وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

المدرسة الوطنية العليا للمناجمنت

القطب الجامعي القليعة –تيبازة

مذكرة تخرج مقدمة لنيل شهادة الماستر في إدارة سلسلة التوريد

إدارة وتنظيم تدفق حركة الحاويات

-دراسة حالة مؤسسة شركة CMA CGM الجزائر-

من إعداد الطالبة :

*صابري عائشة إكرام

تحت إشراف الدكتور :

*بوشطارة مهدي

السنة الجامعية: 2021-2022

بسم الله الرحمن الرحيم
٢٥
ابراهيم الموسوي

ملخص البحث:

تعد إدارة الحاويات عاملا مهما في تأكيد كفاءات النقل البحري للدول، و تماشيا مع التطورات الراهنة في عالم التجارة الدولية ؛ اتجهت كبرى شركات النقل البحري إلى سياسة الإدارة اللوجستية للحاويات و تتبع مسارها بغية تحقيق هدف إيصال الحاوية المناسبة في المكان المناسب للشخص المناسب ، و على ضوء هذا المبدأ جاءت هذه الدراسة بهدف التعريف الشامل لعملية النقل بالتحوية بدءا من الحاوية ، سفن الحاويات ، و الموانئ الخاصة بها و صولا إلى عمليات إدارتها من قبل كبرى شركات النقل البحري CMA CGM . حيث اعتمدت هذه الدراسة على مبدأ الدراسة النوعية باستخدام البحث الوثائقي ، الملاحظة ، دليل المقابلة و التي تم استخلاصه من إجراء 6 مقابلات مع موظفين من الشركة و الميناء حيث أظهرت نتائج الدراسة أن عملية إدارة الحاوية الواحدة لا تستهدف أو تأثر على صاحب السلعة و إنما تؤثر على اقتصاد الدولة ككل و هذا راجع إلى ما توليه الدولة من أهمية بالغة لهذه العملية على غرار دول العالم .

الكلمات المفتاحية : إدارة الحاويات –النقل بالتحوية –سفن الحاويات –الإدارة اللوجستية – شركة CMACGM – النقل البحري .

Abstract :

Container management is an important factor in confirming the competencies of maritime transport for countries, and in line with the current developments in the world of international trade; The major shipping companies turned to the policy of logistic management of containers and tracking their path in order to achieve the goal of delivering the right container in the right place to the right person, and in the light of this principle, this study came with the aim of defining the comprehensive transportation process b container transportation syste , starting with the container, container ships, and their ports And access to its management operations by major shipping companies CMA CGM. Where this study relied on the principle of qualitative study using documentary research, observation, interview evidence, which was extracted from conducting 6 interviews with employees from the company and the port.

The results of the study showed that the process of managing one container does not target or affect the owner of the commodity, but rather affects The economy of the state as a whole, and this is due to the great importance the state attaches to this process, similar to the countries of the world.

Keywords: Container Management - Container Transport - Container Ships - Logistics Management - CMACGM Company - Maritime Transport.

Résumé

La gestion des conteneurs est un facteur important de confirmation des compétences du transport maritime pour les pays, et en phase avec les évolutions actuelles du monde du commerce international ; Les grandes compagnies maritimes se sont tournées vers la politique de gestion logistique des conteneurs et de suivi de leur parcours afin d'atteindre l'objectif de livrer le bon conteneur au bon endroit à la bonne personne, et à la lumière de ce principe, cette étude s'est accompagnée de la objectif de définir le processus global de la conteneurisation , en commençant par le conteneur, les navires-conteneurs et leurs ports Et jusqu'à ses opérations de gestion par les grandes compagnies maritimes CMA CGM. Là où cette étude s'est appuyée sur le principe d'une étude qualitative par recherche documentaire, observation, témoignages d'entretiens, qui a été extraite de la réalisation de 6 entretiens avec des salariés de l'entreprise et du port, les résultats de l'étude ont montré que le processus de gestion d'un conteneur ne cibler ou affecter le propriétaire de la marchandise, mais affecte plutôt L'économie de l'État dans son ensemble, et cela est dû à la grande importance que l'État attache à ce processus, à des pays du monde.

Mots clés : Gestion des conteneurs – la conteneurisation - Porte-conteneurs - Gestion logistique - Société CMACGM - Transport maritime.

الشكر

اشكر الله تعالى على توفيقه و إرشاده لي لإتمام هذه المذكرة

ثم الشكر للوالدين الكريمين على التحفيز و الدعم طول فترة انجاز المذكرة

كما أتقدم بجزيل الشكر لأعز إنسانة في الوجود سبب بسمتي و سر توفيقي أمي الغالية

بلقاضي وحيدة

كما أتقدم بالشكر للأستاذ المشرف على المذكرة السيد الدكتور بوشطارة مهدي على كل ما قدمه من نصائح و إرشادات .

كذلك الشكر موصول لمدير وكالة CMA CGM السيد تونسي فيصل لمساندته الطيبة وذلك بتقديم لي الفرصة للتربص في الشركة .

كما اشكر جميع العاملين في شركة CMA CGM و بالخصوص القائمين على قسم اللوجستيك و على رأسهم السيد خياري نذير الذي اشرف على تأطيري بكل احترافية .

كما أتقدم بالشكر الى أخواتي أية و أسماء و إلى أخي و ابني المدلل

صابري اكسل نجد .

فهرس المحتويات:

ملخص البحث: **3**

الشكر **5**

فهرس المحتويات: **6**

فهرس الأشكال: **10**

فهرس الجداول: **10**

المقدمة العامة

مقدمة: **2**

الفصل الأول: الإطار النظري

المبحث الأول :الدراسات السابقة **8**

1.النقل البحري **8**

2.نظام النقل بالحاويات **10**

المبحث الثاني: الإطار المفاهيمي **13**

المطلب الأول: الحاويات **13**

1. الحاويات **13**

1.1 النشأة التاريخية للحاويات 13

2.1 تعريف الحاوية : 15

1-2-1التعريف اللغوي و الاصطلاحي للحاوية 15

3.1 العلامات المميزة على الحاوية 18

1.3.1 رقم الحاوية 18

2.3.1 رقم السيل 19

3.3.1 رقم مقاس ونوع الحاوية 20

4.1 هيكلة و أجزاء الحاوية..... 20
5.1 أنواع الحاويات 21
1.5.1أنواع الحاويات وفقا للمواد المصنعة منها 21
2.5.1 أنواع الحاويات وفقا لمقاييسها 22
3.5.1أنواع الحاويات وفقا لطبيعة البضائع المنقولة..... 23
6.1 العناصر الواجب توفرها في الحاوية : 25
7.1 الخصائص الواجب توافرها في الحاوية : 25
8.1 الأهداف التي يحققها استخدام الحاويات في النقل البحري 26
9.1 سلبيات النقل بالحاويات 27
10.1 آثار ظهور و تطور نظام التحوية : 27
المطلب الثاني: سفن الحاويات..... 28
مقدمة..... 28
1.2 مفهوم سفن الحاويات..... 28
1.1.2 تعريف سفن الحاويات: 28
2.2 أنواع سفن الحاويات: 29
1.2.2سفن الحاويات بحسب جيل السفينة: 29
2.2.2 سفن الحاويات بحسب تصميمها 31
3.2.2سفن الحاويات بحسب خط السير المتبع:..... 32
3.2 مزايا استخدام سفن الحاويات..... 33
4.2 عيوب استخدام سفن الحاويات 33
المطلب الثالث: موانئ ومحطات الحاويات 34
3.مفهوم موانئ ومحطات الحاويات 34
1.3 ميناء الحاويات :..... 34

2.3 محطة الحاويات :..... 34
3.3 المعدات و النظم الرئيسية للتداول و المناولة في المحطات :..... 34
1.3.3 الروافع الجسرية :..... 34
2.3.3 نظام الشاسيهات Chassis System..... 35
3.3.3نظام الرافعة الناقلة:..... 36
4.3.3 شاحنات التحميل الأمامي و الجانبي :..... 36
4.3 العمليات التشغيلية في محطة الحاويات :..... 36
1.4.3 الخدمات التي توفرها المحطة :..... 36
خلاصة الفصل:..... **37**

الفصل الثاني: الإطار المنهجي

مقدمة..... **39**
1 منهجية الدراسة..... **39**
1.1 المنهج الوصفي التحليلي:..... 39
1.2أهداف المنهج الوصفي التحليلي:..... 39
2.مجتمع الدراسة و العينة :..... **40**
3.طرق و أدوات جمع البيانات:..... **41**
1.3 التحليل الوثائقي:..... 43
2.3 الملاحظة :..... 43
3.3المقابلة :..... 44

الفصل الثالث: الإطار التطبيقي

الفصل الثالث: دراسة تطبيقية لعمليات إدارة و تنظيم تدفق الحاويات في مؤسسة CMA CGM الجزائر **50**
المبحث الأول: تقديم عام لمجمع CMA CGM..... **50**

1.1 تعريف مجمع CMA CGM 51
2.1 الشركات و العلامات التجارية التابعة لمجمع CMA CGM : 52
1.2 نشاطات ودور وأهداف CMA CGMالجزائر: 54
2.2 الملحقات و المؤسسات التابعة لشركة CMA CGMالجزائر : 56
3. البرمجيات المستخدمة من قبل CMA CGM الجزائر 56
4.التنظيم العام لمؤسسة CMA CGM الجزائر: 57
1.4 هيكلة مؤسسة CMA CGMالجزائر. 58
2.4 الهيكل العام لمؤسسة CMA CGM 59
المبحث الثاني: هيكلة وكالة CMA CGM الجزائر 60
الهيكل التنظيمي للوكالة 60
1.1هيكلة قسم الخدمات اللوجستية و وظائفه : 62
المبحث الثالث: نتائج الدراسة 62
تقديم عينة الدراسة: 63
1.قسم الخدمات اللوجستية 63
1.2أهداف قسم الخدمات اللوجستية: 66
الخاتمة 76
الخاتمة العامة: 77
المصادر والمراجع 79
الملاحق 90

فهرس الأشكال:

شكل رقم 1: العلامات المميزة على الحاوية 19
شكل رقم 2 : رقم السيل على الحاوية..... 19
شكل رقم 3: بعض العلامات التي تميز درجة خطورة المواد المنقولة في الحاوية..... 20
شكل رقم 4:هيكل و اجزاء الحاوية..... 21
شكل رقم 5: أنواع الحاويات حسب طبيعة المواد المنقولة 25
شكل رقم 6: تطور أجيال سفن الحاويات..... 31
شكل رقم 7 : يوضح موقع و حجم المبادلات التجارية للشركة في السوق العالمي..... 51
شكل رقم 8: المبنى الرئيسي للشركة فرع الجزائر 53
:شكل رقم 9 الهيكل التنظيمي للوكالة 60

فهرس الجداول:

جدول رقم 1: الأجيال المختلفة لسفن الحاويات وأبعادها الهندسية 30
جدول رقم 2 :اجيال الروافع الجسرية و مواصفاتها الهندسية و اسعارها 35
جدول رقم 3: تفاصيل المقابلة 41
جدول رقم 4: مقارنة طرق جمع البيانات النوعية 42
جدول رقم 5 :مواضيع محاور المقابلات 45
جدول رقم 6: الفرق بين المعالجة الدلالية والإحصائية 49
جدول رقم 7 :يوضح مهام الأشخاص التي أجريت معهم المقابلة..... 63
جدول رقم 8: يوضح أهم النقاط التي تمت مناقشتها في المحور الثاني 66
جدول رقم 9: يوضح أهم النقاط التي تم التطرق لها في المحور الثالث 72
جدول رقم 10: يوضح اهم النقاط التي تم التطرق لها في المحور الرابع 75

المقدمة العامة

مقدمة:

يعتبر قطاع النقل عموما أحد المحاور الأساسية المساهمة في تحقيق التوازن في قوانين العرض و الطلب. حيث يعمل قطاع النقل المتطور على رفع الكفاءة الاقتصادية للدول وذلك بخلق بيئة صلبة للتعاملات التجارية.

ويتربع قطاع النقل البحري أو الذهب الأزرق على رأس قائمة أنواع النقل الأخرى (الجوي و البري) لما يتميز به من مميزات ؛ حيث يساهم في ازدهار التجارة الخارجية و يعتبر حجر الأساس للتنمية الاقتصادية للدول ، و هذا راجع لما يوفره من مميزات كخلق فرص العمل ،و تحسين الظروف المعيشية للمدن البحرية التي يكون بها قطاع النقل البحري مزدهر، و ذالك بتوفير المرافق البحرية الهامة في عملية النقل البحري كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها من المشاريع البحرية .

كما يعتبر قطاع النقل البحري الأرخص ، من حيث تكاليف نقل البضائع و عمليات الشحن و هذا راجع إلى أن عملية النقل البحري لا تحتاج إلى منشئات ميدانية أو مرافق كثيرة ،إلا عند بداية وانطلاق العملية. و تتمثل هذه المرافق في الموانئ و الأرصفة البحرية . و ما يميز عملية النقل البحري أن المرافق الخاصة بها لا توجد بها عقبات كبيرة ، كما أنها لا تحتاج إلى صيانة دورية كما هو في النقل البري . و لهذا فان مجال النقل البحري يغطي ما يقارب 80 % من عمليات المبادلات التجارية العالمية .

و نسبة للأهمية الكبيرة التي يحضا بها مجال النقل البحري على المستوى العالمي ، شهد هذا المجال تطورات كبيرة و على كافة الأصعدة وهذا راجع إلى مظاهر العولمة التي شملت جميع المجالات (السياسية و الاجتماعية و التجارية و الاقتصادية) . حيث تأثر النقل البحري بالعولمة الاقتصادية التي جعلت العالم قرية اقتصادية متشابكة من العلاقات التجارية ، التي تقوم في الأساس على مبدأ تبادل السلع و الخدمات و المنتجات و رؤوس الأموال في نطاق تجاري واسع أسواقه مفتوحة و دون قيود .

و في خضم كل هذه التطورات شهد قطاع النقل البحري العديد من التغيرات الجذرية . حيث مر هذا الأخير بعدة مراحل بدءا من الطرق التقليدية المعتمدة على النقل باستعمال سفن نقل عادية إلى غاية ابتكار أسلوب النقل بالحاويات الذي أدى إلى خلق ثورة في مجال صناعة النقل البحري .فكنتيجة للعولمة التي ساهمت في تطور أوزان التجارة العالمية ، و ظهور الحاوية الذي ساهم في رفع الأداء اللوجستي للدول .

أصبح النقل البحري بالتحوية يمثل الحصة الأكبر في عمليات شحن البضائع على مستوى العالم نظرا لمزايا الحاوية المقدمة لمنظومة النقل الدولي و التي تتمثل في عمليات النقل من الباب إلى الباب، الذي

يسمح للناقل البحري بالسيطرة على البضائع المنقولة من خلال جميع مراحل نقلها عبر وسائط النقل المختلفة . حيث لا تتحقق هذه النتيجة إلا بتوفر سياسة إدارية محكمة من قبل جميع الأطراف المتدخلة في عمليات المبادلات التجارية و لا تتم هذه الأخيرة إلا بوجود مفهوم الإدارة اللوجستية للحاويات و التي تنص على " أن الإدارة اللوجستية للحاويات تكمن في توفير الحاوية المناسبة في المكان المناسب ،للعميل المناسب "(CGM) . وعلى ضوء هذا المفهوم الواسع تقوم عدة هيئات و أقسام مختلفة على عملية إدارة الحاوية لتوفيرها للعميل . و من هنا جاءت فكرة البحث في الموضوع و الذي يتمثل في :

إدارة و تنظيم تدفق حركة الحاويات – دراسة حالة شركة CMA CGM الجزائر–

حدود البحث :

حدود البحث من الناحية النظرية : تكمن في جميع المصادر و الوثائق التي تخدم الإجابة على إشكالية البحث المطروحة .

حدود البحث من الجانب التطبيقي : و هي شركة CMA CGM الجزائر ، ميناء الجزائر .

الحدود البشرية : موظفو الشركة .

الحدود الزمانية :حيث قمنا بالدراسة في الفترة الممتدة مابين 1مارس و 30 جوان سنة 2022 .

أسباب البحث :

و تنوعت الأسباب بين :

دافع ذاتي :

و هو التربص و التكوين في احد فروع اكبر شركات النقل البحري في العالم و خوض تجربة عالم الشغل في شركة متعددة الجنسيات

دافع موضوعي :

و يكمن في أهمية الإدارة اللوجستية لعملية نقل و تدفق الحاويات و دورها في تحسين كفاءات الاقتصاد الوطني .

دافع تخصصي :

و هو دراسة مهام قسم اللوجستيك في الشركة و تسليط الضوء على دوره في إدارة جميع عمليات تدفق الحاويات المملوكة للشركة سواء الفارغة أو المملوءة .

أهداف البحث :

يتوقع في نهاية الدراسة أن يكون سلط الضوء على :

- دراسة و تحليل قسم الخدمات اللوجستية في الشركة و دوره في إدارة تدفق الحاويات .
- معرفة الهيئات المساهمة في تتبع مسار الحاويات خارج أسوار الشركة بالتنسيق مع قسم اللوجستيك في حالة الاستيراد و التصدير .

إشكالية البحث :

و تتمثل إشكالية البحث في **كيف تتم إدارة تدفق الحاويات على مستوى شركة CMA CGM الجزائر ؟**

وقصد تسهيل عمليات الدراسة و جمع المعلومات تم تقسيم الإشكالية إلى عدة أسئلة فرعية تتمثل في :

- فيما يتمثل دور قسم الخدمات اللوجستية في عملية إدارة حركة الحاويات ؟
- ما هي الهيئات المشاركة في عملية إدارة الحاويات التابعة لشركة CMA CGM الجزائر ؟
- فيما يتمثل دور هيئات الجمارك في عملية إدارة تدفق الحاوية ؟
- ما هو المسار الذي تتبعه الحاويات في حالة الاستيراد و التصدير ؟

منهج البحث :

و للإجابة عن إشكالية البحث اعتمدنا على المباحث التالية :

-**المنهج الوصفي** : الذي يمكننا من شرح و تصوير المسائل المراد مناقشتها .

-**المنهج الاستقرائي** : و هذا في مراحل جمع المعلومات و البيانات .

-**المنهج التحليلي** : للمعطيات التطبيقية و المعارف النظرية .

أهمية البحث :

إن أهمية البحث تكمن في معرفة أهمية الحاويات في مجال النقل البحري و دورها في مجال التجارة الدولية و كذالك معرفة مسار الحاوية و الأقسام المسؤولة عن تدفقها داخل وخارج أسوار شركة CMA CGM الجزائر .

تقسيم البحث :

قمنا بتقسيم البحث إلى :

مقدمة :

الفصل الأول ا :لإطار النظري و يحتوي على مبحثين .

المبحث الأول : الدراسات السابقة : حيث ذكر فيه الدراسات التي لها علاقة بالموضوع .

المبحث الثاني : الإطار المفاهيمي : و تم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب :

المطلب الأول :الحاوية .

حيث تطرق هذا المطلب إلى المفهوم الشامل للحاوية .

- نشأتها التاريخية .

-أنواعها.

- سلبيات و ايجابيات استعمالها بالنسبة لمختلف الجهات القائمين على عملية النقل البحري .

- آثار ظهور و تطور نظام التحوية .

المطلب الثاني : سفن الحاويات .

تطرق هذا المطلب إلى المفهوم الشامل لسفن الحاويات .

-أنواعها .

-مميزات و سلبيات استخدامها.

- دورها في عمليات النقل البحري.

المطلب الثالث : موانئ و محطات الحاويات.

و تطرق هذا المطلب إلى:

- مفاهيم موانئ و محطات الحاويات .

-المعدات الرئيسية للتداول و المناولة في المحطات .

-العمليات التشغيلية في محطات الحاويات .

الفصل الثاني: دراسة ميدانية

حيث تطرقنا في هذا الفصل بالتعريف الشامل لشركة CMA CGMو كذالك تم التعريف بفرع CMA CGM و كالة الجزائر العاصمة و هذا بالتعريف بالأقسام الموجودة بها .

كما قمنا بإدراج نتائج تحاليل الدراسات التي قمنا بها في الشركة .

الفصل الأول: الإطار النظري

المبحث الأول :الدراسات السابقة

1.النقل البحري

ناقش الباحث (رشيد، 2015) أهمية النقل البحري كونه بوابة أي دولة للولوج إلى السواق العالمية و احد أهم المحاور التي تعتمد عليه التجارة الخارجية ، و من أهم الوسائل التي تساعد الدول في الاندماج في الاقتصاد العالمي .بحيث تقاس كفاءة النقل البحري من خلال قياس معايير الخدمات المقدمة في إطار التجارة الدولية ، بالإضافة إلى تحليل و دراسة أسباب تراجع وضعف كفاءة الموانئ الجزائرية و غياب التأهيل المطلوب للأرصفة الحديثة حيث سلط الضوء على أسباب تناقص مرودية الأسطول الجزائري مقارنة بثمانينيات القرن الماضي و بعض الدول العربية .

كما تناولت هذه الدراسة المفهوم العلمي و العملي للوجستيات و أهميتها في تطوير نظام النقل البحري باعتبارها وسيلة لتحقيق ميزة تنافسية للموانئ الجزائرية.

و قد توصل الباحث إلى أن الموانئ الجزائرية بحاجة إلى الخبرات الأجنبية أكثر مما هي بحاجة إليه من التمويل العمومي، وذالك لحل المشاكل التي يعاني منها قطاع النقل البحري و تشجيع الاستثمار من خلال توسيع رقعة خوصصة الموانئ و هذا من اجل زيادة كفاءة بناها التحتية لاسيما أن الأسطول الجزائري و بحكم موقعه الاستراتيجي لا يساهم إلا في نقل 2 % من حجم التجارة الجزائرية الخارجية .

تطرقت (حياة، 2018-2019) إلى تأثيرات النقل البحري الدولي على النشاط الاقتصادي و الاجتماعي و السياسي و الحضري للبلاد ، حيث يعتبر من أهم المحاور التي تعتمد عليه التجارة الخارجية و المساهم الأساسي في مسايرة الاقتصاد العالمي . حيث سلطت الضوء على أهم عنصرين في عملية النقل البحري ألا وهما السفينة كوسيلة النقل اللازمة لنقل البضائع ، و الموانئ التي يتم من خلالها مرور البضائع وتردد مختلف سفن النقل ، بالإضافة إلى احتوائها على شركات ملاحة مختلفة كالشحن و التفريغ . بحيث أن قيام عملية التبادل التجاري مرهون بتوفر و كفاءة كلا العنصرين . أما على الصعيد المحلي فتطرقت الباحثة إلى أن الاستثمار في بناء و تطوير الأسطول البحري من شانه أن يحسن من صورة المبادلات الدولية الجزائرية . و بالتالي زيادة معدل تدفقات الواردات و الصادرات بحيث تنعكس نتائج هذه الأخيرة على تقليل التكدس بالموانئ المحلية ، كما تعمل على خلق فرص عمل في مجال النقل البحري و المنشات التابعة

له ، كذلك يعتبر تزويد الخزينة العمومية بالعملة الصعبة من أهم أهداف النقل البحري و هذا من خلال الخدمات التي تقدمها الموانئ للسفن الأجنبية من إرشاد و إصلاح .

كما توصلت الباحثة أن تطور الأسطول البحري لا يكون إلا بزيادة كفاءة الموانئ وتطور بناها التحتية ، و بالتالي زيادة غزارة الرحلات التجارية من و إلى الجزائر؛ هذا من اجل تحقيق غاية استقطاب التجارة الدولية لا بد من توفر الوسيلة التي تمثل النقل البحري بروافده فالغاية لا تتحقق إلا بوجود الوسيلة .

تدرس هذه الأطروحة (نجم، 2005) عصر العولمة و التغييرات الاقتصادية و السياسية التي شهدها العالم إلى يومنا هذا حيث أدى ظهور العولمة إلى اشتداد التنافس على الأسواق العالمية حيث كان لهذه التغيرات السريعة التأثير على قطاع النقل بشكل عام وقطاع النقل البحري بصفة خاصة ، وبما انو النقل البحري العربي جزء من منظومة النقل البحري الدولي فانه يتأثر بشكل تلقائي بالتطورات التكنولوجية و اللوجستية التي سادت في دول العالم المتقدمة ؛ حيث كل هذه التغيرات ساهمت في تطوير مجال النقل البحري فتطورت السفن إلى ناقلات عملاقة أكثر تنوع و تقدم كما ، ظهرت سفن الحاويات ذات الأحجام الكبيرة . حيث اثر هذا بشكل كبير على الموانئ فأصبحت هذه الأخيرة بحاجة إلى تحديثات مع ما يتمشى مع تطور السفن فأصبحت بحاجة إلى بنى تحتية قوية و أرصفة بحرية مطورة حتى تكون قادرة على استقبال و توجيه السفن ، كذلك بحاجة إلى كفاءة إدارية عالية و شبكات نقل متطورة توصل مراكز الإنتاج و الاستهلاك بالموانئ .

