادية المدمجة .وقرب الموقع من السكة الحديدية والطريق السيار شرق - غرب، أثر أيضا في اختيار موقع المنطقة اللوجستية¹.

بالإضافة إلى حركة الحاويات التي تمر عبر ميناء بجاية باتجاه مناطق الهضاب العليا و التي تجاوزت نسبة 30% و حركة البضائع غير المعبأة بالحاويات بنسبة 35 % .

المطلب الثاني: الموقع الجغرافي للمنطقة اللوجيستية تكستار

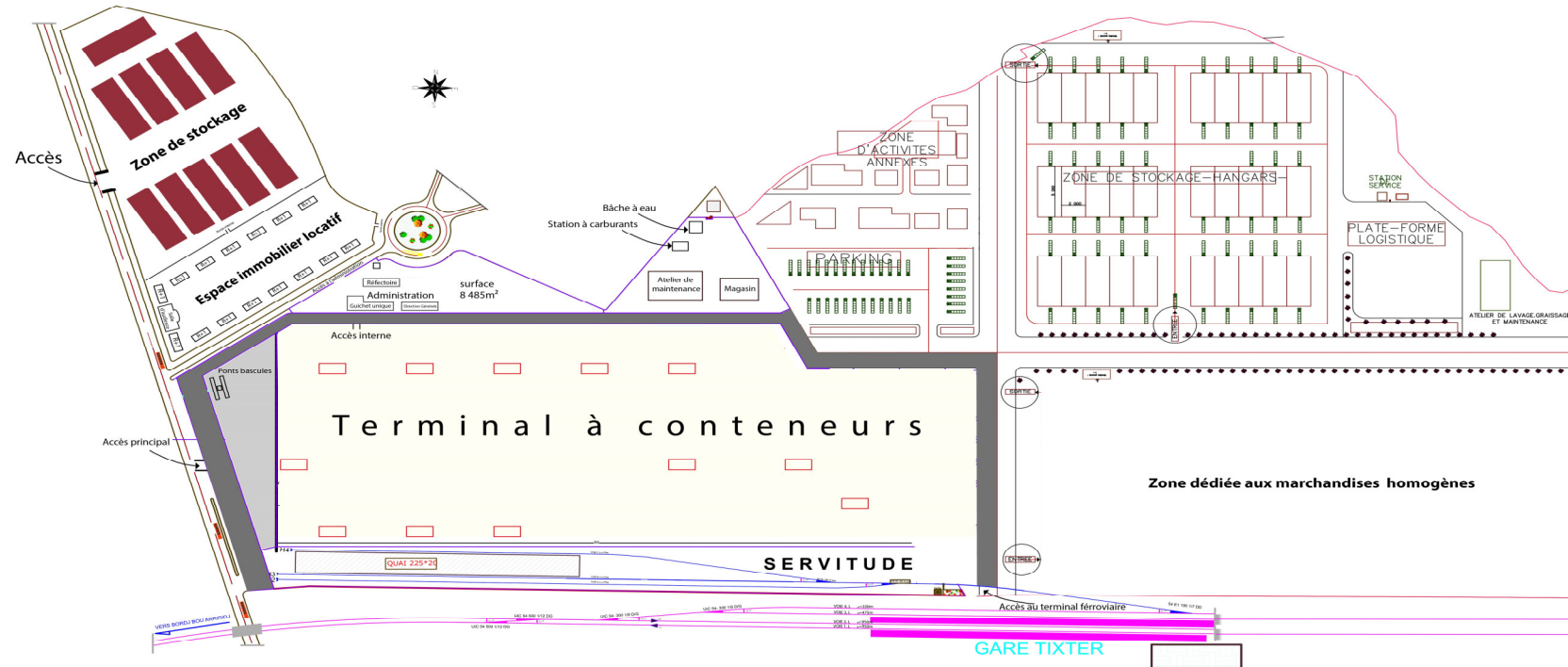
تقع المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار ببلدية تكستار ولاية برج بوعريريج ، وهي قريبة من شبكة الطرق على بعد 09 كم من الطريق الوطني رقم 05 و على بعد 07 كم من الطريق السيار شرق - غرب و كذلك فرعها الخاص الذي يضمن لها الاتصال المباشر مع السكك الحديدية و الذي يسمح لها بخدمة المناطق الداخلية الشاسعة، كذلك تبعد المنطقة بـ 190 كم عن ميناء بجاية، و على حوالي 30 كم من برج بوعريريج و 40 كم من سطيف و 100 كم من ولاية المسيلة و 130 كم من ولاية البويرة، تمتد الأرضية على مساحة 50 هكتار.

كما أن موقع المنطقة اللوجيستية تكستار مسيج بأكمله و مزود بنظام المراقبة عن بعد مع 45 كاميرا مراقبة و نظام الانارة بـ 12 اعمدة يتراوح علوها 45 مترا ، بالإضافة إلى الإضاءة المحيطية لسور المنطقة هذا ما يضمن الامن و استمرارية النشاط 24/24 سا . وكذلك نظام لمكافحة الحرائق ، بفضل أنشطتها المختلفة تقوم المنطقة بتطوير خط خدمة للعملاء و الذي يدعم جميع الخدمات المتعلقة بالسلسلة اللوجيستية.

¹ حاجي فطيمة، واقع و تحديات القدرات اللوجستية في الجزائر-دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية و الاقتصادية، العدد 01، 2019، ص615.

و يمكن توضيح الموقع الجغرافي للمنطقة اللوجستية غير المرئية تكستار من خلال الشكل الموالي:

الشكل رقم 06: الموقع الجغرافي للمنطقة اللوجستية غير المرئية تكستار



المصدر: إدارة المنطقة اللوجيستية غير المرئية تكستار

و قد تم تقسيم أرضية المنطقة اللوجستية إلى ستة محطات كما هو موضح في الجدول الموالي:

الجدول رقم(06): تقسيم أرضية المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار

171 676 م ²	محطة السكك الحديدية و منطقة استقبال الحاويات
44 238 م ²	منطقة التخزين (حظائر)
120 000 م ²	محطة مخصصة للبضائع المتجانسة
15 000 م ²	منطقة مخصصة لمواقف الشاحنات
30 000 م ²	مساحة مخصصة للامتياز
100 000 م ²	منصة الخدمات اللوجيستية والدوافع الذاتية

المصدر: إدارة المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار

يلاحظ من الجدول أن المنطقة تغطي مساحة إجمالية مقدرة بـ50 هكتار مقسمة إلى : 171 676م² مخصصة لمنطقة السكك الحديدية و منطقة استقبال الحاويات، ومساحة 44 238 م² بالنسبة لمنطقة التخزين أو الحظائر، كما تحتل المحطة المخصصة للبضائع المتجانسة مساحة 120 000 م² والمنطقة المخصصة لمواقف الشاحنات مساحة 15 000 م² ، بالإضافة إلى مساحة 30 000 م² مخصصة للامتياز و مساحة مخصصة لمنصة الخدمات اللوجيستية و الدوافع الذاتية مقدرة بـ100 000 م² .

-تجسيد منطقة الحاويات:

حيث تعتبر محطة الحاويات أهم منطقة في موقع المنطقة اللوجستية وهي تغطي مساحة 10 هكتار و قدرتها المكانية 6000 حاوية ، مجهزة بمحطة للسكك الحديدية بممرين:

* منطقة مخصصة للحاويات المبردة، ماسح ضوئي متنقل ، ميزانين للشاحنات .

* حظيرتين للخدمات اللوجيستية تبلغ مساحتها 1370 م² ، موقف للشاحنات، حي إداري يشمل إدارة المؤسسة و الشباك موحد مجهز بخط خاص بنظام المعلومات و التسيير الآلي للجمارك و الذي يجمع مجمل الخدمات الحدودية¹ ، و تم تقسيمها على ستة مناطق كالآتي :

¹ مقابلة مع مسؤول المنطقة اللوجيستية تكستار.

