

فعالية تطبيق التجارة الالكترونية على أنشطة النقل البحري

Efficacy of applying electronic commerce to maritime transport activities

حريز أسماء (*)

جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، وهران، الجزائر

asmahariz@yahoo.fr

تاريخ الاستلام: 2021/02/25 تاريخ القبول للنشر: 2021/03/31

ملخص:

يعتبر النقل البحري من أهم أشكال النقل بالنسبة للتجارة العالمية حيث أنه يساهم في الجزء الأكبر من هذه التجارة، وتقوم الموانئ البحرية بدور هام وحيوي في سلسلة النقل البحري حيث أنها تشكل حلقة الوصل بين النقل البري والبحري ولا يمكن للتجارة العالمية أن تقوم بدون موانئ. إن موضوع دراستنا سوف يركز على جانب خاص يتعلق بفعالية تطبيق التجارة الالكترونية على أنشطة النقل البحري باعتبار التجارة الالكترونية نظام متكامل للمعاملات التي تتم باستخدام التقنيات الحديثة التي وفرتها ثورة المعلومات. الكلمات المفتاحية: التجارة الالكترونية، النقل البحري، الموانئ، نظام تبادل البيانات الالكتروني، التخطيط.

Abstract:

Maritime transport is one of the most important forms of transport for the world trade, since it contributes most of the latter. And thanks to the important and vital role they play in the maritime transport chain, seaports constitute the strong link between land transport and maritime transport, and without them, trade would be inconceivable.

The subject of our study will be focused on a particular aspect in relation to the efficacy of the application of electronic commerce to maritime transport activities, given that electronic commerce is an integrated system for transactions carried out through modern technologies brought by the information revolution.

Key words: electronic commerce, maritime transport, ports, electronic data interchange system, planning.

مقدمة:

شهد العالم خلال النصف الثاني من القرن العشرين ثورة كبيرة وتطورات متلاحقة في عالم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، كانت أبرز ملامحها ومظاهرها النمو السريع في التجارة الإلكترونية حيث تعتبر التجارة الالكترونية من أهم التطبيقات العملية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، فقد أحدثت تطوراً كبيراً في طرق إجراء المعلومات إلكترونياً وعقد الصفقات في البيع والشراء لمختلف السلع في أي مكان وأي زمان، وهو

ما ينعكس في التنامي المستمر في حجم تلك التجارة وتطبيقاتها ومنها حدوث تطور كبير في تقديم الخدمات المصرفية إلكترونيا باستخدام أحدث وسائل تكنولوجيا المعلومات، مما زاد من سرعة الأداء و الدقة في إنجاز العمل¹.

لقد كان لهذه التطورات أثر بارز على قطاع النقل البحري، ذلك أن التقدم التكنولوجي اعتمد أساسا على السفينة² كمحور يدور حول صناعة النقل البحري ككل وشمل جميع السفن وأكثرها سفن الحاويات التي أتاحت وفرات كبيرة في عملية نقل البضائع اقتصاديا وفنيا لما أتاحتها من توحيد نمطي للبضائع المنقولة، وأصبح أكثر نظم النقل البحري ملائمة لنقل البضائع حيث يعمل هذا النظام على تقديم خدمات النقل من الباب إلى الباب Door to Door service من نقطة المنشأ حتى نقطة الاستهلاك النهائي مع توفر الأمان داخل الحاويات عند تنقل البضائع³.

كما تلعب تكنولوجيا المعلومات والاتصالات دورا مهما وحيويا في تطوير كفاءة النقل البحري والعمل اللوجستي، فظهور شبكة الانترنت في مطلع التسعينات من القرن الماضي وانتشارها السريع في جميع دول العالم خلق وسيلة هامة لإنجاز المعاملات التجارية بأساليب الكترونية ترتب عليها استخدام طرق ومفاهيم جديدة¹.

باعتبار أن الضرورة الموضوعية للتقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري تقتض أن تخطط الإنتاج في النقل البحري في ظروف الثورة العلمية والتكنولوجية ينبغي أن يوجه على اتجاهات متقدمة وعلى ضرورة تحديد إمكانية إدخال الفنون الإنتاجية الجديدة في صناعة النقل البحري²، لذلك فما مدى تأثير التقدم التكنولوجي على قطاع النقل البحري؟

لمعالجة هذه الاشكالية ارتأينا أن نتناولها في إطار منهج تحليلي يتناسب وطبيعة الموضوع من خلال تقسيمه إلى مبحثين:

المبحث الأول: مفهوم التجارة الإلكترونية ومراحل تطبيقها بقطاع النقل البحري.

المبحث الثاني: دور اللوجيستيات الإلكترونية في الموانئ.

المبحث الأول:

مفهوم التجارة الإلكترونية ومراحل تطبيقها بقطاع النقل البحري

مع تطور الأساليب التكنولوجية الحديثة والتوسع في استخدام التجارة الالكترونية من قبل الأفراد والمؤسسات والشركات بمختلف أحجامها وفي شتى مجالات الحياة، شاع مفهوم التجارة الإلكترونية وأصبح واحدا من التعبيرات الحديثة³.