ومن نتائج العولمة على قطاع النقل البحري التطور قي الاتصالات و علم اللوجستيات ،الذي نتج عنهم نظام نقل متعدد الوسائط الذي يعتبر وليد التكنولوجيا الحديثة ، إلا أن مع كل هذا التقدم نجد معظم الدول العربية بعيدة كل البعد عن التقدم المتوسط في هذا المجال و هذا ما يمثل تحديا كبيرا لقطاع النقل البحري العربي في ظل العولمة .

كما أوصت الباحثة بضرورة ركوب موجة التحديث لاسيما أن معظم الدول العربية وباستثناء دول الخليج تستخدم سفن قديمة و متهالكة لا تتلاءم مع مجال تطور الأساطيل العالمية .

تطرق (الهام، 2020) إلى اثر فيروس كورونا كوفيد 19 المستجد على العالم و مساسه بمختلف القطاعات الحساسة ، و على رأسها قطاع النقل البحري العالمي للبضائع . فإبان الجائحة تأثرت كل موانئ العالم بشكل سلبي مما ترتب عنه تراجع في نشاط النقل البحري للبضائع عبر العالم وإلغاء الكثير من العمليات التجارية و المبادلات الدولية .حيث تم تقليص بعض الخدمات البحرية المقدمة ،كما عمدت بعض الدول

إلى غلق موانئها وتسريح عمالها كإجراء وقائي لمكافحة تفشي الوباء في الدولة ، و هذا ما اثر على الخدمات اللوجستية المرتبطة بأنشطة النقل البحري كالتقليل في عدد عمال الموانئ الذي نتج عنه نقص في عدد الخدمات النوعية ،و رسو بواخر الشحن العملاقة لمدة و بالتالي ركود التجارة الدولية الذي انجر عنه اختلال في ميزان العرض و الطلب العالمي. وتعود كذالك أسباب تراجع النقل البحري خلال فترة الجائحة إلى اتخاذ الكثير من شركات الملاحة الدولية كشركة maersk الدنمركية و شركة CMA-CGM الفرنسية وغيرها قرار تعليق رحلات بواخرها من و إلى الصين باعتبارها بؤرة الوباء، وباعتبار الصين كذالك اكبر دولة تجارية في العالم فهذا ساهم إلى افتقار أسواق بعض الدول للبضائع و السلع في ظل جائحة فيروس كورونا المستجد .

2.نظام النقل بالحاويات

ناقش كل من (بوقادر و خلخال، 2019) أهم الابتكارات في أساليب النقل البحري الحديث ألا و هو النقل بالتحوية ، و مدى مساهمة الحاويات في تطوير أسلوب النقل البحري وأثره على الاقتصاد الدولي و الوطني حيث صار النقل بالحاويات يمثل الحصة الأكبر في شحن البضائع على مستوى العالم ونظرا لهذه الأهمية تطرق الباحث إلى أهم الاتفاقيات الدولية وكذالك مواد المشرع الجزائري القائمة على تنظيم و تاطير هذا النوع من النقل .كما سلط الضوء على واقع النقل بالتحوية في الجزائر،

و كيف يؤثر في صناعة النقل البحري الجزائري ،كما تطرق إلى ابرز التحديات التي تواجه الجزائر في حلقة النقل البحري من اجل الولوج إلى عالم النقل الحديث و محاولات الدولة في تطوير أساليب التعاملات بالحاوية لما يتناسب مع مجال النقل و التجارة الدولية .

كما توصل الباحثين إلى أن تحوية البضائع ونقلها ساهم في رفع كفاءة النقل الدولي ، و ذالك من خلال سهولة و سرعة النقل و الحفاظ على سلامة السلع المنقولة ؛ و لهذا يعتبر نظام نقل البضائع بالحاويات من أهم أنظمة النقل التي تؤثر بشكل عام على الاقتصاد العالمي و بشكل خاص على الاقتصاد الوطني .لذا من الضروري على الدولة الجزائرية المسارعة في تطوير هذا المجال من خلال بناء الموانئ الجافة توسيع سعة استيعابها للحاويات كذالك توفير خدمات لوجيستية لتسهيل إدارة و تنقل الحاويات بحيث يكون كل هذا في ظل تاطير قانوني من خلال إبرام اتفاقيات شراكة مع دول أجنبية .

تناولت الباحثة (ليلى، 2014) المبادئ و الأسس الصحيحة الواجب التقيد و الالتزام بها في صناعة الحاويات و هذا للدور الكبير الذي تلعبه في صناعة النقل البحري .كما سلطت الضوء على أهم القوانين

الواجب إتباعها في عملية شحن ومناولة البضائع من اجل ضمان سلامة السلع المنقولة ، ولتحقيق سلامة وامن البضائع المنقولة عبر الحاويات لابد أن تخضع هذه الأخيرة لمجموعة من المعايير و القوانين لتنظيم و تاطير عملية الشحن فبالرغم من لامتيازات الكبيرة للنقل بالتحوية إلا أن هذا يجعلها عرضة لاستخدامات غير شرعية كالتهريب و الهجرة الغير شرعية . ونظرا لهذه الاستخدامات الممنوعة دوليا توصلت الباحثة انه من اجل مراقبة الحاويات و تحقيق الأهداف المرجوة من النقل بالتحوية لابد من عصرنة الوسائل المسؤولة عن هذا النوع من النقل الحديث سواء عند دخول سفن الحاويات إلى الموانئ أو عند خروجها . لهذا يجب تاطير الإجراءات الأمنية اللازمة كما هو معمول به في المدونة الدولية لأمن السفن و المنشات المنائية ISPS وهذا لتمكين الدول من تحمل مسؤوليات المخاطر التي تهدد سلامة وامن النقل البحري .

تقوم دراسة (المشهداني، 2021) على اعتماد شبكة النقل البحري على النقل بالحاوية ، مما ساهم في ظهور أنواع كثيرة و مختلفة لسفن الحاويات حيث أصبحت هذه الأخيرة الوسيلة المعتمدة في اغلب المبادلات التجارية البحرية و هذا ما يدعوا لزيادة إمكانية الموانئ و تحسين خدماتها حتى لا يكون النقل بالتحوية عبئ على الموانئ ويتسبب في حدوث مشاكل تشغيلية في خطوط الخدمات الرئيسية لسفن الحاويات ، بحث انه لكي تتردد سفينة معينة على ميناء معين لابد من توافق وتواجد معدات محددة لحدوث عملية التداول من و إلى السفينة .

ولحدوث عمليات التداول بطرق سلسة لابد من تكييف الموانئ بطرق عصرية و بطاقات استيعابية كبيرة من اجل استقبال سفن الحاويات ، و هذا لا يتحقق إلا إذا توفرت المعرفة المطلوبة لأنواع سفن الحاويات ذات الكفاءة المستخدمة عالميا ، بالإضافة إلى إنشاء محطات حاويات خاصة بطاقات استيعابية كبيرة لتسهيل حركة الحاويات داخل الميناء كذالك توفير مساحات و زيادة عرض القنوات الملاحية لتوفر مساحات دوران كافية لدوران السفينة ،مع زيادة عمق أرصفة الميناء لما تتطلبه سفن النقل بالحاويات .

تمكن (سليمان، 2021) من إبراز دور الموانئ التونسية في مجال النقل بالحاويات لما تحرزه هذه الموانئ من مواقع إستراتيجية ؛ كما سلط الضوء على واقع الحركة التجارية للحاويات من خلال دراسة خصائص و هياكل الموانئ التونسية ، و كذالك دراسة حجم حركة البضائع في الموانئ. حيث حقق ميناء رادس متوسط في أعداد الحاويات لما يقارب 335 ألف حاوية في سنة 2014 وهي أعلى نسبة تحققها الموانئ التونسية وذلك باحتلاله النسبة الأكبر في المبادلات التجارية التونسية ، حيث يتحقق على مستواه أعلى نسبة دخول و خروج سفن الحاويات لاحتواء الميناء على عدد كبير من الأرصفة التي تستقبل حركة النقل بالحاويات مقارنة بميناء الصخيرة الذي سجل أدنى نسبة في حركة المبادلات التجارية بالحاويات من نفس السنة .

كما توصلت الأطروحة إلى ضرورة الاعتماد على الموانئ المجاورة لميناء رادس في استقبال سفن الحاويات و التوسع في المساحات الخاصة بتخزين الحاويات ، من اجل تخفيف الضغط على الميناء ، بالإضافة إلى ضرورة إتباع منهج التخطيط الإقليمي ، من اجل إعادة حركة توزيع الحاويات في موانئ الدولة لأهميتها البارزة في تحقق التنمية الإقليمية و كل هذا يستحيل تحقيقه في غياب نظام معلوماتي متطور يضمن الانتقال الصحيح للمعلومة و تلبية الاحتياج في الوقت الملائم .

المبحث الثاني: الإطار المفاهيمي

لدراسة عملية إدارة الحاويات وتتبع مسار سيرها عبر جهات مختلفة يتحتم عليا معرفة ماهيتها و ما هي المنشئات التي تساعد في تنقلها من وجهات مختلفة. حيث يمكننا التعرف عليها بشكل مفصل و كذلك المنشئات التابعة لها عن تكوين فكرة نظرية عن كيف تتم إدارتها و ما مدى تأثيرها على قطاع النقل بصفة عامة و النقل البحري بصفة خاصة .

المطلب الأول: الحاويات

1. الحاويات

1.1 النشأة التاريخية للحاويات

إن التطرق إلى النشأة التاريخية لظهور استعمال الحاويات كوسيلة شحن نمطية ، يعود إلى جهود جماعية تضافرت على مر السنين من اجل تطوير نظام النقل بالتحوية و جعله نظام قائم في حد ذاته في مجال النقل متعدد الوسائط .

فبمجرد الخوض في فكرة بداية ظهور الحاويات و كيف وصلت إلى هذا التقدم و الاستعمال في المبادلات الدولية ، يتوجب عليا معرفة أولا كيف كانت بداية الأفكار التي تدور حول انتهاج سياسة التحوية في عملية نقل البضائع ، و ثانيا مراحل تطور هذا المجال حتى الوصول إلى ثورة النقل بالحاويات .

إذ كانت بداية النقل بالحاويات على خطوط السكك الحديدية البريطانية سنة 1830. و بعدها انتقلت إلى مجال النقل البحري ، إذ كان يتم تداول الحاويات من موانئ بريطانيا إلى الولايات الأمريكية المتحدة سنة 1906 ، حيث كانت شركات النقل تعرض على الشاحنين تزويدهم بالحاويات لتسهيل عملية نقل البضائع من الولايات الأمريكية المتحدة إلى أوروبا (ابراهيم، اوعية الشحن (الحاويات)، 1975)

كما شهدت سنوات العشرينات و الثلاثينات انتعاشا في مجال النقل بالحاويات على السكك الحديدية في معظم ربوع العالم ، و هذا ما ادعى إلى ضرورة تطوير آليات شحن و نقل و تفريغ الحاويات على مختلف وسائل النقل (شعبان، ادارة الجمارك و ادارة المرافئ، 2000) .

كما برهنت الحاوية على مكانتها كوسيلة نقل فعالة وآمنة خلال الحرب العالمية الثانية ،إذ استعملت الحاويات كوسائل لنقل المعدات الحربية الثقيلة على مسافات برية وبحرية طويلة و هذا ما زاد من ترسيخ فكرة استعمال الحاويات و ضرورة انتهاجها كنمط نقل جديد امن و فعال في حماية المواد المنقولة .

وهذا ما الهم الناقل البحري مالكوم ماكلين Malcom Purcell Mclean و الملقب بأبو التحوية سنة 1937 . و أثناء مراقبته لعمليات الشحن وكيف تتم عمليات تفريغ محتويات العربات لنقلها إلى السفينة ؛حيث استلهم فكرة نقل مقطورة عربة النقل ذاتها على السفينة و نقلها من السفينة إلى الرصيف ، و من هنا تم اعتماد فكرة الحاويات في عمليات الشحن البحري. ففي سنة 1957اكتوبر بدأت أول سفينة حاويات تابعة لشركته مزودة كاملا بالخلايا رحلتها المنتظمة للعمل بين نيويورك– فلوريدا –تكساس ، إذ كانت سفينة GATE WAY CITY قادرة على نقل شحنة كاملة قدرها 226 حاوية (النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، 2009) .

أما في بداية الستينات فقد شهد سوق الحاويات تطورا بطيئا ، و هذا لأسباب عدة نذكر منها انه لم يكن لدى الكثير من الموانئ رافعات قادرة على رفع الحاويات من و إلى السفينة ، بالإضافة إلى عدم وجود نمط قياسي موحد للحاويات ؛ كما أن حركة تبادل الحاويات كانت مقتصرة على سواحل الولايات الأمريكية المتحدة (بين شرق الولايات الأمريكية المتحدة و سواحل فلوريدا) (النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، 2009) .

إلا أن في النصف الثاني من الستينات ، رأى ماكلين أن التطور في صناعة الحاويات لا يكون إلا عن طريق وجود نمط قياسي موحد للحاويات ، لان هذا من شانه تطوير صناعة النقل كلها كما أن التنميط يساعد على النقل متعدد الوسائط . كما ابتكر فكرة تسليم الحاوية من الباب إلى الباب و كنتيجة لهذه الأفكار تكللت أول رحلت لسفينة الحاويات land Fair بالنجاح من الولايات الأمريكية المتحدة إلى روتردام لأول مرة في 3 مايو 1966 . و بعد عشر سنوات من هذه الرحلة التاريخية بدأت التحوية تنتشر في أوروبا انطلاقا من ميناء روتردام الذي كان ولا يزال اكبر ميناء حاويات في أوروبا ؛ فخلال الفترة الممتدة من سنة 1966 إلى 2006 أي خلال الأربعين سنة تم تداول (130 مليون حاوية مكافئة TEU) عبر ميناء روتردام .ففي ذات العام 2006 تداولت الموانئ العالمية ما يزيد عن 350 مليون حاوية TEU (النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، 2009) .

2.1 تعريف الحاوية :

1-2-1التعريف اللغوي و الاصطلاحي للحاوية

أ) **لغويا :** بمصطلح container باللغة الانجليزية و الذي انتشر استعماله في المداولات التجارية العالمية ، و بالتالي تبنت معظم لغات العالم المصطلح الانجليزي بكون اللغة الانجليزية هي الأكثر تداول في العالم .

أما في اللغة العربية فقد سبق مصطلح حاوية عدة تسميات نذكر منها :المستودع ، الصندوق و السحارات إلا أن تسمية حاوية يبقى الأكثر استخداما ، و هذا راجع إلى بلاغة اللغة العربية كون أن التسمية تصف الشيء المسمى و بالتالي نقول حوى الشيئي و يحويه أي ضمه و أحرزه .

كما عرف الدكتور مكي إبراهيم الحاوية على أنها : وعاء الشحن هو صندوق أو سحارة أو مشابه ذلك ، يستعمل في تجميع بضائع بداخله، سائبة أو مغلفة تغليفا بسيطا، بقصد نقلها من مكان إلى مكان بوسيلة من وسائل النقل أو بأكثر دون الحاجة إلى تكرار التفريغ والشحن، ويكون صالحا للاستعمال مرات عديدة، بحيث اشترط ألا يقل حجمه عن متر مكعب (ابراهيم، 1975).

كما تعرف الحاوية على أنها عبارة عن صندوق قوي ذا أبعاد محددة عالميا ، من قبل هيئة المقاييس الدولية ISO " بحيث تعدد قرارات المنظمة من قبيل التوصيات و هي غير ملزمة . إلا أن كافة الشركات المنتجة للحاويات قد التزمت بان يكون عرض الحاوية 8 أقدام أما ارتفاع الحاوية فنجد انه اعتبار من 1978 أصبح الارتفاع المعياري للحاوية هو 8اقدام و 6 بوصة (80 % من مجموع الحاويات المستخدمة عالميا تلتزم بهذا الارتفاع) . و قد كانت تصنع من الصلب إلا أن ظهر اتجاه تصنيعها من الألمنيوم المقوى بالصلب لتخفيف وزن الحاوية الفارغة ، وكذلك فانه و رغبة في جعلها تتحمل الصدمات و كثرة التداول فقد كان هناك اتجاه لتصنيع الحاوية من الألياف الكيماوية المعالجة (العزيز، 2004).

ب) **اصطلاحا :** فقد جاء تعريف الحاويات على يد عدة هيئات دولية نذكر منها :

المكتب الدولي للحاويات حيث عرفها على أنها "وعاء يتميز بالصلابة ، وخصصت لنقل مختلف البضائع بشكل سلس تسمح بتفريغها و ملئها بكل سهولة دون الحاجة إلى إعادة تعبئتها في مرحلة وسطية "

كما عرفتها المادة 1 من الاتفاقية الدولية للجمارك المتعلقة بالحاويات سنة 1972 :" على أن الحاوية أداة نقل ذات طابع دائم و هي صلبة بما يكفي ليتسنى استعمالها مرارا و تكرار ، و هي مصممة خصيصا

لتسهيل نقل البضائع خلال واحدة أو أكثر من وسائط النقل من دون الحاجة إلى تحريك البضائع الموجودة بداخلها . كما يتناسب تصميمها مع آليات المناولة .إضافة إلى كونها مصممة بشكل يسهل عمليات التعبئة و التفريغ (فريدة).

أما اتفاقية اسطنبول المبرمة سنة 20/01/1990 و التي صادقت عليها الجزائر (اتفاقيات دولية ، 21يناير 1978) حيث جاء في نص الفقرة (ج) من المادة الأولى والتي جاءت في الفصل الأول تحت عنوان " تعار يف " أين تنص: " يقصد بعبارة" حاوية " أحد أنواع معدات النقل سيارة رفع ،صهريج متحرك أو هيكل مماثل آخر والذي يجب أن يكون:

- مقفل كليا أو جزئيا ليشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع .
- ذا صفة و متينا بشكل كافي ليكون صالحا للاستعمال المتكرر.
- معدا خصيصا لتسهيل نقل البضائع بواحدة أو أكثر في وسائط النقل، دون الحاجة لعملية وسطية لإعادة التحميل .
- معدا للمناولة السريعة، وعلى الخصوص عند نقله من وسيلة نقل إلى أخرى.
- معدا لتعبئته وتفريغه بسهولة.
- أن يكون حجمه من الداخل مترا مكعبا أو أكثر.

أما الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات فقد نصت على أن الحاوية:"هي وحدة من معدات النقل، ذات طابع دائم وهي :

- ذات متانة تكفي لكي تكون صالحة للاستخدام المتكرر.
- مصممة خصيصا لتيسير نقل البضائع، بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل، ودون عملية إعادة تحميل وسيطة.
- مصممة لكي تجري رصرصتها و/أو مناولتها بسرعة، بحيث تكون لها تجهيزات ركنية لهذه الأغراض (الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات scs1824، 1882).

تعريف قواعد روتردام ل 2008 :

جاء تعريف الحاوية ضمن الفقرة 26 من المادة 1 كالآتي: الحاوية، تعني أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل، أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك .من خلال هذه التعريفات المختلفة نجد ان تعريف الحاوية منصبا على كونها:

أداة نقل ذات طابع دائم، وهي صلبة بما يكفي ليتسنى استعمالها بشكل متكرر، وهي مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع، ة كما يتناسب تصميمها مع آليات المناولة، إضافة إلى كونها مصممة بشكل يسهل عمليات التعبئة والتفريغ.

كما تطرقت (حسن، 2009) إلى تعريف الحاوية من خلال الجدل القائم على استعمالها كوسيلة نقل أو نوع جديد من التغليف ؛ إذ أقرت محكمة المجموعة الأوروبية cour de la justice de la communautés européennes من اجل تحديد كيفية حساب مصاريف النقل على أن الحاويات ليست وسيلة نقل مستقلة ، وهذا راجع إلى أنها هي بدورها تحتاج إلى وسيلة نقل أخرى تنقلها من مكان إلى أخر. و بالتالي فالقضاء يخول للناقل الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية باعتبار أن الحاوية نفسها تعتبر في مقام البضائع ، إذ اعتبرت المحكمة إن الحاوية ليست وسيلة نقل طبقا للمادة 15 فقرة 2 من قواعد المجموعة الأوروبية بتاريخ 28 مايو 1980 المتعلقة بقيمة البضاعة في الجمارك " فالحاوية ما هي إلا طريقة تغلفه من نوع جديد و هي تختلف عن كل طرق التغليف الأخرى بحجمها الكبير وإمكانية استخدامها أكثر من مرة و بما أنها أداة مستقلة عن السفينة أو عن أي وسيلة نقل أخرى فهي قابلة للاستخدام المتكرر .

الحاويات بالنسبة للمشرع الجزائري

و بالنظر إلى اتفاقية بروكسل المبرمة سنة 1924 و التي لم يرد فيها مصطلح حاوية ، و هذا راجع إلى عدم انتشار استعمال الحاويات في تلك الفترة و بمصادقة الهيئات الجزائرية على هذه الاتفاقية لأمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام1396 الموافق ل23 أكتوبر سنة 1976 ،جريدة رسمية عدد29،لسنة1977 :

نجد انعدام مصطلح حاوية في القانون الجزائري في تلك الفترة ، كما نجد أن المشرع الجزائري وهو بصدد الانضمام إلى الاتفاقية العالمية للجمارك الخاصة بالحاويات استعمل تسمية صناديق البضائع للدلالة على الحاوية ؛ و مع تعديل معاهدة بروكسل (الرحمان، 2007) في ما يخص هلاك البضائع المنقولة بالحاويات و تعويض صاحب البضاعة ، حيث يتضمن هذا البروتوكول التعديلي إلغاء الفقرة الخامسة من المادة الرابعة وتعويضها بالتالي "في حالة استعمال حاوية أو نقالة خشبية أو معدنية أو أية أداة مماثلة لتجمع فيها البضائع، فإن عدد الطرود أو الوحدات المدونة في سند الشحن والتي تحتويها أداة النقل هذه هو عدد الطرود أو الوحدات التي يتعهد بها و على ضوء ما تم ذكره تعتبر أداة النقل هذه كأنها طرد أو وحدة نقل (خالد، 2006).

و في ظل هذه التغيرات في معاهدة بروكسل سارع القانون الجزائري في إدراج تسمية "حاوية " في القانون البحري الجزائري سنة 1998 .

3.1 العلامات المميزة على الحاوية

مقدمة :

على الرغم من الاستعمال الواسع للحاويات عبر أقطار العالم ، إلا إن هذه الأخيرة تخضع لنظام هوية واحد و هو النظام الدولي لترقيم الحاويات و ترميزها ، بحيث يساعد هذا النظام على التعرف على خصائص و نوع الحاوية كذالك نوع البضاعة المنقولة فيها ؛ وهذا بمجرد إلقاء نظرة شاملة على الهيكل الخارجي للحاوية .

1.3.1 رقم الحاوية

يساعد هذا الترقيم في إمكانية الرجوع و التحقق عند الضرورة ، من الرقم الدولي المسجلة به الحاوية كذلك اسم مالكها أو مالك السفينة المنقولة عليها بحيث يرمز كل من :

-الثلاث أحرف الأولى من اليسار : إلى مالك السفينة .

-الحرف الرابع من اليسار :يعتبر حرف مميز لجميع الحاويات .

-ستة أرقام: تعتبر الرقم الدولي المتسلسل و المسجلة به الحاوية ، بحيث تعتبر أرقام لا تتكرر إلا داخل الخط الملاحي الواحد و هذا لتسهيل التعرف على رقم الحاوية في أي مكان في العالم .و

-رقم سابع و يعتبر رقم التحقيق و الذي يضفي القانونية على ملكيتها لمالك بعينه و هو رقم تضعه الهيئة المختصة بالترقيم و التحقيق ISO

شكل رقم 1: العلامات المميزة على الحاوية

2.3.1 رقم السيل

يوضع هذا الرقم بعد تثبيتها وإغلاقها ، و هو رقم مسجل بالطباعة البارزة على قطعة من البلاستيك أو المعدن من قبل الجمرك المختص في ميناء الشحن. و يعد كرمز للقفل و لا يفتح الا في ميناء التفريغ تحت إشراف محضر فتح الحاوية ، بحضور كل من أعوان الجمارك ،وكيل الخط الملاحي و صاحب الشأن (العزيز، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات، 2004).

شكل رقم 2 : رقم السيل على الحاوية

3.3.1 رقم مقاس ونوع الحاوية

وهو عبارة عن رقم يتكون من أربعة أعداد خاصة بحجم ونوع الحاوية ؛فالرقمين الأولين يعبران عن الحجم إذ كانت الحاوية ذات 20 أو 40 قدم . أما الرقمين الأخريين فيعبران عن قياسات الحاوية من طول عرض و ارتفاع (النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، 2009) .

