

آليات تطوير الموانئ الجزائرية وتفعيل نجاعة نشاطها

Mechanisms for developing Algerian ports and activating the efficiency of their activities

بمرزوق محمد الأمين

aminetlemcen219@gmail.com، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان،mohammedlamine.bemmerzouk@univ-tlemcen.dz

تاريخ الإرسال: 2023/03/31 تاريخ القبول: 2024/01/10 تاريخ النشر: 2024/03/28

ملخص:

أصبحت اليوم التجارة الدولية مزدهرة إلى أقصى حد، تتم بحرا مما أعطاها أهمية بالغة وطنيا، إقليميا، ودوليا. إن بوابة هذه التجارة الدولية هي الموانئ كفضاءات مخصصة لاستقبال البضائع في التصدير والاستيراد. لا تكتسي التجارة الدولية نجاعتها إلا بفعالية الموانئ في نشاطاتها.

الكلمات المفتاحية: موانئ - تجارة دولية - التسيير الإداري والاقتصادي والتجاري للميناء - الواقع والتطور.

Abstract:

International trade has a predominant place and is mainly carried out by sea, which gives it a national, regional and international importance.

The gateway to this trade is the port, which is defined as a space reserved for the import and export of goods.

To this end, international trade can only be effective if the port and its activities are truly efficient.

Keywords: Ports - International Trade - Administrative economic and commercial management of the port - Reality and development.

المؤلف المرسل: بمرزوق محمد الأمين، الإيميل: aminetlemcen219@gmail.com

انفتح العالم على بعضه وأصبح يُشكل قرية صغيرة، فتطورت المواصلات والاتصال، والتكنولوجية، ومعه التجارة الدولية. أدى هذا كله إلى تطوير المواصلات، وخاصة النقل البحري الذي يُشكل النسبة الكبرى للعمليات التجارية المختلفة. حقيقة يُبيّن الواقع أن أكثر من 80% من عمليات التجارة الدولية تتم بحرا مما يُظهر أهمية الموانئ خاصة وأن النقل هو شريان الاقتصاد، والمؤشر الأساسي علميا وعمليا لتطوير كل الأنشطة التجارية.

يعتبر الميناء بوابة الدولة اقتصاديا، تجاريا، وسياحيا. فأهميته ناتجة عن وظائفه، فهو الحجر الأساسي لإنجاح حسن سير العمليات البحرية، وما ينتج عنها من تطوير المداخل الأساسية للدولة في مجال الاستيراد والتصدير والسياحة. الميناء هو نقطة من الساحل مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة (المادة 888 من القانون رقم 10-04، 2010). يعرف العالم تطورات هائلة للموانئ فهي حلقة وصل بين وسائل النقل بكافة أنواعها، مما أدى إلى عملية التسهيل اللوجستيكي لكل تجارة دولية، وما تتطلبه من وسائل هامة لمسيرة الوضع الحالي وضخامته.

أضافت ضروريات التجارة الدولية الاعتماد على الموانئ الجافة، وهي منشآت مجهزة موجودة في المجال البري، ومكملة للموانئ البحرية، ومتصلة بها بوسائل نقل مختلفة.

إن الجزائر تسعى جاهدة إلى مسايرة تطور موانئها وجعلها تتأقلم مع ما هو موجود عالميا، وتتطلب هذه الدراسة حتما الاعتماد على المقارنة، وعلى بعض التقارير مبنية على أرقام قد تقوم لوحدها بإعطاء تفسيرات دون حاجة إلى تعاليق.

تظهر أهمية هذا الموضوع في أهمية النقل عموما، والنقل البحري خصوصا، الذي أضحي من أهم وسائل النقل، باعتباره أحد أعمدة التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم نظرا لتكلفته المنخفضة مقارنة

آليات تطوير الموانئ الجزائرية وتفعيل نجاعة نشاطها

بوسائل النقل الأخرى، ومن هنا تظهر أهمية الميناء كوسيلة حتمية لتحسين التجارة الداخلية والخارجية للدولة.

وانطلاقاً من هذا، سنعتمد على إشكالية مبنية على التعرف على الموانئ الجزائرية بين الواقع والمأمول، أي بين ما هو عليه الوضع الحالي، وما ينبغي أن يكون مستقبلاً، لوجستياً، اقتصادياً، إدارياً، وتجارياً.

إن تحديات التجارة الدولية لا تنجح إلا بتحديات الموانئ، فهما متكاملان، وفي هذا الصدد سنحاول تقسيم هذه الدراسة إلى: أولاً التجربة الجزائرية للموانئ البحرية، ثم ثانياً ما يُنتظر إضافته عملياً في الموانئ الجزائرية أو المأمول.

2. التجربة الجزائرية للموانئ البحرية:

تتطلب التجارة الدولية مساحات واختصاصات متعددة، بالإضافة إلى موارد بشرية ومادية من شأنها أن ترفع من مكانة الاقتصاد وطنياً، ودولياً. وأهمية التجارة الدولية هي التي تبين أهمية الميناء الذي يمثل الدعامة الرئيسية في إنجاح وتطوير المداخل المالية، الأساسية للدولة في مجال الاستيراد والتصدير. وهكذا، سنخصص النقطة الأولى إلى شرح ماهية الموانئ البحرية، ثم نتطرق إلى واقع الموانئ في الجزائر.

1.2 ماهية الموانئ البحرية:

تعتبر الموانئ بوابة الدولة، وهي ممرات بحرية، تُشكل مكسباً رئيسياً وثروة هائلة لتداول البضائع في التجارة الدولية الخارجية، نظراً لدورها الفعال في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، وتطوير الاقتصاد الوطني (رصاع، 2018-2019، صفحة 74).