الجدول رقم(07): تقسيم أرضية محطة الحاويات بالمنطقة اللوجستية تكستار

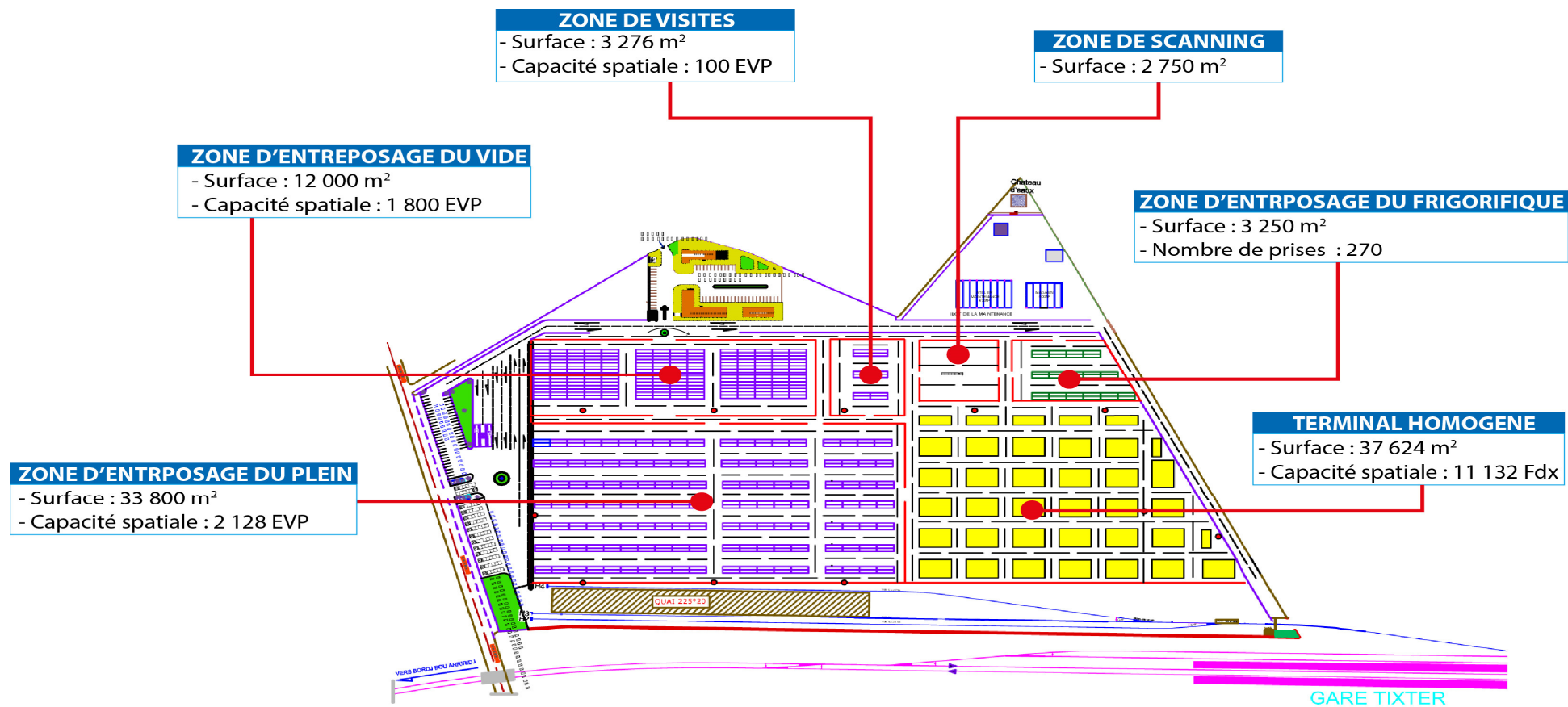
منطقة الزيارات (zone de visites)	2 م 3 276
منطقة المسح (zone de scanning)	2 م 2 750
منطقة تخزين فراغ (zone d' entreposage du vide)	2 م 12 000
منطقة تخزين كاملة (zone d' entreposage du plein)	2 م 33 800
منطقة تخزين التبريد (zone d' entreposage du frigorifique)	2 م 3 250
محطة متجانسة (terminal homogène)	2 م 37 624

المصدر: إدارة المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار

تشمل محطة الحاويات بالمنطقة اللوجستية تكستار على ستة(06) مناطق موزعة كمايلي: منطقة الزيارات بمساحة 2 م 3 276 ، منطقة المسح بمساحة 2 م 2 750 و ثلاث مناطق للتخزين : منطقة تخزين فراغ مساحتها 2 م 12 000 ، منطقة تخزين كاملة مساحتها 2 م 49 050 ومنطقة تخزين التبريد بمساحة : 2 م 3 250 ، كما خصصت مساحة مقدرة بـ 2 م 37 624 للمحطة المتجانسة.

كما يمكن توضيح منطقة الحاويات وفق الشكل الموالي:

الشكل رقم(07): تجسيد محطة الحاويات بالمنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار



المصدر: إدارة المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار

المطلب الثالث: البرنامج الاستثماري المخصص للمنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار

لقد تولت شركة ميناء بجاية تمويل مشروع إنشاء المنطقة اللوجستية ، و كانت مهمة الشركة في البداية عبارة عن أشغال صيانة الموقع بالإضافة إلى صب الخرسانة لاستقبال الحاويات والسلع المتجانسة¹، كما يمكن توضيح برنامج التمويل الاستثماري في الجدول الموالي:

الجدول رقم(08): برنامج الاستثمار من 2014 إلى غاية 2020

المبلغ الإجمالي	التعيين
برنامج الاستثمار 2014-2016	
3 305 340 189,38	محطة الحاويات
508 000 000	محطة سكة حديد
596 913 636,36	منطقة تخزين (حظائر)
2 209 188 243,21	محطة متنوعة
75 000 000	موقف سيارات
6 694 442 068,95	المجموع الفرعي (1)
برنامج الاستثمار 2017-2020	
4 000 000 000	منصة ذات دوافع ذاتية
4 000 000 000	المجموع الفرعي (2)
10 694 442 068,95	المجموع الكلي

المصدر : إدارة المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار

يوضح الجدول أعلاه أن المبلغ الإجمالي المخصص لإنشاء المنطقة اللوجستية 6 694 442 068,95 دج خلال البرنامج الاستثماري 2014-2016 ، و قد كانت لمنطقة الحاويات النصيب الأكبر من مبلغ التمويل

¹مقابلة مع مسؤول المنطقة اللوجستية تكستار .

حيث بلغ: 3 305 340 189,38 دج بينما محطة سكة الحديد ب: 508 000 000 دج و منطقة تخزين بمبلغ: 596 913 636,36 دج بالإضافة إلى محطة متنوعة ب: 2 209 188 243,21 دج، و أخيرا موقف للسيارات ب 75 000 000 دج ،أما بالنسبة للفترة 2017-2020 تم تخصيص مبلغ : 000 000 000 دج لإنشاء منصة ذات دوافع ذاتية ،و عليه كان مجموع مبلغ التمويل الكلي لإنشاء المنطقة اللوجستية تكستار هو: 10 694 442 068.95 دج.

المبحث الثاني: العمليات التجارية على مستوى المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار

تماشيا مع السياسة الاقتصادية للدولة في مجال ترقية الصادرات خارج قطاع المحروقات تعتبر المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار الأرضية المثالية للمنتجين و الصناعيين الذين يستفيدون من الحلول المقدمة و التي ستسمح لهم بإتقان التكاليف اللوجيستية لتحسين القدرة التنافسية عند التصدير.

المطلب الأول : استقبال الحاويات و التسهيلات المينائية

لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما، و ما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير و متسارع، ومن منطلق ذلك تسعى المنطقة اللوجيستية تكستار إلى بلوغ هذه المعدلات من خلال تقديم التسهيلات اللازمة لإتمام حركة الحاويات على أكمل وجه و يتم ذلك كمايلي:

-بعد رسو السفينة في ميناء بجاية يتم تفريغ الحاويات و تمريرها عبر جهاز السكانيين وتشميعها بأختام جمركية تقاديا لأي طارئ يحدث في طريق نقلها إلى المنطقة اللوجيستية تكستار، كما يتم نقل الحاويات عن طريق سكة الحديد التي تربط بين نقطة الانطلاق و نقطة الوصول و تستعمل في ذلك وثيقة بيان الحمولة *extraite de manifeste* لنقل الحاويات و الهدف من ذلك تقليل الازدحام في الطرق و التخفيف من انبعاث الغازات الملوثة، بعد وصول الحاويات إلى الموقع تخضع أولا للمراقبة على مستوى الشباك الموحد و تكون هذه الرقابة على مراحل :

1- يقوم عون الجمارك بالتأكد من سلامة الأختام الجمركية قبل تفريغ الحاويات من القطار داخل الميناء الجاف.

2-بعد تفريغ الحاويات تسجل في سجل خاص بها.

3- تخزن البضائع في المستودعات الخاصة بالمنطقة اللوجيستية تكستار.

4-تسلم الحاويات إلى العملاء مالكي البضائع بعد تقديم تصريح مفصل لدى الجمارك و يسجل هذا التصريح

في نظام **SIGAD**، بعد عملية التسجيل يقوم هذا النظام بتوجيه التصريح بصفة آلية إلى مفتش الفحص¹

¹ مقابلة مع مسؤول المنطقة اللوجيستية تكستار

و الذي يقوم بدوره باستقبال التصريح يدويا و يقوم بمراقبة ثلاثة عناصر أساسية (القيمة، المنشأ و البضاعة) و بعد التأكد من سلامة هذه العناصر الثلاث يقوم بإمضاء التصريح و يوجهه إلى الصندوق لتحصيل الحقوق و الرسوم الجمركية بعدها يتم تسليم وصل رفع اليد عن البضاعة لمالكها و تفرغ البضائع من الحاويات و يتم ارجاع الحاويات الفارغة إلى شركات النقل البحري¹.

المطلب الثاني : النشاط الاقتصادي للمنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار

بدأ نشاط المنطقة اللوجيستية تكستار بشكل فعلي بعد دخوله حيز الاستغلال و أخذ هذا النشاط في تزايد مستمر نتيجة للموقع الاستراتيجي الهام للمنطقة اللوجيستية .

