

دور قطاع النقل البحري الجزائري في إطار متطلبات النظام الاقتصادي العالمي الجديد

د. هشام بوريش
جامعة عنابة

Résumé : Cet article a pour but de montrer l'importance du transport maritime et les problèmes des stratégies d'implantation des firmes, de transport et logistique face aux exigences de la mondialisation. La conteneurisation et les réseaux maritimes qui lui sont associés constituent aujourd'hui la véritable épine dorsale de la mondialisation, qui est définie comme l'interdépendance et l'interconnexion croissante du monde moderne, par le biais d'un plus grand flux de marchandises, services, capitaux, personnes et informations... L'utilisation du conteneur favorise les échanges internationaux de produits manufacturés et contribue ainsi à la mondialisation des économies.	المخلص: يهدف هذا المقال إلى إبراز أهمية النقل البحري والمشاكل المتعلقة باستراتيجيات تكوين الشركات، النقل والإمداد. حيث تشكل التحوية والشبكات البحرية التي تضمها العمود الفقري الحقيقي للعولمة، والتي تعرف على أنها الارتباط والتواصل المتزايد للعالم المعاصر، وذلك عبر التدفقات الهائلة للبضائع، الخدمات، رؤوس الأموال، الأفراد والمعلومات... وبالتالي فإن استخدام الحاويات سيساعد على زيادة في المبادلات الدولية للمنتجات المصنعة، وسيؤدي أيضا إلى عولمة اقتصادات الدول.
---	---

مقدمة:

تعني العولمة في كثير من التعريفات التكامل بين الأسواق والتمويل، واتساع استخدام تكنولوجيات الإعلام والاتصال على نطاق واسع مما يؤدي إلى تشابك الاقتصاديات العالمية مع بعضها البعض. وتؤدي العولمة الاقتصادية إلى التوسع في اقتصاديات الحجم، حيث يؤدي ذلك إلى ظهور التحالفات الاستراتيجية الكبرى بين الشركات العالمية، والتي تؤدي إلى التغلغل في أسواق لم تكن ضمن نفوذ هذه الشركات، وقد عرف تكامل السوق العالمي اتجاها نحو النمو المتزايد جنبا إلى جنب مع الثورة التكنولوجية التي عرفت توسعات شملت العديد من المجالات، حيث أصبح من الواضح استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات في إطار النقل متعدد الوسائط، ويعد استخدام الحاويات المحور الأساسي لذلك، حيث تساعد البيانات، التي تتميز بطاقة تسجيل كل حاوية، من تتبع حركة الحاويات عبر العالم، ومعرفة حالتها أولا بأول، وبالتالي إعداد تخطيط دقيق لطلب الشاحنين والناقلين يأخذ بعين الاعتبار العروض المتاحة.

وقد حاولنا من خلال هذا المقال إبراز العلاقة التي تتميز قطاع النقل البحري، وما يجري حاليا من تحولات أدت على انفتاح اقتصادات الدول، والبحث عن أهم السبل لمواجهة تحديات العولمة.

ويستمد هذا الموضوع أهميته من الحاجة الماسة لتغيير أسلوب تعامل الموانئ الجزائرية والأسطول الوطني مع التدفقات السلعية الناتجة عن تحرير الاقتصاد الوطني الذي أصبح أكثر انفتاحا مع شركاءه الاقتصاديين.

ومن خلال المعطيات الدولية والاتجاه الصارخ لتعميم استخدام الحاويات على المستوى العالمي، وفي إطار الواقع الجزائري، فإن اهتمامنا انصب، من خلال هذا المقال، على محاولة الإجابة عن التساؤلات التالية: ما هي الاستراتيجية الوطنية

للتنقل البحري في مواجهة مظاهر العولمة الاقتصادية؟، وإلى أي مدى ساهم استخدام النقل متعدد الوسائط والاعتماد على الحاويات في ترسيخ التكامل الاقتصادي بين مختلف أطراف سلسلة النقل من الباب إلى الباب؟ وهل بإمكان الموانئ الجزائرية مواكبة التغير الحاصل في نشاط النقل البحري؟.

وللرد على مختلف التساؤلات التي تم إثارتها، فقد اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج الاستنباطي، وذلك بتقديم المظاهر التي تميز قطاع النقل البحري على الصعيد الدولي، ثم محاولة الاهتمام بتلك العناصر التي تميز قطاع النقل البحري في الجزائر، واستبعاد ما هو غير مطابق له، وقد تطلب معالجة الموضوع تقسيم المقال إلى أربعة عناصر أساسية جاءت تباعا كما يلي: مكونات نشاط النقل البحري، تطور قطاع النقل البحري، إستراتيجية الموانئ في مواجهة مظاهر العولمة الاقتصادية، والمسار الاستراتيجي للموانئ الجزائرية في مواجهة متطلبات الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة.

1- مكونات نشاط النقل البحري:

يتكون نشاط النقل البحري من عدة عناصر تساهم في نجاح تقديم خدمة النقل للبضاعة والمسافرين على الخطوط الملاحية المنتظمة وغير المنتظمة.

1.1 السفن البحرية⁽¹⁾ تعتبر السفينة المحور الأساسي التي تدور حوله عناصر النقل البحري والخدمات المرتبطة به، كما أنها تعتبر الزبون الأساسي للموانئ البحرية، وفيما يلي أهم أنواع السفن التي عرفتها الملاحة البحرية خلال السنوات الأخيرة.

1.1.1 سفن الناقلات "Tanker":

تعتبر من السفن المتخصصة في نقل سلعة واحدة كالنفط ومشتقاته أو الغاز الطبيعي، وتوجد بهذه السفن عدة صهاريج وخزانات قابلة للتوسع، وذلك لمواجهة تمدد السائل أثناء ارتفاع الحرارة، وقد تم الاستفادة من وفورات الحجم في بناء سفن أقل تكلفة، حيث أن تكاليف بناء الطن الواحد من الحمولة تنخفض بزيادة حجم السفينة، غير أن هذا الاتجاه نحو بناء ناقلات أكبر حجما قد عرف نوعا من العوائق على المستوى العملي، مما أدى إلى وضع حدود قصوى لحجم الناقلات حتى يمكنها العبور عبر القنوات البحرية، كقناة السويس، وقناة بنما.