1-3-4 رقم درجة خطورة الحاوية

قد يصل هذا الرقم في تركيبه أحدا عشر عدد و يقل عن هذا في بعض الأحيان ، إذ يعبر فيه العدد الثاني و الثالث من اليسار على درجة خطورة المواد المنقولة في الحاوية ، و الجدول الذي تندرج تحته تلك المواد مثال :

172 ;172U6045 -156.156U6045

حيث هذه الأرقام تعبر على درجات الخطورة كالتالي 7.2 و 5.6 و هي تندرج تحت الجدول الأول الخاص بالمواد الخطرة و المتفجرات و الذخائر شديدة الانفجار (العزيز، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات، 2004).

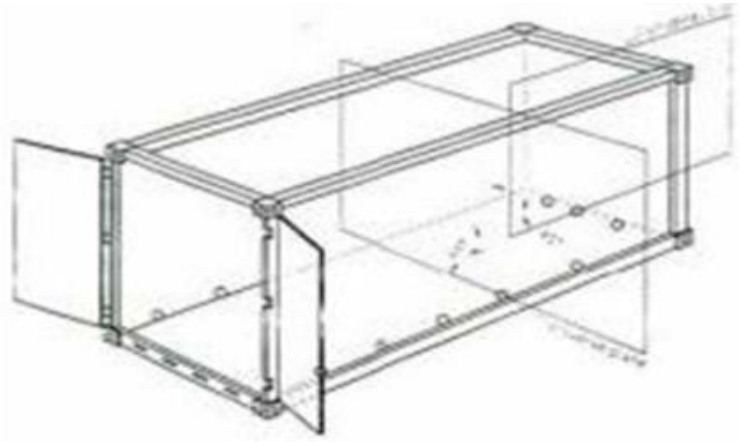
شكل رقم 3: بعض العلامات التي تميز درجة خطورة المواد المنقولة في الحاوية

4.1 هيكلة و أجزاء الحاوية

تعتبر مواد تكسية أجزاء الحاوية أي الهيكل الإنشائي من السقف و الجوانب و الأبواب من المواد التي تلعب دور في تأدية الحاوية للوظيفة المحددة لها ، حيث يكتسي الهيكل الإنشائي بألواح من الصلب كالصلب العادي steel أو صلب كورتين corten steel أو الألمونيوم Aluminium أو الابلكاج المقوى بالألياف الزجاجية(الفيبر جلاس) plywood glass . حيث نشرت إحصائية نسبة الحاويات

المصنعة منها كل مادة من مواد التكسية من مجموع الحاويات في العالم صرحت بان 65 % من مادة التكسية هي من الصلب و 29 % من الألمنيوم و 9 % من الابلكاج المقوى بالألياف الزجاجية كما ، صرحت أن نسبة قليلة جدا من هياكل الحاويات مصنعة من الحديد الغير قابل للصدأ Stinless Steel (النحراوي، 2009).

شكل رقم 4:هيكل و اجزاء الحاوية



5.1 أنواع الحاويات

تعتبر الحاويات من أهم وحدات النقل وأشهرها على الإطلاق ، لذلك فالبحث و الدراسة عن أنواع الحاويات لا يتم عن طريق المفهوم الفني فقط ، و إنما يتعدى الأمر إلى المفهوم التقني ، حيث تلجا شركات النقل البحري و الشحن إلى تقسيم أنواع الحاويات إلى ثلاث أقسام رئيسية ، و هذا وفقا للزاوية المنظور بها للحاوية فالنوع الأول يكون بحسب المادة المصنعة منها الحاوية و بعد ذالك تبعا إلى مقاييسها وأحجامها و في الأخير تقسم حسب نوع وطبيعة البضائع المنقولة فيها و التي بدورها تقسم إلى عدة أنواع.

1.5.1أنواع الحاويات وفقا للمواد المصنعة منها

تتنوع المواد المصنعة منها الحاويات وهذا راجع إلى تنوع المواد المنقولة فيها عبر البحر بحيث يتماشى كل نوع من المواد المصنعة منها مع طبيعة البضاعة المنقولة فيها .

أولا : حاويات مصنوعة من مادة الفولاذ : تحوز نسبة الحاويات المصنعة من الفولاذ على اكبر نسبة من إجمالي عدد الحاويات في العالم ، إذ تتميز بمتانتها وقوة بنائها و صلاحيتها و هذا ما يجعلها تتحمل نقل البضائع بأوزان ثقيلة ،بالإضافة إلى قوة تحملها فيما يتعلق بالضغط عليها و رص الحاويات فوقها إلى ست صفوف . كما يتميز هذا النوع بتكلفته المنخفضة وهذا راجع إلى المادة المصنوع منها .

ثانيا :حاويات مصنوعة من مادة الألمنيوم : و يتميز هذا النوع بمقاومته للحرارة ، إذ يستعمل الألمنيوم في تشكيل الجدران و سطح الحاوية ويكون هيكل هذه الأخيرة مصنوع من الفولاذ ،إذ تمتاز بالخفة و الصلابة و الصمود في مواجهة البيئة البحرية .

ثالثا : حاوية مصنوعة من الخشب و البلاستيك المقوى : في هذا النوع من الحاويات يصنع الهيكل من الفولاذ ، فيما تكون الجدران و السقف مصنوع من مادة البلاستيك المقوى بالألياف الزجاجية حيث تستعمل هذه الحاويات في نقل البضائع القابلة للصدأ (النحراوي، 2009) .

2.5.1 أنواع الحاويات وفقا لمقاييسها .

يعود التداول الكبير لاستعمال الحاويات إلى قرار توحيد مقاساتها ، إذ يعتبر هذا القرار توحيد قياس الحاويات من أهم الركائز في نظام النقل بالتحوية حيث لعب المكتب الدولي للحاويات بالشراكة مع المنظمة الدولية للقياس iso من أن تكون مقاسات الحاويات كالتالي (شعبان، 2000).

أولا : أن يكون العرض المعياري للحاوية هو 8 أقدام حيث التزمت معظم الشركات المصنعة بهذا القرار .

ثانيا : أن يكون طول الحاوية من 10–20–30–40 قدم وتعتبر الحاوية ذات 20 و 40 قدم الأكثر استعمال في مجال النقل البحري .

ثالثا : أن يكون ارتفاع الحاوية المعياري من ثمانية أقدام إلى ثمانية أقدام و ستة بوصات أي ما يعادل 2.621 متر ، كما توجد ارتفاعات خاصة لبعض الحاويات و هي حاويات نصف ارتفاع أي أربعة أقدام ، كما توجد الحاويات المبسطة حيث تمثل هذه لأنواع نسب ضئيلة من مجموع الحاويات المتداولة .

رابعا :وزن الحاوية بحيث يبلغ وزن الحاوية ذات 20قدم فارغة حوالي 2 طن بينما يصل وزن الحاوية 40 قدم فارغة إلى 3.5 طن (النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، 2009).

الشكل رقم 05 :أنواع بغض الحاويات وفق مقاييسها

3.5.1أنواع الحاويات وفقا لطبيعة البضائع المنقولة

تنقسم أنواع الحاويات حسب طبيعة البضائع المنقولة بدورها إلى أربعة أقسام لكي تتناسب مع الغرض المصنوعة لأجله حيث نجد :

- **حاويات البضائع العامة :**

و يكون هذا النوع من الحاويات غير مصنع من اجل نوع واحد من البضائع ، و لهذا يتميز بعدة أشكال و هذا راجع إلى تعدد نوع البضائع العامة المنقولة . إذ نجد مجموعة من الخصائص تميز حاوية عن أخرى حيث نجد :

- **حاويات ذات الاستعمالات العامة :** و هي عبارة عن صناديق مغلفة بشكل كامل تتميز كون أن كل من السقف و الجوانب بصلابتها و يكون احد جوانبها عبارة عن باب يسمح بدخول مختلف البضائع الجافة و السائلة (السائلة عندما تكون معبئة في وحدات تعليب)
- **حاويات السقف المفتوح أو احد الجوانب :** و هذا النوع يشبه بحد كبير حاويات الاستعمال العام إلا انه به سقف متحرك قابل للإزالة و التركيب بحيث يكون مصنوع من مادتي القماش او البلاستك و يستخدم هذا النوع لنقل البضائع ذات الحجم الكبير كالآلات أو تلك البضائع التي لا يمكن رفعها إلا برافعات علوية
- **حاويات مسطحة :** وهي حاويات مسطحة من دون أي إنشاءات علوية عليها ولا تدخل ضمن الحاويات المعيارية لاستحالة نقلها وتداولها من الأعلى باستخدام إطارات التحميل

- **حاويات البضائع الخاصة :**

و هي حاويات تتميز بتصميم خاصة وهذا لحساسية المواد المنقولة بها ونذكر منها :

- **الحاويات المقفلة ذات فتحات التهوية** :و تستخدم عادة في نقل محاصيل معينة ، و هي عبارة عن حاوية مقفلة و لها فتحات تهوية في الأجزاء العلوية و من الجانبين و تكتسي جوانبها من الداخل برقائق من ألواح الخشب و لها نظام طرد بخار الماء المكثف خارج الحاوية .
- **الحاويات الصهريج** : و هي تستخدم لنقل كل المواد السائلة والتي تكون ملامسة للسطح الداخلي للحاوية بشكل كامل ، من زيوت و حوامض كذالك لنقل الغاز المضغوط و المزيل وتكون في الغالب على شكل خزانات محكمو الإغلاق .
- **الحاويات الثلاجة(حاويات مبردة متكاملة)** : يزود هذا النوع من الحاويات بمنظومة تبريد وجهاز تهوية كهربائيا (منظومة تبريد متكاملة) . وأثناء الرحلة الكهربائية تقوم السفينة بإمداد الحاوية بالكهرباء بينما توصل بالكهرباء أثناء تواجدها بالبر من مصادر التيار من محطة الحاويات أو من مولد الديزل الخاص بها تحت منظومة التبريد مباشرة .

وهذا لا يمنع وجود أنواع أخرى للحاويات اقل تداولا ، بحيث يلجا صناع الحاويات إلى تصنيع حاويات تتماشى مع متطلبات الشاحن .

فنجد مثلا :حاويات مصنوعة خصيصا لنقل الملابس الجاهزة إذ تكون مزودة من الداخل بعلاقات ملابس تكون هذه التجهيزات قابلة للإزالة و هذا لجعل الحاوية لنقل بضاعة أخرى (النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، 2009) .

شكل رقم 5: أنواع الحاويات حسب طبيعة المواد المنقولة

6.1 العناصر الواجب توفرها في الحاوية :

1. أن تكون متينة و قادرة على التحمل بدرجة كافية للاستعمال المتكرر.
2. أن تصمم بطريقة خاصة لتسهيل عملية نقل البضائع بوسيلة أو بأكثر.
3. أن تصمم على شكل ييسر تداولها و مناولتها وخاصة عند نقلها من وسيلة إلى أخرى.
4. أن تصمم بطريقة تجعلها سريعة التعبئة و التفريغ و التستيف .
5. أن تشمل على فراغ بداخلها أكثر من 35 م مكعب لزيادة قدرتها على استيعاب البضائع و النقيات.

7.1 الخصائص الواجب توافرها في الحاوية :

1. أن تكون قوية لتحمل البضائع الثقيلة و خصوصا على الأرضيات و كذلك لتحمل الضغوط الجانبية
2. أن تتوفر بها وسائل تربيط داخلية لتثبيت البضاعة بداخلها و ضمان استقرارها
3. أن تتحمل العوامل الجوية القاسية
4. أن تكون ذات قدرة على تحمل اجهادات الرحلة و مخاطرها خلال عملية النقل ، و هي الرفع و التحميل و مناولات عربات السكك الحديدية و النقل بالطرق البرية بما فيها الاهتزاز و التموج
5. و الحركة ،و النقل بالبحر بما فيه من حركات الاهتزاز .

6. أن تكون كذلك على قدر من المتانة و الصلابة لاحتمال وزن خمسة حاوية أخرى فوقها (النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، 2009)

8.1 الأهداف التي يحققها استخدام الحاويات في النقل البحري

أولا : بالنسبة للنقل

- ❖ خفض تكاليف الشحن و التفريغ بنسبة كبيرة
- ❖ خفض مدة تواجد سفن الحاويات بالميناء
- ❖ التقليل من حوادث السرقات و التلفات التي تحدث للبضائع
- ❖ زيادة القدرة على المنافسة التقليدية (العزيز م.، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات)

ثانيا : بالنسبة للشاحن

- ❖ المحافظة على البضاعة من التلف و العبث و السرقة
- ❖ انخفاض رسوم التامين
- ❖ ضمان شحن البضاعة ووصولها في مواعيد محددة و بسرعة
- ❖ توصيل البضاعة من الباب إلى الباب و هو الأساس الذي قام عليه نظام النقل متعدد الوسائط
- ❖ انخفاض كبير في مصاريف التداول بالميناء (العزيز م.، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات، 2004)

ثالثا : بالنسبة للموانئ

- ❖ انخفاض فترة بقاء السفن بالميناء مما يتيح توافر اكبر عدد من المراسي غير مشغولة ،و نجاح ذالك يتوقف على سرعة و يسر إنهاء إجراءات البضائع
- ❖ تزيد من معدلات السحب مما يعني نجاح خطط القائمين على اللوجيستيات و التي تعتني بالمقام الأول بتقديم خدمة مميزة للعميل بالكفاءة المطلوبة و بتكلفة اقل و في أزمنة منخفضة
- ❖ وجود تسهيلات لاستقبال وشحن الحاويات بأي ميناء يؤدي إلى إقبال سفن الحاويات العملاقة على التعامل مع الميناء و في هذا تحقيق عائد و نجاح كبير للميناء (العزيز م.، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات).

9.1 سلبيات النقل بالحاويات

1. لكي يحقق النقل بالحاوية أهدافه المرجوة لا بد أن يتم النقل عبر سفن متخصصة ،إذ أن النقل بالحاويات على متن السفن التقليدية يشكل صعوبة في وجود تناسق بين أحجام الأوعية أو بين فراغات السفينة و تصميم عنابرها .
2. صعوبة تناسب الفراغ الداخلي للحاوية مع كمية البضائع المراد شحنها بداخلها ،إذ يثار هذا المشكل في حالة الحاويات العادية التقليدية حيث توجد فراغات يصعب على الناقل ملؤها لعدم وجود البضائع المناسبة .
3. إذا تعرضت الحاوية للفقد أو للتلف فهذا يودي حتما إلى تلف كل ما في داخلها و هذا يؤدي الى خسائر كبيرة .
4. كما يعيب استخدام الحاويات ما تتطلبه من صيانة مستمرة الأمر الذي يؤدي إلى مصاريف إضافية لا يمكن تداركها أو تعويضها .

10.1 آثار ظهور و تطور نظام التحوية :

أولا : توسع حركة النقل بنظام سفن الحاويات .

ثانيا : زيادة الاستثمارات في الحاويات و السفن و محطات الحاويات و النقل الدولي متعدد الوسائط ،و اللوجستيات (النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، 2009).

المطلب الثاني: سفن الحاويات

مقدمة

إن التقدم في صناعة النقل البحري العالمي كان ناتجا لعوامل متعددة . لكن العامل الأول الذي يجب أخذه في الاعتبار هو أن النقل البحري العالمي ينقل ما يزيد نسبته عن 80% من كميات البضائع الداخلة في حركة التجارة الدولية ، و بذالك فانه يعد شريان التجارة الدولية ، ة استجابة من ترسانات بناء السفن في كل أنحاء العالم لذالك الدور الهام لقطاع النقل البحري العالمي فقد قامت الترسانات البحرية بتصميم و بناء أنواع مختلفة من السفن من مختلف الأنواع و الطرازات و الحمولات و الأجيال لتتلاءم مع النوعيات المختلفة من البضائع الداخلة في حركة التجارة الدولية بمختلف خصائصها و أصنافها وأنواعها و أوزانها و أحجامها .

و مما لاشك فيه أن تصميم وبناء سفن الحاويات قد شهد تطورات هامة و متلاحقة ،أدى إلى ظهور أجيال متعددة من سفن الحاويات ،حيث كان لتطورها أثار و أبعاد مباشرة على العناصر الثلاثة الرئيسية لنظام النقل بسفن الحاويات و هي الحاوية و السفينة و الميناء المتخصص ، و التي سنتعرض لها بالتفصيل في النقاط التالية (النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، 2009) :

1.2 مفهوم سفن الحاويات.

1.1.2 تعريف سفن الحاويات:

هي سفن مصممة خصيصا بغرض نقل الحاويات سواء :

داخل العنابر: بحيث تكون على شكل خلايا حيث يتم إنزال الحاوية من فتحة العنبر مباشرة إلى تلك الخلية ، و هي قاعدة تسندها أربعة قضبان حديدية و هي جزء من بناء السفينة حيث يمكن إنزالها أو رفعها بنفس نظرية المصعد الكهربائي و لا يمكن تحريكها أفقيا و ترص الثانية فوقها حتى يمتلئ العنبر ، لذلك فان فتحات العنابر كثيرة ، و لا يتم تثبيت أو ربط الحاويات لان القضبان تسندها خلال الإبحار و لكل خلية رقم مثبت و مسجل في خطة الشحن و تستيف الحاوية .

فوق السطح : و هنا لابد من وجود وسائل تثبيت آلية كذلك لا يتواجد على ظهر سفينة الحاويات رافعات بل تشحن و تفرغ هذه الأخيرة بواسطة رافعات متواجدة على الأرصفة كما توجد عربات خاصة بنقل الحاويات تسمى بالعربات المقنطرة (العزيز، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات، 2004).

وتعرف كذالك على أنها سفينة لها جسم بمثابة مستودع كبير مقسم إلى خلايا بواسطة فواصل حديدية راسية ،و قد تم تصميم الخلايا لتحمل البضائع في صناديق نمطية تسمى الحاويات (النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، 2009).

كما عرفت سفينة الحاويات بالسفينة ذات الخلايا cellular stowage بحيث تنزلق الحاويات إلى الأسفل داخل العنابر المخصصة ، وترص الحاويات إلي أربعة صفوف أفقية بحث تكون أربعة صفوف فوق السطح و الأخرى تحت السطح ،و كنتيجة للتطور التكنولوجي في مجال صناعة سفن الحاويات جاءت فكرة التخلي عن أغطية عنابر السفينة بحيث أعلنت هيئة اللويدز بان سفن الحاويات المصممة من دون أغطية عنابر تعتبر من أهم التصميمات المتطورة في هذا المجال و هذا راجع إلى كثرة التكاليف التي تسببها أغطية العنابر عند الشحن و التفريغ من السفينة إذ يستلزم شحن الحاوية داخل السفينة إلى رفع غطاء العنبر و وضعه على رصيف الميناء و إعادته عند الانتهاء و هذا ما يزيد من وقت مكوث السفينة في الميناء (النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، 2009).

2.2 أنواع سفن الحاويات:

تنقسم سفن الحاويات حسب المعايير المعتمدة في إعطاء وصف للسفينة الناقلة للحاويات إلى ثلاث أصناف رئيسية وهي :

1.2.2سفن الحاويات بحسب جيل السفينة:

و يتم تحديد جيل السفينة بحسب طولها و عرضها وكذلك طول الغاطس مع احتساب عدد الحاويات المكافئة التي يمكن رصدها في العنابر وعلى السطح :

- **الجيل الأول** : حيث ظهرت سفن حاويات الجيل الأول في ستينيات القرن الماضي إذ بلغ طولها 180 متر ا و عرضها25متر أما طول الغاطس فبلغ 9 أمتار بقدرة استيعاب تتراوح بين 500 إلى 800 حاوية .
- **الجيل الثاني** : لسفن الحاويات فقد ظهر في1972 بحيث ازدادت قدرة استيعاب السفن للحاويات الضعف من 1000الى 2500 حاوية و بطول يقدر ب225 مترا و 29 مترا للعرض أما غاطس السفينة فبلغ11.5 مترا .

- **للجيل الثالث** :فقد دخل حيز الخدمة في بداية الثمانينيات بقدرة استيعاب تتمثل في 3000 حاوية مع زيادة في طول السفينة 275 مترا و عرض 32 مترا .
- **الجيل الرابع** : من سفن الحاويات ظهر في أواخر الثمانينات ولم يشهد هذا الأخير زيادات كبيرة عن الجيل الثالث إلا أن العرض وصل إلى 39 مترا و بالتالي فان القدرة الاستيعابية للسفينة ارتفعت إلى 4500حاوية مكافئة .
- **الجيل الخامس** : فقد ظهر بعد توسيع قناة بنما التي كانت تتحكم و لسنوات ف أبعاد سفن الحاويات حيث بلغ طول سفينة الحاويات 347 مترا و عرض 43 مترا مع غاطس يصل إلى 14.5مترا و قدرة استيعاب تتعدى 6000 حاوية مكافئة .
- **الجيل السادس** : حيث شهدت سنة 2001 ظهور سفن حاويات الجيل السادس بطاقة استيعاب تتمثل في 11000 حاوية و طول يبلغ 360 مترا وعرض 55 مترا و طول غاطس يبلغ 16.6. (النحراوي، اقتصاديات و سياسيات النقل البحري، 2015).

جدول رقم 1: الأجيال المختلفة لسفن الحاويات وأبعادها الهندسية

الأجيال	سعة السفينة	الطول متر	العرض متر	غاطس السفينة متر
الجيل الأول 1968	750	180	25	9
الجيل الثاني 1972	1500	225	29	11.5
الجيل الثالث 1980	3000	275	32	12.5
الجيل الرابع 1987	4500	275	39	11
الجيل الخامس 1998	7900	275	43	14.5
الجيل السادس 2001	11000	360	55	16.5

المصدر: أيمن النحراوي اقتصاديات وسياسة النقل البحري 2015

شكل رقم 6: تطور أجيال سفن الحاويات

2.2.2 سفن الحاويات بحسب تصميمها

عندما بدا ت موجة النقل بالحاويات في الانتشار و كذالك ظهور المنافسة من قبل كبرى الشركات في تصنيع السفن الخاصة بالحاويات ،كان هناك جزء كبير من السفن العملاقة العادية التي تشغل خطوط النقل البحري الكبرى و التي لا تتناسب لنقل الحاويات .فلجا مالكوها إلى تحويلها من سفن نقل عادية إلى سفن تستطيع تحميل الحاويات منتج عن هذا التحويل عدة أنواع من سفن الحاويات و هي كالتالي :

أ) السفن المتخصصة في نقل الحاويات Fully Cellular Container Ship

و هي السفن التي تم تصميمها خصيصا لنقل الحاويات دون غيرها ، بحيث تحتوي على خلايا مخصصة لاستقبال الحاويات في العنابر أو على مستوى السطح ، بحيث يتم رص الحاويات فوق بعضها كما يجب على السفينة أن تكون مزودة بأربطة تحزيم لتثبيت الحاويات حتى لا تتأثر هذه الأخيرة بحركة السفينة .

ب) سفن الحاويات الجزئية Partial Container Ship

وهي السفن التي تجمع بين سفينة الحاويات و سفينة البضائع العامة ، حيث تكون عنابرها مخصصة لاستقبال البضائع العامة أما السطح فيكون مخصص للحاويات .

ت) السفن القابلة للتحويل Convertible Container Ship

و هي التي يمكن استخدام جزء منها أو كلها في نقل الحاويات إذ تكون مزودة بتجهيزات مؤقتة تمكنها من نقل الحاويات .كما يمكن تحويلها إلى نقل البضائع العامة .

ث) سفن تحمل كميات محددة من الحاويات Limited Container Carrying Ability

و هي عبارة عن سفينة نقل بضائع عامة عادية غير أنها مزودة ببعض المعدات و الروافع التي تجعلها قادرة على نقل كمية محدودة من الحاويات .

ج) **السفن الغير مزودة بوسائل خاصة بنقل الحاويات :**

إذ تعامل هذه السفن الحاويات على أساس أنها وحدات كبيرة كالوحدات التي يتم نقلها و تداولها على السفينة و تثبيتها بوسائل تقليدية (النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، 2009) .

3.2.2سفن الحاويات بحسب خط السير المتبع:

و بما أن نظام النقل بسفن الحاويات أصبح يشكل ركيزة رئيسية في حركة النقل و التجارة الدولية ،انتهجت شركات النقل البحري نظام التركيز على عدد رحلات اقل بحجم بضائع اكبر حيث نتج عن هذه الفكرة إتباع خط سير منتظم .حيث يمكن إتباع خط السير المنتظم الناقلين على توحيد شروط النقل لتفادي المنافسة بينهم .