الفرع الأول:مناصب الشغل على مستوى المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار خلال الفترة 2016-2020

ساهمت المنطقة اللوجيستية تكستار في خلق مناصب شغل منذ نشأتها كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول رقم(09): التوظيف على مستوى المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في الفترة 2016 -

2020

عدد الموظفين	السنوات
65	2016
5	2017
30	2018
-	2019
-	2020

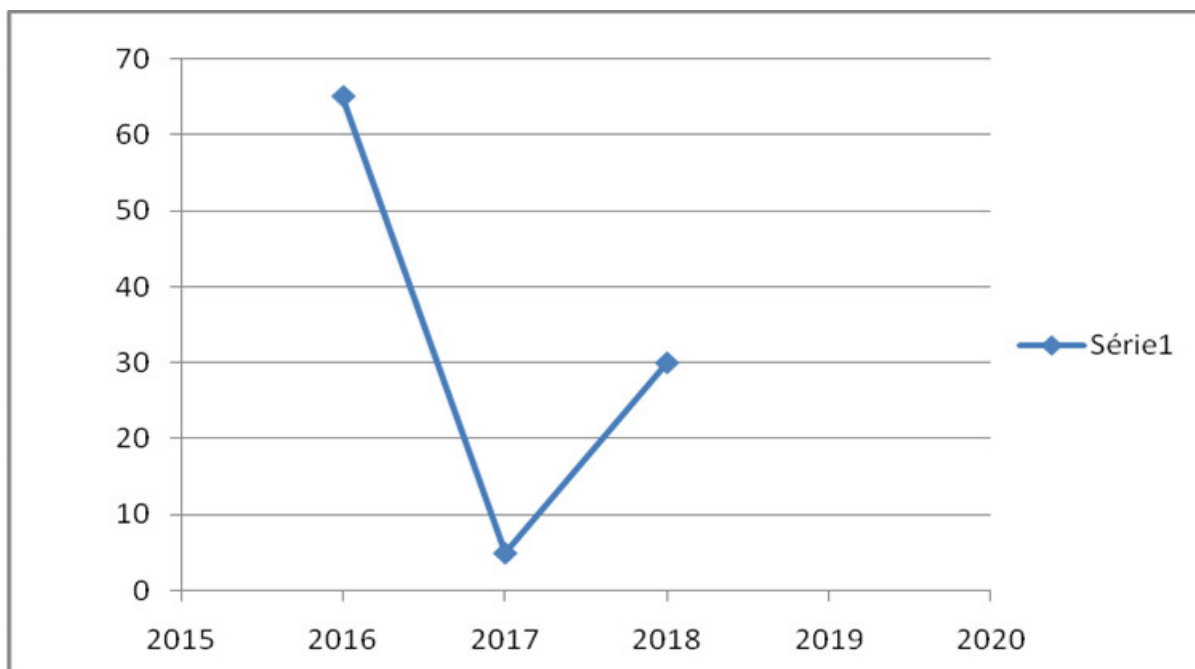
المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على معطيات إدارة المنطقة اللوجيستية تكستار.

¹ مقابلة مع مسؤول المنطقة اللوجيستية تكستار.

و الذي يمكن توضيحه أكثر من خلال الشكل الموالي:

الشكل رقم (08): تطور مناصب الشغل على مستوى المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار خلال الفترة

2020-2016



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على معطيات إدارة المنطقة اللوجستية تكستار.

نلاحظ من الرسم البياني أعلاه أن عدد الموظفين بالمنطقة اللوجستية تكستار بلغ 100 موظف و كان أكبر عدد للتوظيف في عام 2016 وذلك عند فتحه لأول مرة 65 موظف ثم تقلص ليصل إلى 5 موظفين عام 2017 ليعاود الزيادة بست أضعاف ما بلغه في عام 2017 وذلك في عام 2018 بـ 30 موظف و هذا دليل على زيادة النشاط الاقتصادي للمنطقة اللوجستية ، أما خلال سنتي 2019 و 2020 فلم يتم خلق أي منصب شغل آخر إلى غاية غلق المنطقة اللوجستية تكستار في سنة 2021 بأمر من السلطات العليا.

الفرع الثاني : حجم الواردات من خلال المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في الفترة 2017-2020

يمكن توضيح حجم واردات المنطقة اللوجستية تكستار من خلال الجدول الموالي:

الجدول رقم(10): حجم الواردات من خلال المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في الفترة 2017-2020.

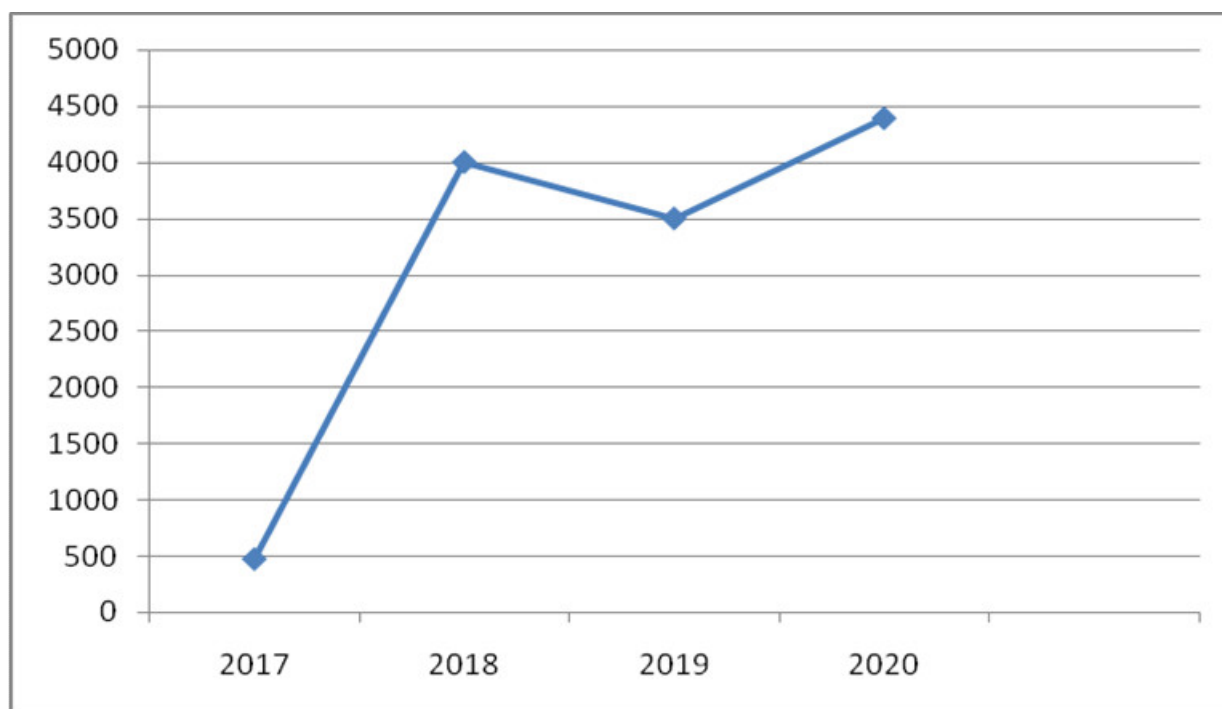
(القيم مقدرة بعدد الحاويات)

حجم الواردات بعدد الحاويات	السنوات
477	2017
4000	2018
3500	2019
4388	2020

المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على معطيات إدارة المنطقة اللوجستية تكستار.

كما يمكن توضيح هذه المعطيات من خلال الشكل الموالي:

الشكل رقم (09): حجم الواردات في المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في الفترة 2017-2020



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على معطيات إدارة المنطقة اللوجستية تكستار.

من خلال المنحنى السابق نلاحظ أن الواردات من خلال المنطقة اللوجستية تكستار في ارتفاع مستمر من 2017 إلى 2020 حيث كان في سنة 2017 يقدر بـ 477 حاوية من الواردات ثم انتقلت في عام 2018 إلى 4000 حاوية أي ما يقارب العشرة أضعاف ما كان عليه في العام الذي قبله ثم انخفض في سنة 2019 انخفاض طفيف يقدر بـ 500 حاوية ليصل في سنة 2020 أقصى ارتفاع له بحجم يقدر بـ 4388 حاوية.

و يمكن ذكر بعض المواد المستوردة مثل: أجهزة الكترومنزلية، مواد مصنعة و نصف مصنعة، مواد أولية لصناعة البلاستيك، مواد موجهة لصناعة أغذية الأنعام، ألمنيوم موجه للتصنيع، حديد موجه للتصنيع، الأقمشة الجاهزة و غير الجاهزة، الماكينات و العتاد،.....الخ

كما يمكن ذكر أيضا بعض الدول المستورد منها مثل: الصين، فرنسا، اسبانيا، الإمارات، تركيا.....الخ¹.

و الجدول الموالي يوضح أيضا قيم الاستيراد على مستوى المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار:

¹ مقابلة مع مسؤول المنطقة اللوجستية تكستار.

الجدول رقم(11): قيمة الاستيراد على مستوى المنطقة اللوجستية تكستار 2018 - 2019

عدد التصريحات إعادة البيع كما هو	مبلغ الرسوم و الحقوق المستحقة	الحمولة الاجمالية(كلغ)	القيمة بالدينار الجزائري	عدد التصريحات المحفوظة	السنوات	
					2018	بجاية
					2019	
					2018	جيجل
					2019	
					2018	سطيف
					2019	
262	11.523.124.374.40	83.342.581	44.783.822.888.00	1316	2018	برج بو عريريج
151	3.954.323.885.60	77.983.214	13.359.170.400.40	570	2019	
139	5.657.983.632.00	53.485.613	18.271.894.168.60	660	2018	تكستار
4943	147.486.795.901.89	9.668.948.936.74	640.292.537.721.98	13161	2018	الاجمالي
					2019	

المصدر: مفتشية أقسام الجمارك لولاية برج بو عريريج

يتضح من الجدول أعلاه مايلي:

1- عدد التصاريح المحفوظة : في سنة 2018 تم تسجيل 13161 تصريح محفوظ على مستوى مفتشية أقسام الجمارك برج بوعريريج ، و 660 تصريح محفوظ بالنسبة للمنطقة اللوجستية تكستار و 1316 تصريح محفوظ بالنسبة لولاية برج بوعريريج ، أما بالنسبة لسنة 2019 فقد لوحظ انخفاض ملموس في عدد التصاريح مقارنة بالسنة الماضية و قد قدر عددها بـ570 تصريح محفوظ بالنسبة لولاية برج بوعريريج.

2- القيمة بالدينار الجزائري: قدرت القيمة لدى الجمارك في سنة 2018 بقيمة إجمالية: 640.292.537.721.98 دج فبالنسبة للمنطقة اللوجستية تكستار قدرت بـ: 18.271.894.168.60 دج بينما في ولاية برج بوعريريج فقد سجلت قيمة 44.783.822.888.00 دج ، أما في سنة 2019 فقد سجل انخفاض في القيمة المسجلة لدى الجمارك بنسبة 29.83% بمبلغ: 13.359.170.400.40 دج.