المطلب الأول: مفهوم التجارة الإلكترونية

تعرف التجارة الإلكترونية بأنها نظام متكامل للمعاملات التي تتم باستخدام التقنيات الحديثة التي وفرتها ثورة المعلومات والاتصالات خاصة من خلال شبكة Internet ويمكن تشبيه التجارة الإلكترونية بسوق إلكتروني يتواصل فيه البائعون

ومقدموا الخدمات والوسطاء، وتقدم فيه المنتجات والخدمات في صيغة افتراضية أو رقمية، كما يدفع مقابلها بالنقود الإلكترونية E_cach، أو كروت الائتمان Credit cards.

و سوف نستعرض في هذا الإطار جانبا من بعض التعريفات الخاصة بالتجارة الإلكترونية منها ما يلي:

لقد اهتمت منظمة الأمم المتحدة ممثلة في لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الأونسيترال (Unictral) بوضع مشروع قانون التجارة الالكترونية وقد تم لها ذلك في السادس عشر من ديسمبر 1996، حيث وافقت لجنة الأونسيترال على إصدار القانون التّموذجي للتجارة الإلكترونية⁴.

لقد سمح هذا القانون بتعريف الوسائل المستخدمة في العقود الإلكترونية، ففي الفقرة الأولى من المادة الثانية نص على أنّ من وسائل الاتصال التي يتم عن طريقها التجارة الإلكترونية على سبيل المثال لا الحصر بخلاف تبادل البيانات إلكترونيا أيضا البريد الإلكتروني أو التلكس أو الفاكس، إذ من الممكن أن يتم الإيجاب عن طريق الإنترنت والقبول عن طريق الفاكس.

كذلك عرّف الاتحاد الأوروبي التجارة الإلكترونية بأنها: " كل الأنشطة التي تتم بوسائل إلكترونية سواء تمت بين المشروعات التجارية والمستهلكين أو بين كل منهما على حده وبين الإدارات الحكومية".

ووفقا لهذا التعريف قد تتم التجارة الإلكترونية على نحوين، إمّا بشكل غير مباشر وفيه تتم توصيل البضائع والخدمات التي تم الطلب عليها عبر الإنترنت بوسائل التسليم التقليدية عن طريق البريد، أو عن طريق ممثلي الشركة البائعة، وقد تتم بشكل مباشر والتي تكون فيها طريقة التسليم للبضائع والخدمات معنويا بمعنى أن يتم في الحال ومن أمثلة هذه البضائع والخدمات برامج الكمبيوتر وخدمات المعلومات والتحويل الإلكتروني للأموال وسندات الشحن الإلكترونية والأسهم المالية الإلكترونية، إذن فالتسليم في التجارة الإلكترونية يتم ماديا ولا يمنع أن يكون التسليم معنويا⁵.

وبالرجوع إلى التشريع الجزائري، نجد القانون رقم 18-05⁶ قد عرف مصطلح التجارة الإلكترونية في الفقرة الأولى من المادة السادسة بأنها: "النشاط الذي يقوم بموجبه مورد إلكتروني باقتراح أو ضمان توفير سلع وخدمات عن بعد لمستهلك إلكتروني، عن طريق الاتصالات الإلكترونية".

بعد عرضنا الموجز لمفهوم التجارة الإلكترونية، سوف نشير إلى تقسيمات التجارة الإلكترونية وذلك كما يلي:

- التجارة الإلكترونية بين الشركاء والعملاء Business to consumer :

وهي تمثل التبادل الإلكتروني بين الشركاء والعملاء وتشمل المستندات المتعلقة ببيانات البضائع وتقارير الشحن والتفريغ، وإخطارات البضائع وخدمات الوكالة

الملاحية بوضع نظام دولي اعتمدته الأمم المتحدة لتبادل البيانات إلكترونيا في مجالات التجارة والنقل⁷.

- التجارة الإلكترونية بين الشركات والشركات Business to business:

وتشمل المستندات المتبادلة مع جهات عديدة مثل الموانئ وشركات التأمين والبنوك وأندية الحماية والتعويض، وشركات الشحن والتفريغ، ومستخلصي الجمارك وفي هذا الصدد قام مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بصياغة نظام متقدم للمعلومات يكفل تتبع البضائع في الموانئ Port Tracks والذي يسمح بربط النقاط اللوجيستية داخل أو خارج الميناء، بما يحقق التدفق المستمر لحركة البضائع.

- التجارة التعاونية بين الشركات والشركات Collaborative commerce:

التجارة التعاونية نموذج جديد لتنفيذ الأعمال الإلكترونية يعتمد على شبكة الويب، ويعرف إستراتيجية تعاونية جديدة، حيث أنّ الأعمال الإلكترونية تتفاعل من خلال الشركة مع شركاء التجارة والعلماء في كل المجالات التجارية، قد تكون جماعة التجار صناعة أو جزء من صناعة أو سلسلة توريد محددة أو جزء من سلسلة توريد، فالتجارة التعاونية تسمح للشركات بالاتجاه نحو تكوين نماذج عالية الكفاءة من سلاسل التوريد والمشاركة في المعلومات لخلق تنفيذ ومتابعة عمليات الأعمال مع الشركاء.