كما تشترط سفن الحاويات من الجيل الخامس توفر معدات و آليات خاصة في ميناء الرسو ؛و هذا ما أدى إلى ظهور الموانئ المحورية الأم (محمود، 2001).حيث تتوفر هذه الموانئ على طول الخط الرئيسي بين الشرق و الغرب ، بحيث تقوم هذه الموانئ باستقبال سفن الحاويات العملاقة، و من ثم تقوم سفن اقل منها حجما بإيصال السلع للموانئ التي لا يمكن للسفن العملاقة الرسو فيها . و هذا ما أدى إلى ظهور ثلاث أنواع من خطوط السير المنتظمة التي تتبعها سفن الحاويات و هم كالتالي :

1. **سفن حاويات ذات خط سير حول العالم RWS** : و هي احد طرق النقل البحري للحاوي إذ تهدف إلى ربط أهم مناطق العالم التجارية في رحلة واحدة و ذالك بمرور سفن الحاويات الكبرى على موانئ رئيسة بحيث تكون هذه الموانئ موصولة بخطوط نقل ثانوية .و تكمن أهمية هذا الأسلوب انه يعمل تزويد السوق العالمي بعدد ضخم من البضائع .
2. **سفن حاويات البندولية :Service Pendulum** : و يقوم خط السير هذا على الخطوط البحرية التجارية الكبرى التي تربط كل ما أوروبا أمريكا و شرق آسيا إذ يتخذ هذا الخط احد المناطق كنقطة انطلاق ، ويتم ربط الخط مع المنطقتين المتبقيتين، إذ يهدف هذا خط السير إلى الاستغلال الأمثل لخلايا السفينة إذ تستعمل عدة مرات في الرحلة الواحدة كما أن سفينة الحاويات لا تترد على الميناء لأكثر من مرة ، و هذا لأنها تتبع خط سير مستقيم إذ ينتج عن هذا الأسلوب أرباح اقتصادية هامة .

3. **سفن حاويات ذات خط سير بين ميناءين:End to End** وتتبع السفينة في هذا النوع مسار محدد له بداية و نهاية بين نقطتين (ا) و (ب) ذهابا و إيابا . وتعتبر هذه الطريقة من الطرق التقليدية في مجال النقل البحري إذ لا تتطلب إمكانيات مكلفة .

3.2 مزايا استخدام سفن الحاويات

- سرعة مناولة البضائع المعلاة داخل الحاويات في الميناء .
- عدم تلف البضائع أو سرقتها خاصة بالنسبة للبضائع غالية الثمن.
- تقليل تكاليف التعبئة و التغليف للبضائع داخل الحاويات .
- الخدمة من الباب إلى الباب FM DOOR TO DOORو هو ما يطلق علية النقل متعدد الوسائط Multimodal Transport(العزيز م.، 2004).

4.2 عيوب استخدام سفن الحاويات

- ارتفاع تكلفة بناء سفن الحاويات مع الأخذ في الاعتبار ارتفاع تلك التكلفة باختلاف الجيل .
- كل سفينة تحتاج إلى ثلاث مجموعات من الحاويات ؛مجموعة على ظهر السفينة ،مجموعة في ميناء الشحن ، مجموعة في ميناء التفريغ .
- ارتفاع تكلفة صناعة الحاويات و صيانتها .
- تتطلب تلك النوعية من السفن إنشاء محطات حاويات ضخمة في موانئ مجهزة برافعات ضخمة ،كذالك إلى ساحات كبيرة لتستيف الحاويات الواردة و تلك المنتظر شحنها كصادر أو فارغة و هذا يتطلب أيضا معدات حديثة للمناولة داخل الساحات بغرض تحقيق معدلات أعلى في التشغيل .
- احتياجات سفن الحاويات من الجيل الثالث و الرابع إلى موانئ بها أرصفة ذات أعماق كبيرة قد تصل إلى ما يقل عن 45 قدم و إلى ساحات خلفية واسعة لرص و تستيف الحاوية (العزيز م.، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات، 2004).

المطلب الثالث: موانئ ومحطات الحاويات

3.مفهوم موانئ ومحطات الحاويات

1.3 ميناء الحاويات :

هو مجموعة من محطات الحاويات ، حيث يشمن المكونات الرئيسية لمحطة الحاويات كأرصفة تراكي السفن ، روافع الحاويات ، معدات ساحة التخزين ، ساحة التخزين ، بوابة الدخول إلى المحطة ، محطات تعبئة الحاويات و تفريغها و تسهيلات أخرى مثل تطبيقات الحاسب الآلي ،ميزان الحاويات ، مكاتب الإدارة و تسهيلات أخرى داعمة (النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، 2009).

2.3 محطة الحاويات :

هي منظمة تقوم على مجموعة متسقة من الموارد المادية و البشرية في تقديمها لخدمات التداول و التخزين للحاويات في إطار منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط بما يتحقق معه تدفق الحاويات بكفاءة عالية و تكلفة اقتصادية ، كما تعمل على تسهيل حركة انسياب الحاوية من السفينة إلى الطريق البري و السكة الحديدية و النقل المائي الداخلي بما يحقق أفضل الخدمات للنقل البحري و البري في مقابل حد أدنى من التكلفة (النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، 2009).

3.3 المعدات و النظم الرئيسية للتداول و المناولة في المحطات :

1.3.3 الروافع الجسرية :

و تكون هذه الروافع الجسرية بشكل A Frame صندوق واحد ذو قوائم ،و هو نفس الشكل الذي اعتمدته جميع الروافع الجسرية في جميع مراحل تطورها بحيث يمكننا القول أن التغيير الرئيسي الذي طرأ على الروافع الجسرية وهو التطور حيث الفاعلية حيث شهدت هذه الأخيرة تطور على مستوى كل من الأبعاد الرئيسية و قدرة الرفع لكي تواكب التطور الواقع على أنواع و أحجام و أوزان الحاويات (النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، 2009).

حيث تتطور الروافع الجسرية بالتوازي مع التطورات في أجيال سفن الحاويات و ذلك على النحو التالي :

- **الطراز الأول** : و هو الطراز الذي يقل فيه طول ذراع التحميل عن 44 متر من الشريط الحديدي المجاور للبحر .
- **الطراز الثاني** : و هو الطراز الذي يكون فيه طول ذراع التحميل من 44-48 متر من الشريط الحديدي المجاور للبحر.
- **الطراز الثالث** : و يمثل ذلك الطراز الذي يبلغ طول ذراع التحميل 48 متر أو يزيد من الشريط الحديدي المجاور للبحر (النحراوي، موانئ الحاويات الدولية).

جدول رقم 2 :اجيال الروافع الجسرية و مواصفاتها الهندسية و اسعارها

أجيال الروافع الجسرية	فترة التوظيف	السعر التقريبي بالمليون دولار	طول الذراع التحميل بالقدم	ارتفاع ذراع التحميل بالقلم	المسافة بين قوائم الونش بالقدم
الجيل الأول	1960	0.75	115-70	60	50
الجيل الثاني	1970	2.4	130-106	85	100
الجيل الثالث	1986	6-3.6	156-145	100	100
الجيل الرابع	1990	8-5	170	110	100

المصدر موانئ الحاويات الدولية أيمن النحراوي 2009

2.3.3 نظام الشاسيهات Chassis System

و هو نظام مطبق في محطة الحاويات التابعة لشركة Sea land و بمقتضى هذا النظام يتم إنزال الحاوية بواسطة الرافعة البرية على شاسيه خاص يسحب إلى منطقة التخزين و تظل الحاوية محملة على الشاسيه لحين قطره خارج المحطة ، ويتم سحب الشاسيهات من منطقة التفريغ إلى مكان الانتظار بواسطة جرارات (النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، 2009). و ينقسم هذا النظام إلى جزئين:

أ) **الحاويات الواردة:** بعد تفريغها من السفينة تحمل على مقطورة شاسيه حيث يتم قطرها إلى مكان محدد بساحة تخزين الحاويات الواردة وتبقى الحاوية بالساحة إلى أن يتم نقلها إلى وجهتها المحددة.

ب) **الحاويات الصادرة** : تخزن الحاويات الصادرة من خارج المحطة على مقطورات شاسيهات حيث يتم قطرها إلى رصيف الشحن طبقا للوقت المخطط لها (النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، 2009).

3.3.3نظام الرافعة الناقلة:

و يعتبر هذا النظام من انسب الأنظمة بالنسبة للمحطات الصغيرة التي تتعامل في التجارة الساحلية و القصيرة المدى ، حيث تقوم الرافعة الناقلة على الرصيف إلى جانب شحن و تفريغ الحاويات بتغطية عمليات التخزين و التستيف بالمنطقة الخلفية و لهذا فان نظام الرافعة الناقلة يحتاج إلى استخدام معدات إضافية للقيام بعمليات النقل و التخزين (النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، 2009).

4.3.3 شاحنات التحميل الأمامي و الجانبي :

تجهز شاحنات الشوكة الأمامية و الجانبية بهيكل تحميل متماسك قادر على رفع الحاوية و الإقفال عليها بواسطة الأقفال الدوارة ، و هي مصممة لرفع الحاويات من ارض الرصيف و التحرك بها او تستيفها (النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، 2009) .

4.3 العمليات التشغيلية في محطة الحاويات :

تلعب هذه المحطات دورا فعالا في تداول البضائع الواردة لها عن طريق سفن الحاويات او وسائل النقل البري و هي تقدم خدمات للمصدرين و المستوردين (النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، 2009).

1.4.3 الخدمات التي توفرها المحطة :

- تقديم التسهيلات لتفريغ الحاويات الواردة و فرزها طبقا لسند الشحن و عدها و تجميعها لتوزيعها على المستوردين .
- تخزين البضائع بصفة مؤقتة لحين انتهاء الإجراءات المستندية وبعض الإجراءات الأخرى مثل الجمارك ، الفحص ، تحصيل الرسوم .
- تقديم التسهيلات لاستقبال البضائع المصدرة و تعبئتها داخل الحاوية قبل وصول السفينة (النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، 2009).

خلاصة الفصل:

في هذا الفصل تمت مناقشة مفاهيم وتطورات العناصر الرئيسية لنظام النقل باستعمال الحاويات والتي تتمثل في الحاوية بالدرجة الأولى السفينة والميناء المتخصص.

حيث كان لتطور صناعة الحاويات و تنوع البضائع المنقولة بها تأثير على كل من السفينة و الميناء، حيث كانت هذه الأخيرة السبب الرئيسي في تطور كل من موانئ و كذلك السفن الخاصة بها ه وكان كل هذا التطور مربوط ي بالدرجة الأولى بزيادة الطاقة الاستيعابية للحاوية من اجل نقل اكبر كمية من البضائع بما يحقق الاستفادة من اقتصاديات الحجم في الإدارة و التشغيل.

الفصل الثاني: الإطار المنهجي

مقدمة

قبل الشروع في الدراسة الميدانية لحركة الحاويات و تدفقها على مستوى شركة CMA CGM لابد لنا من توضيح منهج الدراسة لاعتباره العمود الفقري للمعرفة كذلك يتوجب علينا تحديد الأدوات المنهجية المستعملة لجمع المعلومات في ما يخص شرح و تحليل طرق تدفق و تداول الحاويات .

1 منهجية الدراسة

وتعني كلمة منهج طائفة من القواعد العامة المصاغة من أجل الوصول إلى الحقيقة في العلم، وهذه القواعد تعتبر إشارات عامة وتوجيهات كلية يهتدي بها الباحث أثناء بحثه وله مطلق الحرية في تعديلها بما يتلاءم وموضوع بحثه الخاص. والمنهج مجموع العمليات الفكرية التي يسعى اختصاص بها على بلوغ الحقائق التي يتابعها ويثبتها ويتحقق منها، كما يعتبر المنهج مجموع العمليات الذهنية التي يحاول من خلالها علم من العلوم بلوغ الحقائق المتوخاة، وهو أنماط ملموسة في تنظيم خطوات البحث والسير فيه وهو مجموعة من الإجراءات والعمليات الضرورية التي يحتاجها الباحث في التعامل مع موضوعه للوصول إلى الأغراض المستهدفة (القاسم، 2021).

و بما أن عماد العلم منهجه لأنه يزوده بالمعلومات والبيانات أولا ، ويختبره ثانيا ، و يبرهنه ثالثا ، و يعممه رابعا . فان الدراسة الميدانية لهذا البحث العلمي تقتضي علينا اعتماد المنهج الوصفي التحليلي الذي يمكننا من تقديم دراسة ميدانية متكاملة لعملية إدارة الحاويات وفقا للبحث النوعي .

1.1 المنهج الوصفي التحليلي:

يعتمد المنهج الوصفي التحليلي على دراسة الظاهرة كما توجد في الواقع و يهتم بوصفها وصفا دقيقا كما يعبر عليها كيفيا أو كميا . فالتعبير الكيفي يصف الظاهرة و يوضح خصائصها، أما التعبير الكمي فيعطيها وصفا رقميا و يوضح مقدار هذه الظاهرة أو حجمها أو درجة ارتباطها مع الظواهر الأخرى (سليمان، 2002).

1.2أهداف المنهج الوصفي التحليلي:

- الكشف عن الظاهرة المدروسة.
- جمع المعلومات حقيقة ومفصلة لظاهرة موجودة فعالا في مجتمع معين.

- تحديد المشكلات الموجودة أو توضيح بعض الظواهر.
- تحديد ما يفعله الأفراد في مشكلة ما والاستفادة من آرائهم وخبراتهم في وضع تصور وخطط مستقبلية واتخاذ قرارات مناسبة في مشاكل ذات طبيعة مشابهة .
- إيجاد العلاقات بين الظواهر المختلفة.
- تفسر الظاهرة بتوضيح الأسباب الحقيقية وراء تلك الظاهرة.

2.مجتمع الدراسة و العينة :

تم اختيار الأشخاص الذي تمت معهم المقابلة على أسس منطقية و هذا وفقا لخبراتهم في مجال العمليات اللوجستية على مستوى الشركة و مساهماتهم في إدارة الحاويات و تنظيمها على مستوى مختلف وكالات الشركة في الجزائر .

حيث يوضح الجدول أدناه ملف تعريف الأشخاص الذين تمت مقابلتهم، كالوظيفة التي يشغلها الشخص الذي تمت مقابلته ، منصبه بالإضافة إلى تفاصيل و محتوى المقابلة .

جدول رقم 3: تفاصيل المقابلة

المحاور	الوظيفة	تفاصيل المقابلة
1	مدير الخدمات اللوجستية .	تمت 2022/06/05–مدة المقابلة :45 دقيقة
2	عون إداري مسؤول عن إدارة الحاويات في حالة الاستيراد و التصدير .	تمت 2022/06/11–مدة المقابلة :60 دقيقة
3	عون إداري مسؤول عن إدارة الحاويات الفارغة .	تمت 2022/06/23 –مدة المقابلة :45 دقيقة
4	مدير الهيئات الخارجية المسؤولة عن تتبع مسار الحاويات .	تمت 2022/05/28 –مدة المقابلة :30 دقيقة
5	عون امن مديرية الجمارك في الميناء .	تمت 2022/06/01 –مدة المقابلة :45 دقيقة

المصدر: من إعداد الطالبة

3.طرق و أدوات جمع البيانات:

تعتمد الدراسات النوعية في ما يخص تجميع البيانات على طريقتين أساسيتين و هما المقابلة و الملاحظة بالإضافة إلى دراسة الوثائق التي تتيح للباحث التعمق في البحث بالاعتماد على مصادر موثوقة .

جدول رقم 4: مقارنة طرق جمع البيانات النوعية

الطريقة	المزايا	العيوب
المقابلة	– المرونة في طرح الأسئلة و شرح الغامضة منها، أو إعادة صياغتها أو تكراراها في حال صعوبة الفهم. – امكانية العودة إلى المتحدث مرة ثانية لاستكمال بعض البيانات أو التأكد من محتواها أو الاستفسار عنها.	– يعتمد نجاح المقابلة إلى حد كبير على مهارات التواصل لدى المستجوب و اختيار الشخص و المكان و الوقت. – عدم قدرة المتحدث على الإقناع لتقديم الحقائق أو عدم تعاون المستجوب.
الملاحظة	– تمكن الباحث من جمع المعلومات في بيئة الدراسة تحت ظروف سلوكية مألوفة. – كما أنَّها تسمح بالحصول على بيانات ومعلومات من الجائز أن لا يكون قد فكَّر بها أفرادُ موضوعُ البحث حين إجراء مقابلات معهم أو حين مراسلتهم لتعبئة استبانه الدراسة.	– قد يعمد أفراد موضوع الملاحظة إلى إعطاء الباحث انطباعاتٍ جيِّدة أو غير جيِّدة؛ وذلك عندما يدركون أنَّهم واقعون تحت ملاحظته. – قد تميل الملاحظة إلى إظهار التحيُّز والميل إلى اختيار ما يناسب الباحث أو أنَّ ما يراه غالباً يختلف عمَّا يعقده.
الوثائق	تدعيم البحث العلمي بالحقائق المثبتة	صعوبة الوصول إليها ، كما قد تكون المؤلفات قديمة نوعا ما

المصدر: من إعداد الطالبة

كما استعملنا في بحثنا الطرق الأساسية الثلاثة و هي كالتالي :

1.3 التحليل الوثائقي:

حيث مكنتنا هذه الأداة جمع اكبر قدر ممكن من المعلومات و هذا بالاعتماد على عدة مصادر و هي مقسمة إلى قسمين :

– مصادر داخلية : و هي عبارة عن تقارير و وثائق إدارية خاصة بالشركة منها الوثائق ذات الطابع السري التي منعنا من إدماجها في الدراسة إلا أنها مكنتنا من فهم المعالم الكبرى للشركة . بالإضافة إلى المجلة السنوية التي تصدرها الشركة كل سنة للتعريف بالاستراتيجيات الكبرى لنظام العمل و الانجازات السنوية و التقدم الذي تحرزه الشركة على مستوى كل الفروع في جميع أنحاء العالم .

مصادر خارجية : كالمنشورات العلمية كذلك الكتب التي تناولت بإسهاب تاريخ التحوية و كيف تتم إدارتها على مستوى عدة هياكل إستراتيجية بالإضافة إلى أطروحات الباحثين المختصين في مجال النقل البحري بشكل عام و النقل بالحاوية بصفة خاصة

2.3 الملاحظة :

تعد الملاحظة من بين التقنيات المستعملة خاصة في الدراسة الميدانية لأنها الأداة التي تجعل الباحث أكثر اتصال بالبحوث، و الملاحظة العلمية تمثل طريقة منهجية يقوم بها الباحث بدقة تامة وفق قواعد محددة للكشف عن تفاصيل الظواهر و لمعرفة العالقات التي تربط بين عناصرها و تعتمد الملاحظة على قيام الباحث بملاحظة ظاهرة من الظواهر في ميدان البحث أو الحقل أو المختبر (مجدوب، 2017).

و لفهم عملية تدفق الحاوية و كذلك حركتها داخل و خارج الوطن ، و الهيكل التنظيمي المسؤول عن إدارتها في الشركة متعددة الجنسيات CMA CGM ؛ قمنا بتربص دام مدة 3 أشهر حيث تمكنا من القيام بملاحظات مستمرة لموظفي الشركة أثناء أدائهم لواجباتهم من خلال التواجد عن قرب مع إحداثيات و متغيرات المهام اليومية لعملية إدارة الحاويات .

حيث اتبعنا العديد من الخطوات نذكر منها :

1. تحديد بدقة الهدف الذي نسعى الوصول إليه و هو فهم كيفية إدارة تدفق الحاويات داخل و خارج الوطن على مستوى شركة CMA CGM.
2. تعيين بدقة الأشخاص المعنيين بالملاحظة.

3. تحديد جدول زمني دقيق يتماشى مع ساعات عمل رؤساء الأقسام المختلفة في الشركة مع مراعاة فترات تواجدهم في الشركة و هذا من اجل التعرف على المسئولين و فهم ديناميكية العمل .
4. تحديد النشاطات المعنية بالملاحظة كعمليات إدارة الحاويات في حالة الاستيراد و التصدير .
5. جمع المعلومات على هيئة ملاحظات و بعدها إعادة صياغتها.

3.3المقابلة :

تعرف المقابلة بأنها محادثة بين شخصين، يبدأها الشخص الذي يجري المقابلة ـ الباحث ألهداف معينة ـ وتهدف إلى الحصول على معلومات وثيقة الصلة بالبحث ، كما تعرف أيضاً، بأنها عملية مقصودة، تهدف إلى إقامة حوار فعَّال بين الباحث والمبحوث أو أكثر؛ للحصول على بيانات مباشرة ذات صلة بمشكلة البحث (مجدوب ن.، 2017).

و بما أن طبيعة دراستنا تندرج ضمن المنهج النوعي. و مع اتساع رقعة البحث وجب عليا التواصل و التفاعل مع الأشخاص المسؤولين حتى تتم عملية منهجة الأجوبة لكي نتمكن من الحصول على نتائج مفصلة .

حيث قمنا في البداية بإجراء مقابلات مع مدير الخدمات اللوجستية في الشركة ، ليتبين لنا أن عملية إدارة الحاويات على مستوى الشركة تتم عبر عدة أقسام و هياكل و عليه قمنا بإجراء عدة مقابلات في الأقسام المختلفة المتعلقة بعملية إدارة تدفق الحاويات حيث مكنتنا هذه المقابلات من تحديد كل من :

- عينة البحث

- تحديد المواضيع الواجب إدراجها في دليل المقابلة

و بعد إجراء عدد من المقابلات المركزة التي بلغ عددها 6 مقابلات مدة كل واحدة 40 دقيقة تقريبا ، و التي تهدف إلى معرفة مراحل و كيفية إدارة الحاويات على مستوى شركة CMA CGM تم طرح العديد من الأسئلة الشبه مباشرة ضمن المحاور الموضحة في الجدول أدناه ؛ كما تم صياغة دليل المقابلة وفقا لهذه المحاور الثلاث التي تساهم بشكل كبير في الإجابة على الإشكالية المطروحة .

جدول رقم 5 :مواضيع محاور المقابلات

موضوع محور المقابلة	مجال التحليل	الأسئلة المستهدفة و المتعلقة بالإشكالية
قسم الخدمات اللوجستية	خصوصية القسم و أهميته للشركة .	- ما هي الخدمات التي يقدمها عمال قسم اللوجستيك ؟ - ما هي البرامج المستعملة في عملية تتبع حركة الحاويات ؟
الهيئات المشاركة في تتبع مسار الحاويات خارج أسوار شركة CMA CGM	الأدوار التي تلعبها كل هيئة في مجال حركة الحاويات و أهميتها في مجال إدارة تدفق الحاويات.	- كيف يتم تتبع حركة الحاوية على مستوى عدة هيئات مختلفة ؟ - ما هو دور مديرية الجمارك في تتبع حركة الحاويات من و إلى خارج الوطن ؟
إدارة مسار حركة الحاويات في حالة الاستيراد و التصدير	المراحل التي تمر بها الحاويات في حالة الاستيراد و التصدير.	- كيف تتم إدارة حركة الحاويات في حالة الاستيراد ؟ - كيف تتم إدارة حركة الحاويات في حالة التصدير ؟

المصدر: من اعداد الطالبة

ويهدف تحليل مواضيع المحاور الثالث إلى الإجابة على الأسئلة الفرعية، حيث تمكننا هذه الإجابات من التوصل للإجابة على الإشكالية الرئيسة وهي : كيف تتم عملية إدارة تدفق الحاويات على مستوى شركة CMA CGM وكالة الجزائر ؟

كما أجريت كل المقابلات في مكاتب الأشخاص المعنيين أثناء تأديتهم لمهامهم اليومية و هذا ما تخلل المقابلة بعض الانقطاع و الفواصل و هذا ما جعلنا نتجه للتسجيل الكتابي و حتى لا تضيع الأفكار

نتيجة انقطاع المسؤولين عن الإجابة بسبب الزيارات المتكررة للعملاء وحتى لا يضيع منا الوقت و الجهد تم استعمال دليل المقابلة .

❖ دليل المقابلة

و هم منظم كالتالي **(الملحق أ)**

مقدمة :

عرض المحاور العامة وسياق الدراسة والغرض من المقابلة.

- **شروط إجراء المقابلة :**

تحديد فترات زمنية معينة و منتظمة حسب ما يتناسب مع مسؤوليات الموظفين كما يجب احترام خصوصية بعض الوثائق (الخاصة بالعملاء) بعدم نشرها أو دمجها في المذكرة و الاكتفاء بتكوين أفكار عامة عن سيرورة العمل .

- **المحور الأول** : تكوين معلومات عن الأشخاص الذين تمت مقابلتهم و هذا بغيت التعرف عليهم كذالك معرفة خبرتهم و مسؤولياتهم بالإضافة إلى جوانب مهنتهم .
- **المحور الثاني** : مهام قسم العمليات اللوجستية : تهدف الأسئلة إلى معرفة مهام كل عمال القسم و دورهم في عملية إدارة الحاويات
- **المحور الثالث** : الهيئات المشاركة في تتبع حركة الحاويات و أدوارها : و تهدف هذه الدراسة إلى معرفة كيف يتم تتبع و إدارة تدفق الحاويات عبر هيئات مختلفة ،بالإضافة إلى تسليط الضوء على دور مديرية الجمارك بالميناء و دورها في مراقبة السلع التي تصدر أو تستورد على حد سواء .
- **المحور الرابع** : إدارة مسار حركة الحاويات في حالة الاستيراد و التصدير بحيث يهدف هذا المحور إلى التعرف المراحل التنظيم و الإدارة التي تمر بها الحاويات في حالة الاستيراد أو التصدير على.
- **الخاتمة** : وتختم المقابلة بشكر جميع الأطراف على حسن الإصغاء و على الإجابات الكافية .