بمرزوق محمد الأمين

ويُعرف الميناء بأنه: "المكان الذي يتم فيه تبادل البضائع والركاب بين البحر والأرض وهو مكان مجهز تجهيزاً كاملاً يسمح برسو السفن لشحن وتفريغ البضائع المختلفة، وصعود ونزول الركاب" (صقر، 1995، صفحة 25).

عرّفه المشرع الجزائري في المادة 888 من القانون البحري الجزائري (المادة 888 من القانون رقم 10-04، 2010) على أنه: "... نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها، وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة".

وقد أكد المشرع الجزائري في المادة 525 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199 (مرسوم تنفيذي رقم 99-199، 1999) بأن: "الميناء هو مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلالية المالية". وهنا يظهر الطابع الاقتصادي للميناء.

من حيث استخدامات الميناء، فهو منشأة ساحلية تُقام على شواطئ البحر أو المحيطات أو الأنهار والبحيرات تتم فيها عمليات ضرورية لتفريغ وتحميل السفن بالبضائع أو الركاب. لهذا كان لزاماً تجهيز الموانئ برافعات وأرصفة ومخازن وأدوات (حملات)، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسات ميناء الجزائر، 2007-2008، صفحة 80).

يُلاحظ أن التشريعات لا تختلف في تعريف الموانئ وهذا راجع إلى وجود اتفاقيات عديدة تم إبرامها على الصعيد الدولي.

عرّفت اتفاقية جنيف لسنة 1923 (اتفاقية جنيف لسنة 1923 الخاصة بنظام القواعد الدولية للموانئ البحرية المنعقدة في 9 ديسمبر 1923) الموانئ على أنها: "الأماكن المعتادة التي تتردد عليها السفن الحربية عادة، والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية".

من خلال التعاريف، إن الميناء هو ملتقى التجارة من صادرات وواردات، تطور بعدما فرضت التحولات الطارئة للنقل البحري، وانتشرت ثورة النقل بالحاويات وظهر النقل متعدد الوسائط الذي يقوم

آليات تطوير الموانئ الجزائرية وتفعيل نجاعة نشاطها

على مفهوم النقل من الباب إلى الباب كنظام يساعد ازدهار حركية التبادل التجاري (قماز ل.، 2015، صفحة 30).

لم يعد دور الميناء منحصرا في الموانئ التقليدية من "الجيل الأول" القائمة على الحد الأدنى للأنشطة المينائية من شحن وتفريغ، بل تحوّل وأصبح دوره أكبر، يُبنى على مركز رئيسي لنقل متكامل ويتضمن قواعد لوجستية متطورة للتجارة الدولية، بدءاً من اعتباره كهزمة وصل بين البحر والبر الذي يجمع بين وسائل نقل مختلفة منها سفينة النقل البحري، والشاحنة والسكك الحديدية والطائرة للنقل الجوي (ملش، 1996، صفحة 18)، وصولاً إلى كونه مجمع صناعي متكامل يتم فيه بناء وإصلاح السفن وتموينها. هو أيضاً مركز تخزين - وصناعات - ومركز مالي وتجاري - وتأمينات، وهذا كلّه لتسهيل العمليات المختلفة المنوطة به بفعالية ونجاعة في أقصر وقت ممكن (النحراوي، 2009، صفحة 318).

أعطى تطور التجارة الدولية أهمية وحجماً، فدعت إلى ضرورة إنشاء نمط جديد من الموانئ يُسمى "بالميناء الجاف"، الذي يعمل كمساعد وكُمّتمم لعمليات ووظائف فرضها ازدهار النقل البحري داخل الميناء البحري.

عرّف بعض الفقه الميناء الجاف على أنه: " منشأة مجهزة تُقام داخل البلاد بعيدا عن الموانئ البحرية، يتم إقامتها لإتمام النقل متعدد الوسائط، ولتحقيق المفاهيم اللوجستية، ولمنع التكدس بالموانئ البحرية والبرية والجوية، وتحقيق قيمة مضافة، مع ضرورة أن يتوافر لها بنية أساسية متميزة تربطها مع وسائط النقل مختلفة، وشبكة اتصالات عالية الكفاءة، وتكون هذه المناطق مسيطر عليها جمركيا" (حامد، 2015، صفحة 23).

لا تخفى على أحد أهمية الميناء الجاف في تفعيل حركة التجارة الخارجية، وفي هذا الإطار، قام المشرع الجزائري بتنظيم هذا النوع من الموانئ في نصوص متفرقة، وذلك بمقتضى قانون الجمارك رقم 79-

بمزوق محمد الأمين

07 المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-17 (القانون رقم 04-17، 2017)، في الفصل الخامس منه، وبالتحديد من المواد 66 الى 74. وقد عرّفه المشرع الجزائري في المادة 66 الفقرة الثالثة من القانون المذكور سالفا على أنه: "يشكل الميناء الجاف موضع مؤقّت خارج الميناء". وأظهر المشرع هنا خجلا في تعريفه، تعريف يتطلب الإلمام الكامل بمكونات الموانئ الجافة.