3- الحمولة الإجمالية (بالكلغ) : كان وزن الحمولة الإجمالية المستوردة لسنة 2018 مقدرة بـ 9.668.948.936.74 كلغ موزعة بوزن 83.342.581 كلغ بالنسبة لولاية برج بوعريريج و 53.485.613 كلغ بالنسبة للمنطقة اللوجستية تكستار، أما بالنسبة لسنة 2019 فقد قدرت الحمولة الاجمالية بـ 77.983.214 كلغ بالنسبة لولاية برج بوعريريج.

4- مبلغ الرسوم و الحقوق المستحقة: حققت مصلحة الجمارك لولاية برج بوعريريج قيمة مستحقة من الرسوم و الحقوق الجمركية عن عملية الاستيراد لسنة 2018 مقدرة بـ: 147.486.795.901.89 دج ، حيث كانت الرسوم المستحقة على المنطقة اللوجستية تكستار هي: 5.657.983.632.00 دج، كذلك تم تحقيق قيمة 11.523.124.374.40 دج من رسوم النشاطات التجارية على مستوى ولاية برج بوعريريج، أما بالنسبة لسنة 2019 قدرت قيمة الرسوم و الحقوق الجمركية المستحقة بـ: 3.954.323.885.60 دج.

5- عدد التصاريح إعادة البيع كما هو: في سنة 2018 تم تسجيل 4943 تصريح محفوظ على مستوى مفتشية أقسام الجمارك برج بوعريريج 139 تصريح محفوظ بالنسبة للمنطقة اللوجستية تكستار و 262 تصريح محفوظ بالنسبة لولاية برج بوعريريج ، أما بالنسبة لسنة 2019 فقد لوحظ انخفاض ملموس في عدد التصاريح مقارنة بالسنة الماضية و قد قدر عددها بـ151 تصريح محفوظ بالنسبة لولاية برج بوعريريج.

الفرع الثالث: حجم الصادرات من خلال المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار 2018-2019

الجدول رقم (12) : تصدير المواد غير الهيدروكربونية من خلال المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار 2018-2019

إجمالي 2019			إجمالي 2018			
				1235	بجاية	عدد التصريحات
+14.16%	378			339	برج بو عريريج	
	09			/	تكستار	
				121	جيجل	
				325	سطيف	
+2.01%	برج بو عريريج	37.750.741.944.18		29.529.317.494.30	بجاية	القيمة (دج)
	3.277.823.378.00			3.313.159.186.87	برج بو عريريج	
	تكستار			2.337.131.163.92	جيجل	
	78.770.717.00			2.571.134.099.09	سطيف	
//	برج بو عريريج	1.143.805.075.16		676.829.714.00	بجاية	الحمولة الاجمالية (كغ)
	13.019.611.91			9.023.893.19	برج بو عريريج	
	تكستار			449.385.974.28	جيجل	
	162.534.86			8.565.493.69	سطيف	
المواد الكهرومنزلية، الهواتف، الجص، لوحات أفيولس.....						المواد المصدرة
تونس، ليبيا، فرنسا، إيطاليا،.....						البلدان المعنية

المصدر: مفتشية أقسام الجمارك لولاية برج بو عريريج

نلاحظ من الجدول أعلاه مايلي:

1- عدد التصريحات المحفوظة : في سنة 2018 تم تسجيل 339 تصريح محفوظ بالنسبة لولاية برج بوعريريج ، أما باقي مناطق الهضاب العليا فسجلت عدد التصريحات بولاية سطيف ب: 325 تصريح محفوظ و بولاية بجاية ب: 1235 تصريح محفوظ أما ولاية جيجل فتم تسجيل: 121 تصريح و الملاحظ من ذلك كله أن ميناء بجاية يحتل الصدارة في تلك القيم.

أما بالنسبة لسنة 2019 فقد لوحظ ارتفاع في عدد التصريحات مقارنة بالسنة الماضية و قد قدر عددها ب: 378 تصريح محفوظ بالنسبة لولاية برج بوعريريج، و بعدد 09 تصريح محفوظ بالنسبة للمنطقة اللوجستية تكستار أي ما يوازي نسبة زيادة مقدرة ب: 14.16% مقارنة بالسنة الماضية.

2- القيمة بالدينار الجزائري: قدرت القيمة الإجمالية في سنة 2018 بالدينار الجزائري: 37.750.741.944.18 دج بينما في ولاية برج بوعريريج فقد سجلت قيمة 3.313.159.186.87 دج، وقد احتل ميناء بجاية الصدارة أيضا بقيمة : 29.529.317.494.30 دج من إجمالي القيمة المسجلة لدى الجمارك، وسجلت أيضا ما قيمته: 2.337.131.163.92 دج على مستوى ولاية جيجل و قيمة: 2.571.134.099.09 دج بالنسبة لولاية سطيف.

أما في سنة 2019 فقد سجلت القيمة لدى الجمارك ب: 3.277.823.378.00 دج بالنسبة لولاية برج بوعريريج و قيمة: 78.770.717.00 دج بالنسبة للمنطقة اللوجستية تكستار، حيث قدرت الزيادة في القيمة المسجلة لدى الجمارك بنسبة 2.01%.

3- الحمولة الإجمالية (بالكغ): كان وزن الحمولة الاجمالية المصدرة إلى الخارج لسنة 2018 مقدرة بـ 1.143.805.075.16 كغ موزعة بوزن حمولة 9.023.893.19 كغ بالنسبة لولاية برج بوعريريج و 449.385.974.28 كغ بالنسبة ولاية جيجل، بينما ولاية سطيف تم تسجيل ما قيمته 8.565.493.69 كغ و احتل ميناء بجاية الصدارة في ترتيب الولايات المصدرة للخارج بحمولة إجمالية مقدرة ب: 676.829.714 كغ. أما بالنسبة لسنة 2019 فقد قدرت الحمولة الاجمالية بـ 13.019.611.91 كغ بالنسبة لولاية برج بوعريريج و قيمة 162.534.86 كغ كحمولة إجمالية عن التصدير من المنطقة اللوجستية تكستار.

4- الدول المصدر إليها من خلال المنطقة اللوجستية تكستار:

و يمكن أن نذكر بعض الدول المصدر إليها مثل : ليبيا، تونس ، موريتانيا، ايطاليا، مالي، النيجر.....الخ¹.

¹ مقابلة مع مسؤول المنطقة اللوجستية تكستار.

4- المواد المصدرة من خلال المنطقة اللوجستية تكستار:

كما تتمثل المواد المصدرة في : أجهزة كهربومنزلية، حديد مصنع، جلود حيوانات خام، الصوف، الهواتف، الجص، لوحات أفيلوس.....الخ.

5-المتعاملين الاقتصاديين المحليين المتعاقدين مع المنطقة اللوجستية تكستار:

و على سبيل الحصر فشركة كوندور condor تمارس نشاطاتها التصديرية على مستوى ميناء بجاية بنسبة 80 % و على نسبة 40 % عبر المنطقة اللوجستية تكستار من إجمالي 80% التي تتم عبر ميناء بجاية¹.

الفرع الرابع: التصريحات الجمركية للمنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار

أولاً: التصريحات الجمركية لسنة 2020

الجدول رقم(13): القيمة لدى الجمارك بعدد التصريحات لسنة 2020

التعيين	برج بو عريريج	تكستار	المجموع
عدد التصريحات	40	52	92
القيمة بـ(دج)	1.119.042.050.60	586.245.424.50	1.705.287.475.10
عدد التصريحات المحفوظة	441	271	712
القيمة لدى الجمارك	16.273.746.069.78	4.096.220.642.39	20.369.966.712.17

المصدر: مفتشية أقسام الجمارك لولاية برج بو عريريج.

كما هو موضح في الجدول نستنتج أن نشاط المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في تزايد مستمر و ملحوظ، حيث بلغت عدد التصريحات المسجلة فيها 52 تصريح بالمقابل في ولاية برج بو عريريج سجل 40 تصريح ، و المجموع الكلي للتصريحات هو 92 تصريح، و كانت القيمة المقدرة بالدينار الجزائري: 586.245.424.50 دج مقارنة بـ: 1.119.042.050.60 دج بالنسبة لولاية برج بو عريريج ليكون المجموع الكلي : 1.705.287.475.10 دج، و عليه فعدد التصريحات المحفوظة لدى الجمارك قدرت بـ271 تصريح على مستوى المنطقة اللوجستية تكستار و 441 تصريح على مستوى ولاية برج بو عريريج بمجموع

¹ مقابلة مع مسؤول المنطقة اللوجستية تكستار.

712 تصريح محفوظ و منه حددت القيمة لدى الجمارك بـ 4.096.220.642.39 دج على مستوى المنطقة اللوجستية تكستار و 16.273.746.069.78 دج على مستوى برج بو عريريج وبمجموع كلي: 20.369.966.712.17 دج.

ثانيا: التصريحات الجمركية لسنة 2021

الجدول رقم(14): القيمة لدى الجمارك بعدد التصريحات للثلاثي الأول لسنة 2021

التعيين	برج بو عريريج	تكستار	المجموع
عدد التصريحات	10	/	10
القيمة بـ(دج)	135.037.070.80	/	135.037.070.80
عدد التصريحات المحفوظة	92	/	92
القيمة لدى الجمارك	1.450.549.524.10	/	1.450.549.524.10

المصدر: مفتشية أقسام الجمارك لولاية برج بو عريريج

يبين الجدول أعلاه أن نشاط المنطقة اللوجستية متوقف خلال الثلاثي الأول من سنة 2021 بسبب العديد من الأسباب و المشاكل حيث لم يسجل على مستواها أي حركة تجارية مقارنة بولاية برج بو عريريج والتي تم تسجيل 10 تصريحات بقيمة 135.037.070.80 دج و عدد التصريحات المحفوظة 92 تصريح بقيمة 1.450.549.524.10 دج.