وبعد جمع هذا الكم الهائل من المعلومات من مختلف الأقسام في الشركة تتم معالجة هذه المعلومات باستخدام طريقة تحليل المحتوى .

1 .تحليل المحتوى :

و بما أننا عمدنا إلى اختيار الدراسة النوعية و استعمال العشرات من المقابلات المركزة على فهم طبيعة الدراسة و التعمق فيها ، فارتأينا إلى انه من اجل تحليل هذا الكم الهائل من المعلومات لابد من استعمال طريقة تحليل المحتوى .

تعريف تحليل المحتوى : يهدف أسلوب تحليل المحتوى النوعي إلى تحليل مضامين النصوص والوثائق ، حيث يتعامل مع الوثائق، والكتب بمختلف أنواعها: المطبوعة، أو المنشورة في الفضاء الإلكتروني الواسع الانترنيت ، وقد تتضمن هذه الوثائق صورا ، أو مقاطع فيديو، ، أو غيرها من النصوص المسجلة . بحيث يعمل على تفكيكها عن طريق عملية التشفير، والترميز إلى موضوعات، ووحدات صغيرة؛ ومن ثم إعادة تركيبها، وجمعها في وحدات أكبر بطريقة، تجعل محتوى هذه النصوص، والوثائق و المقابلات منتجا و ذا معنى، ومغزى؛ ومن ثم يمكن الاستفادة منها (الرشيدي، 2021) .

إذ يعتبر تحليل المحتوى :

- أداة، وأسلوب يستخدم في مختلف التخصصات.
- وسيلة بحثية قائمة بذاتها، ومساندة لغيرها .
- أداة لتحديد الموضوعات، أو الفئات ا لمهمة المتضمنة في المحتوى الذي يجرى تحليله، وتقديم وصف مدقق، وشامل للواقع الاجتماعي الذي جرى استقراؤه.
- –يتعامل مع أشكال متعددة من الوثائق.
- أداة تعتمد على مهارات التفكير العليا (الرشيدي، اسلوب تحليل المحتوى النوعي، 2021) .

و اعتمدنا في تحليل المعلومات على خمس مراحل أساسية :

1. **نص المقابلات:** و هي تعتبر الخطوة الأولى التي مكنتنا من الحصول على بيانات أولية في شكلها الخام

2. **التصنيف** : وهي مرحلة اكتشاف المواضيع الرئيسية و كذالك الفرعية كما تمكننا من استخراج الكلمات المفتاحية التي تمكننا من تشكيل فئات فرعية و أخرى رئيسية من دراستنا. كما تتم هذه المرحة بقراءة معمقة لكل المواد و المعطيات دون تدوين أي نوع من الملاحظات .
3. **الترميز** : و بعد تشكيل شبكة الفئات الفرعية و الرئيسية التي تعمل على جمع الترميزات المتماثلة أو المتشابهة أو المتقاربة في تصنيف واحد يسمى موضوع.
4. **القياس الكمي** : ويتم بحساب تردد كل موضوع حسب طريقتين :

أ) التحليل الراسي : و الذي يحدد عدد ذكر الموضوع بإنشاء تسلسل هرمي للمواضيع للفرد الواحد .

ب) التحليل الأفقي : و هو أيضا يسعى إلى تحديد عدد ذكر موضوع معين في جميع المقابلات التي أجريت .

5. **الخلاصة** : وتعمل هذه الخطوة على جمع و ربط جميع النتائج المتحصل عليها

5.معالجة البيانات

حيث تعالج البيانات النوعية من زاوية دلالية أو إحصائية ، وتعمل المعالجة الدلالية على تفكيك معاني الكلمات و الأفكار .أما الإحصائية فهي تتم باستخدام جهاز الحاسوب المثبتة علية برمجيات خاصة لمعالجة الكلمات ، حيث يشمل هذا التحليل على عدد العبارات و الكلمات و الفئات (Conchon, 2015).

جدول رقم 6: الفرق بين المعالجة الدلالية والإحصائية

المعالجة الإحصائية للبيانات	المعالجة الدلالية للبيانات
معالجة البيانات باستخدام الكمبيوتر	معالجة يدوية
التحليل التجريبي للأفكار والكلمات	التحليل الإحصائي للجمل والكلمات

المصدر : أساليب تحليل و تفسير الدراسات النوعية Jean-Claude Andreani et Françoise Conchon

ولتسهيل عمليات البحث انتهجنا طريقة معالجة البيانات من الزاوية الدلالية.

الفصل الثالث: الإطار التطبيقي

الفصل الثالث: دراسة تطبيقية لعمليات إدارة و تنظيم تدفق الحاويات في مؤسسة CMA CGM الجزائر

المبحث الأول: تقديم عام لمجمع CMA CGM

1. لمحة عامة عن نشأة مجمع شركة CMA CGM

تأسست الشركة عام 1978في مرسيليا من قبل رجل الأعمال الفرنسي لبناني الأصل جاك سعادة ، حيث أسس في بداية هجرته إلى فرنسا شركة CMA الخاصة بالشحن البحري لتحقق هذه الأخيرة نجاحا كبيرا و تشهد توسعة كبيرة في خطوط النقل البحري الخاصة بها في كل من البلدان العربية و كذالك القارة الاسياوية ، لتصبح CMA أو ناقل بحري فرنسي للحاويات .

كما استحوذ جاك سعادة عام 1996 على شركة CGM الخاصة بنقل الحاويات و الشحن و التي تأسست سنة 1977. حيث مكنته هذه الخطوة من الاستحواذ على الخطوط الوطنية الاسترالية ANLحيث دفعه هذا النجاح إلى دمج الشركتين في عام 1999 تحت اسم مجموعة CMA CGM.

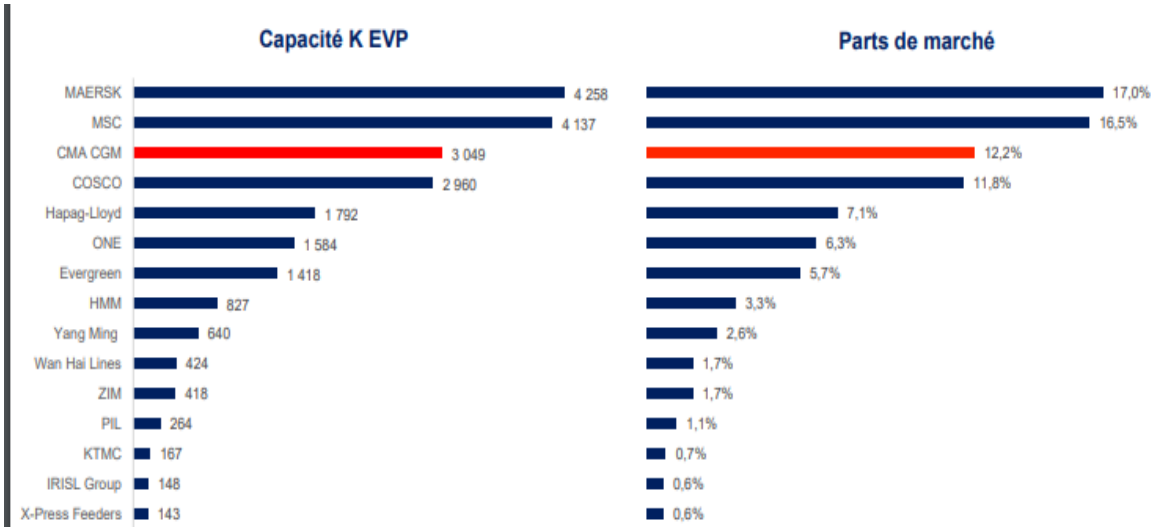
الشكل 8 :الشعار الرسمي للشركة

1.1 تعريف مجمع CMA CGM

تعتبر شركة CMA CGM ثالث اكبر شركة في العالم متخصصة في مجال الشحن البحري و النقل بالتحوية ، و ذالك بمعدل 566 سفينة حاويات تبحر عن طريق 257 خط نقل بحري عبر العالم .

كذالك امتلاكها 420 محطة اتصال في 160 دولة .كما بلغ عدد الحاويات من نوع 20 قدم في سنة 2020 الى21 مليون حاوية ، مما جعلها رائدة في مجال النقل البحري بالتحوية إذ تمتلك شركة CMA CGM 650 فرع و وكالة عبر العالم برأس مال يقدر ب31.45 مليار دولار أمريكي في سنة2020.

شكل رقم 7 : يوضح موقع و حجم المبادلات التجارية للشركة في السوق العالمي



المصدر الجريدة الرسمية للشركة إصدار 2020

تمثل الأعمدة البيانية الوضعية التنافسية لكبرى شركات النقل البحري على تولي الريادة سواء في حجم المبادلات السنوية للحاويات أو من حيث ترأس و قيادة سوق المبادلات التجارية البحرية .

حيث تحتل شركة CMA CGM كثالث اكبر منافس على السوق العالمية في مجال النقل و الشحن البحري كما احتلت في سنة 2020 المرتبة الثالثة كابر متداول للحاويات على مستوى العالم .

2.1 الشركات و العلامات التجارية التابعة لمجمع CMA CGM :

وباعتبار شركة CMA CGM ثالث اكبر ناقل بحري و شاحن باستعمال الحاويات هذا ما ألقى على عاتق القائمين على الشركة حمل تحسين إستراتيجية العمل و تقديم أفضل الخدمات للعملاء عبر العالم و هذا ما دفعها لإقامة شركات رائدة في مجال لوجستيات النقل البحري ، و إنشاء فروع تابعة لها متخصصة في إدارة الموانئ و الأساطيل البحرية نذكر منها :

- ❖ **CMA CGM maritime** : و التي تظم كل من الفروع التالية :

– **APL:** الذي يعتبر فرع خاص بالشركة الكائن مقره في سنغافورا إذ يتيح أكثر من 90 خدمة سريعة في تسيير و تنظيم الموانئ الخاصة بسفن الحاويات في 50 دولة .

– **ANL** : و هو فرع من فروع الشركة و هو مخصص من نقل الحاويات من و إلى استراليا .

– **CNC** : و يعتبر من أهم فروع شركة CMA CGM و يعتبر من اكبر الفروع في قارة أسيا إذ يتيح لعملائه خدمات حسب الطلب كما يقدم الأولوية لنقل الحاويات المكيفة داخل قارة آسيا .

- ❖ **CMA CGM terminals** : و هو فرع يهتم بإدارة و تحسين جودة الخدمات في الميناء كتنظيم عمليات رسو السفن و إدارة الموارد البشرية و الخدماتية على مستوى الميناء.
- ❖ **CMA ships** : و يهتم هذا الفرع بالإدارة على مستوى سطح السفن من صيانة و تنظيم طاقم السفينة .
- ❖ **CMA CGM log** : و هذا الفرع عبارة عن شراكة تجمع كل من شركة CMA CGM و شركة CEVA الرائدة في مجال الشحن و العقود اللوجستية إذ نتج عن هذه الشراكة مجموعة متكاملة و عالمية متخصصة في مجال توفير خدمات لوجيستية بحرية متكاملة من الباب إلى الباب.

تعريف و نشأة CMA CGM الجزائر

- الاسم CMA CGM
- الشكل SOCITE PAR ACTIOM REGIE PAR LE CODE DE COMMERCE

- المقر الحالي المنطقة التجارية CP10624 باب الزوار الجزائر .
- تاريخ النشأة 1996/04/23
- رأس المال 207.000.000.00 دج

شكل رقم 8: المبنى الرئيسي للشركة فرع الجزائر

المصدر: الجريدة الرسمية للشركة

فتحت شركة CMA CGM الفرنسية أبوابها في الجزائر سنة 1996 إذ كانت تظم في بداياتها 10عمال ، و بعد حصولها على الموافقة كوكيل شحن معتمد ل CMA CGM في الجزائر سنة 1998 .

بدأت عملها بشكل رسمي في كل موانئ الجزائر كميناء الجزائر العاصمة ، وهران، سكيكدة، بجاية، عنابة، الغزوات، مستغانم و في الآونة الأخيرة ميناء جنجن بجيجل و ارزيو بوهران.

كما قامت بفتح مكتب تابعة لها في الولايات الداخلية للبلاد كولاية قسنطينة وسطيف الذي يعتبر قطب اقتصادي و استراتيجي و منذ سنة 2000 .

حيث تحتل شركة CMA CGM المرتبة الأولى وطنيا في مجال النقل البحري و ذلك وفقا إلى للخدمات الأسبوعية التالية :

- ❖ خدمات الحاويات المتجهة إلى مرسيليا .
- ❖ خدمات إعادة الشحن المتجهة إلى مالطا : و يكون ذلك بإعادة الشحن أو الشحن العابر للحاويات القادمة أو المتجهة إلى مالطا بحيث تعتبر هذه الأخيرة محطة الشحن العابر للبواخر القادمة من شتى أنحاء العالم .
- ❖ خدمات شحن الآلات المتحركة المتجهة إلى مرسيليا: بحيث تشحن هذه الآلات المتحركة القادمة من والمتجهة إلى مرسيليا بحيث يتم تفريغها في كل من مينائي سكيكدة و مستغانم.

1.2 نشاطات ودور وأهداف CMA CGMالجزائر:

أولا: نشاطات CMA CGM :

تنقسم **نشاطات** الشركة في الجزائر عموما إلى نشاطين استراتيجيين اثنين و هما :

– **شحن سفن الحاويات:** واعتبار أن شركة CMA CGM تحتل نسبة 31% من السوق الجزائري فإنها تقوم بتوفير خدمات نقل السلع عن طريق الحاويات في كل من موانئ الجزائر وهران، سكيكدة. بجاية، عنابة، الغزوات، مستغانم عن طريق منفذين للشحن العابر مرسيليا للمنطقة الأوروبية و مالطا لبقية العالم.

–**شحن السفن التقليدية** : حيث تقوم الشركة بتلبية مطالب عملائها و ذلك بتوفير خدمة النقل البحري للبضائع التي لا تنقل عبر الحاويات كالسيارات وغيرها من المعدات .

كما تقوم الشركة بعدة أنشطة رئيسة أخرى كتوفير خدمة النقل البري و نشاط الماسح الضوئي

- **النقل البري** : و باعتبار شركة CMA CGM وكيل معتمد في الجزائر قامت هذه الأخيرة بتوسيع نشاطها ليشمل حتى عمليات النقل البري إذ تتيح خدمة النقل البري لزبائنها و هذا من اجل توفير خدمات متكاملة حيث تمتلك الشركة حوالي 20 شاحنة لنقل الحاويات .
- **نشاط الماسح الضوئي** : من اجل تعزيز نشاط زبائن الشركة في مجال الاستيراد قامت شركة CMA CGM بتوفير ماسح ضوئي على مستوى مينائها الجاف بالرويبة .

ثانيا : دور CMA CGM في الجزائر :

و بما أن شركة CMA CGM الجزائر هي الممثل الرسمي للشركة الأم الفرنسية فهذا يخول لها التكفل بإدارة كافة شؤون البواخر التابعة لها منذ لحظة دخولها إلى الحدود الإقليمية الجزائرية إلى غاية مغادرتها الحدود و تكون على النحو التالي :

- تسيير و إدارة الباخرة و السلع الحاملة لها .
- التكفل التام بجميع مصاريف الباخرة .
- متابعة دورة السلع من و إلى ميناء الجزائر إلى غاية وصولها للزبائن في أفضل حالة .
- إدارة و تسيير الحاويات على متن الباخرة .
- تنظيم خط سير نقل الحاويات الفارغة حسب طلب الشركة الأم HOF .
- إيداع غرامات تأخير الزبائن لإرجاع الحاويات لصالح الشركة الأم .
- تحميل مصاريف النقل البحري لصالح الشركة الأم .

ثالثا : أهداف CMA CGM الجزائر :

تعتبر شركة CMA CGM الجزائر احد فروع الشركة الأم و بالتالي تكمن أولويات الفرع في تجسيد الخطط و الأهداف الكبرى للأصل على ارض الواقع فمن بين هذه الأهداف نذكر :

- التمثيل اللائق للشركة الأم و تجسيد استراتيجياتها .
- الدفاع عن مصالح الشركة الأم .
- زيادة هامش الربح السنوي و الحفاظ على الريادة.
- الحفاظ على مكانتها في السوق .
- استغلال الموارد البشرية الكافية ذات الكفاءة العالية لتنفيذ الأنشطة لصالح الشركة الأم .
- تقديم خدمات جيدة للزبائن .
- استحداث النقل متعدد الوسائط .

2.2 الملحقات و المؤسسات التابعة لشركة CMA CGMالجزائر :

في سبيل توفير خدمات جيدة للزبائن و زيادة هوامش الربح أقامة شركة CMA CGM الجزائر عدة شراكات مع مؤسسات و شركات متخصصة في مجال النقل بأنواعه من اجل تسهيل عمليات النقل متعدد الوسائط .

و تتمثل هذه الملحقات في :

- **الموانئ الجافة :** و نظرا للازدحام الذي يمر به ميناء الجزائر قامت شركة CMA CGM الجزائر ببناء موانئ خاصة بها كميناء ALTERCO الذي يعتبر محطة حاويات في الجزائر العاصمة و كذالك ميناء أورانت AVICOMAR في عنابة .
- **المستودعات :** وتكون هذه المستودعات موجهة لتخزين الحاويات الفارغة المسماة SOGEREC و المتواجدة على مستوى كل من الجزائر العاصمة ،وهران عنابة ، سكيكدة و الغزوات .
- **Rail Link :** و هي عبارة عن شركة تابعة للنقل بالسكك الحديدية بالشراكة مع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية SNTF وهذا من اجل تلبية متطلبات العملاء و تسهيل عملية إيصال السلع
- **CMA CGM للبناء :** إذ تهتم بتأجير مكاتب على مستوى المكتب الرئيسي للشركة الكائن مقره في باب الزوار .

3. البرمجيات المستخدمة من قبل CMA CGM الجزائر

تعتمد شركة CMA CGM في إدارة أساطيلها و تنظم تدفق حركة حاوياتها على عدة برمجيات متطورة في مجال إدراج البيانات و تنظيمها و نذكر منها .

1. **برنامج ALS "AGENCY LOCAL SYSTEM":** ويعتبر هذا البرنامج تقريبا البرنامج الأساسي و المعتمد لدى الشركة فهو برنامج خاص بها إذ صمم من قبل مبرمجي وتقنيون في الإعلام الآلي لدى الشركة .ومن بين أهم مميزات برنامج ALS أن محتوى البرنامج يتغير حسب تغيرات كل قسم في الشركة بحيث لا يحتوي ALS قسم الخدمات اللوجستية

نفس محتويات قسم المحاسبة، وهذا لان البرنامج مصمم و مطور حسب متطلبات مختلف الأقسام .

2.برنامج قاعدة البيانات اوراكل)ORACLE.DATABASE ORACLE .DATABASE و تعتبر قاعدة البيانات أوراكل ORACLE المنتج الرئيسي لشركة اوراكل إذ يدمج هذا الأخير مع برنامج java ليمكن قاعدة البيانات ORACLE من استخدامها لخوادم WEB.بحيث تكمن أهم مميزاته انه :

-يتيح للمبرمجين إضافة برامجهم الخاصة على قاعدة البيانات .

- تمكين المبرمجين من التحكم بمخرجات البرامج التي يستعملوها على WEB .

3. برمجيات "OFFICE:" و ككل مؤسسة في العالم فان شركة CMA CGM يتمحور عملها على برمجيات OFFICE و هي حزمة مكتبية من إنتاج شركة مايكروسوفت للبرمجيات. تضم مجموعة من البرامج المكتبية أهمها لدى عمال المؤسسة هو برنامج القوائم المحاسبية EXCEL و برنامج تحرير النصوصWORD وبرنامج المراسلة OUTLOOK وبرنامج العروض التقدمية POINT POWER وغيرها.

4.برمجيات ALS, GALA, LARA و التي ستتم مناقشتها بالتفصيل في المباحث القادمة .

4.التنظيم العام لمؤسسة CMA CGM الجزائر:

عادة ما يقوم الهيكل التنظيمي لأي مؤسسة على تنظيم و ترتيب الأنشطة و المهام التي يتم توزيعها بين العمال و القائمين على المؤسسة، و يكون الهيكل التنظيمي موجه نحو تحقيق الأهداف و السير على خطة العمل المرسومة. و بالتالي فان هذا الأخير يحدد أسلوب عمل المؤسسة ونتائجها كذلك يقوم بتحديد المسؤوليات و الأنشطة المحددة لجهات مختلفة مثل الفروع أو مجموعات العمل والأفراد.

1.4 هيكلة مؤسسة CMA CGMالجزائر.

يدير مؤسسة CMA CGM الجزائر رئيس مدير عام وهي منظمة كالتالي :

تتكون من ثلاث هياكل مرتبطة بالرئيس المدير العام و تتمثل كالتالي:

الهيكل 1:

1. نائب مدير عام
2. مدير عملاء التجارة والتسويق
3. مدير عمليات الموانئ والخدمات اللوجستية

الهيكل 2 :

خمسة أقسام مركزية وهي

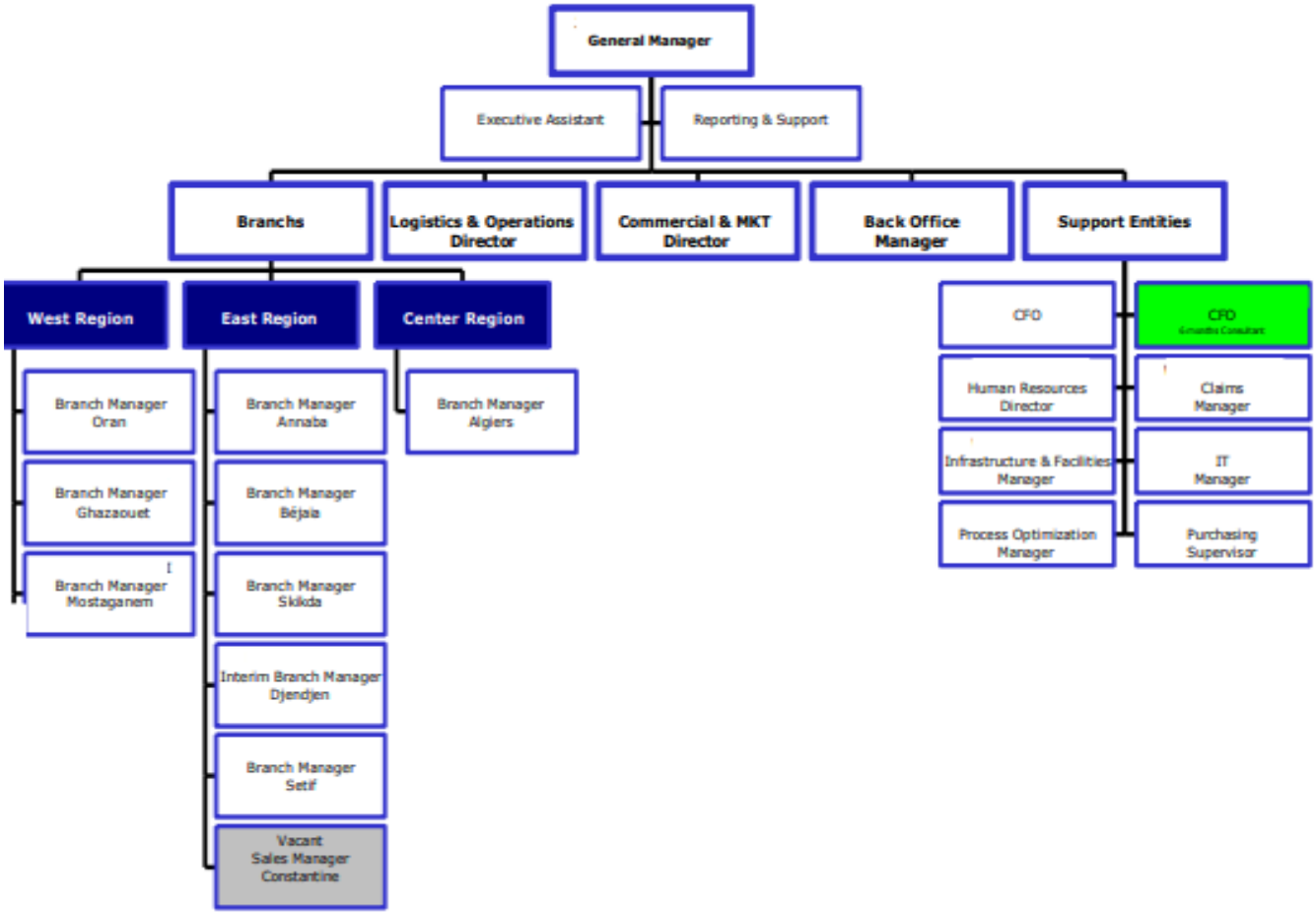
1. قسم المالية والمحاسبة
2. قسم التحصيل القانون .
3. قسم الموارد البشرية والإدارة
4. قسم الإعلام الآلي
5. قسم البنايات والمرافق

الهيكل 3

تسعة وكالات بحرية متواجدة في كل من ميناء: الجزائر، وهران، سكيكدة، بجاية، عنابة، الغزوات، مستغانم، جيجل . بالإضافة إلى مكتبين اختصاص تجارة وأعمال متواجدين في كل من ولايتي سطيف و قسنطينة .