2.1.1 سفن البضائع الصب الجاف "Navires pour vrac sec":

هي سفن غير متخصصة، تقوم بنقل سلع متنوعة، كالمعادن، الفحم، الأسمدة، الفوسفات، وتتكون هذه السفن من أحواض لا يتعدى عددها العشرة، وهي منفصلة عن بعضها البعض بحواجز سميكة، وغالبا ما تتضمن سطحا واحدا، حيث تتموقع كل من المقصورة والمحركات في الخلف، وقد تصل حمولتها القصوى 100000 طن.

3.1.1 سفن الحاويات "Porte conteneurs":

هي سفن متخصصة معدة للتفريغ العمودي، وقد انتشر استخدام هذه السفن لما تحمله من ميزات الأمان والسرعة في مناولة البضاعة، فاستخدام الحاوية يؤدي إلى ضمان السلع المنقولة من التلف، ويقلل من حوادث الانكسار المنقولة بحرا، ومع

استخدام النقل بالحاويات أصبحت سرعة تداول السلعة أكبر، مع تجنب الانقطاع في عملية الشحن، وبالتالي أصبح بالإمكان وصول السلع مباشرة إلى أصحابها عبر الشاحنات وعربات سكك الحديد.

4.1.1 سفن رو-رو "Navires Ro-Ro ou rouliers"

تم تجهيز هذه السفن لعمليات التفريغ الأفقي، وهذا ما تدل عليه تسمية هذه السفن بالإنجليزية: Roll on – roll off، أي أن البضاعة يتم شحنها عن طريق السحب أو الدحرجة، وبفس الطريقة تتم عملية التفريغ، وتضم هذه السفن العديد من الأسطح، حيث يتم شحن وتفريغ البضائع مباشرة عبر أبواب واسعة، ومتعددة متصلة بجسور عبور، ومن أهم استخدامات هذه السفن على المسافات القصيرة هو نقل المسافرين وسياراتهم.

2.1 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، والتي تختلف باختلاف التصنيفات التي يمكن أن يأخذها الميناء⁽²⁾، فتصنف الموانئ حسب الموقع الجغرافي إلى موانئ طبيعية، شبه طبيعية، اصطناعية، كما يمكن تصنيفها حسب الأشكال التنظيمية التي تعرفها إلى موانئ تدار مركزيا، وموانئ تدار محليا، وأخرى تتبع نمط الإدارة الذاتية.

3.1 الأنشطة المساعدة:

حتى يكتمل نشاط السفن والميناء، وجب توفر أنشطة إضافية لها علاقة مباشرة بعملية النقل البحري، ومن أهم هذه الأنشطة نجد:

1.3.1 عمليات الشحن والتفريغ "chargement et déchargement"

يقصد بكلمة شحن، مجموعة العمليات التي ترمي إلى نقل البضائع من الرصيف وتثبيتها في عابري السفينة، بينما تعني كلمة تفريغ، مجموعة العمليات التي ترمي إلى تصييب البضائع بنقلها من السفينة إلى الرصيف. وتجدر الإشارة إلى وجوب التمييز بين عملية المناولة وعملية "الرفع أو الإنزال" للبضاعة من البر وإلى البر، حيث تعتبر اللحظة التي يتم فيها انفصال روافع السفينة عن البضاعة الموضوعية على الرصيف في حالة التفريغ، هي اللحظة التي تميز عملية الإنزال من عملية المناولة، وما يأتي بعد هذه اللحظة يعتبر ضمن عملية الإنزال، أما إذا أخذنا حالة شحن البضائع، فإن التمييز يقع عند اللحظة التي يتم عندها وضع بضاعة الشحن في مكان مناسب لروافع السفينة، فكل ما كان قبل هذه اللحظة يعتبر ضمن عمليات الرفع⁽³⁾.

2.3.1 عمليات التخزين "Le stockage"

عادة ما تخضع البضائع على التخزين المؤقت في الميناء، إلى حين إتمام جميع الإجراءات الجمركية، والإدارية، وتقع مخازن الانتظار على الرصيف مباشرة، حيث تحتوي على العديد من الأبواب الواسعة، ويستحسن أن يحدد أماكنها بعد دراسة وافية تستوجب معرفة كفاءات التفريغ والشحن التي تتعرض لها البضاعة الخاصة بذلك الرصيف، إضافة إلى خصائص السفينة الراسية وأساليب مناولة البضاعة⁽⁴⁾.

3.3.1 وسطاء العبور " Agents de transit " :

أدى التخصص الدقيق في مجالات الإنتاج والتجارة العالمية إلى ضرورة الاعتماد على خدمات نقل تتم عبر وسطاء وشركات متخصصة لها من الخبرة في الميدان ما يسمح لها بإتمام إجراءات التصدير والاستيراد، وإجراءات الجمركة، وعمليات فحص وتغليف البضائع في أسرع الأوقات وأقل التكاليف، وقد أصبح الشاحنون يفضلون الاعتماد على ناقل واحد لنقل البضاعة من الباب إلى الباب، حيث يتم ذلك باعتماد وثيقة نقل واحدة تبسط من عملية التفاوض بين أطراف التجارة الدولية.⁽⁵⁾

2 - تطور قطاع النقل البحري

يستمد النقل البحري أهميته في الاقتصاد الوطني من كفاءة عناصره، وتجانس خدمات نشاطه، وترابطها بالشكل الذي يخدم الغرض النهائي الذي استخدمت من أجله وسيلة النقل البحري. ويمكن استعراض أهم عناصر تطوره من خلال النقاط التالية.

1.2 التطور التاريخي:

خلال الفترة التي جاءت بعد الحرب العالمية الثانية ظل قطاع النقل البحري متخلفا تكنولوجيا مقارنة بالقطاعات الأخرى؛ حيث بقيت أساليب شحن وتفريغ السفن تقليديا وتعتمد بدرجة كبيرة على وجود عمالة كبيرة حيث كانت سفن البضاعة العامة تقضي حوالي ثلثي حياتها في الموانئ، أما الباقي فيمثل مدة سيرها في أعالي البحار،⁽⁶⁾ وخلال فترة المكوث في الميناء تتحمل السفينة، بجانب الرسوم الإلزامية الواجب دفعها مهما طالقت فترة البقاء في الميناء، رسوم وأعباء أخرى تنجم عن الصيانة والخدمات اليومية التي تتلقاها السفينة، وبطبيعة الحال، فإن هذه المصاريف سوف تدرج عند تحديد تكلفة النقل البحري والتي تعرف باسم "النولون البحري"، وقد تسبب الضعف التكنولوجي إلى عدم الاستفادة من اقتصاديات الحجم، وبالتالي انخفاض إنتاجية الأسطول العالمي وانخفاض معدل دوران السفينة.