- التجارة الجوال Mobile commerce:

إنّ معلومات وصول ومغادرة السفن أصبحت من خلال خدمة الهواتف المحمولة وكذلك رسائل Pagers، حيث أنّ هياكل الموانئ البحرية ابتكرت نوعان من التجارة خلال الموبيل وذلك بتوفير نوعين من الخدمات (إخطارات تحركات السفن/ حركة السفن)، وهاتان الخدمتان تتيحان للمشاركين إمكانية الحصول على معلومات الشحن من خلال نظام التجارة الإلكترونية لهذه الموانئ باستخدام الهاتف، ومن خلال هذه الخدمة يحدد المستخدم اسم السفينة وطبيعة الحدث المهم له، ويتم تخزين مطالب المستخدم في قاعدة البيانات.

المطلب الثاني: مراحل تطبيق التجارة الإلكترونية

يتطلب تطبيق التجارة الإلكترونية بقطاع النقل البحري عمل دراسة لوضع الخطة الأساسية لمراحل التطبيق المختلفة مع الأخذ في الاعتبار المتطلبات التكنولوجية والتشريعية⁸ وتمثل الدراسة خمس مراحل أساسية تتمثل فيما يلي:

الفرع الأول: مرحلة التأسيس Fondation phase

تنقسم هذه المرحلة التأسيسية بدورها إلى مراحل يتم بيانها كالاتي:

أولاً: مرحلة تقييم استعداد الجهات العاملة في قطاع النقل البحري لتطبيق التجارة الإلكترونية وحصر دراسة أسواق التجارة الإلكترونية لأنشطة النقل البحري المختلفة على شبكة الإنترنت.

ثانياً: مرحلة وضع الإستراتيجيات الخاصة بتقديم خدمات الأعمال الإلكترونية مع تحديد متطلبات البنية التحتية من حسابات وبرمجيات ووسائل اتصالات.

ثالثا: دراسة جدوى مشروع إنشاء السوق الإلكتروني للجهات العاملة في قطاع النقل البحري.

رابعا: وضع تصور متكامل للخدمات المتوقع توفيرها من خلال السوق الإلكتروني للجهات العاملة في قطاع النقل البحري.

خامسا: توفير إمكانية الدخول إلى قواعد بيانات السوق الإلكتروني للبحث والاستعلام عن المعلومات من خلال منظومة إدارة سلسلة الإمداد.

سادسا: وضع خطة للإعلان والنشر عن السوق الإلكتروني على الصفحات المعلوماتية لتعريف الزبائن بإمكانيات السوق وتاريخ بدء نشاط السوق.

الفرع الثاني: مرحلة الاستثمار Exploitation phase

هي مرحلة تنفيذ المشروع لتحقيق أهداف ومصالح الجهات العاملة في قطاع النقل البحري لفتح أسواق جديدة والوصول إلى عملاء جدد لتعظيم الربحية وذلك من خلال الإنترنت من أجل الوصول إلى أكبر عدد ممكن من الأشخاص، والإكسترنات Extranet لخدمة شركاء التجارة كالخطوط الملاحية والأنترانت Intranet لتوفير الاتصالات للعاملين داخل كل جهة⁹.

الفرع الثالث: مرحلة الإبداع والتجديد Innovation phase

تهدف هذه المرحلة إلى إنشاء التجمع المناسب لسوق النقل البحري والإمكانات المتاحة بالسوق للمناقشة بين أعضاء التجمع وخبراء السوق الملاحية، وكذلك إمكانية توفير مداخل خاصة بكل عميل مع السوق طبقا لاهتماماته، وتحديد كيفية استخدام الإنترنت كوسيلة اتصالات مؤمنة بين الشركاء وأسلوب للتعاون بين أعضاء التجمع لتبادل المعلومات وتنفيذ دراسات السوق التنافسية في مجال الأسواق الإلكترونية لهذا المجتمع.

الفرع الرابع: مرحلة توسيع نطاق الأعمال Business Extension Phase

تهدف هذه المرحلة إلى تطوير السوق الإلكتروني للجهات العاملة في مجال النقل البحري وذلك بإضافة أدوات خرائط تدفق الأعمال وإنشاء قواعد البيانات ووضع تطبيقات جديدة خاصة بكل نشاط ولكل نوع من أنواع التجارة على شبكة الإنترنت أو التجارة باستخدام الهواتف الجوال.