2.4 الهيكل العام لمؤسسة CMA CGM

الشكل 11: الهيكل التنظيمي العام للشركة



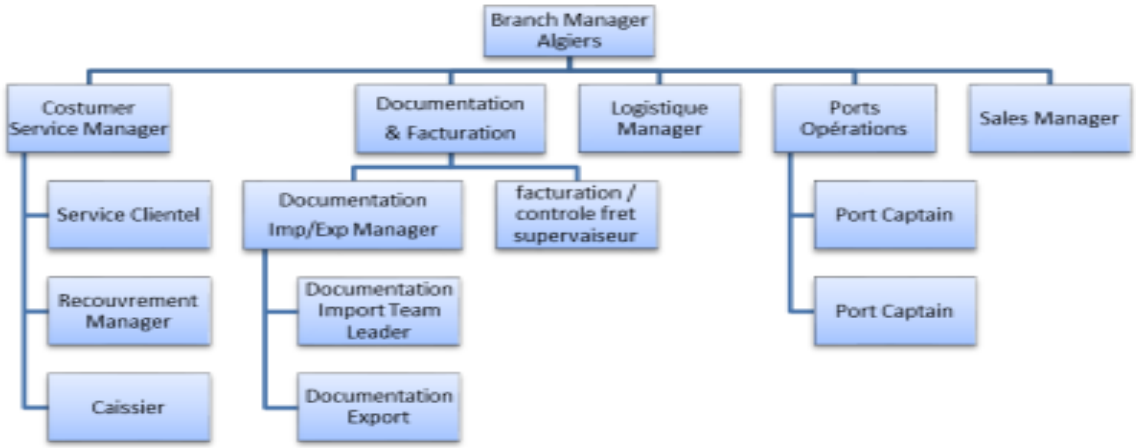
المصدر وثيقة من المؤسسة

المبحث الثاني: هيكلة وكالة CMA CGM الجزائر

تكون أقسام وكالة الجزائر CMA CGM مركبة كما هو موضح في هيكلها التنظيمي الأتي :

الهيكل التنظيمي للوكالة

شكل رقم 9 الهيكل التنظيمي للوكالة:



المصدر: وثائق من الشركة

تحتوي وكالة الجزائر على عدة أقسام وهي كالتالي

قسم التوثيق. و يقوم هذا القسم على ثلاث خدمات رئيسية تتمثل في :

- خدمة فواتير التصدير. و تتم هذه العملية بإرسال إشعارات للعملاء بموعد رسو السفينة مع فواتير الشحن .
- خدمة إعلام مصالح الجمارك .وتتم هذه العملية بإعلام مصالح الجمارك بالسلع المراد تصديرها أو استردتها من قبل عملاء الشركة .
- خدمة فواتير الاستيراد .وذالك بالاستلام عبر الشبكة أرقام مستمد الشحن B/L

القسم التجاري .و هو القسم المسؤول عن :

- دراسة سوق النقل البحري و فتح آفاق جديدة .
- تحديد فرص البيع الجديدة من خلال التحليل والتنقيب عن أجزاء أخرى من السوق.
- – تنفيذ الخطة التجارية للشركة الأم بضمان الوصول أو تجاوز الأهداف المسطرة .
- تحديد أهداف المبيعات.

قسم المحاسبة . ويتم من خلاله:

- مراقبة التدفق النقدي .
- إنشاء بيان الضمان الاجتماعي و الضرائب المحلية .
- مراقبة التسويات المصرفية .
- المحافظة على نظام المحاسبة داخل الشركة وفقا للحسابات الوطنية .

قسم Booking Desk :

و هو القسم الذي يهتم بعمليات حجز الحاويات و تاكيدها (حجم و نوع و عدد الحاويات) من قبل العملاء **(الملحق ي)**

قسم التحصيل القانوني

و هو القسم المسؤول عن إدارة القضايا القانونية المتعلقة بالشركة:

- كإدارة ملف القضايا المرفوعة على الشركة من قبل العملاء.
- إدارة ملف القضايا المرفوعة من قبل الشركة.

قسم عمليات الموانئ

و يتم على مستوى هذا القسم إدارة تحركات البواخر و مراقبة عمليات شحن وتفريغ السفن للحاويات ويكون ذلك.

- مساعدة السفينة أثناء عمليات الرسو والإبحار.
- متابعة و تنظيم عمليات التفريغ في حالة الاستيراد و الشحن في حالة التصدير .
- إعلام الشركة الأم بنشاط المنافسين.
- المتابعة بشكل يومي لسجلات السفن
- التحقق من صحة فواتير الموانئ .

قسم خدمة العملاء:

تتمثل مهامه في ::

- إشعار الزبائن بوصول سلعهم . **(ملحق و)**
- .إبلاغ الزبائن بضرورة تسديد الفواتير في حالات التأخر .
- استيراد فواتير الصرف.
- استيراد فواتير المهلة الإضافية غير مدفوعة قبل أي تبادل للوثائق .
- إعلام الزبائن بمكان وجود حاوياتهم .
- استيراد فواتير الشحن الغير مدفوعة.

1.1هيكلة قسم الخدمات اللوجستية و وظائفه :

ستتم مناقشة هيكلة و خدمات قسم اللوجستيك بالتفصيل في المبحث الثالث .

المبحث الثالث: نتائج الدراسة

يقدم لنا هذا القسم نتائج الدراسات الميدانية التي قمنا بها وفقا للمحاور الرئيسية و كذالك وفقا لشبكة التحليل الموضوعي لهذا البحث (الملحق ب)

تقديم عينة الدراسة:

و بهدف دراسة عمليات إدارة تدفق الحاويات على مستوى شركة CMA CGM فرع الجزائر العاصمة ، قمنا بإجراء عدة مقابلات مع أشخاص معنيين بصفة رسمية بعملية إدارة الحاويات على مستوى الشركة إذ أجريت 6 مقابلات مع أشخاص برتب مختلفة داخل و خارج أسوار الشركة .

حيث يعرض الجدول الموالي أفراد عينة الدراسة حسب جنسهم و مناصبهم داخل و خارج الشركة .

جدول رقم 7 :يوضح مهام الأشخاص التي أجريت معهم المقابلة

المحاور	النوع	الوظيفة
م1	ذكر	مدير الخدمات اللوجستية .
م2	ذكر	عون إدارة مسؤول عن إدارة الحاويات في حالة الاستيراد و التصدير.
م3	ذكر	عون إدارة مسؤول عن إدارة الحاويات الفارغة .
م4	ذكر	مدير مسؤول عن الهيئات الخارجية المسؤولة عن إدارة و تتبع مسار الحاويات .
م5	ذكر	مدير مكتب الجمارك في الميناء.
م6	ذكر	عون امن هيئة الجمارك .
م3-2	ذكر	عون إدارة مسؤول عن إدارة الحاويات في حالة الاستيراد و التصدير/ عون إدارة مسؤول عن إدارة الحاويات الفارغة.

المصدر من إعداد الطالبة

1.قسم الخدمات اللوجستية

تعتبر الإدارة العامة للحاويات من لحظة وصولها إلى غاية مغادرتها سواء كانت مملوءة أو فارغة من المهام الرئيسية لقسم الخدمات اللوجستية في الشركة و هذا تحت إشراف كل من مدير الشركة CMA CGM الجزائر و وكيل السفينة حيث يتخلل عملية إدارة الحاويات العديد من الخدمات و المهام الواجب تأديتها من اجل السير الجيد لعملية الإدارة .

كما نصت مقابلتنا مع المحاور الثاني على خدمات و مهام قسم اللوجستيك في الشركة و التي تتمثل في :

- **عمليات فرز و تصنيف الحاويات الفارغة :** يقو م قسم اللوجستيك بعملية إحصاء وفرز الحاويات الفارغة المتواجدة على مستوى مستودع الشركة SOGEREC و هذا تحسبا لأي احتياج للحاويات الفارغة على مستوى جميع فروع CMA CGM في العالم .

- **إصدار فواتير الغرامات للعملاء في حالة التصدير :** حيث يصدر القسم غرامات مالية للعملاء الذين تجاوزت مدة حيازتهم للحاوية أكثر من المدة المصادق عليها من قبل الشركة و تكون هذه المدة من تاريخ اخذ العميل للحاوية إلى غاية تاريخ رسو الباخرة التي تصدر على متنها الحاوية

- **اصدرا فواتير الحاويات المخربة :**ونتيجة لنقل الحاوية لسلع مختلفة فهي معرضة للتلف و الفساد و عليه يقوم قسم اللوجستيك بإصدار فاتورة للعميل و هذا للتعويض عن الضرر الملحق بالحاوية.

ملاحظة:

– في حالة ما إذا كانت الأضرار الملحقة بالحاوية صغيرة و لا تتجاوز تكلفتها 20.000 دج فهذه القيمة يدفعها وكيل السفينة ، أما إذا كانت الأضرار تفوق 20.000 دج فالقيمة يتحملها العميل .

– لا يتم إصدار فواتير للحاويات المخربة بفل العوامل الطبيعية كالرطوبة أو ضربات الرياح العاتية و إنما يتم إصدار فواتير للحاويات المخربة نتيجة سوء تعبئتها أو تحميل الحاوية أكثر من طاقة استيعابها .

- **إصدار فواتير الحاويات المتواجدة لدى العملاء :** حيث يعمل القسم على إصدار غرامات مالية للعملاء الذين تجاوزت مدة بقاء الحاويات بحوزتهم المدة المتفق عليها .

ملاحظة :

المدة المتفق عليها لبقاء الحاويات لدى العميل سواء في حالة الاستيراد أو التصدير هي 15 يوما بالنسبة للحاويات العادية و 5 أيام بالنسبة للحاويات المكيفة .

و يتم إصدار غرامات التأخير للعملاء اعتماد على قوانين داخلية للشركة ، حيث تحدد الغرامة حسب أبعاد الحاوية و نوعها و كذالك نوع البضائع المنقولة فيها فمع بداية تعاقد العميل مع الشركة يقوم هذا الأخير بتقديم شيك مسبق على غرامات التأخير و تقدر هذه الغرامات ب 300.000 دج بالنسبة للحاويات ذات 20 قدم و 600.000 دج بالنسبة للحاويات ذات 40 قدم .

- **توثيق الانجازات في حالات الاستيراد و التصدير و مطابقتها مع أقسام أخرى في الشركة .**
- **مراقبة الحاويات المملوءة على مستوى مستودعات الجمارك .**
- **تتبع و مراقبة حركة الحاويات في الشركة:**

حيث استنتجنا من مقابلتنا مع المحاور رقم 4 أن عملية إدارة و تتبع حركة الحاويات الداخلية تتم عبر ثلاث برامج خاصة بالشركة و هي :

- **برنامج LARA** : و هو عبارة عن برنامج إعلام آلي يقوم بربط كل من وكيل السفينة مع جميع وكلاء الشحن الموزعين عبر العالم ، كما يسمح لنا بمراقبة التحركات اللحظية للحاويات في جميع فروع شركة CMA CGM عبر العالم إذ يمكن هذا النظام عمال قسم اللوجستيك من معرفة حركة كل من :
  - الحاويات المملوءة في الميناء الجاف .
  - الحاويات المحجوزة من قبل العملاء .
  - حركة نقل الحاويات الفارغة إلى مستودع الشركة SOGEREC
  - تفريغ الحاويات الممتلئة التي على متن السفينة إلى الميناء .
  - إعادة تهيئة الحاوية المتضررة .
  - المراقبة الأسبوعية للسفن المبرمجة للرسو .الملحق (ج)
- **برنامج GALA** : و هو احد برامج الكمبيوتر الخاص بالشركة إذ يعمل هذا البرنامج على التتبع اللحظي لمخزون الحاويات لجميع وكلاء الشحن لدى الشركة .

- **برنامج ALS :** و هو احد برامج الإعلام الآلي الخاص فقط بشركة CMA CGM الجزائر إذ يعمل على :
  - إعادة الحاويات الفارغة من قبل العملاء إلى مستودع SOGERAC
  - تفريغ الحاويات الممتلئة بالميناء.

1.2أهداف قسم الخدمات اللوجستية:

- المراقبة اليومية لحركة الحاويات من خلال مجموعة من البرامج .
- إدارة أسطول الحاويات .
- إرسال التقارير الأسبوعية للشركة الأم.

جدول رقم 8: يوضح أهم النقاط التي تمت مناقشتها في المحور الثاني

المحاور	أهم النقاط التي تمت مناقشتها في المحور الثاني دور خدمات قسم اللوجستيك في إدارة وتتبع حركة الحاويات
المحاور 1	«يعمل قسم الخدمات اللوجستية تحت إدارة كل من مدير الشركة ووكيل السفينة حيث يعملوا على إدارة و تنظيم تدفق الحاويات المملوءة و الفارغة كما يعمل السقم على توفير العديد من الخدمات التي تتيح ربط قسم الخدمات اللوجستية مع باقي أقسام الشركة و هذا من اجل توفير الحاوية للشخص المناسب في الوقت المناسب لنقل البضاعة المطلوبة »
المحاور 2	«يقوم قسم اللوجستيك في شركة CMACGM على العديد من المهام التي تنظم السير الجيد لإدارة الحاويات – إدارة حركة الحاويات على المستوى الداخلي –تصنيف و فرز الحاويات الفارغة على مستوى مستودع الشركة للحاويات الفارغة – إنشاء حجوزات تحميل الحاويات الفارغة – إصدار فاتورة الاستلام عند التصدير – إصدار فاتورة للحاويات المخربة – – إصدار فواتير الحاويات المتواجدة لدى العملاء – تتبع الحاويات المحجوزة

	وكنتيجة لهذه الخدمات المقدمة من قبل هذا القسم فان قسم الخدمات اللوجستية يحقق العديد من الأهداف و التي من شانها تسهيل عمليات مراقبة الحاويات و المناسب »توفيرها للعميل في الوقت
المحاور 3	«ومن اجل تتبع حركات الحاويات الداخلية و الخارجية تستعمل شركة CMA CGM العديد من برامج الإعلام الآلي الخاصة بالشركة و التي تتيح لها توثيق حركة الحاويات و مراقبتها بشكل آني و تتمثل هذه البرامج في LARA- GALA- ALS-

المصدر من إعداد الطالبة

1. الهيئات المشاركة في تتبع مسار حركة الحاويات خارج أسوار شركة CMA CGM

و من تجل السير الجيد لعملية إدارة تنظيم تدفق الحاويات على مستوى الشركة لابد من تدخل العديد من الهيئات الحكومية و الخاصة و جراء مقابلتنا مع المحاور 4 « ان أهداف هذه الجهات تكمن في إيصال المعلومات و المستجدات التي تحدث مع الحاويات إلى قسم اللوجستيك لتتم إدارة و بسترة هذه المعلومات و تحويلها إلى قرارات إدارية تمكننا من إدارة و مراقبة المستجدات التي تتعرض لها الحاوية من لحظة وصولها إلى غاية مغادرتها سواء كانت فارغة أو مملوءة »

و تتمثل هذه الهيئات في

❖ **الميناء :**

الميناء و هو عبارة عن نقطة التقاء اليابسة بالمسطحات المائية . تذهب إليه السفن لشحن أو لتفريغ حمولتها كما يكون مهيأ ومجهز لاستقبال السفن وإيوائها و تامين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري .مصادر الموانئ متكونة من تقديم خدمات ورسوم جبائية و مفهوم الميناء هو مفهوم حكومي إلى جانب أهمية نشاطه في الاقتصاد الوطني عامة و الجهوي خاصة. وتتعدد خصائصه بالنسبة للتشكيلات الاقتصادية (محمود، 2001مطبعة الاشعاع الفني) .

وتعمل مصالح خدمات الميناء التابعة للشركة على إبلاغ أعوان قسم اللوجستيك قي الشركة بالعمليات التالية :

- معلومات عن السفن الراسية في الميناء (مود الرسو ، موقع الرصيف ،و ترتيبه في الميناء).
- إنزال الحاويات من السفينة .
- تحميل الحاويات الفارغة و المملوءة في السفينة عمليات التصدير .
- أخد العميل للحاوية المحملة بالبضائع الخاصة به عملية الاستيراد .
- تحويل الحاويات إلى المستودعات الجمركية و الموانئ الجافة .

ملاحظة : يتم تسجيل كل هذه المعلومات المرسلة من قبل أعوان الميناء على برنامج LARA من قبل موظفين قسم اللوجستيك

❖ **قسم عمليات الميناء :**

وهو يهتم بجميع الأعمال المنجزة في الميناء و التي لها علاقة بإدارة حاويات الشركة (من تفريغ و شحن الحاويات ...) و يعمل قسم عمليات الميناء على إرسال قوائم يومية تبين تدفق الحاويات لعمال اللوجستيك وتكون هذه القوائم كالتالي :

- قائمة الحاويات المتواجدة على رصيف الميناء سواء كانت فارغة أو مملوءة .
- قائمة الحاويات المعبئة في السفينة فارغة أو مملوءة .
- قائمة الحاويات التي أنزلت من السفينة.

قسم الخدمات اللوجستية لوكيل السفينة :

حيث يشرف قسم اللوجستيك للسفينة على جميع وكلاء الشحن الموكلين بنقل الحاويات على السفينة و يقوم القسم بالمهام التالية :

- يحدد وكيل السفينة السياسة الاستثمارية للشركة من حيث شراء حاويات جديدة و تحديد نوع عقد كراء الحاويات و كما يحدد أدوات إصلاح السفينة .

- وضع الاستراتيجيات العامة لعملية إدارة الحاويات و هذا وفقا لما تتطلبه الميزانية و سياسة الشركة و كذالك احتياجات السوق العالمية ،و طلبات مختلف فروع الشركة للحاويات الفارغة.
- الإشراف على تدفق مخزون الحاويات حسب الرقعة الجغرافية .
- تحديد خطة تسيير أساطيل الشركة و العمل على تطويرها شهريا .
- التأكيد على وضع بيانات جميع أنواع و أحجام الحاويات المتوفرة على الموقع الالكتروني للشركة حتى يتمكن العملاء لاختيار ما يناسبهم لنقل بضائعهم .
- ضمان عمل برامج LARA .GALA .ALS

❖ **الميناء الجاف الخاص بالشركة Alterco**

و هو ميناء مخصص لاستقبال الحاويات و لا يكون على البحر و إنما يكون على الأرض إذ يتنقل إليها بواسطة العديد من المركبات كالقطارات و الشاحنات حيث يعمل الميناء الجاف على استقبال البضائع المستوردة الخاصة بالإفراد أو الشركات كما يتم فيه توفير مستودعات و تتم على مستواه عمليات شحن البضائع كما تتوفر فيه جميع المرافق كالميناء البحري (كالدوائر الجمركية ، مستودعات تخزين البضائع...) و تعلب الموانئ الجافة ادوار حيوية في التخفيف على الموانئ البحرية في حجم المساحة و كذالك تقليل الضغوطات على الطرقات البرية و توفير الجهد و المال لأصحاب المصانع و السلع .

ويعمل ميناء Alterco على إرسال تقارير حركة الحاويات التالية :

- الحاويات المحجوزة من قبل هيئات الجمارك .
- الحاويات المنقولة من قبل العملاء .
- الحاويات المنقولة من الميناء الجاف إلى الميناء البحري ليتم تحميلها في البواخر .

❖ **إدارة الجمارك :**

تعريف الجمارك:

الجمارك جهاز إداري وتنظيمي تابع لوزارة المالية يتولى تنفيذ ورسم السياسة الجمركية لها بناءا على الأوامر والتعليمات التي تصدرها الحكومة وفق إطار قانوني وتعليمات خاصة ومحددة

وضعت من قبل الدولة تبين (أهداف، مهام، آليات، عمل، مرجعيتها الإدارية والقانونية، جهازها الإداري) بما يكفل تحقيق المصلحة العليا للبلاد من حيث حماية الاقتصاد الوطني والرقابة على الواردات والصادرات ودعم الصناعات المحلية وبناء الأمن الاجتماعي ،من خلال مكافحة التهريب والمخدرات والرقابة على السلع والبضائع والأشخاص بما يكفل تحقيق إيراد مالي للدولة وحماية أمنها الاجتماعي والسياسي (المشاقية، 2009).

و بعد مقابلتنا مع المحاور رقم 5 بين لنا هذا الأخير دور مديرية الجمارك في عملية النقل البحري باستعمال التحوية و وضح لنا شروط استعمال الحاوية ، و انه يجب أن تتوفر فيها بعض الشروط المقررة من إدارة الجمارك وهذا لتسهيل عملية فحص الحاوية و تسهيل عملية تتبعها لكي تكون صالحة لنقل البضائع داخل الإقليم الجمركي للدولة .

بحيث يجب أن تكون الحاوية متهيئة كالتالي :

- أن تكون مهيأة لوضع عليها الأختام الجمركية بصفة دائمة وسهلة.
- لا يمكن لأي بضاعة أن تفصل عن الأجزاء المختومة للحاوية.
- أن تكون فضاءلت الحاوية مهيأة لفحص أعوان الآمن للحاوية.

- دور أعوان إدارة الجمارك في تسهيل حركة الحاويات:

و يتمثل الدور الجوهري لأعوان الجمارك في تحقيق الأمن و الرقابة على السلع و الأشخاص من اجل ضمان امن الدولة الاجتماعي و للسياسي و تتحقق هذه اليقظة بتطبيق نوعين من انواع الرقابة على الحاويات و تتمثل في الرقابة المادية و الوثائقية:

1) **الرقابة المادية :** ويقصد بها الفحص المادي للسلع المصرح بها أو جزء منها بحيث تتم هذه المراقبة في حضور مالك السفينة أو ممثله القانوني و تكون الرقابة المادية خارجية أي على الهيكل الخارجي للحاوية إذ يتم فحص كل من ترقيم و ترميز الحاوية و مدى تطابقها مع وثائق مستندات الشحن ؛ أما الرقابة الداخلية للحاوية فتتم عبر جهاز السكانير الذي يعرض بوضوح نوع البضاعة المحمولة في الحاوية كما يعمل أعوان الجمارك على ملاحظة أي بضاعة محظورة متواجدة في الحاوية كما يتم مطابقة البضاعة من حيث النوع الوزن المصدر و الصلاحية بالمعلومات المصرح بها في مستندات الشحن .

2) **الرقابة الوثائقية:** و تتمثل في عملية مطابقة التصريح المفصل مع مستندات الإثبات المرافقة له فتتم عملية الفحص الوثائقي عند الشروع في فحص البضاعة المتواجدة في الحاوية وكذلك فحص الحاوية و مقارنتها مع الوثائق المرفقة معها كبيان الحمولة و سند الشحن . كما تمكن الرقابة الوثائقية أعوان الجمارك من التأكد من هوية المستفيد من نقل البضائع.

و يعمل قسم الخدمات اللوجستية على تتبع إدارة حركة الحاويات من قبل مديرية الجمارك في الميناء لان هذه الأخيرة تعمل على:

- حجز الحاويات التي تزيد مدة توقفها ف الميناء الجاف او الميناء البحري شهريين (مع الاستيلاء على البضاعة و بيعها في المزاد العلني سواء داخل الميناء أو المستودعات الخاصة بهيئات الجمارك) .
- نقل الحاويات التي تزيد مدة توقفها في الميناء 21 يوما إلى المستودعات الخاصة بالجمارك سواء ذات طابع خاص أو عام حيث لا تعتبر هذه العملية عملية حجز و إنما هي عملية إخلاء الميناء من اجل توفير مساحات كافية.
- حظر الحاويات المخالفة لسندات الشحن المتوفرة لدى هيئة الجمارك .

حيث يتم إرسال قائمة من قبل أعوان الجمارك إلى قسم الخدمات اللوجستية في الشركة إذ تحتوي على :

1) قائمة الحاويات المحجوزة .
2) قائمة الحاويات الفارغة التي تمت بيع البضاعة التي في داخلهم .
3) قائمة الحاويات الفارغة المحجوزة على مستوى المستودعات الخاصة بالجمارك .
4) كما يتم إعلام عمال القسم بقائمة الحاويات التي تم نقلها إلى المستودعات .
5) قائمة الحاويات المحظورة .