المبحث الثالث: التحديات و الآفاق المستقبلية للمنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار

على الرغم من المقومات الايجابية التي تميز بها الميناء الا انه لا يخلو من المشكلات التي في حال تذليلها فإن الميناء يمكنه مواكبة التطور العالمي لمتطلبات النقل البحري، ومن المشكلات التي تجابه المنطقة اللوجستية تكستار.

المطلب الأول: تحديات المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار

تعاني المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار كباقي المنشآت الوطنية من تحديات و مشاكل عديدة تتلخص في : مشاكل متعلقة بالنقل و الإمداد فعندما تغلق السكك الحديدية يحدث تأخير و تعطل في وصول الحاويات و بالتالي تأخر في العمل على مستوى المنطقة اللوجستية في الشحن و التفريخ و المناولة و تسليم العملاء بضائعهم بالإضافة إلى عدم مطابقة المنطقة اللوجستية لبعض الشروط التي يجب أن تتوفر عليها الموانئ الجافة و هذا هو السبب وراء غلقه و غلق 21 ميناء جافا آخر في ربوع الوطن رغم تكلفة إنشائه التي تقدر بثلاثة مليار دينار جزائري مع مشروع توسعه مما يجعل المشروع يفوق 10 مليار دينار جزائري . كما يعد سبب نقل جهاز السكانير من المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار إلى ميناء بجاية أكبر مشكل اعترض نشاط المنطقة مما أدى إلى عدم القدرة على فحص السلع الموجودة في الحاويات المستوردة المنقولة باتجاه المنطقة اللوجستية.

المطلب الثاني : الآفاق المستقبلية للمنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار

من منطلق المشاكل التي تعترض نشاط المنطقة اللوجستية يسعى ميناء بجاية للأخذ بها وحلها لرفع طاقة المنطقة اللوجستية الانتاجية الفعلية وجذب حركة الملاحة الدولية للميناء وبالتالي جعل الجزائر في مصاف الدول المتقدمة ومواكبة التطور الحضاري، و يتحدد ذلك من خلال الآفاق المستقبلية المبرمجة للمنطقة اللوجستية تكستار و المتمثلة في:

- توسيع في المنطقة الخاصة بالحاويات بمساحة إضافية مقدرة بـ30 هكتار وذلك من أجل عملية تفريغ عدد أكبر من الحاويات و ستكلف هذه العملية أكثر من: 7.000.000.000.00 دج (سبعة مليار دينار).

- توفير ما يقارب 300 منصب شغل بالإضافة الى مناصب الشغل المتوفرة حليا و التي هي 100 منصب شغل مما يجعل العدد الكلي لمناصب الشغل تصل لعدد 400 موظف¹.

¹ مقابلة مع مسؤول المنطقة اللوجستية تكستار.

- كما تمت دراسة انشاء منطقة صناعية مصغرة تضم ثلاث مؤسسات مصغرة الأولى مختصة في المواد الشبه الصيدلانية و الثانية في صنع أجهزة البرمجيات للإعلام الألي والثالثة مختصة في صناعة الخيوط الطبية حيث من المفروض أن توفر حوالي 600 منصب شغل مباشر .

- بالإضافة الى أنه ضمن مشروع التوسعة سيتم انشاء مستودعات خاضعة للرقابة الجمركية عادية و أخرى مبردة بمساحة 20000 متر مربع مخصصة للمواد الفلاحية الموجهة للتصدير بالشراكة مع غرفتي الفلاحة والتجارة لولاية برج بو عريريج .

كما يسعى ميناء بجاية لبلوغ دور صانع للحلول اللوجيستية والصناعية من خلال تطوير أقطاب صناعية وأنشطة فرعية على مستوى أو بالقرب من المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار مثل مراكز الجمع و التوزيع حتى تكون منطقة تيكستار حافز للتطور الإقتصادي على غرار الأقطاب اللوجيستية العالمية، و هذا يعد دعما لوجيستيا حقيقيا للمتعاملين الإقتصاديين الصناعيين منهم و المنتجين حتى يتمكنون من تنظيم نشاطاتهم في مجال التوزيع و كذلك عمليات التصدير بتكاليف لوجيستية منخفضة و بالتالي تحقق قدرة تنافسية للمنتجات المحلية على مستوى السوق العالمية.

هذا ماسيكن على المدى الطويل من خلق منابع للثروات و مناصب شغل و تنافسية العملاء الصناعيين منهم و المنتجين المتواجدين في الهضاب العليا و الولايات المجاورة و كذلك المساهمة في تقوية و تعزيز المصفوفة الاقتصادية للبلاد.

كما سيمكن اعتبار المنطقة اللوجيستية غير المرفئية تكستار قطب لوجيستي في خدمة التنافسية الاقتصادية مستقبلا¹.

¹ مقابلة مع مسؤول المنطقة اللوجستية تكستار.

خلاصة الفصل الثاني:

أكدت الإحصائيات المتحصل عليها الدور الفعال الذي تؤديه المنطقة اللوجستية تكستار في تنشيط الحركة التجارية مع العالم الخارجي، و كذلك ما تقدمه المنطقة من خدمات للمتعاملين الاقتصاديين المحليين الصناعيين منهم و المنتجين، كما و يعد الموقع الجغرافي الاستراتيجي للمنطقة اللوجستية تكستار من بين أسباب انطلاق فكرة إنشائها حيث تكفلت شركة ميناء بجاية بتمويله تمويلا كاملا منذ بدايته حتى مشروع توسعته لمنطقة الحاويات و التي تعتبر أهم منطقة لوجستية في هيكل الميناء الجاف ، كما يسعى ميناء بجاية لمواكبة التطورات و التغيرات التكنولوجية في مجال تسيير الموانئ و العمل بالمعايير الدولية.

الخاتمة

أثبتت التجارة الدولية دورها كمحرك للتنمية الاقتصادية، وذلك لما تدره من مكاسب وعائدات على الدول أطراف التبادل، والمتتبع للأوضاع الاقتصادية يلاحظ تنامي وتعاضم دور الشركات المتعددة الجنسيات، التكتلات الاقتصادية وسيادة آلية السوق، كل هذه العوامل وما صاحبها من تطور تكنولوجي ومعلوماتي ساهمت في بروز ظاهرة العولمة التي أصبحت السمة الأساسية للنظام الاقتصادي العالمي الجديد.

ويشير استعراض تطور قطاعات مختلفة من صناعة النقل البحري إلى بعض العوامل المحتملة التي يمكن أن تنتظر فيها البلدان النامية لمساعدة صناعاتها الوطنية على أن تصبح منافسة كبيرة، وتشمل هذه العوامل: تطوير تكتلات شركات النقل البحري؛ ودعم إنتاجية اليد العاملة؛ واعتماد سياسات مكيفة مع الواقع الوطني، وقد استفادت عدة شركات رئيسية تعمل في بعض قطاعات النقل البحري من سياسات صناعية ودعم حكومي لإرساء وتوسيع صادراتها من السفن أو خدمات تشغيل الموانئ أو البحارة على سبيل المثال.

وفقا لإحصاءات الأونكتاد حول البلدان النامية، لم يطرأ على تجارة النقل البحري لتلك الدول أي تغيير يذكر، وفي السياق العام فإن الدول النامية مازالت تستحوذ على حصة متواضعة في التجارة الدولية، حيث تمثل البلدان النامية 28% من تجارة السلع المستوردة وحوالي 50% من الشحن الصادرة حسبما تشير إحصاءات الأونكتاد مع العلم بأن معظم صادرات تلك الدول تعتمد في مكوناتها على الصادرات النفطية.

فالنقل البحري الجزائري بوضعه الحالي لا يعمل على تشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر بسبب ضعف القطاع الخاص، كما أن تحرير خدمات النقل البحري وفقا لما تقتضيه التطورات التكنولوجية العالمية يعتبر عنصرا إيجابيا إذا ما أثر ذلك على زيادة حجم التجارة الدولية.

1- اختبار صحة الفرضيات:

1- إن اعتبار الموانئ البحرية الجزائرية عنصر أساسي في الحركة التجارية الخارجية من منطلق تقييم خدماتها و رفع ميزات التنافسية فيما بينها، بالإضافة إلى الدور الذي يلعبه الأسطول البحري الجزائري في تسهيل حركة البضائع بما فيها المنتجات البترولية و الذي يعتبر المورد الأساسي في الاقتصاد الوطني.

2- إن فكرة دور المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار في زيادة معدلات النمو الاقتصادي الوطني، قد تم التأكد منها بالإحصائيات وتصريحات مسؤوليها والتي لم تخرج من دائرة استحواد المنطقة اللوجستية تكستار على معظم التحركات التجارية في منطقة الهضاب العليا، وكونها أحد الحلقات في سلسلة النقل متعدد الوسائط الذي يبدأ من ميناء بجاية البحري وينتهي لدى المستهلك النهائي.

2- نتائج البحث:

بعد الدراسة والتحليل لموضوعنا، يمكن الخروج بعدد من النتائج التي تتمثل فيمايلي:

-تعتبر التجارة الدولية للبضائع في الجزائر ضعيفة وغير فعالة، لذلك من الضروري أن تقوم الجزائر بتطبيق خطة تنموية شاملة ومتناسقة تهدف إلى الخروج باقتصاد مزدهر ويتكيف مع التغيرات الخارجية.

- أن الموانئ الجزائرية تعتبر موانئ تقليدية تعمل كمراكز للنقل فقط، دون مراعاة متطلبات السفن الحديثة واحتياجات المتعاملين المتزايدة، وهذا أدى الى زيادة تكاليف النقل مع الاقتصار على السفن الصغيرة في النقل البحري الجزائري.

-ما تعاني الموانئ من نقص كبير في المعدات والآليات المتعلقة بشحن وتفريغ السفن والحاويات مما يؤدي إلى الانتظار لمدة طويلة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا.