الفرع الخامس: مرحلة التحول الإستراتيجي Strategic Transformation Phase

يتم من خلال هذه المرحلة استخدام السوق الإلكتروني في تنفيذ أعمال الشركات والموانئ والأنشطة الأخرى للسوق الإلكتروني وذلك من خلال توفير ما يلي:

1. استخدام التطبيقات على شبكة الإنترنت.
2. توفير الخدمات للعملاء وإصدار النشرات المتعددة اللغات.
3. تحديد البنوك وشركات التأمين المعتمدة في السوق الإلكتروني.
4. وضع ضوابط ومحددات الاشتراك في السوق الإلكتروني للعملاء وشركاء التجارة.

5. إصدار التقارير التحليلية والاقتصادية عن أعمال السوق الإلكترونية.

المبحث الثاني:

دور اللوجيستيات الإلكترونية في الموانئ

لم يعد دور الموانئ قاصرا على مجرد استقبال السفن والتعامل معها مع ما تحمله من نوعيات مختلفة من السلع والبضائع، أو أنها بوابة عبور للصادرات والواردات فقط¹⁰، وإنما تطور هذا المفهوم ليشمل أنشطة أخرى ساهمت في تطوير الموانئ منها اللوجيستيات الإلكترونية، كما أصبح لهذه الموانئ والتي يطلق عليها اليوم موانئ الجيل الثالث أهمية بالغة في اقتصاديات الدول بحيث ظهرت موانئ هذا الجيل في الثمانينات، ويعود السبب في ظهورها أساسا إلى انتشار التحويلة والنقل الدولي متعدد الوسائط¹¹ على نطاق واسع في جميع أنحاء العالم إزاء احتياجات التجارة الدولية وتتسم تنظيمات موانئ الجيل الثالث بالآتي:

- تدعيم عمق العلاقات بين الميناء والجهات العاملة به والمتعاملة معه، الأمر الذي أدى إلى إنشاء رابطة تدعى مجتمع الميناء.
- تنسيق الأنشطة داخل الميناء ومع الجهات الأخرى خارجه.
- الترويج والتسويق للميناء.

سوف نتطرق في هذا المبحث إلى دراسة تحديد الخدمات الإلكترونية اللوجيستية من ناحية، و تفعيل نظام تبادل البيانات إلكترونيا في الموانئ الجزائرية من ناحية أخرى.

المطلب الأول: تحديد الخدمات اللوجيستية الإلكترونية

الخدمات اللوجيستية الإلكترونية هي مجموعة من برامج الحاسب الآلي يتم استخدامها من خلال شبكة الإنترنت لتقديم بعض الخدمات للعملاء والشركاء التجاريين¹²، وتوفر اللوجيستيات الإلكترونية للميناء البحري مجموعات رئيسية من الخدمات الإلكترونية سوف يتم بيانها كالآتي:

الفرع الأول: الخدمات الإلكترونية التسهيلات Facilities

تتمثل في المناقصات والمزايدات الافتراضية وتسمح هذه الخدمة الإلكترونية لشركات العملاء بإنشاء وتنفيذ الميزانيات من خلال شبكات الإنترنت لتوفير البضائع لشركات النقل، لذا فإنّ الموقع الإلكتروني للميناء يمكن أن يقدم هذه الخدمة لصالح الخطوط الملاحية، وكذلك لأصحاب البضائع المتعاملين مع الميناء ويمكن أن تقدم هذه الخدمة من خلال:

- البضائع المطلوب نقلها.
- سوق المعدات والآليات المستعملة.

بالتالي فإنّ الخدمات اللوجيستية الإلكترونية تتيح المناقصات والمزايدات التفاوضية خدمة للميناء على أن تقوم بنشر المناقصات العامة على شبكة الإنترنت واستقبال العروض والبت فيها إلكترونيا لصالح إدارة الميناء مع توفير إمكانية التفاوض

الإلكتروني، ويمكن أن تكون هذه المناقصات لصالح الشركات والعملاء المشاركين في السوق الإلكتروني للميناء.

الفرع الثاني: الخدمات الإلكترونية العامة

يعلن كثير من شركات البرمجيات قوائم منتجات وخدمات على شبكة الإنترنت كحلول للتجارة الالكترونية منها خدمات التسويق والتي تتيح على شبكة الإنترنت معلومات عن بيع الخدمة للعملاء من خلال توفير المعلومات عن المزيج التسويقي للشبكة S. 4 كما يمكن استخدام شبكة المعلومات في عمل بحوث التسويق وقياس رضا العميل والتعرف على رغباتهم.

بالتالي فإن الدور المحدد للتسويق في الموانئ هو إرضاء حاجات المستخدمين، لذلك فعلى الموانئ أن تتفهم أولاً توقعات المستخدمين عن الخدمة، ثم يأتي بعد ذلك أهم مرحلة والتي تعتمد على الخبرة الحقيقية وهي مرحلة ما بعد تقديم الخدمة إلى المستخدم والتي تحتاج إلى تسويق داخلي عن طريق تحفيز المستخدمين بواسطة موظفين واعيين¹³، وعليه يحتاج الموظفون بداخل الميناء أن يقدروا أنهم جزء من الخدمة، ويتم تشجيعهم بأن يدركوا أن الخدمة المقدمة هي خدمتهم في المقام الأول وهذا ما يجعلهم ملتزمون بأهداف الميناء، وبذلك يصبح الموظفون أكثر التزاماً في إرضاء المستخدمين والسيطرة عليهم¹⁴.