وخلال السبعينات والثمانينات من القرن الماضي عرف قطاع النقل البحري ثورة تكنولوجية امتازت بالاتجاهين التاليين:

- اتساع استخدام النقل بالحاويات،⁽⁷⁾ وبالتالي الاستفادة من النظام المتكامل الذي يسمى بنظام "من الباب إلى الباب" "door to door".⁽⁸⁾

- استخدام تقنيات حديثة في شحن وتفريغ السفن عن طريق المناولة الأفقية لسفن رور-و بينما يتم استخدام التكنولوجيا العالية في تفريغ سفن البضائع الصب، كالحبوب مثلا.

وبهذا الشكل أمكن الاستفادة من مبدأ اقتصاديات الحجم عن طريق بناء سفن أكبر حجما وأكثر تخصصا تتلاءم مع التغيرات التي يعرفها النظام الاقتصادي العالمي الجديد نتيجة لعولمة الأسواق واشتداد المنافسة مما يحتم البحث دوما عن وسائل جديدة لتخفيض سعر بيع الوحدة الواحدة عن طريق التحكم في تكاليف النقل؛ خاصة إذا علمنا أن الرسوم الجمركية بدأ دورها ينحسر مع بروز معالم العولمة.

2.2 عوامل تطور النقل بالحاويات:⁽⁹⁾

تشمل هذه العوامل : العولمة، الاندماجات، زيادة حجم السفن، تآكل فئات النولون. أ. تركيز شركات سفن الخطوط المنتظمة في عدد أقل وذات حجم أكبر، مع انخفاض فئات النولون البحري وبالتالي تخفيض تكاليف نقل الحاوية الواحدة، فان زيادة أحجام البضاعة المنقولة ساعد على تغطية تكاليفها الثابتة.

ب. النمو السريع لنظام "الميناء المحوري الأم وخدمات رافديه" حيث تقوم السفن الأم الضخمة بدخول ميناء واحد في كل منطقة عبر العالم إذ أن غاطسها لا يمكنها من الدخول في الموانئ الصغيرة، وبالتالي تعيد هذه الموانئ الأم تشكيل التجارة البحرية العالمية، فمثلا معظم الحاويات الداخلة إلى ميناء عنابة تأتي بعد إعادة تشكيل هذه التجارة في ميناء صقلية.

ج. سيطرة متعهدو النقل متعدد الوسائط(وهي شركات ناقلة لا تملك سفنا) "Forwarders" على نسبة كبيرة من تدفق حركة الحاويات عبر العالم، حيث يقوم أصحاب البضاعة بالاعتماد على أطراف من الباطن "Outsourcing" للقيام بالعمليات اللوجستية نيابة عنهم، بما يساعد ذلك أصحاب السفن في ملء فراغات خلايا سفنهم بأقل التكاليف الممكنة مقابل فئة نولون موحدة لكل البضاعة.

د. إن التوسع السريع في تنظيم شبكات الإنترنت نتيجة للثروة الحادثة في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات سيساعد على اندماج سلسلة الإمداد مما سيحدث تغيرات هيكلية كبيرة في شركات الخطوط المنتظمة والاعتماد كلية على الاتصالات الإلكترونية في تسبير التجارة؛ حيث يصبح من الشيع تبادل المعلومات والبيانات إلكترونيا بين الناقل وعملائه؛ كسندات الشحن، متابعة تحرك البضائع ومسار الحاويات، الإجراءات الجمركية.

ه. إن تخفيض تكاليف شركات الخطوط المنتظمة عن طريق الاندماج والاستفادة من اقتصاديات الحجم سيجعلها أكثر تنافسية، وهو ما حدث فعلا بين شركة "بي أند أو كونتينرز" و "P & O Containers" وشركة "ندلويدز" "Ned Lloyds" في جانفي 1997؛ حيث بلغت تكاليف الاندماج 100 مليون دولار مقابل تحقيق وفورات سنوية تقدر ب 200 مليون دولار. وفي بداية عام 1998 أعيد تشكيل تحالفين ملاحيين عملاقين هما: "The Global Alliance" و "The Grand Alliance"، كما تم بناء بنهاية 1998، 60 سفينة متعددة قناة بنما، منها 35 سفينة يسيطر عليها تحالف "The Grand Alliance"، و 25 سفينة بواسطة تحالف: "The Global Alliance" يدعمها عدد 60 سفينة بطاقة 3500 حاوية مكافئة تصل سرعتها إلى 23 عقدة أو أكثر. ويوضح الجدول (1) التالي وضعية أكبر عشرة ملاك السفن عبر العالم.

جدول(1): الوضعية التنافسية لعشرة أهم ملاك السفن عبر العالم

الرتبة 2005	ملاك السفن خارج التحالفات	ملاك السفن داخلة التحالفات	الآف الحاويات المستغلة	الآف الحاويات تحت الطلب	تراكم (النمو مقارنة بالموجود)	الرتبة 2008
1	Mersk Sealand		1015	477	1462	47%
2	MSC		640	351	991	55%
3	Evergreen		433	210	653	47%
4	P&O		429	198	627	46%

					Nedlloyd	
4	54%	631	222	409		5
	20%	373	62	311	Nol-Apl	6
	25%	354	70	284	Hanjin-Senator	7
	41%	394	115	279	Nyk line	8
	44%	398	122	276		9
6	101%	504	253	251		10

Source :GAILLARD.J, Le transport maritime conteneurise, in Analyses sectorielles(La lettre des analyses industrielles et financières), n=° 54, groupe banque populaire, Paris, Avril 2005, p 3.