كما أكّد المشرع الجزائري دائما في تعريفه للميناء الجاف، وبموجب المادة الثانية 2 من المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011، والمتعلق بكيفية تسيير الموانئ الجافة والتزامات المستغل في مجال التجهيزات والصيانة وتصلّح الهياكل اللازمة لتنفيذ الخدمة وكذا شروط ممارسة الرقابة الجمركية (المقرر المتعلق بالموانئ الجافة)، على أنه: "يمثل الميناء الجاف مستودع مؤقّت خارج الميناء، الّذي يعتبر امتدادا طبيعيا للموانئ البحرية، ولا يمكن ربطه إلا بميناء واحد". يجب ملاحظة أن التعريف الذي قدّمه المشرع الجزائري للموانئ الجافة، هو تعريفاً محصورا، فقد اعتبر الميناء الجاف مستودعا مؤقّتا يقوم بوظيفة واحدة ويرتبط بميناء واحد، وتناسى المشرع وظائف أخرى منها: إتمام النقل متعدد الوسائط، وتحقيق المفاهيم اللوجستية، ومنع التكدس بالموانئ البحرية والبريّة والجويّة، والسيطرة الجمركية على هذه المناطق الجافة. حقيقة إن دور المشرع لا يتمثل حصيصاً في تقديم تعريفات لأن التعريف قد يُجمّد المصطلح، ولكن قد تظهر الضرورة إلى وجوب وضع تعريف خدمة للنص التشريعي واستخدامه عمليا.

ومن أهمية وضرورية وجود الميناء الجاف الذي هو نوع جديد فرضته العولمة نتيجة التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري، وانفتاحه على العالم التجاري أنه ظل هذا الفضاء ضروريا، وهو منطقة خلفية تابع للموانئ البحرية، هدفه الرئيسي هو مساعدة الميناء البحري في التقليل من تكديس البضائع وبالتالي التقليل من تكاليف النقل. إن سحب الحاويات من الميناء البحري وتجميعها وتخزينها وتعبئتها ووضع العلامات التجارية كفكرة تُدعم مدى ضرورة الموانئ الجافة (بورطال، 2020، صفحة 60). تعمل الموانئ الجافة أيضا على تنظيم واستكمال وربط سلسلة النقل متعدد الوسائط، وهذا عن طريق اختيار وسائل نقل مختلفة مناسبة من شأنها تفادي الازدحام المروري (بورطال، 2020، صفحة 60).

آليات تطوير الموانئ الجزائرية وتفعيل نجاعة نشاطها

2.2 الواقع العملي الحالي لموانئ الجزائر:

لقد حاب الله الجزائر بموقع استراتيجي مميز يربط بين العديد من دول العالم، فالجزائر شرفة إفريقيا Le Balcon de l'Afrique، بالإضافة إلى شريطها الساحلي الكبير الذي يفوق 1200 كلم (بن عيسى، 2014-2015، صفحة 84)، فهي تحصي 13 ميناء تجاري (جدايني، 2022، صفحة 31)، منها المتخصصة في المحروقات، ومنها المختلطة التي تجمع بين البضائع العامة والمحروقات، بالإضافة إلى 8 موانئ أخرى تجارية منها: 3 موانئ رئيسية (العاصمة، عنابة، وهران)، وميناءين متوسطين 2 (جنجن، ومستغانم)، و3 موانئ صغيرة (غزوات، دلس، وتنس).

لا يمكن إنكار أهمية المبادلات التجارية فهي حجر زاوية الاقتصاد، وبها تتم التوازنات بين الواردات والصادرات، ويتطلب هذا التوازن الاعتماد على موانئ جديدة، متطورة، ومجهزة بكل التجهيزات والآليات المعمول بها في كل دول العالم، فالمعروف أن الموانئ الجزائرية هي تقليدية قديمة، تُعرف بموانئ الجيل الأول التي تقوم بوظيفة "نقاط انقطاع الحمولة"، ففيها تأتي السفن مملوءة، وترجع فارغة نظرا للنقص الفادح في البضائع المصدرة، كون البلاد يعتمد على تصدير المحروقات، إلى أي توازن تسعى الجزائر إلى تحقيقه؟

تعاني الموانئ الجزائرية من ضعف البنية الأساسية التحتية مقارنة بالموانئ العالمية، هذا من جهة. ومن جهة ثانية، هناك نقص فادح وبطء كبير في البنيات الفوقية للميناء، المتمثلة في التجهيزات والآليات الضرورية المستحدثة والتي تتعلق بتسهيل عمليات المناولة والتشوين (نجية، 2022، صفحة 47)، إذ يعتبر ميناء الجزائر العاصمة الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (جدايني، 2022، صفحة 38). قد يفسر هذا النقص في عدم وجود مختصين في تقديم هذه التجهيزات مما يؤدي إلى ارتفاع معدل انتظار السفن في الميناء من أجل تفريغها، وما ينجم عنه من ضرورة دفع تعويضات عن الغرامات التأخيرية التي تُكلف أموالا باهظة لخزينة الدولة.

بمرزوق محمد الأمين

تجدر الإشارة في هذا الصدد، أن الجزائر تسعى جاهدة إلى تعديل وإصلاح وتوسيع التجهيزات المتعلقة بالموانئ وجعلها تتماشى مع التطور المطلوب وطنيا وعالميا.

إضافة إلى صغر الغاطس، والعمق النظري، كما يتقلص باستمرار نظرا لتكدس الطمي والرمال نظرا لعدم تطهيرها الدوري، انعكس هذا سلبا على عملية رسو السفن الكبيرة منها والمعروفة بسفن حاملات الحاويات وعدم إمكانية استقبالها ودخولها ميناء الجزائر من أجل تفريغ بضائعها، الأمر الذي دفع هذه السفن الكبيرة إلى التوجه أولا إلى موانئ أخرى مجاورة (إسبانيا، إيطاليا، ومرسيليا) من أجل تفريغ حمولتها ثم إعادة شحن سفن صغيرة قادرة الحجم على الرسو في الموانئ الجزائرية لتفريغ حاوياتها، وهذا ما يُعرف قانونا بعملية المسافنة. نتج عن هذا العائق زيادة في التكاليف المالية، والجهد، وضياح الوقت، بالإضافة إلى إمكانية تضرر البضاعة المحتواة وتفويت فرص لا تقلبها التجارة عموما.