وعليه فإنه يجب أن يكون مبدأ تسويق الميناء مستنداً على مبدأ خدمات المستخدمين، والذي يعتبر بمثابة النجاح لكل عمليات الميناء، وتبدأ خدمات المستخدمين بالمبدأ الأساسي بأن مستخدم الميناء هو الشخص الأكثر أهمية في نظام عمل الميناء، فضلاً عن نوعية الخدمة المقدمة بحيث يقصد بهذه الأخيرة الخدمة التي يتخصص فيها الميناء (حاويات، إعادة شحن، صب، تزود بالوقود)، ويصمم الجهاز الإداري لأي ميناء بشكل مناسب لأداء مهام هذا الميناء على حسب نوع الخدمة، مما يجعل الجهاز الإداري بهذا العمل يحقق متطلبات السوق.

كما يعتبر الوقت المناسب لخدمة الميناء جزء من معادلة كفاءة هيئات الموانئ على جميع مستوياتها، ومن الضروري للميناء أن يضمن تنفيذ عدد مرات الخدمة كما وعدت المستخدم، ويحاول الميناء تجنب زيادة أو تقليص الوقت على غير رغبة المستخدم، هذا وقد أصبح الوقت المناسب عنصراً أساسياً لممارسة العمليات اللوجيستية على أحسن وجه.

ومن أجل تقديم أحسن الخدمات في هذا الإطار يقتضي الأمر خلق بيئة عمل إلكترونية، إذ لابد من توفر عامل الكفاءة والخبرة المهنية في استخدام وسائل تكنولوجيا حديثة لدى موظفيها، كما يهدف إلى اقتراح حلول مناسبة لكل مشكلة وذلك من خلال:

- التعرف على جوهر كل مشكلة من خلال تشخيصها ومعرفة كنفها.
- ضرورة انتقاء المعلومات المتعلقة بجوهر المشكل.
- القيام بتحليلات دقيقة وصادقة للمعلومات المتوفرة.

- تحديد نطاق القوة والضعف والتعرف عليها¹⁵.

إلى جانب عنصري نوعية الخدمة والوقت المناسب نجد عنصر السعر، ذلك أن تحديد سعر خدمة الميناء هو نتيجة لعدد من العوامل التي تتوقف على مزج الخدمة التي يتطلبها المستخدم وهناك أهمية للتفهم الكامل لرغبة المستخدم في الدفع لنوعية الخدمة المقدمة.

بالتالي فإن عملية تخطيط السعر تعتمد على جمع وتحليل البيانات التالية:

- التكلفة الحقيقية التي تقع على الميناء التي تقوم بتشغيل الخدمات في قطاع السوق المختار، ويتضمن ذلك تكلفة رأس المال وتكلفة العمال، والتكاليف الثابتة والتكاليف الجارية.

- أن يكون السعر تحت المراجعة الدائمة وكذلك أي تطورات قد تحدث له من قبل المنافسين.

الفرع الثالث: الخدمات الإلكترونية للأعمال الخاصة بالميناء

وهو ما يطلق عليه اسم حلول التجارة الإلكترونية المتعددة النقاط من مؤسسة إلى مؤسسة، ويتيح هذا النظام لشركات النقل نظم تجارة الكترونية كاملة للانتقال من علاقة الشركاء التجاريين التقليدية التي تتناول المعاملة نقطة بنقطة، وهي عادة تتم في التبادل الإلكتروني للبيانات إلى علاقة الشركاء التجاريين المتعددة النقاط، وفي العلاقة المتعددة النقاط يتصل شريك تجاري في تبادل شبكي في وقت واحد مع شركاء متعددين.

وفي الموانئ يستطيع الشاحن عندما يستخدم الاتصال المباشر لتقديم عرض يلتزم فيه مثلاً بأداء خدمات نقل بري ينشئها مقدمو خدمات نقل اللوجيستيات يستخدمون الأنترنت، أن يوجه طلب يدرجه في نظام تخطيط الموارد الذي تشتمل عليه مؤسسته وينتقل الطلب آلياً إلى نظام إدارة النقل لدى مقدم الخدمات الذي يتلقاه الناقل. ويمكن للنظام أن يحدد السعر ويعترف بالطلب ويرسل رسائل لتسليم الشحنة ويخطر الناقل والمرسل إليه ويقبل أسعار النقل ويدفعها.

المطلب الثاني: تفعيل نظام تبادل البيانات إلكترونياً في الموانئ الجزائرية

من مظاهر الارتباط بين اللوجيستيات الإلكترونية وعمليات الموانئ نجد نظام التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) والذي يعتبر أحد أهم نظم المعلومات والاتصالات المطبقة في مجال الموانئ والتي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمفهوم اللوجيستيات الإلكترونية¹⁶، وهو نظام يقوم على إرسال البيانات محل التبادل من الحاسب الآلي إلى حاسب آخر وبالعكس، وعليه فإن البيانات التجارية والإدارية هي التي يتم تبادلها بين الحواسيب الآلية المختلفة، ويتم تبادل هذه البيانات على نماذج نمطية معروفة ومخصصة لنوع البيانات محل التبادل¹⁷.