وقد أعلنت التحالفات الملاحية الخطية أن تكوينها يهدف إلى تخفيض التكاليف من خلال تحسين إنتاجية السفن، حيث برز البحر الأبيض المتوسط كطريق أساسي لهذه التحالفات من خلال اعتباره نقطة تبادل للحاويات من خلال الموانئ المحورية المتواجدة به؛ وذلك باستخدام الطريق الملاحي بين آسيا، أوروبا وأمريكا عن طريق قناة السويس. لكن توجد بعض الآراء المتخوفة من استمرار تشكل مثل هذه التحالفات مما يؤدي إلى بناء سفن أضخم حجما وموانئ أكبر وذات تكنولوجيا عالية لاستقبال هذه السفن، مما يصعب من قرارات التنافس المستقبلية خاصة إذا علمنا أن اقتصاديات الحجم تستلزم استثمارات ضخمة تؤدي إلى ارتفاع التكلفة الثابتة مع وجود مخاطر استثمارية في حالة نقص النشاط الملاحي، ومنه فإن البديل المقترح يكمن في تخفيض التكاليف الثابتة إلى حدود معقولة مع التركيز على زيادة معدلات تشغيل السفن،

و. ظهور شركات عالمية لإدارة الموانئ، حيث تعمل العديد من الدول على خصخصة قطاع النقل البحري، عن طريق تحرير موانئها لتصبح عبارة عن مؤسسات تعمل على تحقيق الربح في ظل منافسة عالمية شرسة، وفي إطار عولمة قطاع النقل البحري؛ اتجهت العديد من الشركات المتخصصة في إدارة الموانئ إلى السيطرة على الموانئ المحورية خدمة للنشاط الملاحي المنتج لبناء سفن عملاقة ذات التكنولوجيا العالية، وما شجع على إدارة محطات الحاويات هي المردودية العالية مقارنة بالمردودية التي تجنيها الشركات الملاحية التي تقدم خدمات النقل البحري. وعادة ما تتكون شركات إدارة الموانئ من:

- شركات تشغيل محطات الحاويات مثل شركات P and O .PSA corp،HPH،Ports

- الشركات الملاحية: مرسك، سي لاند، أفرجرين.

وهناك توجه عام لحدوث تحالفات واندماجات بين هذه الشركات المتخصصة في إدارة الموانئ مما يؤدي إلى تكون إدارات سوبر عملاقة لتسيير الخدمات المرفئية والسيطرة على الموانئ المحورية، ومن الأمثلة البارزة مؤخرا هو إقدام مجموعة موانئ دبي العالمية على شراء " بي أند أو " البريطانية مقابل 6,8 مليار دولار،⁽¹⁰⁾ وهي الصفقة التي تتضمن نقل إدارة 6 موانئ أمريكية كبيرة منها ميناء مبامي، نيوجرسي، ونيويورك إلى مجموعة موانئ دبي

العالمية، غير أن الضجة الهائلة التي أحاطت بالصفقة في الولايات المتحدة؛ قد دفع بمجموعة موانئ دبي إلى التخلي عن إدارة الموانئ الأمريكية الستة لهيئة أمريكية مقابل إتمام الصفقة مع الشركة البريطانية التي تسيطر على إدارة العديد من الموانئ حول العالم، وبهذه الصفقة تقفز مجموعة موانئ دبي العالمية إلى الصف الثالث عالميا بإدارتها 51 ميناء في 30 ميناء عبر العالم.

3 - إستراتيجية الموانئ في مواجهة مظاهر العولمة الاقتصادية : (11)

تتطلب العولمة تكيف العمليات الخاصة بسلسلة "من الباب إلى الباب" حيث يلزم ذلك تركيز مؤسسات معينة في مؤسسات أكبر تستخدم سفننا أضخم وتعمل على شبكة واسعة من الخطوط الملاحية، كما أن نمط النقل متعدد الوسائط يعمل جنبا إلى جنب مع تطور النقل بالحاويات ليضمن عدم انقطاع الإمدادات عبر نقاط مختلفة عبر العالم.

1.3 - المحيط التنافسي البحري والعولمة:

تشتد المنافسة خاصة بين تلك الموانئ الواقعة على خط الملاحة بين الشرق والغرب والعبارة للبحر المتوسط نحو البلدان الأوربية؛ حيث نجد تنافسا تقليديا بين موانئ مرسيليا، روتردام، أنتوارب، لوهافر، دانكارك، هامبورغ، حيث تواجه مشاكل تقنية تتعلق بمدى القدرة على استقبال سفن أكبر طولا وأحواض وقنوات مياه تسمح بدخول أضخم السفن، حيث اتجهت نحو التخصص أكثر فأكثر لاستقبال سفن البضائع الصب(المعادن،الحبوب،الغاز)، غير أن، الاتجاه الفعلي حاليا يتجه نحو سوق البضاعة العامة وبالأخص النقل بالحاويات.

2.3 - تطور النقل متعدد الوسائط "La multi-modalité":

إن الهدف الأساسي من نظام النقل الكلي هو تخفيض التكاليف إلى أدنى المستويات الممكنة من باب المنتج الأول حتى باب المستهلك النهائي، حيث يمر بالعديد من مراكز التوزيع ويمر بالعديد من الطرق التي تمر عبرها أنواع مختلفة من البضاعة باستخدام وسائل نقل متعددة، وقد أدى استخدام الحاويات إلى تشجيع المبادلات بين الدول والقارات للمنتجات المصنعة ويؤدي إلى عولمة الإقتصادات؛ حيث يمكن قياس حجم وكثافة النقل البحري انطلاقا من حجم الأسطول العالمي لحاملات الحاويات وبتركيز رأس المال في هذا القطاع، ويوضح الجدول(2) التالي تطور أسطول سفن الحاويات خلال الفترة 1987-2008.

جدول (2): تطور أسطول سفن ناقلات الحاويات في العالم خلال الفترة

2008-1987

التطور % -2007 2008	2008	2007	2006	1997	1987	المجموع العالمي
9,53	4276	3904	3494	1954	1052	عدد السفن
14,03	10760173	9436377	8120465	3089682	1215215	الطاقة بـ TEU
4,11	2516	2417	2324	1581	1155	متوسط حمولة السفينة (طن)

بالإضافة إلى الحاويات، فإن نظام آخر متعدد الوسائط أصبح يتطور، وهو نظام النقل بسفن "رو-رو" "RO-RO" ذات المناولة الأفقية للبضاعة، ولتخفيض تكاليف نقل الوحدة الواحدة يتم بناء ناقلات حاويات أكبر فأكبر؛ فبدلاً من صناعة سفن بـ 180 متر طول و 11 متر كغاطس مياه، أصبحنا اليوم نشاهد سفناً بطول 320 متر و 14 متر كغاطس مياه، وبالتالي تم تجهيز وتهيئة محطات متخصصة وتحويل الأرصفة الحالية ثم الاستثمار في تجهيزات جديدة.