إن عملية المسافنة المتكررة للحاويات قد تعرض البضاعة للتلف خاصة تلك المعبئة في حاويات غير مبردة ذاتيا التي تحتاج توصيلها بالكهرباء عند شحنها في سفن الحاويات، وأثناء مسافنة هذه البضائع في الميناء المحوري يتم قطع الكهرباء لتفريغ الحاوية وإعادة شحنها في سفن صغيرة حسب حجم الميناء مع إعادة التوصيل بالكهرباء، الأمر الذي يؤدي إلى تضرر البضاعة الموجودة داخل الحاويات نتيجة قطع الكهرباء جزئيا ثم تشغيله. قضى القضاء في الأخير بخطأ الناقل عندما استعمل مسافنة البضاعة لحاويات تحتاج إلى تبريد خاص، وذلك بسبب أن الناقل هو محترف وبالتالي يجب أن يكون عالما بأوصاف البضاعة ونوعها وحرارتها الخاصة، يكون في هذه الحالة الناقل ملزما بالتعويض عن خطاه، كما أكد على وجوب تحقق الناقل البحري من وجود حاوية مجهزة بالتبريد بمجرد وضع البضاعة على الرصيف، مع تأكد الناقل من صحة عمل الحاوية بأنها تعمل بطريقة جيدة وبوسائلها الكهربائية (- Cass.Com, 22 mai 2007, n 06- 14.070, Ca Paris, 5 ch., 23 fév. 2006, n 03/03672, Axacs et a.c/CMA-CGM et a, BTL2006, p 186.)

وما زاد الطين بلي، هو أن الجزائر تُصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب، ويُعتبر ميناء العاصمة هو الوحيد الذي يشمل أكبر مركز خاص بالحبوب، تُجبر هذه الواقعة السفن ناقلات الحبوب

آليات تطوير الموانئ الجزائرية وتفعيل نجاعة نشاطها

على الانتظار لمدة قد تتعدى المقاييس الدولية التي تُحدد عموماً ب 16 يوم (جدائني، 2022، صفحة 38). تظهر هنا ضرورة الابتعاد على المركزية، وفتح أفق جديدة (موانئ أخرى لتفريغ الجيوب المستوردة). أضف إلى هذا، ارتفاع أسعار الخدمات في ميناء الجزائر، فهي باهظة مقارنة بالأسعار في موانئ أخرى.

تتصف موانئ الجزائر بالعدد الهائل لعمّالها، مما يزيد في كتلة الأجور المدفوعة، ويتطلب هذا إحالة عدد كبير منهم إلى التقاعد لوضع توازن بين الجانب الاقتصادي والاجتماعي. تفتقد الموانئ الجزائرية لارتباط بوسائط النقل الأخرى، فأصبحت هذه العملية أكثر من ضرورية في مجال اقتصاديات الموانئ البحرية، وهذا راجع إلى غياب الخدمات اللوجستية التي تزيد من قدرة الميناء على استيعاب أكبر حركة تداول البضائع.

وكما هو معلوم، إن الموانئ الجزائرية توجد داخل النسيج الحضري مما يستحيل معه توسيعها، وهنا ظهرت الحاجة الملحة إلى إنشاء موانئ جافة وربطها بالسكك الحديدية، ونتيجة لذلك، أنشئت الجزائر العديد من الموانئ الجافة، إلا أن التجربة الجزائرية مع هذه الموانئ الجافة باءت بالفشل حيث تم غلق 22 ميناء جاف بتاريخ 29 مارس 2021 (عروس، 2022، صفحة 26)، والأسباب هي سوء تسيير وتنظيم هذه الموانئ الجافة التي أنشئت بطريقة غير مدروسة منها: ارتفاع أسعار خدماتها وضعف القدرات المالية والكفاءات المهنية لدى متعهدي النقل بالجزائر. حقيقة إن الهدف الأسمى من إنشاء الموانئ الجافة هو اختصار الوقت والجهد والمال، لكن ضعف ربط الجزائر وموانئها بوسائط النقل الأخرى أضاف مشاكل أخرى كضعف الصيانة في الطرقات والسكك الحديدية، والبيروقراطية المتفشية بكثرة، وثقل الإجراءات الجمركية، كل هذا جعل الحاويات تبقى في الموانئ البحرية لمدة طويلة، ولم يقض على مشكلة تكديس

بمرزوق محمد الأمين

الحاويات داخل الموانئ البحرية، الأمر الذي عطل حركية تداول التجارة الخارجية، مقارنة بما هو موجود في موانئ العالم (عروس، 2022، صفحة 25).

3. ما يُنتظر إضافته عمليا في الموانئ الجزائرية أو المأمول:

تتطلب الموانئ البحرية تحسينات جذرية وضرورية تنطلق من القضاء على البيروقراطية التي تُشكل بدون شك أرضا خصبةً لوجود الفساد، ووصولاً إلى تجهيزات ضرورية في الموانئ لضمان نجاح عمليات النقل عموماً. فما هي أهم متطلبات الموانئ؟

1.3 الموانئ بين المتطلبات:

من المعلوم أن من المؤشرات الأساسية لنجاح اقتصاد الدول الموانئ، ومن أجل تحقيق موانئ بحرية متطورة ومزدهرة تقوم على قدرة تنافسية، وجب تطوير وظائفها على أكمل وجه. فلا وجود لميناء بحري إلا بوجود مرفأ طبيعياً أو اصطناعياً، وهو مسطح بحري عميق موجود في مساحة من الميناء، يعمل وفقاً للتجهيزات كملجأ للسفن، من أجل حمايتها، ويضمن دخول وخروج السفن في أمان.