يتميز استخدام نظام تبادل البيانات إلكترونياً بما يلي:

- معرفة عدد الحاويات الواردة قبل وصول الباخرة.
- معرفة معلومات جميع الحاويات قبل وصول الباخرة.
- معرفة موقع كل حاوية على الباخرة.
- توجيه الآليات برسائل إلكترونية.
- تجهيز معلومات الحاويات الصادرة على الباخرة بسرعة وسهولة و التي ستستخدم في الميناء التالي.
- مراقبة عمليات وتسجيل حركات البوابة بسهولة¹⁸.

ومن أجل تطبيق نظم المعلومات على أحسن وجه ينبغي إجراء تخطيط استراتيجي بحيث تظهر التجارة الإلكترونية أهمية وجود فكر ورؤية إستراتيجية ودراسة للأسواق بغرض تحسين مستويات العامل، مما يفرض على الجهات العاملة في قطاع النقل البحري عمل خطط إستراتيجية دقيقة حتى تصبح على المستوى التنافسي، فالتغيرات التي حصلت على نمط التجارة الدولية وظهور نظم متطورة من اللوجيستيات ونظام النقل متعدد الوسائط أثر في شكل كبير في تزايد المنافسة بين الموانئ، وأصبح كل ميناء يسعى إلى تحقيق التميز التنافسي عن طريق استراتيجية تخفيض التكاليف والتحسين في نوعية الخدمات المقدمة¹⁹ فأصبح من اللازم الاعتماد على الأنشطة اللوجيستية المتكاملة وبالتالي يصبح الميناء ذا قدرة تنافسية من خلال العناصر التالية:

- موقع الميناء ومدى قربه من الخط الملاحي الدولي (فمثلا الموانئ الجزائرية تتوفر على إمكانيات هامة من حيث موقعها الجغرافي وبنيتها التحتية).
- مستوى تطبيق منظومات الموانئ الحديثة.
- معدلات التداول من السفن والأرصدة.
- مواصفات المعدات والتجهيزات المستخدمة.

ونتساءل في هذا الإطار عن مدى تطبيق نظم المعلومات في الموانئ الجزائرية؟ بالنسبة للموانئ الجزائرية تطبق نظم المعلومات لمحطات التشغيل بشكل كامل في ميناء الجزائر و بجاية وبشكل جزئي في موانئ سكيكدة وجن جن وعنابة، وتطبق نظم المعلومات في إدارة السلطات الموجودة بالميناء بشكل كامل موانئ الجزائر ومستغانم وعنابة وبشكل جزئي في ميناء وهران والغزوات وأرزيو²⁰.

وتتوافر منظومة التبادل الإلكتروني للمعلومات بشكل كامل في ميناء الجزائر فقط ويوجد مركز لربط نظم المعلومات بمجتمع الميناء في ميناء سكيكدة وميناء الجزائر فقط.

لقد حققت نظم المعلومات نجاعة أكبر في إجراءات التصدير والاستيراد من خلال تقليص أجال عبور السلع، كما أنها تزود بالمعلومات في وقتها عبر ربط شبكة الإنترنت من طرف الأنظمة الخاصة لمؤسسة ميناء الجزائر والأعوان البحريين على مستوى

الميناء وإدارة الجمارك باعتبارها من أهم الجهات التي تساهم في عصرنة السلسلة اللوجيستية للنقل وعبور البضائع.

كما تم النص على نظم المعلومات في إطار تعديل قانون الجمارك الجزائري²¹ وذلك من خلال المادة 91 مكرر منه والتي أكدت على ما يلي: "يمكن إتمام الإجراءات الجمركية على مستوى أرضية معلوماتية تفاعلية تدعى "الشباك الوحيد" للتكفل بالوثائق والمعطيات المدونة عند الاستيراد والعبور والتصدير".

كذلك الأمر بالنسبة للمادة 91 مكرر 1: "يمكن أن تكتب التصريحات لدى الجمارك المنصوص عليها في هذا القانون بالطريق الإلكتروني".

إضافة إلى ذلك فإن ميناء الجزائر قد وضع حيزاً لتفتيش الحاويات مضيفاً ديناميكية على العمل الجمركي من خلال جهازي سكانيير متنقلان عاليان الدقة، كما أن تطور الرقابة لهذا الأخير قلص من الحجم السلمي لانتظار السفن من 60 ساعة إلى 30 ساعة مما يحقق السرعة في أداء العمليات.

و بخصوص ميناء الحاويات (موانئ دبي العالمية- الجزائر)، يتوفر فيه نظم الاتصال عن طريق البريد الإلكتروني ونظم العمال عن طريق برنامج إلكتروني Terminal Operating System-ZODIAC (TOS) ويتم استعمال برنامج إعلام آلي لتنظيم وتسيير العمليات التجارية وشحن وتفريغ البواخر في زمن حقيقي.