يستخدم النقل المتعدد الوسائط كأداة لتسهيل عملية النقل على المستوى الدولي، حيث يصبح متعهد النقل مسؤولاً بصفة كلية على البضائع خلال الرحلة من نقطة الانطلاق إلى غاية التسليم النهائي للبضاعة عند نقطة الوصول، ويتضمن عقد الرحلة قيام متعهد النقل بنقل ومناولة وتخزين البضاعة بالشكل الذي يؤدي إلى تقليل زمن الرحلة، واقتراب مواعيد التسليم من الدقة الكافية.

ونظراً للخصائص التي تسمح لمتعهد النقل بتجميع العديد من الطلبات في رحلة واحدة، فإن تكاليف النقل عادة ما تكون تنافسية للنقل من الباب إلى الباب، حيث يتغير المجموع الكلي لأسعار الرحلة المجزأة على مختلف وسائل النقل مؤشراً هاماً في تحديد أقصى مستوى لسعر النقل متعدد الوسائط.

ويمكن التمييز بين متعهدي النقل الذين يملكون سفناً تعمل على الخطوط الملاحية، وبين متعهدي النقل الذين لا يسيطرون على الرحلة البحرية:

1.2.3 متعهدو النقل المتعدد الوسائط المالكين للسفن: كان عمل الشركات الملاحية، ومالكي السفن يقتصر على نقل البضاعة من رصيف ميناء الانطلاق على غاية رصيف ميناء الوصول، حيث تقتصر مسؤولياتهم في حدود الرحلة البحرية، وقد مد العديد من مالكي السفن نشاطهم ليشمل مختلف أنماط النقل البري والجوي، حيث أصبح بالإمكان التعاقد من الباطن مع مالكي وسائل نقل البضائع على الطرقات أو سكك الحديد أو الطائرات، من أجل إتمام رحلة البضاعة دون انقطاع، كما قد يتم الاتفاق على عقود من الباطن بين شركات المناولة داخل الميناء ومالكي مستودعات التخزين من أجل تسهيل عمليتين نقل البضاعة.

2.2.3 متعهدو النقل المتعدد الوسائط غير المالكين للسفن: قد يكون هناك بعض متعهدي النقل الذين لا يملكون سفناً، ولا يستغلونها بأي شكل من أشكال تأجير السفن، حيث يتصرفون بأنهم مالكيين لوسيلة نقل تمثل جزءاً من رحلة البضاعة، حيث عادة ما يكون عند طرفي الرحلة، سواء كان عند البداية أو النهاية، دون الجمع بين الطرفين، ومن وسائل النقل المعتاد امتلاكها من طرف متعهدي النقل نجد الشاحنات، ونادراً ما يمتلك هؤلاء للطائرات أو القاطرات.

كما توجد مجموعة أخرى من متعهدي النقل لا يملكون أي وسيلة من وسائل النقل، كوكلاء الشحن وملاك المخازن وشركات المناولة، حيث يقومون بالتعاقد من الباطن مع وسطاء النقل.

3.3 - علاقة أصحاب السفن بظهير الميناء "Hinterland":

يؤدي ارتفاع حجم السفن إلى زيادة تكاليف الاستثمار والاستغلال بالنسبة لأصحاب السفن، ومادام النقل البحري قطاع يفضل إستراتيجية التحالفات بين كبار الناقلين كطريقة للتنمية، فإن ذلك يستلزم وضع مواردهم الإستراتيجية بصفة مشتركة مما يؤدي إلى زيادة القدرة التنافسية عن طريق ميزات اقتصاديات الحجم، وانخفاض التكاليف، ربح الوقت، انخفاض عدم الأكادة، ونمو سلطة السوق بالنسبة للشركاء، وقد أدخل ملاك السفن وظيفة جديدة لنشاطهم تتمثل في تسيير الحاويات، حيث أن أي طلبه بناء سفينة جديدة متخصصة يصاحبه بالتأكيد طلبه جديدة لحظيرة حاويات بأعداد كبيرة.

وبهذا الشكل تصبح الشركات الملاحية العملاقة عبارة عن ناقل شامل يقوم بجميع وظائف النقل متعدد الوسائط، حيث تبحث سفنهم على تخفيض عدد التوقفات في الموانئ إلى أدنى المستويات، وذلك باختيار الموانئ ذات التكاليف المنخفضة بالنسبة لشبكات النقل (نهري، سكك حديد، الطرقات البرية)، وحسب موقعهم الجغرافي. (12)

إن طاقة هذه الشبكات وكثافتها تعتبر رؤية عاكسة لمستوى التنمية الاقتصادية العامة للمنطقة، وبالأخص الكثافة الديموغرافية والاقتصادية لظهير الميناء، وبالتالي فإن وظيفة الناقل الشامل تلزم أصحاب السفن على ترشيد نشاطاتهم بتكثيف السفن حسب حجم النشاط المتوقع وضمان تسليم البضاعة في أي مكان بالعالم. و لاجتناب مثل هذه القيود، يتم العمل على وضع هندسة شبكية مركبة وإنشاء موانئ للشحن والتفريغ عند التقاء الخطوط الملاحية الكبرى لتصبح هذه الموانئ كنقاط محورية لا يمكن لسفن الحاويات الضخمة التوقف بإحداها إلا إذا تأكدت من شحن أو تفريغ حمولة تؤدي إلى الرفع من مردودية توقفها بالميناء حيث يتم شحن وتفريغ السفن "الأم" في سفن حاويات أقل حجما آتية من موانئ أقل أهمية.

يسمح هذا التصور الجديد للنقل البحري بإعادة تنظيم ظهير الميناء ليلعب مستقبلا دورا كاملا وأكثر أهمية حيث يفقد الميناء بذلك بعده الوطني لصالح البعد الدولي أو القاري.

4 - المسار الإستراتيجي للموانئ الجزائرية في مواجهة متطلبات الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة:

تعتبر ديناميكية الطلب، محيط المؤسسة، بالإضافة إلى خصائص العوامل التي تدار بها الموانئ من المحددات الرئيسية لاختيار إستراتيجية الموانئ البحرية، كما أن استخدام الحاويات والنقل متعدد الوسائط والسياق نحو التحالفات العملاقة، والدور الذي يلعبه ظهير الميناء من المحددات الضمنية لإستراتيجية الميناء.