وفي واقع الأمر، يتطلب تطوّر الميناء أيضاً نطاقاً يُستخدم لتحويل البضائع، ونقل المسافرين من وسيلة نقل إلى أخرى بارتباط نشاطين متميزين. فالميناء كمنفذ يُقدم تسهيلات وخدمات وتجهيزات (رصاع، 2018-2019، صفحة 83) كروافع وناقلات وآلات متطورة عصرية (من الأوناش، الرافعات الشوكية، والرافعات المتخصصة) (بن عيسى، 2014، صفحة 99) وأرصفت ومخازن... هذه الأنشطة مجتمعة تُشكل ميناء كمنفذ للتجارة البحرية (حملاوي، الأنشطة اللوجستية والموانئ الوطنية، 2009، صفحة 187). ويُجدر الإشارة، أنه يجب لزماً إحاطة كل هذه التجهيزات بتدابير أمنية صارمة تحد من استغلالها في الأعمال غير المشروعة (كالهجرة السرية غير المشروعة، والتهريب) (قماز ل.، 2014، صفحة 76).

وتماشياً مع ما تم ذكره، فإن الميناء يعمل أيضاً كمُساهم في تحقيق التنمية، حيث توجد العديد من الأنشطة الثانوية التي تتواجد بداخله، والتي تؤثر على المصالح الوطنية البحرية، وتتمثل في الإنتاج، النقل،

آليات تطوير الموانئ الجزائرية وتفعيل نجاعة نشاطها

التأمين، والتمويل كأهم نشاطات اقتصادية، تُساعد في فعالية الميناء من خلال خلق مناصب عمل إضافية والتقليل من ظاهرة البطالة.

ولذلك ينبغي اجتماع جميع هذه العوامل التي يجب أن تتوفر في أي ميناء كمرافأ، وكمنفذ، وكمركز للتنمية، يكتمل بها عمل الميناء، وينعكس إيجابا على تطوره وازدهاره، ومعه تطور اقتصاد الدولة. فلا نجاعة للموانئ إلاّ باحترام مكوناتها.

من البديهي، إن نجاح الموانئ وفعاليتها ناتج عن نجاعة تسييرها أفقيا (معاملة كل فئة معاملة عادلة لا فرق بين منتسبي نفس الفرقة) وعموديا (من المدير الى أدنى عامل) من حيث الجانب البشري، وماديا من حيث التقنيات الضرورية الواجب توافرها في كل ميناء حسب المعايير الدولية المعمول بها في أغلبية الموانئ الدولية.

تتميز الجزائر بموقع استراتيجي مميز يربط بين العديد من دول العالم، بالإضافة إلى شريطها الساحلي الكبير، والذي يسمح بإنجاز موانئ أخرى وتوسيعها وتنويعها، تفاديا لتكدّس البضائع والضغط الموجود في موانئنا. إن البحر الأبيض المتوسط يُساعد في هذا المجال لكونه لا مد فيه ولا جزر. يتطلب الأمر كذلك إنشاء موانئ أخرى تكون أكثر تطورا ومواكبة لما هو معمول به وموانئ الدول الأخرى، ومتصلة بوسائل النقل الأخرى.

تعتمد الدول المتقدمة على الموانئ الجافة، إن إكثار اللجوء إلى هذه الموانئ الجاف، وما تلعبه من دور في تفعيل حركة التجارة البحرية، وما تتطلبه من نقل لتفريغ مساحات الموانئ البحرية، أصبح أكثر من ضروري. يتم التفريغ بالاعتماد أساسا على السكك الحديدية لنقل البضائع، فقاطرة واحدة تستطيع جر أكثر من 12 حاوية في سفر واحد، وهذا الأمر يجعل الدول تبتعد عن النقل البري الطرقي الذي يخلق

بمرزوق محمد الأمين

مشاكل من حيث اكتظاظ الطرقات، ومن حيث احتمالية وقوع حوادث مرور، ومن حيث عدد العمال السائقين للشاحنات الحاملات للحاويات.

لا أحد ينكر دور الموانئ الجافة في منع تكس البضائع بالموانئ، وتفريغها بسرعة معقولة لفتح المجال لتفريغ بضائع أخرى وصلت الميناء البحري. كذلك وجودها لا يتطلب بنايات كبيرة ونفقات عالية لإنجازها. ومن هنا أصبحت الضرورة ملحة لتوسيع الموانئ الجزائرية وتنويعها وتطوير الوسائل والتقنيات الضرورية لعملية شحن وتفريغ البضائع بسرعة، طبقا لما هو معمول في الموانئ الدولية المتطورة كميناء دبي وسنغافورة ونيو دلهي وروتردام.

على الجزائر أن تسعى كذلك إلى جعل موانئها قادرة على استقبال السفن بكل أحجامها، وهناك خطة لتوسيع ميناء العاصمة لاستقبال السفن الكبيرة بما يعادل أكثر من 2000 حاوية يوميا. يفرض المنطق استثمار الأموال المدفوعة كغرامات التأخير، ودفع الأخرى في المسافنة، في اقتناء تجهيزات ضرورية تُعطي فعالية ونجاعة للميناء. الأمر ليس بالسهل، لكن بالاعتماد على اللوجستية، والتعاون مع الدول المتطورة، والسهر على تضافر جهود جميع العاملين في الميناء، والمشاركة في المعارض الدولية، والاعتماد على خبراء جزائريين، تستطيع الجزائر تأهيل وتطوير موانئها في أقرب أجال. وتجدر الإشارة إلى أن الجزائر تعرف مؤخرا حركية ديناميكية من خلال تعاونها مع الشركات العالمية في قطاع تطوير الموانئ والاستفادة من خبراتها، فهي تتجه في توسيع محطة الحاويات، كما تعمل جاهدة على عصنة قطاع الموانئ من أجل زيادة في حركة العملية التجارية على المستوى الخارجي.