الخاتمة:

نخلص إلى نتيجة مفادها أن التجارة الإلكترونية لعبت دوراً أساسياً في تفعيل قطاع النقل البحري وذلك من خلال استخدام التكنولوجيا الحديثة في الموانئ والتي تساهم بدورها في تحسين وقياس أداء الموانئ وتحديد مختلف الاحتياجات التي تتطلبها العمليات اللوجيستية.

على ضوء ذلك نقترح جملة من الاقتراحات و التوصيات في هذا الإطار تتمثل كالآتي:

- وضع خطط إستراتيجية فعالة من أجل تحقيق نظام لوجيستيكي متكامل يعمل به عبر الموانئ الجزائرية.
- إصدار تشريعات خاصة بالتجارة الإلكترونية في مجال قطاع النقل البحري.
- تطوير القواعد اللوجيستية عبر الموانئ.
- استخدام المعدات والآلات الحديثة في محطات الحاويات.
- تهيئة الأرضية المناسبة.
- تشجيع الاستثمار في الموانئ بهدف الوصول إلى منافسة دولية.
- تدريب اليد العاملة المؤهلة من أجل تحقيق الكفاءة المطلوبة في استخدام التكنولوجيا الحديثة.

قائمة المراجع:

أولاً: القوانين

1. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع (24 مايو 1980).
2. القانون النموذجي بشأن التجارة الالكترونية الذي اعتمدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في 16 كانون الأول/ ديسمبر 1996.
3. قانون رقم 05-18، المؤرخ في 10 مايو 2018، يتعلق بالتجارة الإلكترونية، ج. ر عدد 28، الصادرة بتاريخ 16 مايو 2018، ص. 4.
4. قانون رقم 04-17 المؤرخ في 16 فبراير 2017 يعدل و يتم القانون رقم 07-79 المؤرخ في 21 يوليو 1979 و المتضمن قانون الجمارك، ج.ر. عدد 11، الصادرة بتاريخ 19 فبراير 2017، ص. 3.
5. الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010 (الوارد بالجريدة الرسمية عدد 29 سنة 1977، ج. ر عدد 44 لسنة 1998، ج. ر عدد 46 لسنة 2010).
6. مرسوم تنفيذي رقم 01-02 مؤرخ في 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، ج.ر عدد 01، ص. 2.

ثانياً: المراجع

1- المؤلفات العامة:

1. المنظمة العربية للتنمية الإدارية (فريق من خبراء المنظمة)، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2007.
2. الشيخ صالح خالد، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016.
3. شوقي رامز شعبان، إدارة الجمارك وإدارة المرافئ، الدار الجامعية، بيروت، 2000.
4. محمد محمود الصيرفي، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ و شركات النقل البحري، دار المناهج للنشر و التوزيع، الأردن، الطبعة الأولى، 2015.
5. محمد سعد الرحالة، إيناس الخالدي، المدخل لدراسة علم الجمارك، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الأولى، 2012.

2- المؤلفات المتخصصة:

1. أيمن النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
2. أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
3. أحمد محمد غنيم، إدارة اللوجيستيات، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، مصر، الطبعة الأولى، 2010.
4. شريف ماهر هيكمل، اللوجيستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2015.

3- الرسائل والمذكرات:

1. بروجي قورين، دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية (حالة ميناء وهران التجاري)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية، جامعة حسنية بن بوعلي، الشلف، 2011-2012.

2. باسل إبراهيم ونوس، أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات (دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حاويات حوض البحر الأبيض المتوسط)، بحث مقدم للحصول على درجة الدكتوراه في إدارة الأعمال)، جامعة تشرين، 2015-2016.
 3. حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية (دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر "L'EPAL"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2007-2008.
 4. رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي و مدى التكيف معها، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الاقتصاد، جامعة وهران، 2012-2013.
 5. سامر محمد أحمد، تنافسية المرافئ البحرية السورية (التحديات و آفاق التطوير)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة تشرين، سوريا، 2015-2016.
 6. ديمش سمية ، التجارة الإلكترونية حتميتها وواقعها في الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2010-2011.
 7. صراع كريمة، واقع وآفاق التجارة الإلكترونية في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية، جامعة وهران، 2013-2014، ص. 7.
 8. مريم فرج محمد حامد، أثر اللوجيستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995 م إلى 2014 م)، بحث مقدم لنيل درجة دكتوراه الفلسفة في الاقتصاد، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، 2015-2016.
- 4- المجلات:**

1. أمال قلبازة، يوسف رشيد، لوجستيك النقل البحري للبضائع "حالة الجزائر"، دفاتر بوداكس، العدد 04، سبتمبر 2015، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم.
2. أيمن محمد محمد خليل النحراوي، دراسة تأثير الموقع الجغرافي للموانئ البحرية على علاقاتها البيئية (دراسة حالة لمينائي اللاذقية وطرطوس)، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، المجلد 37، العدد 4، 2015.
3. إيرابن نوال، دور الإدارة الإلكترونية في تفعيل المرفق العمومي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، عدد 03، سبتمبر 2016، كلية الحقوق، جامعة الجزائر.
4. فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2009، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف.