1.4 - الأصول والموجودات الإستراتيجية للميناء:

تفرض العولمة على الموانئ التحكم بالعديد من العوامل التي تعتبر ضرورية في ظل جو تسوده المنافسة الشديدة، ومن بين هذه العوامل نجد:
- السيطرة على التكاليف.

- إدخال تكنولوجيات حديثة.
- أهمية الوسائل مقارنة بالأهداف.
- أهمية وظيفة التسويق؛ والتي تسمح بحصر دقيق لمستلزمات مختلف شركاء النقل والإمداد.
- الانفتاح الثقافي، وربط مختلف نشاطات العديد من الدول في إطار تنظيم مشترك لعمل الموانئ يأخذ في الحسبان الخصائص المحلية لكل منطقة.
- وكمثال على ذلك نجد ميناء روتردام ، بعدما ظهر تفوقه في استقبال سفن النفط والمعادن، يختص اليوم وبامتياز في وظيفة المسافنة Transbordement وهي وظيفة تسمح بعملية نقل البضائع من سفينة إلى أخرى، حيث قام ميناء روتردام بتهيئة جديدة للميناء، وإدخال استثمارات جديدة أخرى أدت به إلى تسجيل فارق مقارنة بمنافسيه، بينما استطاع ميناء أنتوارب أن يحول فشله في استقبال السفن الضخمة ذات حمولة أكبر من 13000 طن إلى نجاح عن طريق إنشاء خط أنابيب يربط ميناء روتردام بمصانع التكرير بآنتوارب، بينما أصبح لوهافر أكبر ميناء بترولي للحوض الباريسي بفضل تهيئة ميناء بترولي جديد عند مدخل الميناء القديم، ليصبح قادرا اليوم على استقبال سفن بطول 300 متر وغطس يصل إلى 14.5 متر.
- وبالنسبة للجزائر فهي ترتبط بالخط البحري⁽¹³⁾ في إطار التبادلات الخارجية بنسبة 96% ، حيث تتميز الوضعية الحالية للنقل البحري والموانئ بالخصائص التالية:⁽¹⁴⁾
- غياب المنافسة الذي أدى إلى ضعف أداء الخدمات المرفئية وبالتالي مصدر للتكاليف.
- استغلال غير مثالي للقدرات بترجم بتركز الحركة في بعض الموانئ واستخدام دون المستوى للطاقات النظرية بالنسبة للموانئ الأخرى.
- بنى تحتية وفوقية غير مكيفة بالنسبة لمعظمها وقديمة للبعض الآخر.
- تأخر في تحقق عمليات التكريك Le dragage مما يؤدي إلى زيادة الرواسب في الأحواض وقنوات الدخول لبعض الموانئ، وبالتالي محدودية استقبال السفن الأكبر حجما.
- عجز متراكم في التجهيزات المتخصصة والوسائل الحديثة للتسيير.
- وحتى يكون هناك توافق مع التحولات الناجمة على الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة، فإن قطاع النقل البحري والموانئ قد اهتم بطرح نشاطات الإصلاح التالية:
- إعادة صياغة شروط وأنماط الاستغلال لخدمات النقل البحري.
- إعادة تنظيم نمط تنظيم الموانئ والذي يجب أن يترجم بإعادة الاعتبار للخدمات العمومية وفتح النشاطات المرفئية للمنافسة.
- تحسين إجراءات عبور السفن والبضائع المطابقة للاتفاقات الدولية حول التسهيلات البحرية .
- وضع برامج للتنمية بمساعد البنك العالمي.

2.4 - تطور نقل الحاويات بالموانئ الجزائرية: (15)

بدأت مظاهر نقل الحاويات بالموانئ الجزائرية تتضح ابتداء من سنة 1977؛ حيث اقتصر استخدامها حينذاك على حاويات ذات طول 20 قدم، وتعرف معظم الموانئ الجزائرية حاليا حركة واسعة للحاويات عبرها، رغم أن الموانئ الجزائرية لا تستقبل سفن الحاويات الضخمة، وبدلا من ذلك فإن جل الحاويات التي تستقبلها الموانئ الجزائرية تم نقلها على متن الشحن التقليدية وسفن رورو ذات المناولة الأفقية. ويوضح الجدول (3) التالي هذا التطور:

جدول(3): تطور حركة الحاويات بالموانئ الجزائرية خلال الفترة 2003-2000

الوحدة: حاوية TEU

الموانئ	عدد الحاويات			
	2007	2006	2005	2004
الجزائر	530526	440951	423282	419623
عنابه	33694	19262	16376	12578
أرزويو	46	43	17	139
بجاية	99208	75512	61660	49305
جن جن	1090	-	21	-
الغزوات	2710	2265	2352	2213
مستغانم	3614	5375	3567	3862
وهران	124380	70977	106960	116201
سكيكدة	100305	112926	119828	106908
تنس	1744	-	54	-
المجموع	897317	727311	734117	710829
Δ%	+23.37	-0.92	+3.27	-

Source : Ministère des Transports, Direction des Ports, Annuaire statistique des Ports de commerce, Alger, 2004, 2005, 2006, 2007.

من خلال الجدول السابق نلاحظ توسع استخدام الحاويات بالموانئ الجزائرية من سنة إلى أخرى، حيث سيطر ميناء الجزائر على غالبية نشاط الحاويات بالجزائر بنسبة وصلت 60% بينما سيطر كل من مينائي وهران وسكيكدة على 28% من الحركة الوطنية لتتقاسم باقي الموانئ الأخرى النسبة المتبقية والمقدرة بحوالي: 12% .