-عدم كفاءة الخدمات على مستوى الموانئ والارتفاع الكبير في سعر خدمات الشحن والتفريغ، كما أنها بحاجة إلى سفن إنقاذ وإغاثة تقنية لإنقاذ السفن التي تكون بحاجة للمساعدة خاصة بأعالي البحار.

-كما تسجل الجزائر تأخرا في عملية تداول الحاويات، رغم الارتفاع الطفيف في بعض الموانئ إلا أنها لا زالت تسجل تأخرا واضحا مقارنة بالمعدل العالمي إذ تصل إلى 62%.

-طول الإجراءات الإدارية بتفريغ البضائع وإجراءات الرسوم الجمركية...الخ.

-ومن أهم المشاكل التي تواجه الموانئ الجزائرية كذلك وجودها داخل النسيج الحضري، مما يؤثر على إمكانية توسيعها.

-وكذا قضايا الفساد والتجاوزات الخطيرة التي لا تخرج عن دائرة الرشاوي وصفقات بالتراضي على حساب الاقتصاد الوطني والابتزاز، مما يؤثر على سعر المواد الاستهلاكية المستوردة ما يجعل المستورد يدفع أموالا باهظة.

-وتبقى الموانئ التجارية عبر الوطن بما فيها الموانئ الجافة عاجزة عن مواكبة الحركة التجارية المتسارعة الأمر الذي أخلّ بأنظمة العمل وبرامج التسيير، والذي نجم عنه خسائر بملايير الدولارات سنويا.

-تبقى مثل هذه مشاكل تعاني منها أغلب الدول النامية، فحتى يؤدي الميناء دوره وعمله لابد من محاولة القضاء على هذه المشاكل من حسن التسيير والنزاهة وتقديم التسهيلات والخدمات الملاحية.

3-التوصيات :

بعد تحديد أبرز النتائج المستخلصة من الدراسة، نقترح بعض التوصيات التي نعتقد أنها مهمة في الوقت الحالي والتي تتمثل فيمايلي:

- 1-لابد من زيادة طاقة وكفاءة وتحسين أداء الميناء الحالي والانتقال إلى مرحلة الموانئ الرئيسية بدلا من الموانئ الثانوية الحالية بما يحقق الاستقلال الاقتصادي للجزائر.
- 2-ضرورة تعزيز الاستقلال الاقتصادي للجزائر في مجال الاستيراد والتصدير للبضائع عن طريق مواكبة الموانئ للمعايير العالمية في النقل بالحاويات ومنها ميناء بجاية.
- 3-لابد من الانتقال إلى مرحلة إنشاء موانئ رئيسة قادرة على استقبال البواخر العملاقة وتقليل تكاليف النقل.
- 4-يجب تعزيز دور القطاع الخاص في تنفيذ وتشغيل وتقديم الخدمات لمشاريع الموانئ.
- 5-ضرورة تحويل الموانئ الجزائرية إلى موانئ جاذبة ومنافسة لموانئ الدول والاقطار المجاورة والقريبة.
- 6-كما يجب تحديث معدات المناولة الارضية للأرصعة بما يحقق القدرة على مناولة البضائع بالحدود المطلوبة.
- 8-لابد من إدخال الأنظمة الحديثة والالكترونية في مجال الإدارة والتشغيل لنشاط الميناء.

آفاق البحث:

- عند هذا الحد من الدراسة وبناء على النتائج السابقة الذكر وما تم تقديمه من مقترحات نقوم بطرح بعض الموضوعات التي لم يتم معالجتها والتي نراها تصلح أن تكون مواضيع لإشكاليات بحث في المستقبل:
- أثر سياسة إصلاح بنية الموانئ على النمو الاقتصادي الجزائري .
 - اقتصاديات الدول النامية ودورها في الاقتصاد العالمي من خلال مناطق التجارة الحرة.
 - المنطقة اللوجستية تكستار و دورها في دفع عجلة التنمية الاقتصادية الوطنية.
- نرجو أن نكون قد وفقنا في اختيار الموضوع ومعالجته، سائلين المولى عز وجل التوفيق والنجاح.

قائمة المراجع

I- قائمة الكتب:

- 1- السبتي وسيلة وآخرون ،التكتلات الاقتصادية و تطوير التجارة الخارجية،دار الأيام للنشر والتوزيع، الأردن،2019.
- 2- حسن أحمد توفيق، التجارة الخارجية، دار النهضة العربية، مصر،1988.
- 3- لطيف جبر كوماني، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، 2003.
- 4- محمد أحمد السريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية للطباعة و النشر، مصر ،2008.
- 5- محمد جلال خطاب، إقتصاديات الموانئ بين التطبيق و النظرية، دار الجامعة الجديدة ،مصر،2015.
- 6- محمد محمود أبو العلا ، نظم التجارة الدولية، مصلحة الجمارك المصرية،مصر، بدون سنة نشر .
- 7- سميرة ابراهيم أيوب ،اقتصاديات النقل ، دار الجامعة الجديدة ،مصر ، 2006 .
- 8- عبد القادر فتحي لاشين،المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل و اللوجيستيات،المنظمة العربية للتنمية الإدارية بحوث و دراسات ، مصر ، 2007.
- 9- شريف علي الصوص ،التجارة الدولية الأسس و التطبيقات،دار أسامة للنشر و التوزيع ، الأردن،عمان ،2012.

II- قائمة الأطروحات:

- 1-رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها،مذكرة ماجستير،جامعة وهران،2012-2013.

III- قائمة المجلات:

- 1-بن جبار محمد ، قراءة في النقل البحري الدولي و الشركات المشغلة للمحطات البحرية، مجلة البناء الاقتصادي، جامعة الجلفة، 2018.
- 2- بن جيلالي سميرة ،تطور قواعد الانكوتيرمز 2010 مواكبة لمستحدثات النقل مجلة الباحث للدراسات القانونية و السياسية ،العدد 11، الجزائر،. 2018.
- 3- حاجي فطيمة، واقع و تحديات القدرات اللوجستية في الجزائر-دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية و الاقتصادية،2019.
- 4- نهاد عسكر، مصطلحات التجارة الدولية 2010، مجلة الجمارك المصرية ،العدد 463،مصر، السنة 2011.

قائمة المراجع

- 5- نورالدين هرمز، اتجاهات تطور النقل البحري و أهميته في التجارة الخارجية السورية،مجلة جامعة تشرين للبحوث و الدراسات العلمية،سورية،2013.
- 6- عزايذ إلهام، أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل،جامعة وهران، العدد 06 ، 2014.
- 7- فاطمة الزهراء محمد الشريف، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا،جامعة الشلف، العدد 07، 2009.
- 8- فاروق ملش، قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام مصطلحات التجارة الدولية 2010، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، مصر ، 2011.

IV- قائمة المحاضرات:

- 1- دوحة سلمى ،تمويل التجارة الدولية ، محاضرات منشورة موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس تجارة دولية و إمداد،جامعة محمد البشير الابراهيمي برج بوعرييح، 2020-2021.
- 2- لوكيل ليلي، النقل الدولي و أهميته بالنسبة للإمداد الدولي ،محاضرات منشورة موجهة لطلبة السنة الثانية ماستر تخصص مالية و تجارة دولية ،جامعة الوادي، 2020-2021.
- 3- سميحة بن محياوي ، نقل و امداد دولي،محاضرات منشورة موجهة لطلبة السنة الثانية ماستر مالية و تجارة دولية ،جامعة برج بوعرييح، 2020-2021.

V- الجرائد والدوريات والمراسيم التنفيذية:

- 1-الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري.

VI- الملتقيات الدولية و المؤتمرات:

- 1- الأونكتاد، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية، استعراض النقل البحري 2019، جنيف 2019.
- 2- بوشول السعيد، أهمية المراكز اللوجستية في دعم و ترقية النقل البحري-دراسة حالة الإمارات العربية المتحدة، ملتقى دولي: الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية و تحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعدة للدول النامية، ديسمبر 2019.

VII- التقارير السنوية:

- 1-النشرة الإحصائية لبنك الجزائر (2010-2020).
- 2-مركز لدراسات و البحوث بالغرفة الشرقية ،النقل البحري في اطار منظمة التجارة العالمية ،سلسلة بحوث ودراسات ،الغرفة الشرقية ،السعودية، 2009 .

1-[http:// www.mtp.gov.dz](http://www.mtp.gov.dz)

2- http://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php?id=17

3- <http://www.douane.gov.dz>

4-<http://www.ons.dz>

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

- Conseil de la concurrence Algeria, **Intergovernmental Group of Experts on Competition Law and Policy** , 17th Session11-13 July 2017 Room XVII, Palais des Nations, Geneva.

الملاحق

I. ACTIVITE COMMERCIALE

L'IMPORTATION

1-DANS LE CADRE DU DROIT COMMUN

IDD	ANNEE	Nombre déclarations enregistrées	Valeur en DA	Tonnage en KG	Montant des droits et taxes perçus	Nombre déclaration revente en l'état	Nombre déclaration fonctionnement
BEJAIA	2018						
	2019						
JUEL	2018						
	2019						
SETIF	2018						
	2019						
BBA	2018	1316	44 783 822 888,00	83 342 581,00	11 523 124 374,40	262	1054
	2019	570	13.359.170.400,40	29.983.204	3.954.323.885,60	151	419
TIXTER	2018	660	18.271.894.168,60	13.485.613	5.657.983.632,00	139	521
	2019	13161	640 292 537 721,98	9 668 948 936,74	147 486 795 901,89	4943	8041
TOTAL	2018						
	2019						

Commentaire :

BBA NBRS GLOBALE DES DECLARATIONS SUR SIGAD 1613 DONT 08 DECLARATIONS ANNULES +17 DECLARATIONS MANUEL DONT 07 DECLARATIONS EPAVE VHEICULES.
TIXTER NBRS GLOBALE DES DECLARATIONS SUR SIGAD 902 DONT 01 UNE DECLARATION ANNULE.