الهوامش:

- ¹ أيمن النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص. 149.
- ² لقد عرّفت المادة 13 من ق. ب.ج السفينة بأنها: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".
- ³ رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير وعلوم التجارة، جامعة وهران، 2012-2013، ص. 158.
- ¹ سامر محمد أحمد، تنافسية المرافئ البحرية السورية (تحديات وآفاق التطوير)، رسالة أعدت لنيل الدكتوراه في اختصاص العلاقات الدولية، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، 2015-2016، ص. 137.
- ² محمد محمود الصيرفي، الإستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، دار المناهج للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الأولى، 2015، ص. 94.

- ³ سمية ديمش، التّجارة الإلكترونيّة حتميتها وواقعها في الجزائر، مذكرة مقدّمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2010-2011، ص. 34.
- ⁴ يتكون القانون النموذجي من سبعة عشرة مادة مقسمة إلى جزئين: الجزء الأول عن التّجارة الإلكترونيّة عموما، والجزء الثاني عن التّجارة الإلكترونيّة في مجالات محدّدة.
- ⁵ صراع كريمة، واقع وأفاق التّجارة الإلكترونيّة في الجزائر، مذكرة مقدّمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التّجارية، جامعة وهران، 2013-2014، ص. 7.
- ⁶ قانون رقم 05-18، المؤرخ في 10 مايو 2018، يتعلّق بالتّجارة الإلكترونيّة، ج. ر عدد 28، الصادرة بتاريخ 16 مايو 2018، ص. 4.
- ⁷ أيمن النّحراوي، المرجع السابق، ص. 127.
- ⁸ أيمن النّحراوي، المرجع السابق، ص. 141.
- ⁹ رصاع حياة، المرجع السابق، ص. 227.
- ¹⁰ شريف ماهر هيكل، اللّوجيستيات والموانئ البحرية من أجل التّغيير، مكتبة الوفاء القانونيّة، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2015، ص. 234.
- ¹¹ لقد قامت اتفاقية جنيف 1980 بتعريف النقل الدولي المتعدد الوسائط حيث نصت الفقرة الأولى من المادة الأولى على أنه: "نقل بضائع بواسطة مختلفتين مختلفتين على الأقل من وسائط النّقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ متعهّد النقل فيه البضائع في عهده إلى المكان المحدّد للتسليم في بلد آخر".
- ¹² مريم فرج محمد حامد، أثر اللّوجيستيات في الميزة التنافسيّة للنّقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995 م إلى 2014 م)، بحث مقدّم لنيل درجة دكتوراه الفلسفة في الاقتصاد، جامعة السودان للعلوم والتّكنولوجيا، 2015-2016، ص. 55.
- ¹³ لقد نصت المادة 24 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 06 يناير 2002، يحدّد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها (ج. ر. عدد 01، ص. 03). على أنّه: "ينبغي تشغيل مستخدمين مؤهلين وعتاد ملائم في عمليات المناولة سواء كان ذلك على متن السفن أو على اليابسة حتّى تتم كل عملية مناولة في أحسن الظروف التّقنيّة والأمنيّة مع احترام الأجل المحدّد لهذه العمليات".
- ¹⁴ شريف ماهر هيكل، المرجع السابق، ص. 153.
- ¹⁵ إيرابن نوال، دور الإدارة الإلكترونيّة في تفعيل المرفق العمومي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونيّة والاقتصاديّة و السياسيّة، عدد 03، سبتمبر 2016، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، ص. 309.
- ¹⁶ لقد عرف قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونيّة لسنة 1996 مصطلح تبادل البيانات الإلكترونيّة
- ¹⁷ في المادة 2 فقرة ب بأنه: "نقل المعلومات إلكترونيا من حاسوب إلى آخر باستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات".
- ¹⁸ أيمن النّحراوي، المرجع السابق، ص. 163.
- ¹⁹ ياسل إبراهيم ونوس، أثر البنية التحتيّة والتنظيميّة على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات (دراسة تطبيقيّة على موانئ ومحطات حاويات حوض البحر الأبيض المتوسط)، بحث مقدّم للحصول على درجة الدكتوراه في إدارة الأعمال، جامعة تشرين، 2015-2016، ص. 82.
- ²⁰ حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائيّة (دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر "L'EPAL"، أطروحة مقدّمة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2007-2008، ص. 188.
- ²¹ رصاع حياة، المرجع السابق، ص. 63.
- ²² قانون رقم 04-17 مؤرخ في 16 فبراير 2017 يعدل ويتم القانون رقم 79-07 والمتضمن قانون الجمارك، ج. ر عدد 11، الصادرة بتاريخ 19 فبراير 2017، ص. 3.