تدار حاليا موانئ الجزائر بتسيير إداري ثقيل، ولهذا أصبح الواجب يفرض نفسه، باستغلال هذه الموانئ كلها بتسيير اقتصادي لا إداري خاصة وأن الموانئ تهدف أساسا إلى تحقيق الربح، فلا يعقل أن يعمل الميناء من 8 صباحا إلى 17 مساء، بل يجب أن تعمل الموانئ 24 س على 24 و 7 أيام على 7، وذلك من خلال المناوبة و بفرق متعددة قد تصل إلى 3 فرق يوميا أو فريقين لكل فريق يعمل 10 ساعات، وهذا ما أكدّه الوزير الأول في إطار الاحتفال باليوم الوطني للجمارك (جريدة النهار، نشر في

آليات تطوير الموانئ الجزائرية وتفعيل نجاعة نشاطها

26 جانفي 2023، 11:31); يتطلب هذا الأمر زيادة في اليد العاملة، وينتج عنه القضاء على البطالة.

كل هذا يرفع من مردودية الموانئ ويزيد في قيمتها اللوجستية والاستثمارية.

إن الجزائر بقانون الاستثمار الجديد 18_22 (القانون رقم 18-22، 2022) مؤهلة لتطوير هائل في مجال التصدير والاستيراد، وما قد يتطلبه هذا من مراقبة متعددة الجوانب إدارية، جمركية، تجارية، صحية، وأمنية. أما عن المراقبة الصحية فيُعطى لكل متعامل شنطة شخصية، وسكانيرات عامة لمراقبة ما يدخل من بضائع في الميناء محافظة على صحة المواطنين.

باعتبار جهاز الجمارك كحلقة أساسية للنقل البحري في مجال التعاملات التجارية بين الدول، ومن خلال مراقبته، وجدّية عمله في رفع الاقتصاد الوطني وحمايته، وتحقيقا للمصلحة العامة، يجب السهر على رقمنة هذا الجهاز باستخدام وسائل وتقنيات تكنولوجية متطورة، تخفيفا لعمل هؤلاء الم رابطون في الحدود. إن الأمر هذا سيُحقق تسريعا في حركية البضائع، ويُخفف تكاليفها، ويُحسن الأوضاع الاقتصادية. وفي هذا الإطار استحدثت الجزائر الشباك الوحيد الجزائري للجمركة من خلال المرسوم التنفيذي رقم 21-146 الذي يحدد كفاءات تفعيل وتسيير الشباك الوحيد المخصص لإتمام الإجراءات الجمركية عند الاستيراد والعبور والتصدير (مرسوم تنفيذي رقم 21-146، 2021).

وبالحديث عن إدارة الجمارك، وتسهيلا لعملها المتشعب، سُمح الآن للمسؤولين عن المراقبة من الجودة وقمع الغش، وجمارك، إمكانية الانتقال إلى المصنع أو مكان وجود البضائع لمعاينتها وتفحصها قبل نقلها إلى الميناء، وهذا ربحا للوقت.

وفي نفس السياق، ودائما في إطار مراقبة البضائع المستوردة، يُقرر المسؤول عمليا. إذا كانت البضاعة مطابقة، قُبِلت، أما إذا كانت غير مطابقة تم التعامل معها حسب نوعها: * إما بإعادة إرسالها للمنتج،

بمزوق محمد الأمين

أو إعادة توجيهها فتصبح منتوجا يُعطى للحيوانات بدل المستهلك البشري، وإما بإعادة تحويلها (رتبة مسوس، المديرية الفرعية المكلفة بالرقابة الحدودية بوزارة التجارة وترقية الصادرات الجزائر).

يجب الاستغناء عن تفتيش البضائع يدويا الموجودة داخل الحاويات، وفي فتح كل حاوية ومعاينتها ثم غلقها، إلا في حالة الشك. تتطلب هذه العملية مجهودات ووقت طويل، ويجب استبدال هذه العملية باستعمال الأشعة السينية دون فتح الحاويات، مما يسهل الإجراءات، ويُنْجِب الجمارك مجهودات كبيرة.

2.3 ضرورة تفعيل منصة رقمية بحرية:

تعتبر المنصة الرقمية مرحلة هامة في نجاح كل مشروع، فالمنصة تُحولنا من الإدارة التقليدية وتوصلنا إلى الإدارة الالكترونية وما تحمله من فوائد خاصة بالمجال التجاري، الاقتصادي، اللوجستي، والإداري، بعيدا عن كل فساد. حقيقة، فرضت تحديات العمل في الموانئ الجزائرية، ضرورة التحول من الإدارة التقليدية الثقيلة إلى الإدارة الإلكترونية الرقمية التي تعمل بعيدا عن كل محسوبية أو رشوة أو بيروقراطية.

وفي إطار حوكمة الموانئ، تم استحداث منصة رقمية للمجتمع المينائي بموجب المرسوم التنفيذي رقم 147-21 (مرسوم تنفيذي رقم 21-147، 2021)، المتضمن وضع منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية، تحت تسيير مؤسسة serport، حيث تنص المادة 2 من المرسوم على أنه: "توضع منصة للمجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية تشمل جميع الموانئ التجارية. وتدعى في صلب النص "نظام المجتمع المينائي الجزائري".