وقد سيطر ميناء الجزائر العاصمة على غالبية حركة الحاويات بالجزائر نتيجة لموقعه الإستراتيجي في وسط البلاد، وتربعه على ظهير واسع يشمل غالبية ولايات الوطن، كما قام الميناء خلال السنوات الأخيرة بإتباع إستراتيجية جديدة تشجع جميع المتعاملين الاقتصاديين والناقلين البحريين على اختيار ميناء الجزائر دون غيره من الموانئ، حيث اعتمدت إدارة الميناء على:

- إنشاء مديرية حاويات مهمتها تسيير حركة الحاويات في الميناء باعتبارها وحدات شحن ذات خاصيات مختلفة عن بقية البضائع الأخرى.
- العمل على إنجاز محطة حاويات تحمل المواصفات العالمية بعدما كان استقبال الحاويات يتم في مساحات تخزين.
- اقتناء معدات رفع ووسائل مناولة حديثة للحاويات.
- التوسع خارج حدود الميناء بتخصيص مساحات تخزين بجوار الطريق السريع وسكك الحديد، وذلك قصد تخفيض الضغط على الميناء وتسهيل عملية انسياب الحاويات باتجاه ظهير الميناء.

- العمل على استخدام تكنولوجيات الإعلام والاتصال في تسيير حركة الحاويات داخل حدود الميناء والعمل على تخفيض مدة انتظار السفن بالميناء إلى أدنى المستويات الممكنة.

كما تم تطوير الميناء الجاف برعاية (قرب رويبة) وهو عبارة عن محطة حاويات يتم إقامتها بعيدا عن مراكز رسو السفن بعدة كيلومترات حيث تقوم بنفس وظائف محطات الحاويات التقليدية ومنها بالأساس: (16)

- الرفع من كفاءة الموانئ عن طريق تخفيض مدة دوران السفينة وذلك بالقيام بتجميع وتخزين الحاويات لحين استكمال إجراءات نقلها إلى وجهتها النهائية.

- القيام بجميع إجراءات الجمركية على الحاويات الواردة والصادرة، وذلك طبقا للقرار رقم 23 لـ 22 مارس 2003 للمديرية العامة للجمارك والمتضمن كيفية تطبيق المادة 67 من قانون المالية لسنة 2003.

- القيام بجميع عمليات الشحن والتفريغ لحاويات FCL ، وتجميع البضائع بالنسبة لحاويات LCL، حيث وضع الميناء الجاف لرعاية تحت إدارة المتعامل الفرنسي SUD CARGOS.

3.4 فتح الموانئ الجزائرية للشراكة الدولية:

تعتبر مجموعة "بورتك" الأمريكية أول هيئة عالمية تقوم بإدارة ميناء جزائري عبر فرعها بسنغافورة، حيث اتفقت المجموعة الدولية مع ميناء بجاية على تسيير مشترك لحوضين بنسبة 49% بينما يملك ميناء بجاية حق إدارة 51% ، ويمتد هذا العقد على مدة عشرون سنة تتعهد خلاله المجموعة الدولية بالقيام بالعديد من الاستثمارات وتحديث مختلف وسائل المناولة الخاصة بالحاويات، وتكوين عمال الرصيف بقيمة تقدر بـ 25 مليون دولار أمريكي.

ومن بين المجموعات الدولية التي تولي اهتماما بتسيير الموانئ الجزائرية نجد كل من المجموعة الفرنسية "سي ام أي جي ام جي" ، المجموعة السويسرية "ام اس سي" ، و"ميرسك" الدنمركية حيث تتابع عن قرب عملية تحرير تسيير الموانئ لصالح مؤسسات اقتصادية، حيث بدأت العملية بالموانئ البترولية عن طريق عقد الامتياز الموقع بين شركة سونطراك البترولية وشركة تسيير الموانئ البحرية للمحروقات ، بحيث يمكن لشركة سونطراك إدارة مصالح موانئ أرزيو، بجاية، سكيكدة لمدة تتراوح بين 15 سنة و20 سنة. وفي انتظار التحرير الكامل للأنشطة التجارية للموانئ الجزائرية؛ بدأ العمل في إسناد النشاطات المتعلقة بالنقل إلى مؤسسات خاصة بما فيها المؤسسات الأجنبية، فبالإضافة إلى المجموعتين الفرنسية والدنمركية السابقة الذكر نجد كذلك شركات دولية ذات حجم أقل مثل "تاروس" و"كونتومار" البرتغالية.

الخاتمة:

يزداد الاهتمام بالنقل البحري نتيجة لتحرير التجارة، ولما كانت الموانئ البحرية إحدى المحددات الرئيسية في سلسلة النقل البحري، فإن دورها يبقى رائدا في تفعيل التجارة الخارجية للبلاد، إذا ما تم تحسين خدماتها، والسهر على الوصول إلى الاستخدام الأمثل للإمكانيات المتاحة.

وقد خلص المقال إلى جملة من النتائج هي:

1. يقوم النظام الاقتصادي الجديد على أسس هي في صالح الدول الصناعية الكبرى، فتؤدي العولمة إلى زيادة التركيز الرأسمالي والتكنولوجي والإداري في أيدي قليلة من الشركات العملاقة التي تعمل على احتكار تكنولوجيا المعلومات.
 2. أدى استخدام التكنولوجيا الحديثة في بناء السفن إلى إحداث قطيعة مع أنماط النقل التقليدية خاصة بعد ظهور النقل بالحاويات ، حيث يمتاز نظام النقل البحري الآن باعتماد النقل المتعدد الوسائط وتبني فكرة الإمداد كطريقة لنجاح النقل من الباب إلى الباب.
 3. ظهور أهمية الموانئ المحورية في إعادة تشكيل التجارة العالمية.
 4. مازالت الموانئ الجزائرية تعاني من صعوبة التأقلم مع متطلبات النقل البحري العالمي، والمتجه لبناء سفن حاويات أضخم فأضخم، مما يلزم الموانئ الجزائرية التفكير في كيفية استقبال هذا النوع من الناقلات الضخمة مستقبلا.
- أما بالنسبة للتوصيات التي قد يؤدي الاستعانة بها إلى تحسين الوضعية الحالية فهي:

1. لمواجهة شركات النقل البحري العملاقة، وجب على الدول النامية أن تتوحد في أسواق جغرافية تستطيع من خلالها مواجهة التكتلات الاقتصادية العالمية والآثار الناتجة عن الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة، والعمل على الاستفادة من مزايا اقتصاديات الحجم.
2. إن مجرد إنشاء أسطول وطني والتوسع فيه ليس كافيا في حد ذاته بل يجب تكامل خدمات النقل البحري كلها في سلسلة واحدة تساعد على استخدام السفن الحديثة بكفاءة أفقيا عن طريق ضرورة وجود خدمات إصلاح السفن والخدمات المالية والتأمينات ووكلاء النقل البحري. ورأسيا عن طريق تنسيق عمليات شحن وتفريغ البضائع بالموانئ مع سرعة دوران السفينة، وسرعة دوران وسائل النقل الداخلي.
3. إن احتلال موقع تنافسي ضمن الكبار، يمر عبر اعتماد إحدى الأساليب الحديثة في تسيير الموانئ، والتوجه نحو تطوير محطات الحاويات بالشكل الذي يمكن فيه للميناء أن يتحول إلى ميناء محوري، يقوم بإعادة شحن الحاويات إلى موانئ أخرى، خاصة أن ميناء جن جن يتوفر على الخصائص الطبيعية لذلك.
4. يتعين على الجزائر تنسيق بناء البنية الأساسية للنقل المتعدد الوسائط في كامل ربوع الوطن، وإعادة صياغة التشريعات والقوانين المحلية بما يوافق شروط الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة.

الهوامش:

- 1- السيد حسين جلال، السفينة وصناعة النقل البحري، دار المعارف، الإسكندرية، 1985، ص.78
- 2 - حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998، ص418-419
- 3 - كارلين أولولين، اقتصاديات النقل البحري (دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية)، ترجمة: مختار السويقي، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، 1996، ص. 237
- 4- Hua.y.c, Quelques conseils pour une gestion efficace des hangars, monographies de la CNUCED sur la gestion portuaire, n=7, Nation unies, New York, 1987,p22.
- 5 - عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، بحوث ودراسات:الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، القاهرة، 2006، ص.66
- 6 - محمد شمس الدين، إدارة المرفأئ واستثمارها ودورها الاقتصادي، الدار الجامعية، بيروت، 1993، ص.84
- 7 - حمادة فريد منصور، المرجع السابق، ص446 وما بعدها.
- 8 - محمود إدريس الحبر، المنافذ البحرية وعبور الحدود، نشرة النقل، عمان، العدد الثامن، سبتمبر 1997، ص54 - 64.
- 9 - أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفني، الطبعة الأولى، 2001، ص175 - 232.
- 10 - جريدة الوطن الاقتصادي، الرياض، عدد 5 أبريل 2006، ص.8
- 11_ Godefroy Amkampese Kizaba , Implantation des firmes et stratégie des acteurs de la chaîne Door to Door dans la mondialisation, documents de travail, Université du littoral cote d'opale,lab : RII, n°89,Novembre 2004 , pp : 19-27.
- 12 _ Antoine Frémont, Les réseaux maritimes conteneurisés : épine dorsale de la mondialisation , INRETS, Saint-Dié, octobre 2005, pp : 4-6.
- 13 _ MOHAMED CHERIF f.z , L'activité portuaire et maritime de l'Algérie , opu, Alger,2004,pp :61-66.
- 14 _ Intervention de la délégation algérienne, La politique maritime,les ports et la navigation à courte distance, 3^{ème} groupe de travail euro- méditerranéen ,Bruxelles,27/10/2004, pp : 1-2.
- 15 _ La rédaction EPAL , La maîtrise des flux de conteneur : Un défi à relever , Port d'Alger, Périodique d'information n° 58, EPAL, octobre 2003, pp : 2-5.
- 16 _ Khelif.k, Pourquoi le conteneur est-il devenu en Algérie un facteur de surcoût ?, in « le phare » n° 55, Alger, novembre, 2003, pp :2-5 .

المصادر والمراجع

1. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفني، الطبعة الأولى، 2001.
2. السيد حسين جلال، السفينة وصناعة النقل البحري، دار المعارف، الإسكندرية، 1985.
3. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998.
4. كارلين أولولين، اقتصاديات النقل البحري (دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية)، ترجمة: مختار السويقي، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، 1996.
5. محمد شمس الدين، إدارة المرفأئ واستثمارها ودورها الاقتصادي، الدار الجامعية، بيروت، 1993.
6. عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، بحوث ودراسات:الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، القاهرة، 2006.
7. نشرة النقل، عمان، العدد الثامن، سبتمبر 1997.
8. Antoine Frémont, Les réseaux maritimes conteneurisés : épine dorsale de la mondialisation, INRETS, Saint-Dié, octobre 2005.

- 9 . Godefroy Amkampese Kizaba , Implantation des firmes et stratégie des acteurs de la chaîne Door to Door dans la mondialisation, documents de travail, Université du littoral cote d'opale,lab : RII, n°89,Novembre 2004.
10. Hua.y.c, Quelques conseils pour une gestion efficace des hangars, monographies de la CNUCED sur la gestion portuaire, n=7, Nation unies, New York, 1987.
11. Intervention de la délégation algérienne, La politique maritime,les ports et la navigation à courte distance, 3^{ème} groupe de travail euro- méditerranéen ,Bruxelles,27/10/2004.
12. « le phare », journal des échanges internationaux des transports et de la logistique, édité par la sarl KGN, Alger, n° 55, novembre, 2003.
13. MOHAMED CHERIF f.z , L'activité portuaire et maritime de l'Algérie , opu, Alger,2004.
14. « Port d'Alger », Périodique d'information, EPAL, Alger, n° 58, octobre 2003.

الملاحق قائمة المختصرات

Full container load (F.C.L)
Conteneur complet

حاوية كاملة
يتم ملء الحاوية من طرف شاحن واحد

Less than container load (L.C.L)
Conteneur de groupage

حاوية لتجميع البضائع
يقوم عدة شاحنيين بنقل بضائعهم مجمعة في حاوية واحدة

Twenty feet equivalent unit (TEU)
Equivalent vingt pieds (EVP)

وحدة مكافئة لـ 20 قدم
مقياس لطاقة سفن الحاويات، حيث يسهل إجراء إحصائيات الحركة لعدة حاويات مختلفة الأبعاد

Foot
Pied

قدم
وحدة طول تستخدمها ISO لتحديد مختلف أصناف الحاويات حسب طولها: 10 أقدام، 30 قدم، 40 قدم.
1 قدم = 12 إنش = 0.3048 متر
1 متر = 3,28 قدم

International standardisation organisation (I.S.O)
Organisme international de normalisation

هيئة المقاييس الدولية
حيث حددت في إحدى مجموعات عملها معايير خاصة بأبعاد الحاويات