VOLET TECHNIQUES 2020

désignation	BBA	TIXTER	TOTAL
NBRE D'OEAE			
Instance d'agrément			
Nombre déclarations	40	52	92
Valeur en da	1.119.042.050,60	586.245.424,50	1.705.287.475,10
Nombre déclarations enregistrées	441	271	712
Valeur en Douane	16.273.746.069,78	4.096.220.642,39	20.369.966.712,17
EU 1025-1026	65	104	169
GZALE 1030-1031	43	36	79
ANDI 1008-1009	32	23	55
ANSEJ 1021	00	00	00
CNAC 1005	00	00	00
LOI MINIRE	00	00	00
CCR	01	05	06
NOMBRE DE DECLARATIONS	00	00	00
VALEUR (DA)	00	00	00
NOMBRE DE DECLARATIONS	106	00	106
VALEUR (DA)	1.030.845.380,50	00	1.030.845.380,50
Public			
Privé			
Nombre de port secs			
total			
RECETTES RECEVEUREES			
CGSCL (EX FCCL) (DA)			

المصدر: مفتشية أقسام الجمارك برج بو عرييج.

VOLET TECHNIQUES I TRIMESTRE 2021

désignation		BBA	TIXTER	TOTAL
Dispositif de l'opérateur économique agréé	NBRE D'OEAE			
	Instance d'agrément			
	Nombre déclarations 1000.1025.1026.1033.1001	10		10
	Valeur en da	135.037.070.80		135.037.070.80
	Nombre déclarations enregistrées	92		92
	Valeur en Douane	1.450.549.524.10		1.450.549.524.10
	NOMBRE DECLARATIONS EU 1025-1026	25		25
	VALEUR EN DOUANES	399.808.892.70		399.808.892.70
	NOMBRE DEC GZALE 1030-1031	06		06
	VALEUR EN DOUANES	198.679.414.40		198.679.414.40
Importation régime préférentiels et avantage fiscaux	ANDI 1008-1009	13		13
	VALEUR EN DOUANES	642.776.605.00		642.776.605.00
	ANSEJ 1021	00		00
	CNAC 1005	00		00
	LOI MINIRE	00		00
	CCR	00		00
	NOMBRE DE DECLARATIONS	00		00
	VALEUR (DA)	00		00
	NOMBRE DE DECLARATIONS	62		62
	VALEUR (DA)	984.819.545.80		984.819.545.80
Exportation des hydrocarbures Exportation hors hydrocarbures Régimes douaniers économiques -(entrepôt en douane)	Public			
	Privé			
	Nombre de port secs total			
	RECETTES RECEVEURES			
	CGSCL (EX FCCL) (DA)			

المصدر: مفتشية أقسام الجمارك برج بو عرييج.

2-EXPORTATION HORS HYDROCARBURES

		TOTAL 2018		TOTAL 2019		EVO %
Nombre de déclarations	BEJAIA	1.235				
	BBA	339		378		14,16%
Valeur (DA)	TIXTER				09	
	JIJEL	121				
Tonnage (Kg)	SETIF	325				
	BEJAIA	29.529.317,494,30				
	B.B.A	3.313.159.186,87		3.277.823.378,00		+2,01 %
	JIJEL	2.337.131.163,92		TIXTER		
	SETIF	2.571.134.099,09		78.770.717,00		
Nature des marchandises	BEJAIA	676.829.714,00		BBA	13.019.611,97	
	B.B.A	9.023.893,19		KG		
	JIJEL	449.385.974,28		TIXTER	162.534,86	
	SETIF	8.565.493,69		KG		//
Pays de destination						

Commentaire : AUGMENTATION DE 14,16 %

ELECTEROMENAGER-TELEPHONE-PLATRES - PLAQUES
AVEOLES.....
TUNIS -LYBIA-FRANCE - ITALY.....

الملحق رقم (05): التصريح المفصل لعملية الاستيراد عبر المنطقة اللوجستية غير المرئية تكستار

2018-07-15 14:50:18.762

DÉCLARATION IS - IMPORTATION DEFI 0001 0003 IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL CARL MADI ET CIE IMPORT EXPORT Cite Des 68 Lots Houari Boumedie				EXEMPLAIRE DOUANE ENREGISTREMENT N° 2018-000206 (VALIDE) DATE-HEURE: 2018-07-15 14:50 CODE - BUREAU: 006207PC TEXTER																																																
SAISIE DU NUMERO NIF 000819008740533-00000 19000 FOURNISSEUR / DESTINATAIRE REEL YOUNGKANG SUNYEE INDUSTRIA CHINE				REVENUE EN L'ETAT? MONNAIE: USD 104430,00 MONNAIE: OZD 580443,00 MONNAIE: 117,41580																																																
DECLARANT CARL CA TRANSIT CHEKROUN ET FIL N°126 CITE 219 MEZLOUG SE 19000				13142458.20 190/601/2018/1/10/00431/USD M 2018/1238 71 10/07/2015 174 JAN 26094,00 3062005,12 NON 4470,00 6361202,59 NON 11760,00 80																																																
DESIGNATION DES MARCHANDISES 0001 Engins dits quads sans dispo sibilité de marche arriere QUAD 250CC (S-RAPID)				POIDS NET 4470,00 QUANT. COMPLE 30																																																
DESIGNATION DES MARCHANDISES 0002 - - - - - Autres QUAD 150CC (S-BEAT)				POIDS NET 11760,00 QUANT. COMPLE 80																																																
610-620-648-650-655- INDICATIONS VEHICULES PARTICULIERS				MONSANT CAUTION																																																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>CODE</th> <th>QUANTITE</th> <th>ABRIETE</th> <th>MONSANT</th> <th>CODE</th> <th>TAUX</th> <th>MONSANT</th> <th>PLUR-VALUE</th> <th>MONSANT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>D.D</td> <td>30,00</td> <td>3062005,00</td> <td>918601,50 D.D</td> <td>30,00</td> <td></td> <td>6361202,00</td> <td>1908360,60</td> <td></td> </tr> <tr> <td>T.C.S</td> <td>1,00</td> <td>3062005,00</td> <td>30620,05 T.C.S</td> <td>1,00</td> <td></td> <td>6361202,00</td> <td>63612,02</td> <td></td> </tr> <tr> <td>T.I.C</td> <td>30,00</td> <td>4011226,55</td> <td>1203367,97 T.V.A</td> <td>19,00</td> <td></td> <td>8333174,62</td> <td>1583303,18</td> <td></td> </tr> <tr> <td>T.V.A</td> <td>19,00</td> <td>5214594,52</td> <td>990772,96</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				CODE	QUANTITE	ABRIETE	MONSANT	CODE	TAUX	MONSANT	PLUR-VALUE	MONSANT	D.D	30,00	3062005,00	918601,50 D.D	30,00		6361202,00	1908360,60		T.C.S	1,00	3062005,00	30620,05 T.C.S	1,00		6361202,00	63612,02		T.I.C	30,00	4011226,55	1203367,97 T.V.A	19,00		8333174,62	1583303,18		T.V.A	19,00	5214594,52	990772,96						MONSANT CAUTION			
CODE	QUANTITE	ABRIETE	MONSANT	CODE	TAUX	MONSANT	PLUR-VALUE	MONSANT																																												
D.D	30,00	3062005,00	918601,50 D.D	30,00		6361202,00	1908360,60																																													
T.C.S	1,00	3062005,00	30620,05 T.C.S	1,00		6361202,00	63612,02																																													
T.I.C	30,00	4011226,55	1203367,97 T.V.A	19,00		8333174,62	1583303,18																																													
T.V.A	19,00	5214594,52	990772,96																																																	
PAYEMENT X 131.424,00 T.C.S 3.499.804,00 T.V.A 3.942.746,00 D.D 1.203.367,00 T.I.C 460,00 T.V.S 1.000,00 P.S				MANIFESTE PAR manfeste annote GLOBAL ENGAGEMENTS DOUANERS A. Je soussigné, déclare avoir été informé de tout motif sous le prétexte lequel pourrait les marchandises déclarées être soumise à la taxation. Par A 779 15/07/18 La Déclaration																																																
TOTAL 8.778.801,00				DATE:																																																

المصدر: مفتشية أقسام الجمارك برج بو عرييج.

中华人民共和国出入境检验检疫 ENTRY-EXIT INSPECTION AND QUARANTINE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA		正本 ORIGINAL
共 1 页, 第 1 页 Page 1 of 1		
品质证书 QUALITY CERTIFICATE		编号 No.: 218000001407021001
发货人 Consignor	YONGKANG SUNYEE INDUSTRIAL CO., LTD SIFANG ROAD 75#, YONGKANG CITY, ZHEJIANG PROVINCE, CHINA	
收货人 Consignee	SARL MADI ET CIE IMPORT EXPORT 68 LOTS GROUP A3 CITE HOUARI BOUMEDIENE EL EULMA SETIF ALGERIE	
品名 Description of Goods	QUAD	标记及号码 Mark & No.
报检数量 / 重量 Quantity / Weight Declared	**174PCS/**26094 KGS(G.W.)	SAM
包装种类及数量 Number and Type of Packages	**174CTNS	
运输工具 Means of Conveyance	BY SEA	
Representative samples were drawn at random from this lot of goods for inspection with results as follows:		
1. DESCRIPTION	MODEL	QTY
QUAD	U28(150CC)	80PCS/80CTNS
	Y65(250CC)	30PCS/30CTNS
	Y71(110CC)	64PCS/64CTNS
2. The quantities, models and performance of the above mentioned goods conform to the requirements of standard: SN/T1991-2007		
REMARKS		
L/C NO: LC401/0176/18TR		
NIF: 000819008740533		

印章 Official Stamp	签证地点 Place of Issue	签证日期 Date of Issue
	NINGBO, CHINA	MAY 1, 2018
授权签字人 Authorized Officer	CHEN WENFEN	名 Signature
中华人民共和国出入境检验检疫机构及其官员或代表不承担签发本证书的任何法律责任。No financial liability with respect to this certificate shall attach to the entry-exit inspection and quarantine authorities of the P.R. of China or to any of its officers or representatives.		
[3-1(2000. 1. 1)]		
 AA3525799		

المصدر: مفتشية أقسام الجمارك برج بو عرييج.