الهدف الأساسي من هذه المنصة هو تنظيم الحركة التجارية على مستوى الموانئ، حيث كما هو معروف أن التنظيم هو أهم شيء في كل إدارة عامة وفي الموانئ خاصة؛ فتقوم المنصة تحديدا على تتبع البضائع، نقلها، تفريغها، والإعلان الجمركي لها. كما تتدخل أيضا في الجوانب التقنية التي تحتاجها الموانئ في مراقبة كلفة دون تهديد. وهذا ما نصت عليه المادة 3 من المرسوم التنفيذي 21-147: "يعد نظام المجتمع المينائي الجزائري خدمة تسمح للأطراف المعنية بالتبادلات التجارية والنقل البحري. بإيداع

آليات تطوير الموانئ الجزائرية وتفعيل نجاعة نشاطها

معلومات وبيانات ورسائل ووثائق موحدة على مستوى نقطة دخول وحيدة بهدف تلبية كل المتطلبات اللازمة لاستيراد البضائع وتصديرها وعبرورها باستثناء الإجراءات الجمركية.

فعمليا، تقوم المنصة أولا بتتبع دخول السفينة إلى الميناء الوطني من أجل التصريح بدخول السفينة، وكذا التصريح بالمواد والسلع، إلى غاية خروجها منه.

وتقوم ثانيا بتسهيل الإجراءات للمتعامل الاقتصادي. يقوم هذا الأخير بالتصريح داخل المنصة عن طريق بوابة الكترونية متاحة للجميع (<https://www.apcs.dz/>، 2023)، ويقوم بإدخال ملفه عبر المنصة آليا، حيث تقوم هذه الأخيرة بإرسال الملف إلى جميع الهيئات المعنية بمراقبة البضاعة (وزارة التجارة، الجمارك، وزارة الفلاحة، الملاحه...)، بعدها تتولى هذه الهيئات إشعار المستورد بقبول الملف. وبالتالي، تساعد المنصة على تقليص مدة مكوث السفن في الميناء وفق المعايير الدولية دون تأخير ودون تأثير سلبي على ميزانية الدولة. سمحت المنصة في هذا الصدد تسهيل العمليات الإدارية الثقيلة للمتعاملين الاقتصاديين وحققت مبدأ شفافية التعاملات على مستوى الموانئ. الفائدة هذه عامة وتعود على جميع المتدخلين.

إضافة إلى هذا، تقوم المنصة بمعاينة "عن بعد" للبضائع المصدرة أو المستوردة من تاريخ وساعة وصول السفينة إلى الميناء، إلى ساعة تفريغ الحاويات، بتسخير كل العمليات على مدار الساعة ليلا ونهارا.

وفضلا عن ذلك، تحتوي المنصة على معايير أمنية عالمية لضمان السرية التامة لكل المعلومات، ولكل متعامل اقتصادي يمر على هذه المنصة الرقمية، الكل هذا مع ضمان رقابة أفضل على الصادرات والواردات، ورفع جودة الخدمة بتحريرات استراتيجية تحققت بفضل كفاءات جزائرية. لاحظ الجميع أن عصرنة الإدارة ورقمنة مختلف أجهزتها قدم خدمات جليلة للمواطنين في مختلف الميادين الإدارية (الموانئ، البلديات...).

بمزوق محمد الأمين

وتماشيا مع ما تم ذكره، فإن هذه المنصة الرقمية هي إضافة حقيقية لاختصار الجهد والمال والوقت للمتعاملين إداريا مع مسؤولي الميناء، وذلك لأن السرعة في التجارة هي أساس النجاح وعدم تفويت الفرص، واعتُبر الكل مكاسب هامة لرفع الطابع المادي عن العمل الإداري وتنمية التجارة الخارجية وتنويع الصادرات. بشرط تعميم المنصة على جميع الموانئ الجزائرية واستخدامها بطريقة جيّدة وان كان استخدامها اليوم لا يزال محتشما.

4. الخاتمة:

التجارة الدولية هي حجر زاوية الاقتصاد من تصدير واستيراد، وأساس نجاحها هي الموانئ، إذ لهما علاقة ترابطية تكاملية، فكلاهما يؤثر ويتأثر بالآخر. والعملة أصبحت اليوم تفرض علينا السير مع مستجدات ما وصل إليه العالم من تقدّم، وكل تأخير يُكلف الدولة والمؤسسة خسائر باهظة، ويحرم المواطنين من مواد ضرورية يحتاجون إليها. لهذا بات من الضروري تطوير الموانئ على كل مستوياتها. إن الجزائر بظهور قانون الاستثمار الجديد سترى تطورا في تجارتها الدولية، وفي اقتصادها وتطوير صادراتها. أصبح لزاما تطوير الموانئ وتوسيعها لمواكبة هذه التطورات الاقتصادية التي تراها البلاد. ومن بين النتائج المقترحة:

- تخصيص أموال التعويض عن تأخير رسو السفن في الميناء لتوسيع العمل اللوجستي للمنظومة المينائية، واستثمارها في اقتناء اللوازم الضرورية من أجل حسن سير العملية المينائية.
- الإكثار من الموانئ الجافة وتوسيعها وتعميمها على كافة الساحل الجزائري، وهذه نتيجة حتمية باعتبار أن الموانئ الجافة كلفتها اقتصادية مقارنة بالموانئ البحرية. بالإضافة إلى إنشاء موانئ بحرية أخرى في الولايات الساحلية وتكون بعيدة عن المدن الحضرية.
- السهر على الاعتماد على رقمنة كاملة، وشاملة على جميع موانئ الجزائر. إنشاء جهاز مكّلف بمراقبة كل الموانئ، مع الإعتماد على الرقمنة الوطنية لأن الرقمنة الأجنبية قد يكون فيها مساس بسيادة الدولة.

آليات تطوير الموانئ الجزائرية وتفعيل نجاعة نشاطها

- فرض مسؤولية جماعية على كل المتعاملين في منظومة الميناء. والسهر على جعل عمل كل متدخل (من جمارك، وعمال، وإدارة، ووكلاء العبور، وشركات الشحن، والمتعاملين الاقتصاديين) يعملون في إطار موحد، متكامل ومتكافئ لضمان حسن سير الميناء.