❖ **الجهة المالية للمرسل إليه :**

و تكون هذه الجهة على علاقة مع قسم اللوجستيك من اجل بيان و دفع تكاليف استلام الحاوية الفارغة من قبل العميل في حالة التصدير .

❖ **الجهة القانونية للمرسل إليه :**

يتجه قسم اللوجستيك إلى قسم المسائل القانونية لدراسة الحالات التي لم تسترد فيها الحاويات من قبل العملاء مع انتهاء المدة المصادق عليها عند التعاقد مع الشركة .

جدول رقم 9: يوضح أهم النقاط التي تم التطرق لها في المحور الثالث

المحاور	أهم النقاط التي تم التطرق إليها في المحور الثالث الهيئات و المؤسسات المشاركة في تنظيم عملية إدارة وتدفق الحاويات على مستوى شركة CMA CGM فرع الجزائر العاصمة.
م1	«تتولى العديد من الهيئات خارج أسوار شركة CMA CGM عملية إدارة تدفق الحاويات و هذا بالتنسيق مع قسم الخدمات اللوجستية في الشركة حيث تتمثل هذه الهيئات في الميناء ،الميناء الجاف، قسم خدمات الميناء ،مديرية الجمارك على مستوى الميناء، قسم الخدمات اللوجستية الخاصة بالسفينة، الهيئة القانونية و المالية للمرسل إليه. »
م2	«يعد دور مديرية الجمارك من الأدوار الأساسية في عملية النقل البحري بالتحوية بحيث لا تتم عملية النقل إلا بتواجد مصالح عون الجمارك و تعمل هذه الأخيرة على توفير الأمن الاجتماعي و الاقتصادي للدولة وذالك بمراقبة السلع الواردة والصادرة من الدولة و بالتالي حماية السوق الوطني . »
م3	«الرقابة المادية و الوثائقية تعد من احد أسباب يقظة أعوان الجمارك في مراقبة البضائع إذ توفر عليهم عناء فتح و مراقبة الحاويات بعشوائية و يتم هذا النوع من المراقبات بفحص مستندات الشحن الخاصة بالبضائع و مقارنتها مع السلع الموجودة . كما تعمل هيئة الجمارك على مستوى الميناء بإرسال تقارير يومية عن حركة الحاويات داخل الميناء إلى قسم اللوجستيك ليتم معالجتها »

المصدر: من إعداد الطالبة

2. إدارة حركة الحاويات في حالة الاستيراد والتصدير

1.3 في حالة الاستيراد

و تتم عملية إدارة الحاويات في حالة الاستيراد بعدة مراحل :

المرحلة الأولى : مرحلة الرسو

و هي أخر مرحلة تمر بها السفن في عملية النقل البحري إذ يساعد عمال الميناء السفينة على الرسو في مكان مخصص في الميناء و بعد عملية الرسو يقوم عمال الميناء باستعمال تجهيزات و آلات رفع بتفريغ حمولة السفينة ووضع الحاويات على رصيف السفينة ملحق (د)

المرحلة الثانية: استلام البضائع

وتمر هذه المرحلة بعدة إجراءات قانونية حتى يتمكن العميل من استلام بضاعته لابد من ذهابه إلى الشركة ليتمكن من تأكيده لوثيقة الشحن و استلامه لإشعار وصول البضاعة حيث يعمل قسم الخدمات اللوجستية على تقديم للعميل وثيقة تمكنه من استلام الحاوية من الميناء.

المرحلة الثالثة: إعادة الحاوية

وبعد أن يقوم العميل بأخذ الحاوية وتفريغها من البضاعة يتوجب عليه إعادتها مرة ثانية إلى مستودع الشركة الخاص بالحاويات .

المرحلة الرابعة : مرحلة إعادة تهيئة الحاوية

و بعد إرجاع الحاوية إلى مستودع الشركة يعمل القائمين على المستودع على إعادة تهيئة الحاوية من تنظيف و إصلاح و من ثم تهيئتها لإعادة شحنها مرة أخرى

المرحلة الخامسة: شحن الحاوية

و بعد تهيئة الحاوية لإعادة شحنها و نقلها إلى الميناء يعمل عمال الشحن في الميناء على نقلها للسفينة .

2.3في حالة التصدير

في حالة التصدير تمر الحاويات بعدة مراحل مختلفة عن الاستيراد حيث تتمثل هذه المراحل في :

المرحلة الأولى: عملية حجز الحاوية

و في هذه المرحلة يقوم العميل بعملية حجز الحاوية عن طريق موقع الشركة حيث يقوم باختيار نوع و حجم الحاوية حسب طبيعة البضاعة . كما يقدم العميل لقسم اللوجستيك ضمان مالي في حالة تأخير أو عدم إعادة الحاوية .

المرحلة الثانية : نقل الحاوية

و بعد تأكيد عملية الحجوزات يعمل عمال مستودع الشركة على تحضير الحاوية المحجوزة و تجهيزها لكي يتمكن العميل من نقلها

المرحلة الثالثة : إعداد وثائق التصدير

و يقوم العميل بإحضار لقسم التوثيق بعض المستندات الخاصة بعملية التصدير و حيث تحتوي هذه الوثائق على :

- عنوان و اسم المرسل إليه.
- هوية الناقل المسؤول عن نقل البضاعة.
- مستندات التعريف بالحاوية نوع الحاوية رقم السيل.
- مستندات التعريف بالبضاعة المحمولة على متن الحاوية.

و بعد اي يقوم العميل بإحضار هذه الوثائق يعمل قسم التصدير في الشركة بإعداد وثيق الشحن و إعداد فواتير الشحن كما و يتم إرسال نسخة من مستند الشحن إلى أعوان الجمارك في الميناء لإجراء عملية الرقابة الجمركية للسلع **(انظر الملحق هـ).**

المرحلة الرابعة: إحضار الحاوية

و يقوم القسم التجاري للشركة بإعلام العميل بموعد رسو السفينة و هذا ليقوم العميل بنقل الحاوية الى الميناء و وضعها في الرصيف الخاص بها .

المرحلة الخامسة : تحميل الحاويات على متن السفينة

و تعد مرحلة تحميل الحاويات على السفينة المرحلة الختامية في عملية التصدير بحيث تتم عملية التحميل باستخدام معدات لوجيستية يوفرها الميناء على شكل خدمات .

جدول رقم 10: يوضح اهم النقاط التي تم التطرق لها في المحور الرابع

المحاور	أهم النقاط التي تم التطرق لها في المحور الرابع إدارة مسار حركة الحاويات في حالة الاستيراد والتصدير
م1	«و يتم تتبع حركة إدارة الحاويات في حالة الاستيراد و التصدير من قبل مختلف أقسام الشركة لتحقيق الأهداف الإستراتيجية للشركة و المتمثلة في توفير للعميل نوع الحاوية المناسب في الوقت المناسب إذ تعتبر هذه الإستراتيجية احد أهم أهداف الخدمات اللوجستية في العالم » .
م2	«و تتمثل المراحل التي تمر بها حركة الحاويات في حالة الاستيراد في مرحلة رسو السفينة استلام البضائع إعادة الحاوية تهيئة الحاوية و إعادة شحنها مرة أخرى » .
م3	«و تختلف مراحل تتبع حركة الحاويات في حالة التصدير و ذالك راجع إلى تدخل عدة أقسام في الشركة لإدارة عملية تدفق الحاويات و تتمثل هذه المراحل في –حجز الحاوية من قبل العميل –نقلها من مستودعات الشركة إلى مراكز تحميل السلع – إعداد مستندات الشحن– إعلام العميل توقيت رسو السفينة و الرصيف المحدد– شحن الحاويات على مستوى السفينة . »

المصدر: من إعداد الطالبة

الخاتمة

الخاتمة العامة:

في بداية دراستنا قمنا بطرح الإشكالية التالية: كيف **تتم عملية إدارة تدفق الحاويات على مستوى شركة CMA CGM وكالة الجزائر ؟**

وللإجابة عن هذه الإشكالية قمنا بطرح العديد من الأسئلة الفرعية التي تعمل على تجزئة الإشكالية العامة حيث اقتضى منا متابعة دقيقة و دراسة ميدانية معمقة مكنتنا من التوصل إلى :

أن عملية إدارة الحاويات من أهم العمليات الاقتصادية على مستوى الدولة و هذا راجع لتدخل العديد من الهيئات العمومية الحساسة على رأسها مديرية الجمارك، مديرية الضرائب، البنوك الأولية و البنك المركزي.

أما عملية الإدارة للحاوية فهي تتم بتدخل بها العديد من الأقسام في الشركة على رأسها قسم الخدمات اللوجستية الذي يشرف على المراقبة اليومية لتدفق الحاويات سواء في حالة الاستيراد أو التصدير بالتنسيق مع وكيل الشركة الذي يمثل الشركة الأم حيث يتبع هذا الأخير عدة إجراءات عند قيامه بعملية الإدارة العامة لأساطيل الشركة . كتقرير عدد الحاويات التي تحمل في السفن .كما يقرر موعد إبحار السفينة بالتنسيق مع كل وكلاء الشحن في العالم و مع معطيات و كالة الشركة التي تكون بها السفينة .

حيث لا تقتصر عملية الإدارة على تدخل كل من وكيل السفينة و قسم اللوجستيك التابع للشركة و إنما تتبع عملية إدارة مسار و تدفق الحاويات من والى الجزائر إلى هيئات حكومية رسمية كمديرية الجمارك و التي لا تقوم بدونها أي عملية من عمليات التداول الدولي للحاويات ، حيث تكمن أهمية هذا القطاع في توفير الحماية التجارية والاقتصادية للدولة و الأفراد .

كما ساعدنا تواجدنا في مؤسسة CMA CGM الجزائر و مواكبة أحداث التسيير اليومية على الوقوف على بعض النقائص التي ارتأينا أنها تعمل على عرقلة مسار الحاوية أو إبطائه.

- **على مستوى الشركة** من الأفضل أن يكون العمل على مستوى برنامج إعلام آلي واحد بدل 3 برامج خاصة يتتبع حركة الحاويات.

- **على مستوى قطاع النقل البحري في الجزائر** فمن الأفضل إعادة فتح المؤسسات العمومية للنقل البحري لكسر قيود الاحتكار الأجنبي لمجال النقل البحري في الجزائر .

و في الأخير لقد حاولنا في هذا العمل المتواضع تقديم فكرة صغيرة عن عملية إدارة الحاويات على مستوى وكالة CMA CGM الجزائر و الهيئات المتدخلة في هذه الإدارة . حيث لم نتمكن من دراسة جميع جوانب البحث وهذا لتشعبه الكبير فمجال البحث في عمليات إدارة تدفق الحاويات واسع جدا لذا نوصي الطلبة المقبلين على هذه الدراسة بأخذ هذه الدراسة كمقدمة في مجال إدارة الحاويات كما نوصيهم بالبحث أكثر.

المصادر والمراجع

CGM, C. (s.d.). Consulté le juin 06, 2022, sur https://cmacgmgroup.sharepoint.com/sites/DW-Galaxy-Departments/Logistics/Pages/default.aspx

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات*. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات*. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.

(بلا تاريخ).

امال قلبازة .يوسفي رشيد. (2015). لوجيستيك النقل البحري للبضائع حالة الجزائر. *دفاتر بوادكس* (4)، 174-202.

بان علي حسن المشهداني. (2021). تطور النقل الدولي لسفن الحاويات للمدة 2008-2020. *اقتصاديات شمال افريقيا* (27)، 1-10.

رباب فتحي عبد العزيز نجم. (2005). *اثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية*. جامعةعين شمس كلية التجارة قسم الاقتصاد.

رصاع حياة. (2018-2019). *دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية (دراسة مقارنة بين ميناء روتردام و ميناء وهران)*. وهران، جامعة وهران 2 محمد بن احمد كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير .

عبد الكريم بوقادر، و جوهر خلخال. (2019). نظام النقل البحري بالحاويات و اثر تداولها على الاقتصاد الدولي و الوطني. *مجلة تحولات* (1)، 388-399.

عزاير الهام. (4 نوفمبر , 2020-11-15). انعكاسات جائحة فيروس كورونا كوفيد19 المستجد على علاقات العمل في الموتنئ البحرية. *مجلة قانون العمل و التشغيل* ، 145-162.

قماز ليلى. (2014). دور الحاويات في المساس بالامن و السلامة البحرية. *المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل* (2)، 84-82.

ماهر حامد سعداوي سليمان. (2021). النقل بالحاويات في النوانئ التونسية (دراسة في جغرافية النقل). *مجلة كلية الاداب جامعة الفيوم* (1).

ابراهيم مكي ابراهيم. (1975). اوعية الشحن (الحاويات). *مجلة القانون و الاقتصاد* (الاول)، 254.

ابراهيم مكي ابراهيم. (1975). اوعية الشحن (الحاويات). *مجلة القانون و الاقتصاد* ، 257.

اتفاقيات دولية . (21يناير 1978). *الجريدة الرسمية* (العدد رقم 02)، 91.

احمد عبد المنصف محمود. (2001). *اقتصاديات النقل البحري* (الإصدار 1). الاسكندرية : دار الجامعة الجديدة.

الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات scs1824. (1882). *اتفاقية المنظمة البحرية الدولية الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات* (المادة 02).

ايمن النحراوي.

ايمن النحراوي. (2015). *اقتصاديات و سياسيات النقل البحري*. الاسكندرية: دار الفكر الجامي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 545). مصر: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). دار الفكر الجامعي .

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). مصر: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). مصر: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). مصر: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). الاسكندرية، مصر: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). الاسكندرية، مصر : دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 858). الاسكندرية، مصر : دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات*. دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات*. دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات*. دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. *موانئ الحاويات الدولية*. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *موانئ الحاويات الدولية*. الاسكندرية، مصر : دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *موانئ الحاويات الدولية*. الاسكندرية، مصر : دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *موانئ الحاويات الدولية*. الاسكندرية، مصر : دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *موانئ الحاويات الدولية*. الاسكندرية، مصر: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *موانئ الحاويات الدولية*. الاسكندرية، مصر .

ايمن النحراوي. (2009). *موانئ الحاويات الدولية*. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *موانئ الحاويات الدولية*. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *موانئ الحاويات الدولية*. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *موانئ الحاويات الدولية*. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *موانئ الحاويات الدولية*. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.

بن عثمان فريدة. (بلا تاريخ). النقل البحري بالحاويات. *مجلة الحقوق و العلوم الانسانية* ، 352.

سوزان علي حسن. (2009). *عقد نقل البضائع بالحاويات* (المجلد 337). دار الجامعة الجديدة.

شوقي رامز شعبان. (2000). *ادارة الجمارك و ادارة المرافئ*. بيروت: الدار الجامعية.

شوقي رامز شعبان. (2000). *إدارة الجمارك وإدارة المرافئ*. بيروت: الدار الجامعية .

عدلي امير خالد. (2006). *عقد النقل البحري قواعد واحكام*. دار الجامعة الجديدة .

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات* (المجلد 352). منشاة المعارف .

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (المجلد 352). منشاة المعارف.

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (المجلد 352). مصر .

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (المجلد 352). الاسكندرية: منشاة المعارف بالاسكندرية.

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (المجلد 352). الاسكندرية: منشاة المعارف بالاسكندرية.

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (الإصدار 1). مصر: منشاة المعارف.

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (المجلد 347). بور سعيد، مصر: منشاة المعارف.

محمود غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات*. منشاة المعارف.

محمود غريب عبد العزيز. *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (الإصدار 1). مصر: منشاة المعارف.

محمود غريب عبد العزيز. *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات*. منشاة المعارف.

محمود غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات*. منشاة المعارف.

ملزي عبد الرحمان. (2007). *نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري*. كلية الحقوق ، الجزائر : جامعة الجزائر .

ابراهيم مكي ابراهيم. (1975). اوعية الشحن (الحاويات). *مجلة القانون و الاقتصاد* (الاول)، 254.

ابراهيم مكي ابراهيم. (1975). اوعية الشحن (الحاويات). *مجلة القانون و الاقتصاد* ، 257.

اتفاقيات دولية . (21يناير 1978). *الجريدة الرسمية* (العدد رقم 02)، 91.

احمد عبد المنصف محمود. (2001). *اقتصاديات النقل البحري* (الإصدار 1). الاسكندرية : دار الجامعة الجديدة.

الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات scs1824. (1882). *اتفاقية المنظمة البحرية الدولية الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات* (المادة 02).

ايمن النحراوي.

ايمن النحراوي. (2015). *اقتصاديات و سياسيات النقل البحري*. الاسكندرية: دار الفكر الجامي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 545). مصر: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). دار الفكر الجامعي .

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). مصر: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). مصر: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). مصر: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). الاسكندرية، مصر: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). الاسكندرية، مصر : دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 858). الاسكندرية، مصر : دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات*. دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات*. دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات*. دار الفكر الجامعي.

بن عثمان فريدة. (بلا تاريخ). النقل البحري بالحاويات. *مجلة الحقوق و العلوم الانسانية* ، 352.

سوزان علي حسن. (2009). *عقد نقل البضائع بالحاويات* (المجلد 337). دار الجامعة الجديدة.

شوقي رامز شعبان. (2000). *ادارة الجمارك و ادارة المرافئ*. بيروت: الدار الجامعية.

شوقي رامز شعبان. (2000). *إدارة الجمارك وإدارة المرافئ*. بيروت: الدار الجامعية .

عدلي امير خالد. (2006). *عقد النقل البحري قواعد واحكام*. دار الجامعة الجديدة .

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات* (المجلد 352). منشاة المعارف .

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (المجلد 352). منشاة المعارف.

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (المجلد 352). مصر .

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (المجلد 352). الاسكندرية: منشاة المعارف بالاسكندرية.

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (المجلد 352). الاسكندرية: منشاة المعارف بالاسكندرية.

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (الإصدار 1). مصر: منشاة المعارف.

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (المجلد 347). بور سعيد، مصر: منشاة المعارف.

محمود غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات*. منشاة المعارف.

محمود غريب عبد العزيز. *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (الإصدار 1). مصر: منشاة المعارف.

محمود غريب عبد العزيز. *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات*. منشاة المعارف.

محمود غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات*. منشاة المعارف.

ملزي عبد الرحمان. (2007). *نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري*. كلية الحقوق ، الجزائر : جامعة الجزائر .

ابراهيم مكي ابراهيم. (1975). اوعية الشحن (الحاويات). *مجلة القانون و الاقتصاد* (الاول)، 254.

اتفاقيات دولية . (21يناير 1978). *الجريدة الرسمية* (العدد رقم 02)، 91.

الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات scs1824. (1882). *اتفاقية المنظمة البحرية الدولية الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات* (المادة 02).

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 545). مصر: دار الفكر الجامعي.

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). دار الفكر الجامعي .

ايمن النحراوي. (2009). *منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات* (المجلد 585). دار الفكر الجامعي.

بن عثمان فريدة. (بلا تاريخ). النقل البحري بالحاويات. *مجلة الحقوق و العلوم الانسانية* ، 352.

سوزان علي حسن. (2009). *عقد نقل البضائع بالحاويات* (المجلد 337). دار الجامعة الجديدة.

شوقي رامز شعبان. (2000). *إدارة الجمارك وإدارة المرافئ*. بيروت: الدار الجامعية .

عدلي امير خالد. (2006). *عقد النقل البحري قواعد واحكام*. دار الجامعة الجديدة .

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات* (المجلد 352). منشاة المعارف .

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (المجلد 352). منشاة المعارف.

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (المجلد 352). مصر .

محمد غريب عبد العزيز. (2004). *النظظام القانوني للنقل البحري و الحاويات* (المجلد 347). بور سعيد، مصر: منشاة المعارف.

ملزي عبد الرحمان. (2007). *نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري*. كلية الحقوق ، الجزائر : جامعة الجزائر .

المشوخي محمد سليمان. (2002). *تقنيات و مناهج البحث العلمي*. القاهرة: دار الفكر العربي.

غازي عنيزان الرشيدي. (2021). اسلوب تحليل المحتوى النوعي : رؤية تحليلية. *مجلة كلية التربية* (45)، 93.

غازي عنيزان الرشيدي. (2021). اسلوب تحليل المحتوى النوعي. *مجلة كلية التربية* (45)، 96/95/94/93.

ميادة القاسم. (2 ايار , 2021). مناهج البحث الاجتماعي و تطبيقاتها في علم الاجتماع. *المجلة العربية للنشر العلمي* ، 534.

نوال مجدوب .خيرة مجدوب. (2017). مزايا طرق جمع البيانات المختلفة و عيوبها و متى يتم استخدام كل منها. *السراج في التربية وقضايا المجتمع* (1)، 79.

نوال مجدوب –خيرة مجدوب. (13 مارس , 2017). مزايا طرق جمع البيانات المختلفة و عيوبها ومتى يتم استخدام كل منها. *السراج في التربية و قضايا المجتمع* ، 82.

احمد عبد المنصف محمود. (2001مطبعة الاشعاع الفني). *اقتصاديات النقل البحري* (الإصدار 1).

خالد عليان سليمان .علي احمد المشاقية. (2009). *ادارة التخليص الجمركي*. دار صفاء للنشر و التوزيع.

Conchon, J.–C. A. (2015). *METHODES D'ANALYSE ET D'INTERPRETATION DES ETUDES QUALITATIVES :ETAT DE L'ART EN MARKETING.* paris.