ORIGINAL

YONGKANG SUNYEE INDUSTRIAL CO.,LTD
SIFANG ROAD 75#,YONGKANG CITY,ZHEJIANG PROVINCE,CHINA
TEL : 008657987234015

COMMERCIAL INVOICE

TO: BANQUE AL BARAKA D'ALGERIA POUR LE
COMPTE DE : SARL MADI ET CIE-SARL MADI
ET CIE IMP-EXP.
ADD : CITE DES 68 LOTS G A3 CITE HOUARI BOUMEDIENNE
EL EULMA SETIF , ALGERIA

Invoice No 18051
S/C Number: SYD2171122
Date: 1-Apr-18

Marks & Numbers	Quantities And Descriptions	Unit Price	Amount
SAM			
Y65-250	QUAD 250 CC (S-RAPID)	30 PCS USD 818.00	USD 24,540.00
U28-150	QUAD 150 CC (S-BEAT)	80 PCS USD 626.63	USD 50,130.00
Y21-110	QUAD 110 CC (S-PENTORA)	64 PCS USD 465.00	USD 29,760.00
	SPARE PART OF QUAD FREE (WARRANTY FOR PRODUCT) AS PER PROFORMA INVOICE NO SYD2171122 DATED 22-NOV-17 NIF: 000819008740533 L/C NO: LC401/0176/181R		
TOTAL FOB VALUE BEJAIA SEAPORT USD :			TOTAL USD \$104,430.00

SAY US\$

NIF : 000819008740533

BANQUE AL BARAKA POUR LE COMPTE DE SARL MADI ET CIE
CITE DES 68 LOTS G A3 CITE HOUARI BOUMEDIENNE EL EULMA SETIF ALGERIA
TEL/FAX :00213 3676 1187
MOBILE :00213 7738 7655
E-MAIL: madi_sar@hotmial.fr



8. Bank Information of Beneficiary:
Company Name: Yongkang Sunyee Industrial Co., Ltd
A/C NO.: 355869808764

永康市尚野工贸有限公司
YONGKANG SUNYEE INDUSTRIAL CO.,LTD



M. Paulhac
Director Adm...

بنك البركة الجزائرية
Banque Al-Baraka d'Algérie
التوطين
Domiciliation
- Agence de sétif 401 -
19 08 01 2018/2 10 00431 USC
IMPORT EXPORT - ECHANGE - PRODUITS
Sétif 10 : ...0.1.0.3.12.018

المصدر: مفتشية أقسام الجمارك برج بو عرييج.

UNYEE INDUSTRIAL ROAD NO75, YONGKANG CITY, PROVINCE, CHINA 0086579 8724015		ORIGINAL BILL OF LADING		VOYAGE NUMBER 0BE0NW1MA/2631		
CONSIGNEE TO THE ORDER OF BANQUE AL BARAKA D ALGERIE		EXPORT REFERENCES		BILL OF LADING NUMB NBJD050687		
NOTIFY PARTY: Carrier not to be responsible for failure to notify SARL MADI ET CIE						
CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros Head Office: 4, quai d'Arcen - 13002 Marseille - France Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95 562 024 422 R.C.S. Marseille						
PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LAD			
		BEJAIA	THREE (3)			
VESSEL	PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY*			
EVER SAFETY	NINGBO, CHINA	BEJAIA, ALGERIA				
MARKS AND NOS. CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT KGS	TARE KGS	MEASUREM CB	
TRLU3840809 SEAL K4194301	1 x 20ST	39 CARTONS	4134.000	2220	24.410	
TEMU7350500 SEAL K4247493	1 x 40HC	72 CARTONS	11004.000	3890	66.820	
CMAU5179803 SEAL K4247515	1 x 40HC	63 CARTONS	10956.000	3900	67.530	
SAM		QUAD 110CC QUAD 150CC QUAD 250CC L/C NO. LC401/0176/18IR NIF : 000819008740533 FREIGHT PAYABLE AT DESTINATION 1 X 20ST, 2 X 40HC 174 CARTONS SAY ONE HUNDRED SEVENTY-FOUR CARTONS Shipped on Board EVER SAFETY 12-MAY-2018 CMA CGM Ningbo As agents for the Carrier				
Weight in Kgs Total: 3 CONTAINER(S)			Sheet 1 of 2	26094.000	10010	158.76
ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER, CARRIER NOT RESPONSIBLE.						
ADDITIONAL CLAUSES						
4. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility 5. FCL 77. THC at destination payable by consignees as per line/port tariff 153. All expenses, including but not limited to overtime/drayage to stacking area if any, from ship's hold up to reloading of empties in ship's hold/deck are for Receiver's account. 150. Carrier draws Merchant's attention to the fact that as per Algerian national customs regulation n 79-07 and 98-10, cargo shall be auctioned by customs without any notice if Merchant fails to take delivery within 2 months and 21 days from the date of discharge. 194. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the York/Antwerp rules, 2004. 216. Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting thereof and be subject to freight surcharge.			225. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel. 241. Carrier is not responsible for any omission in regards to article 69 of applicable Algerian budget bill 2009 (published on Algerian bulletin n° 44) and the responsibility remains with the merchant/importer. Any fines, penalties levied against the carrier for non compliance with the above article and/or additional costs, including but not limited to storage, demurrage are for the account of the merchant. 249. As per National Algerian Customs Regulations, a full style name and address has to be indicated in the consignee and/or notify party field of the bill of lading. Failing to provide this information will be subject to a penalty fixed by Customs and borne by the receiver. 251. Demurrage payable by merchant from date of discharge for dry containers. First 15 days are free. From the 16th to the 40th day USD 22 per day per 20 ft and USD 44 per day per 40 ft. From the 41st day to the 60th day USD 44 per day per 20 ft and USD 88 per day per 40 ft. From the 61st day USD 60 per			
RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or indicated above stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (with prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though contract contained herein or evidenced hereby had been made between them. All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the port where the defendant has his registered office. In witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void. (OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)						
PLACE AND DATE OF ISSUE	NINGBO	12 MAY 2018	SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A. BY CMA CGM Ningbo as agents for the carrier CMA CGM S. A.			
SIGNED FOR THE SHIPPER *APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING						
BL LARA CMA CGM™ printed by www.elic-france.com						

المصدر: مفتشية أقسام الجمارك برج بو عرييج.

YONGKANG SUNYEE INDUSTRIAL CO., LTD WANG ROAD NO75, YONGKANG CITY, ZHEJIANG PROVINCE, CHINA TEL:0086579 8724015		Certificate No. C183302209520008 CERTIFICATE OF ORIGIN OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA		
2. Consignee SARL MADI ET CIE IMPORT EXPORT 68 LOTS GROUPE A3 CITE HOUARI BOUMEDIENE EL EULMA SETIF ALGERIE		5. For certifying authority use only ISSUED RETROSPECTIVELY		
3. Means of transport and route FROM NINGBO, CHINA TO BEJAIA, ALGERIA BY SEA		4. Country / region of destination ALGERIA		
6. Marks and numbers SAM		7. Number and kind of packages; description of goods SIXTY FOUR (64) CTNS OF QUAD 110CC EIGHTY (80) CTNS OF QUAD 150CC THIRTY (30) CTNS OF QUAD 250CC *** ** REMARKS: LC NO. LC401/0176/181R NIF NO. :000819008740533	8. H.S.Code 87.03 87.03 87.03	9. Quantity 6784KGS G.W. 14000KGS G.W. 5310KGS G.W.
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct, that all the goods were produced in China and that they comply with the Rules of Origin of the People's Republic of China. 永康市尚野工贸有限公司 YONGKANG SUNYEE INDUSTRIAL CO., LTD 王欢		12. Certification It is hereby certified that the declaration by the exporter is correct.   Zhejiang, China, MAY 28, 2018		
Zhejiang, China, MAY 28, 2018 Place and date, signature and stamp of authorized signatory		Zhejiang, China, MAY 28, 2018 Place and date, signature and stamp of certifying authority		

AQSIQ 180083854

المصدر: مفتشية أقسام الجمارك برج بو عرييج.

ملخص:

نهدف من خلال بحثنا هذا إلى دراسة واقع قطاع النقل البحري الجزائري والذي يعتبر من أهم القطاعات الحيوية للبلد، وتعد الموانئ البحرية حلقة وصل إستراتيجية لتسهيل تدفق البضائع إلى الأسواق الدولية، حيث خصصنا دراستنا هذه على الدور الذي تؤديه الموانئ الجافة في تنشيط حركة التجارة الخارجية من خلال دراسة حالة المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار ، وقد توصلنا من خلال دراستنا هذه أن المنطقة ساهمت بشكل فعال وخلال فترة وجيزة من إنشائها في تنشيط حركة التجارة الخارجية خاصة في مناطق الهضاب العليا.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، الموانئ البحرية، التجارة الخارجية، المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار.

ABSTRACT

We aim through this research to study the reality of the Algerian maritime transport sector, which is considered one of the most vital sectors of the country, and seaports are a strategic link to facilitate the flow of goods to international markets. A case study of the non-port logistic region of Texter, and we found through this study that the region contributed effectively and during a short period of its establishment to the revitalization of the foreign trade movement, especially in the areas of the high plateaus.

Keywords: Maritime transport, seaports, containers, Algerian foreign trade, non-port logistics zone Texter.