- تشديد المراقبة داخل الميناء لمنع المسافرين غير الشرعيين عبر السفن التجارية من الإفلات، وسرقة محتويات بعض الحاويات، مع تعميم الكاميرات لملاحقة ومراقبة المتهمين.

كل هذه الوسائل متجهة نحو هدف واحد هو تقليص مدة شحن وإفراغ البضائع داخل الميناء.

5. قائمة المراجع:

1. الاتفاقيات والقوانين والمراسيم التنفيذية :
 - اتفاقية جنيف لسنة 1923 الخاصة بنظام القواعد الدولية للموانئ البحرية المنعقدة في 9 ديسمبر 1923.
 - القانون رقم 10-04 المادة 888 من القانون رقم 10-04. (15 08، 2010). المعدل والمتمم للقانون البحري. جريدة رسمية العدد 46 مؤرخة في 18 أوت 2010.
 - القانون رقم القانون رقم 17-04. (16 02، 2017). المعدل والمتمم لقانون الجمارك 16 فبراير 2017. جريدة رسمية عدد 11 لسنة 2017.
 - القانون رقم 22-18، ا. ر. (24 07، 2022). تعلق بالاستثمار. جريدة رسمية عدد 50 ل 28 يوليو 2022.
 - مرسوم تنفيذي رقم 99-199 مرسوم تنفيذي رقم 99-199. (18 08، 1999). يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية. جريدة رسمية عدد 57 مؤرخة في 22 أوت 1999.

بمركز محمد الأمين

-مرسوم تنفيذي رقم 21-146، م. ت. 1. (2021، 04 17). يحدد كفاءات تفعيل وتسيير الشباك الوحيد المخصص لإتمام الإجراءات الجمركية عند الاستيراد والعبور والتصدير. جريدة رسمية العدد 31 ل 27 أبريل 2021.

-مرسوم تنفيذي رقم 21-147 مرسوم تنفيذي رقم 21-147. (17 04، 2021). يتضمن وضع منصة المجتمع المدني لتبادل البيانات الرقمية. جريدة رسمية العدد 31 ل 27 أبريل 2021.

-المقرر المتعلق بالموانئ الجافة المقرر المتعلق بالموانئ الجافة. (بلا تاريخ). المحدد كفاءة تسيير الموانئ الجافة والتزامات المستغل في مجال التجهيزات والصيانة وتصلح الهياكل اللازمة لتنفيذ الخدمة وكذا شروط ممارسة الرقابة الجمركي. جريدة رسمية العدد 33.

2. المؤلفات:

- أيمن النحراوي. (2009). لوجستيات التجارة الدولية. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي.

- فاروق ملش. (1996). النقل المتعدد الوسائط، (الأوجه التجارية والقانونية). الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، الشنهابي للطباعة و النشر.

3. الأطروحات:

- حياة بن عيسى. (2014-2015). أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية. أطروحة دكتوراه في القانون الخاص. الجزائر، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر.

- ربيعة حملاوي. (2007-2008). مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسات ميناء الجزائر. الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر.

- حياة رصاع. (2018-2019). دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية. أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية . الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد.

آليات تطوير الموانئ الجزائرية وتفعيل نجاعة نشاطها

- مريم محمد فرح حامد. (2015). أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودات (1995-2014). السوان، كلية الدراسات العليا.

4. المقالات:

- أمينة بورطال. (2020). تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب إلى الباب. المجلد 06 (العدد 01)، الصفحة 60. مجلة الدراسات القانونية.

- حياة بن عيسى. (2014). الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية. العدد 02، الصفحة 99. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل.

- ربيعة حملاوي. (2009). الأنشطة اللوجستية والموانئ الوطنية. عدد 02، الصفحة 187. مجلة معهد العلوم الاقتصادية.

- محمد أحمد صقر. (1995). دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجستيات. مجلد 20 (العدد 39)، الصفحة 25. الإسكندرية: مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

- ليلي إلبياز قمار. (2014). دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية. العدد 02، الصفحة 76. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل.

- ليلي إلبياز قمار. (2015). قواعد روتردام اتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط. العدد 03، الصفحة 30. الجزائر، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل.

5. المداخلات:

- زكية جدياني. (10 فيفري، 2022). مراحل تطور موانئ نقل البضائع في الجزائر، والمشاكل التي تعاني منها. الجزائر، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1: الملتقى الوطني الافتراضي الموسوم ب : خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر : واقع وآفاق.

بمزوق محمد الأمين

- مريم عروس. (10 فيفري، 2022). الموانئ الجافة "التجربة الجزائرية". الجزائر، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1،: الملتقى الوطني الافتراضي الموسوم ب : خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر : واقع وآفاق.

- معداوي نحية. (10 فيفري، 2022). النقل البحري للنفط الجزائري : الواقع والافاق. الجزائر، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1: الملتقى الوطني الافتراضي الموسوم ب : خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر : واقع وآفاق.
6. قرارات قضائية:

- Cass.Com, 22 mai 2007, n 06-14.070, Ca Paris, 5 ch., 23 fév. 2006, n -
.03/03672, Axacs et a.c/CMA-CGM et a, BTL2006, p 186. (s.d.)
7. مواقع الانترنت:

- جريدة النهار، نشر في 26 جانفي 2023، 11:31.
<https://www.ennaharonline.com/%D8%A7%D9%84%D9%88%D8%B2%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%88%D9%84-%D9%81%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D9%8A%D9%88%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%8A-%D9%84%D9%84%D8%AC%D9%85%D8%A7%D8%B1%D9%83>
./https://www.apcs.dz - (22 مارس، 2023).