الملاحق

الملحق أ

موضوع الأسئلة	**الأسئلة**
الاستهلال	صباح الخير سيدي /سيدتي قبل كل شيء أود أن أتقدم إلى سيادتكم بالشكر لقبولكم المشاركة في هذه المقابلة و تخصيص جزء من وقتكم للإجابة عن الأسئلة
تقديم الطالب و الموضوع	في البداية أقدم لكم نفسي الطالبة ....و سأكون منشطة لهذه المقابلة . التعريف بموضوع البحث
المحور الأول معلومات عامة خاصة بالتعريف بالمحاور	الاسم و اللقب العمر التخصص الوظيفة الولاية العنوان الهاتف الايمايل عدد سنوات العمل في الوظيفة تجارب مهنية أخرى
المحور الثاني التعريف يقسم الخدمات اللوجستية	
التعريف بقسم	المخطط التنظيمي لقسم الخدمات اللوجستية ؟

الخدمات اللوجستية	
الخدمات المقدمة في قسم اللوجستيك	مما يتكون قسم الخدمات اللوجستية؟
دور القسم و أهميته في عملية إدارة الحاويات	فيما يتمثل دور قسم الخدمات اللوجستية ؟ و ما هي أهميته في عملية إدارة الحاويات على مستوى شركة CMA CGM؟
المحور الثالث الهيئات المشاركة في تتبع مسار الحاويات خارج أسوار شركة CMA CGM	
الهيئات المشاركة في عملية الإدارة	التعريف بهذه الهيئات؟
دور هذه الهيئات	كيف تتم عملية إدارة الحاويات على مستوى مختلف هذه الهيئات؟

مديرية الجمارك على مستوى الميناء	ما هو دور مديرية الجمارك في تتبع حركة الحاويات من و إلى خارج الوطن؟
البرامج المستعملة في تتبع حركة الحاويات	ما هي ادوار هذه البرامج؟ ما هي أهمية هذه البرامج بالنسبة لشركة CMA CGM؟
المحور الرابع إدارة مسار حركة الحاويات في حالة الاستيراد و التصدير	
المراحل التي تمر بها الحاوية في حالة الاستيراد	كيف تتم إدارة الحاوية حركة الحاويات في حالة الاستيراد؟
المراحل التي تمر بها الحاوية	مراحل إدارة الحاويات في حالة التصدير؟

في حالة التصدير	
الخاتمة	في النهاية أتقدم إليكم بجزيل الشكر لتخصيص جزء من وقتكم للإجابات عن أسئلة هذه المقابلة و تقديمكم للشروحات الكافية

الملحق (ب) شبكة التحليل

	م 1	م 2	م3	=
المحور الثاني قسم الخدمات اللوجستية	تحت إشراف CMAمدير شركة CGM فرع الجزائر و وكيل السفينة ، يعمل قسم الأعمال اللوجستية على انجاز مهمته الرئيسية و هي إدارة حركة الحاويات و تدفقها في العالم بالتنسيق مع جميع فروع الشركة في العالم من لحظة شحن سفن الحاويات سواء بالحاويات الفارغة أو المملوءة إلى غاية رسو السفينة و تفريغها من الحاويات	تتمثل الخدمات المنجزة من قبل قسم اللوجستيك في الشركة – إدارة حركة الحاويات على المستوى الداخلي – إنشاء حجوزات تحميل الحاويات الفارغة – إصدار فاتورة الاستلام عند التصدير – إصدار فاتورة للحاويات المخربة – إصدار فواتير الحاويات المتواجدة لدى العملاء – تتبع الحاويات المحجوزة –تصنيف و فرز الحاويات الفارغة على مستوى مستودع الحاويات الفارغة SOGEREC	بالنسبة للبرامج المستعملة لإدارة حركة الحاويات على مستوى جميع فروع شركة CMA CGMفي العالم برامج تعتمد على ثلاث خاصة بالشركة وهي –LARA –ALS –GALA	
	م 4	**م 5**	**م 6**	

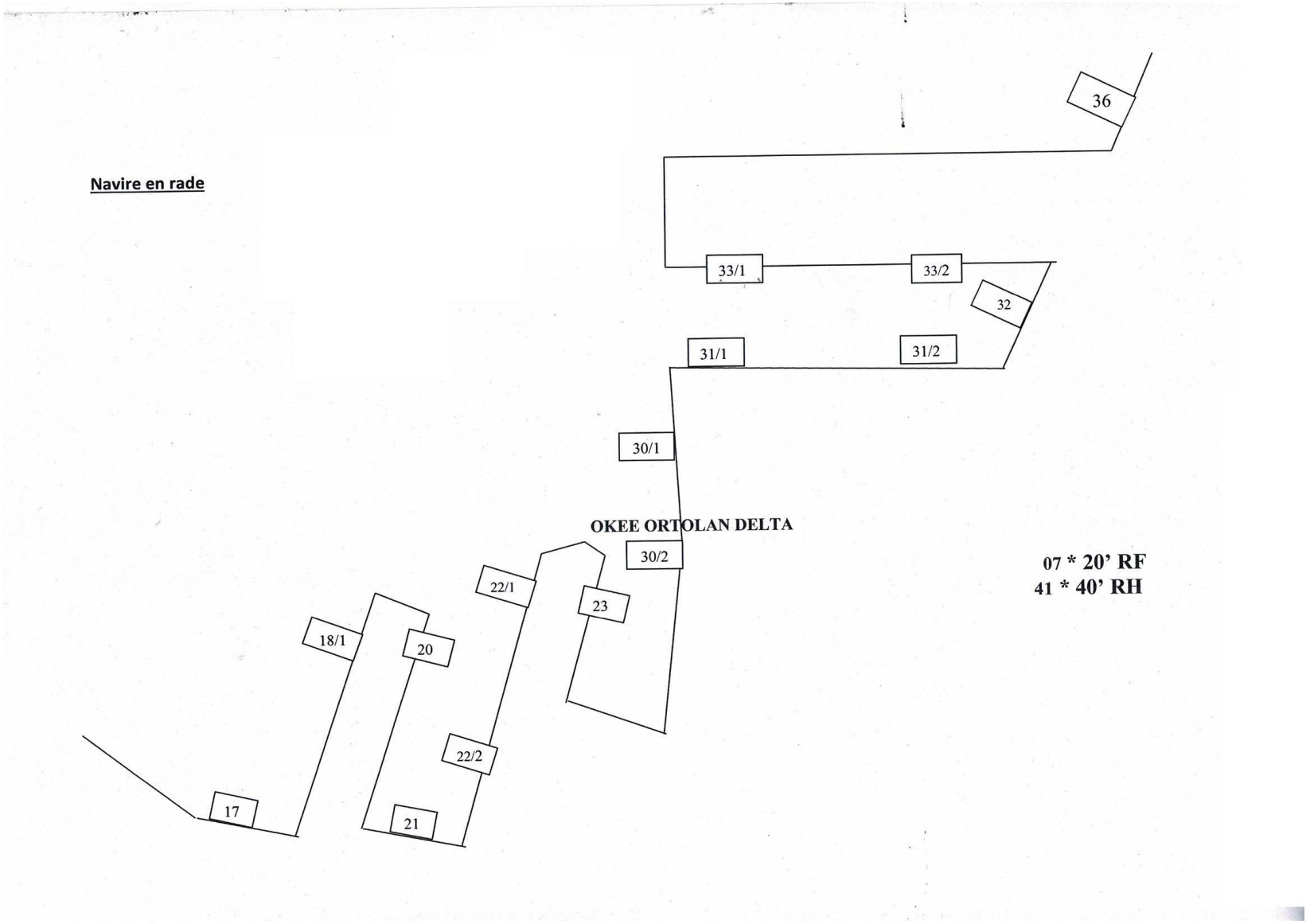
المحور الثالث الهيئات المشاركة في تتبع مسار الحاويات خارج أسوار شركةCMA CGM	تتمثل الهيئات المشاركة في تتبع مسار الحاويات في الميناء –الميناء الجاف –قسم خدمات الميناء – إدارة الجمارك بالميناء –قسم الخدمات اللوجستية لرئيس السفينة – قسم الخدمات التجارية للمرسل – الجهات القانونية للمرسل إليه–	يعتبر دور مديرية الجمارك من أهم الأدوار في عمليات النقل البحري بالتحوية إذ تسهر الأعوان الجمركية على تحقيق امن الحاويات و امن النقل البحري و ذالك بمراقبة الحاويات و فحصها و وثائقيا و ماديا	يكمن دور مديرية الجمارك في مجال إدارة و تتبع مسار الحاوية في عدة خدمات رئيسية حيث تتمثل في –حجز الحاويات التي تتعدى 21 يوما في الميناء ويتم حجز الحاوية وبيع السلعة الموجودة بها في المزاد العلني –حجز الحاويات التي تتعدى شهرين في الموانئ الجافة كما تباع السلع التي تحتويها في المزاد العلني –خدمة أمر التحويل – خدمة الشؤون القضائية – المستودعات الجمركية
	م1	م2	م2/3
المحور الرابع إدارة مسار حركة الحاويات في حالة الاستيراد و التصدير	تعتبر حركة الحاويات بما فيها حالات الاستيراد و التصدير من بين المعايير الرئيسية التي تحدد الوضعية الاقتصادية للدولة فهي تحدد معالم التجارة الخارجية للدولة ، فهي	تمر الحاويات في حالة الاستيراد بخمسة مراحل أساسية وهي –مرحلة رسو السفينة وتحميل الحاويات –استقبال الحاويات من أعوان الجمارك –إرجاع الحاوية من قبل العميل إلى مستودع الشركة –تهيئة الحاوية	المراحل التي تمر بها الحاوية في حالة التصدير *المملوءة –استرجاع الحاويات من العملاء –حجز الحاويات من قبل العملاء ليتم تصدير السلع فيها –وثائق الاستيراد

	تصريف لفائض المواد المتواجدة في الأسواق المحلية بالتالي تحديد قدرة الدولة الإنتاجية و التبادلية في السوق الدولي .	-إعادة شحن الحاوية	تحديد موعد رسو السفينة لإعلام العملاء بموعد تصدير سلعهم. *الفارغة - - -

الملحق(ج)

STOCK EMPTY ALGERIE /NEXT WEEK

AGCY	Stock / TEU	Prévu / TEU	Navire	DATE	REMARQUE	Commentaires	Reste / TEU	Restitutions semaine prochaine	Reste en STOCK
				Tue 28/06					
			ARIES J 2RSH4N1MA	ETA Wed 29/06 20:00	WEMED-BEJ-AGE-MLT				
				Thu 30/06	MLTTS-MLT-AGE-MLT				
			MORAGA 0HW4AE1MA	ETA Fri 01/07 05:00	TMX2-AGE-DJE				
				Sat 02/07					
			OKEE ORTOLAN DELTA 0WMFNN1MA	Sun 03/07	WEMED-BEJ-AGE-MLT				
TOTAL	#REF!	#REF!					#REF!	#REF!	#REF!


Navire en rade
36
33/1
33/2
32
31/1
31/2
30/1
OKEE ORTOLAN DELTA
30/2
07 * 20' RF
41 * 40' RH
22/1
23
18/1
20
22/2
17
21

الملحق (د)

الملحق(هـ)

SHIPPER	DRAFT BILL OF LADING	VOYAGE NUMBER / BILL OF LADING NUMBER
[redacted] JAMMU AND KASHMIR, INDIA 182146 TEL: 091 [redacted]		EPB70W / IN80450446

CONSIGNEE	EXPORT REFERENCES
[redacted] CITE KAZNAF LOT NO. 489 GUE DE CONSTANTINE ALGER - 16261 ALGERIA . TEL/FAX :00213 21 83 05 20	

NOTIFY PARTY, Carrier not to be responsible for failure to notify

[redacted] CITE KAZNAF LOT NO. 489 GUE DE CONSTANTINE ALGER - 16261 ALGERIA . TEL/FAX :00213 21 83 05 20

CMA CGM

CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros
Head Office: 4, quai d'Arenc - 13002 Marseille - France
Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95
562 024 422 R.C.S. Marseille

PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING
	DELHI	DELHI	THREE (3)
VESSEL	**PORT OF LOADING**	**PORT OF DISCHARGE**	**FINAL PLACE OF DELIVERY***
CMA CGM CARMEN	MUNDRA	ALGER	

MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT CARGO	TARE	MEASUREMENT
CAXU3120153 SEAL D3011256 SEAL 267012 1560 BAGS 1-1560	1 x 20ST	981 BAGS 2 X 20 ST CONTAINER 1560 BAGS (ONE THOUSAND FIVE HUNDRED SIXTY ONLY) CONTAINING 960 BAGS INDIAN WHITE BASMATI RICE SELLA 1121 PACKED IN 25 KG JUTE BAGS 21 BAGS INDIAN GOLDEN BASMATI RICE 1121 PACKED IN 4X10 KGS=40 KGS JUTE BAGS H.S.CODE :10063020 IEC NO. :1809001056 INV NO. :KI/EEBIE/2015R1 DT. 01.04.2015 S.BILL NO.:9231319 DT.27.04.2015 NET WT: 24840.00 KGS SAID TO WEIGH TOTAL GROSS WT : 49500.000 KGS NET WEIGHT :48000.000 KGS FREIGHT PREPAID	25616.000	2160	25.000

Continued on Next Sheet Sheet 1 of 2

ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER. CARRIER NOT RESPONSIBLE.

ADDITIONAL CLAUSES

4. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility

5. FCL

77. THC at destination payable by consignees as per line/port tariff

153. All expenses, including but not limited to overtime/drayage to stacking area if any, from ship's hold up to reloading of empties in ship's hold/deck are for Receiver's account.

179. Container with Port of Discharge Algiers can be delivered in Algiers Port or in ODCY Alterco at Rouiba. Container delivered from ODCY Alterco are transferred from Algiers Port by truck or are transferred from Bejaia Port by train. Way of transfer remains at discretion of CMA CGM carrier and under his responsibility.

180. Carrier draws Merchant s attention to the fact that as per Algerian national customs regulation n 79-07 and 98-10, cargo shall be auctioned by customs without any notice if Merchant fails to take delivery within 4 months and 21 days from the date of discharge.

194. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the York/Antwerp rules, 2004.

216. Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting thereof and be subject to freight surcharge.

225. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel.

239. This Bill of Lading has been generated electronically. Bills of Lading bearing a CMA CGM stamp and/or manual signature shall be considered as forged and will be treated as null.

241. Carrier is not responsible for any omission in regards to article 69 of applicable Algerian budget bill 2009 (published on Algerian bulletin n° 44) and the responsibility remains with the merchant/importer. Any fines, penalties levied against the carrier for non compliance with the above article and/or additional

RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated above stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight and charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them.

All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office.

In witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void.

(OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)

PLACE AND DATE OF ISSUE	DELHI	13 MAY 2015	SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A. BY CMA CGM ALGERIA as agents for the carrier CMA CGM S. A.
SIGNED FOR THE SHIPPER			
*APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING			

CMA CGM

DRAFT
BILL OF LADING

VOYAGE NUMBER
EPB70W
BILL OF LADING NUMBER
IN80450446

PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING
	DELHI	DELHI	THREE (3)
VESSEL	**PORT OF LOADING**	**PORT OF DISCHARGE**	**FINAL PLACE OF DELIVERY***
CMA CGM CARMEN	MUNDRA	ALGER	

MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT CARGO	TARE	MEASUREMENT
CAIU3473647 SEAL D3011258 SEAL 267013	1 x 20ST	579 BAGS 579 BAGS INDIAN GOLDEN BASMATI RICE 1121 PACKED IN 4X10 KGS=40 KGS JUTE BAGS NET WT: 23160.00 KGS DISCHARGE PORT AGENT: CMA CGM ALGERIA QUARTIER DES AFFAIRES BAB EZZOUAR ALGER ALGERIA TEL: 213023924268/4545/4646 FAX: 213021546477/88 Shipped on Board CMA CGM CARMEN 13-MAY-2015 CMA CGM Agencies (India) Pvt Ltd As agents for the Carrier	23884.000	2230	25.000
Weight in Kgs Total: 2 CONTAINER(S)		Continued From Previous Sheet Sheet 2 of 2 ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER. CARRIER NOT RESPONSIBLE.	49500.000	4390	50.000

ADDITIONAL CLAUSES

costs, including but not limited to storage, demurrage are for the account of the merchant.

249. As per National Algerian Customs Regulations, a full style name and address has to be indicated in the consignee and/or notify party field of the bill of lading. Failing to provide this information will be subject to a penalty fixed by Customs and borne by the receiver.

251.Demurrage payable by merchant from date of discharge for dry containers. First 15 days are free. From the 16th to the 40th day USD 22 per day per 20 ft and USD 44 per day per 40 ft. From the 41st day to the 60th day USD 44 per day per 20 ft and USD 88 per day per 40 ft. From the 61st day USD 60 per day per 20ft and USD 120 per day per 40ft. Payment must be done by the merchant within 90 days from date of discharge of containers.

262. Free out conditions in all Algerian port.

274. The Merchant is responsible for returning any empty container, with interior clean, free of any dangerous goods placards, labels or markings, at the designated place, and within 60 days following to the date of release, failing which the container shall be construed as lost. The Merchant shall be liable to indemnify the Carrier for any loss or expense whatsoever arising out of the foregoing, including but not limited to liquidated damages equivalent to the sound market value - or the depreciated value due by the Carrier to a container lessor. The Carrier is entitled to collect a deposit from the Merchant at the time of release of the container which shall be remitted as security for payment of any sums due to the Carrier, in particular for payment of all detention and demurrage and/or container indemnity as referred above.

PLACE AND DATE OF ISSUE DELHI 13 MAY 2015

SIGNED FOR THE SHIPPER

*APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A.
BY CMA CGM ALGERIA
as agents for the carrier CMA CGM S. A.

الملحق (و)

TRR0718_A v5.40
Page 1 de 1
Run: 19-APR-22 12:04 PM

Mise à diposition par le client et le port

CMA CGM

de:	à:
Agent Booking: CMA CGM ALGERIA QUARTIER DES AFFAIRES BAB EZZOUAR . ALGER 16024 Telephone: Fax: E-mail: age.nkhiari@cma-cgm.com	SOGEREC DEPOT VILLA N° 12 IMOB.MASKAN EL AAILI REGHAIA, ALGER 16112 ALGERIA

n° Booking: **AGE0126281** Quant/Vol/Type: 1 x 20 ST

Reference de la MAD: **AGE0126281-001** n° Booking: **AGE0126281**

Shipping Company: CMA CGM
Commentaires:

Date Requise: 18-APR-22 00:00 Mode: Road Tare: 2,230.000KGM
Quant/Vol/Type: 1 x 20ST [GP WITHOUT VENTILATION]
Container Grade: General Cargo
Commodité: Personal and household effects. Net: 3,500.000KGM

Voyage details:

n° Partie Booking: TA XTRADE_AMLAT_WB Chargeur: [redacted]
n° Voyage: 0WME4N1MA Nom du Navire: OKEE ORTOLAN DELTA

Places details:

Plce de Reception: Port Debarquement: PECLL - CALLAO
Port Chargement: DZALG - ALGER Place de Livraison:

1. Due to the prohibition of CATU Containers in Libya all Depots are requested to not release any CATU Prefix Containers to Libyan POD i.e. Benghazi (LYBEN) / El Khoms (LYKHO) / Misurata (LYMRA) / Tripoli (LYTIP).

الملحق(ي)

PFR0717_001 v5.120
Page 1 DE3
lance 19-APR-22 12:23 PM

Confirmation Booking

CMA CGM

CMA CGM ALGERIE/BEJAIA
06 AVENUE BEN BOULAID
BEJAIA
Telephone:
Fax:
Contact: Lilia Lafrad
Service clientele:

Attn:
[redacted]

N° reservation: AGE0126281 'Bkg Pty Ref': TA XTRADE_AMLAT_WB date booking: 18-APR-22
chargeur: [redacted] :0004392905 001
Navire/voyage: OKEE ORTOLAN DELTA / 0WME4N1MA
Connecting Vessel / Voyage:

reçu:
port substitution:
place substitution:
'Feeder Vessel/Voyage': /
port chargement: ALGER
terminal chargt: DJAZAIR PORT WORLD

transbordement: MALTA(FREEPORT)
port dechargement: CALLAO
place finale deliv.:

Ramp Cut-Off Date/Time:
ETD:
VGM Cut-Off Date/Time: 26-APR-2022 09:00 AM
d/h validité: 26-APR-2022 09:00 AM
SI Cut-Off Date/Time: 26-APR-2022 09:00 AM
ETD: 01-MAY-2022 18:00
ETA: 03-MAY-2022 04:30 AM
ETA:
FPD ETA:

indication en heure locale

remarques:

'Merchant Haulage' par: Road date: 18-APR-22 heure: 00:00
quantite: 1 x 20'ST commodité: Personal and household effects

poids net: 3500 KGM poids brut: 5700 KGM
Container Number:
tarif: TA XTRADE_AMLAT_WB
service contrat:
HAZ: N
FUM: N
cont refrigéré: N
OverSized Cargo: N
Flexitank: N

Preferred Depot: SOGEREC DEPOT
Address: VILLA N° 12 IMOB.MASKAN
EL AAILI REGHAIA, ALGER
ALGER
16112 ALGERIA

Contact:AGE.SKACIOUI
Phone No: + 213 560 06 92

PFR0717_001 v5.120
Page 2 DE3
lance 19-APR-22 12:23 PM

Confirmation Booking

CMA CGM

N° reservation: AGE0126281

Charge	Pre/Coll	devise	montant	base	Total
BASIC FREIGHT	P	USD	2,800.00	Unit(s)	2,800.00
Bunker surcharge NOS	P	USD	461.00	Per TEU	461.00
Terminal handl. ch destination	C	USD	55.00	Unit(s)	55.00
Ocean Carrier-Intl Ship & port Facil	P	USD	14.00	Unit(s)	14.00
Overweight, freight additional	P	USD	500.00	Unit(s)	500.00
Droits de port, DZ	P	DZD	11,700.00	Unit(s)	11,700.00
Frais de documentation, DZ	P	DZD	3,400.00	Fixed Amount	3,400.00
Peage, DZ	P	DZD	22.24	Metric Tonnes	77.84
Taxe BL, DZ	P	DZD	1,500.00	Fixed Amount	1,500.00
Seal fee, Outbound	P	DZD	500.00	Unit(s)	500.00
Droits de port, DZ	P	DZD	11,700.00	Unit(s)	11,700.00
Frais de documentation, DZ	P	DZD	3,400.00	Fixed Amount	3,400.00
Peage, DZ	P	DZD	22.24	Metric Tonnes	77.84
Taxe BL, DZ	P	DZD	1,500.00	Fixed Amount	1,500.00
Seal fee, Outbound	P	DZD	500.00	Unit(s)	500.00

nb:

- Le chargeur atteste que les declarations ci-dessus sont sinceres et veritables. Tout changement apres le retrait des conteneurs vides entrainera l'annulation du booking ou une revision des conditions.
- Aucune modification n'est acceptable apres embarquement.
- Le client est tenu d'effectuer l'embarquement dans la limite de la franchise accordee, au-dela, il lui sera facture des frais journaliers de MAD de 850DA/20', 1700da/40', 2500da/unite reefer, le tout en HT.
- La franchise habituelle accordee est de 15 jours par conteneur standard et 5 jours par conteneur refrigere.
- Il est important de signaler qu'en cas de litiges survenus apres embarquement , SEUL les clauses du connaissement original de CMACGM seront opposables.
- LA MAD est soumise à une caution de 300 000/20' et 600 000 DA/40'
- Le conteneur doit être embarqué dans un délai n'excédant pas 30 jours, a cette echeance, le client doit restituer les conteneurs vides immediatement et le temps perdu entre les dates de retrait et de restitution sera facture comme ci-haut.

CLAUSES:

1 The Carrier is committed to comply with all applicable International and National Economic Sanctions such as, but not limited to, United Nations, European Union and U.S. legislations ("Sanctions") and their corresponding banned entities lists such as, but not limited to, the Special Designated National and Blocked Persons List (OFAC) the European Union List of Persons and Entities Subject to Financial Sanctions.
2 Hence, the Carrier reserves its right to decline or cancel, at any time, any booking involving listed entities or breaching any Sanctions. If cargo is loaded, it may be discharged at any place and time the Carrier may deem convenient and Clause 10 Matters Affecting Performance of the Carrier's Bill of Lading shall apply.
3 Receipt of an CMA CGM booking confirmation shall not be construed as a confirmation of acceptance of Hazardous / Dangerous cargo. Such cargo will only be accepted subject to the shipper or his agent supplying correctly completed and signed Multimodal Dangerous Goods Forms and receiving written acceptance from CMA CGM notifying that such hazardous / dangerous cargo as described on the relevant Multimodal Dangerous Goods Forms has been accepted by the Vessel Operator for the particular ocean voyage as per booking. Any costs, expenses, fines and penalties associated with cargo presented for shipment without such written acceptance from CMA CGM confirming the acceptance of hazardous / dangerous cargo, incorrectly completed and / or signed Multimodal Dangerous Goods Forms or containers not having correct placards shall be for cargo interests' account. CMA CGM shall not be liable for any consequential losses or damages arising from the rejection or refusal to load hazardous / dangerous cargo by the Vessel Operator.
4 This Booking Confirmation and all services to be provided thereof are subject to CMA CGM bill of lading terms and conditions. Such terms and conditions are available on CMA CGM web site (www.cma-cgm.com) or in any CMA CGM agency. By tendering cargo for shipment the Merchant acknowledges and agrees that all the terms and conditions of the CMA CGM are applicable.
5 The Shipper warrants to the Carrier that the particulars relating to the Goods as set out overleaf have been checked on receipt of this Bill of Lading and that such particulars, and any other particulars furnished by or on behalf of the Shipper, are adequate and correct. The Shipper also warrants that the Goods are lawful Goods and contain no contraband. Without prejudice to any other rights and defenses afforded by the Bill of Lading - and irrespective of any loss, damages, fines and expenses suffered or incurred by the Carrier that may always be claimed - in case of any failure of the Shipper to comply with the above, the Carrier shall be entitled to charge the Shipper, or any party which is jointly liable with the Shipper, at any time an amount of USD 2,000 as processing and operational fees in addition to a penalty of 15,000 USD per dangerous container and 5,000 per non dangerous container misdeclared.
6 Examples of misdeclaration are set out below:
7 • Part or all of the cargo actually stuffed inside the container is dangerous cargo, but is declared as general cargo at the time of booking.
8 • The name, the class number or the UN number declared at the time of booking is different from the one that shall be applicable to the dangerous cargo actually stuffed inside the container, and has not been corrected before our release of the empty container.
9 • The cargo is declared as general cargo at the time of booking but is requested to be amended to dangerous cargo after our release of the empty container.
10 • The cargo is discovered or determined by any domestic or foreign authority (including but not limited to customs, MSA, port and terminal, etc.) or any carriers as the mis-declared dangerous cargo.
11 358. Following the exceptional measures adopted by various governments in relation with the outbreak of COVID-19 virus and the operational constraints resulting thereof, the Merchants are hereby notified that the carriage of cargo may be disrupted or delayed.Cargo may not be loaded on the intended vessel and may be on forwarded to the port of destination on any alternative vessel at Carrier's sole discretion. Furthermore in case of disruption of ports' operations, the cargo may be discharged in an alternative port without notice and - subject to availability - be on forwarded to the original intended port of destination.Carrier reserve its rights to accomplish the bill of lading in any alternative port. All additional costs, including but not limited to storage, demurrage, plugging, monitoring at the alternative discharge port or extra on forwarding costs, shall be on Merchant's account and payable before delivery and the carrier shall have no liability whatsoever for any loss or damage resulting thereof
12 366. The Merchant warrants that the particulars relating to the Goods have been checked and that such particulars are adequate and correct. In case of failure of the Merchant to comply with such warranty, the Carrier shall be entitled to charge the Merchant at any time an amount of USD 2,000 per Container as processing and operational fees. This fee shall also be applicable in case of discrepancy between the Verified Gross Mass (VGM) sent to the Carrier and the weight declared by the Shipper in his shipping instruction or otherwise weighted during the Carriage.
13 This booking confirmation shall not be construed as a guarantee given by the Carrier that the equipment will be available for loading of goods at the estimated time herein specified.