

كلية العلوم الاقتصادية، والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات لنيل شهادة الماستر

تخصص: مالية و تجارة دولية

الموضوع:

لوجيستيك النقل الجوي للبضائع

دراسة حالة الخطوط الجوية الجزائرية

تحت إشراف الأستاذ(ة): شين لزهر

من إعداد الطلبة:

مجدن هانية

شبوب لينا

دفعة 2022

السنة الجامعية: 2022/2021

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

شكر وعرّفان

نحمد الله وشكره جزيل الشكر على نعمة العلم وعلى توفيقه لنا

إلى زميلتي في هذا العمل

إلى كل الاساتذة الذين كانوا سندا في اتمام هذا العمل نخص بالذكر الاستاذ شين نزهة.

الإهداء

إلى أمي وأبي

إلى أخوتي

إلى من جعلهم الله إخوتي إلى أصدقائي

إلى من حصلت منهم على الدعم النفسي بنات خالي وخالاتي.

مجدن هانية.

الإهداء

إلى أُمي الغالية التي ساندتني في مسيرتي

إلى القلب الكبير، أبي

إلى أخي وأخواتي

إلى عائلتي الفاضلة كلها وأصدقائي

شباب لينا.

فهرس المحتويات:

الصفحة	الموضوع
	الواجهة
	كلمة شكر
	فهرس المحتويات
	قائمة الجداول والأشكال
أ ب ج	مقدمة
	الجانب النظري
2	الفصل الأول: اللوجستك مدخل نظري
2	تمهيد
3	المبحث الأول: ماهية اللوجستك
4	المطلب الأول: تعريف اللوجستك
6	المطلب الثاني: نشأة وتطور اللوجستك
8	المطلب الثالث: أسباب ظهور اللوجستك
11	المطلب الرابع: أهمية وأهداف اللوجستك
16	المبحث الثاني: ادارة اللوجستك
16	المطلب الأول: علاقة اللوجستك بوظائف المؤسسة
20	المطلب الثاني: التخطيط اللوجستي
24	المطلب الثالث: التنظيم اللوجستي
28	المطلب الرابع: الرقابة اللوجستية
32	المبحث الثالث: اللوجستك العكسي ومزيج الأنشطة اللوجستية

32	المطلب الأول: اللوجستيك العكسي
34	المطلب الثاني: مزيج الأنشطة اللوجستية والعلاقة بينها
39	المطلب الثالث: نظم المعلومات اللوجستية
41	خلاصة الفصل الأول
43	الفصل الثاني: أساسيات حول النقل والنقل الجوي
43	تمهيد
44	المبحث الأول: ماهية النقل
44	المطلب الأول: مفهوم النقل
46	المطلب الثاني: أهمية النقل
48	المطلب الثالث: خصائص النقل
49	المطلب الرابع: أنواع وسائل النقل
58	المبحث الثاني: عموميات حول النقل الجوي
58	المطلب الأول: نشأة وتطور النقل الجوي
60	المطلب الثاني: مفهوم النقل الجوي
62	المطلب الثالث: أنواع النقل الجوي
64	المطلب الرابع: إيجابيات ومساوئ النقل الجوي
66	المبحث الثالث: أهمية النقل الجوي ودور الحكومة في تطويره
66	المطلب الأول: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل الجوي وجهود الحكومة في تدعيمه
68	المطلب الثاني: تحليل الجوانب الاقتصادية لنشاط النقل الجوي
69	المطلب الثالث: التحليل الاقتصادي لجانبى التكلفة والمردود في قطاع النقل الجوي
70	المطلب الرابع: العوائق التي تواجه زيادة معدلات الاستثمار في النقل

	الجوي
71	خلاصة الفصل الثاني.
73	الفصل الثالث: الجانب التطبيقي
74	تمهيد
75	المبحث الأول: حول شركة الخطوط الجوية الجزائرية
75	المطلب الأول: مهام وأهداف شركة الخطوط الجوية الجزائرية.
78	المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي لشركة الخطوط الجوية الجزائرية.
86	المطلب الثالث: إمكانيات الخطوط الجوية الجزائرية.
88	المطلب الرابع: شبكة الخطوط الجوية الجزائرية
91	المبحث الثاني: حول الخطوط الجوية الجزائرية للشحن Cargo
91	المطلب الأول: مديرية الشحن الجوي Cargo
94	المطلب الثاني : الهيكل التنظيمي لمديرية الشحن الجوي
95	المطلب الثالث: مهام وأنشطة مديرية الشحن
96	المطلب الرابع: تقنيات الشحن الجوي للبضائع
100	المبحث الثالث: عمليات الشحن الجوي
100	المطلب الأول: حركة شحن البضائع جويا
107	المطلب الثاني: إجراءات الشحن الجوي للتصدير لدى شركة الخطوط الجوية الجزائرية.
115	المطلب الثالث: تقنيات ومراحل الاستيراد لدى شركة الخطوط الجوية الجزائرية
121	المطلب الرابع: عرض حالة تصدير شركة باب الجزيرة.
125	خاتمة الفصل
126	الخاتمة العامة

قائمة الأشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
01	تفاعل عناصر النظام المتكامل للإمداد	09
02	علاقة اللوجستيك بالتسويق والإنتاج	18
03	مثلث اتخاذ قرار اللوجستيات	22
04	الهيكل التنظيمي التقليدي للوجستيك	26
05	الهيكل التنظيمي للوجستيك المتكامل	27
06	المكانة الحديثة للوجستيك	28
07	عملية الرقابة اللوجستية	29
08	الهيكل التنظيمي للمديرية الفرعية للخطوط الجوية الجزائرية	84
09	الهيكل التنظيمي لمديرية الشحن الجوي	94
10	خطة إجمالية لتنظيم عملية الاستيراد	119

قائمة الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
01	أمثلة عن القرارات الاستراتيجية والتكتيكية والتشغيلية للأعمال اللوجستية	21
02	أسطول الخطوط الجوية الجزائرية	86
03	الأسطول الخاص بنقل البضائع	87
04	تقسيم موظفي الخطوط الجوية الجزائرية	88
05	الشبكة الداخلية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية	89
06	الشبكة الخارجية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية	90
07	عدد العملاء المصدرين عبر الخطوط الجوية الجزائرية	101
08	حركة تصدير البضائع الإجمالية (2019-مارس 2022)	103
09	تطور توزيع حركة البضائع المصدرة حسب المناطق الجغرافية حول العالم	104
10	قائمة المنتجات المصدرة	122

قائمة الملاحق:

titre	page
LTA	132
Airwaybill	133
Bon de commande fret	134
Soumission	135
Déclaration d'expédition	136
Feuille de mouvement	137
Rapport d'arrivée	138
Feuille de magasinage	139
Dossier Arrivée	140
Dossier Litiges	141

مقدمة:

يعود تطور التجارة الدولية إلي تطور كافة مناحي الحياة من وسائل النقل بالدرجة الأولى إلى مختلف العلوم التقنية والتكنولوجية وتطور السياسات المالية والنقدية وظهور التكتلات و التكتلات الاقتصادية، وظهور العديد من المفاهيم الداعية لآلية عمل المنظومة التجارية العالمية ومن هذه المفاهيم نجد مفهوم اللوجستيات الذي يشير إلى أسلوب إدارة تدفق السلع والخدمات التي تحتاج إليها المؤسسة ونظام المعلومات اللازم لتحقيق هذا التدفق وتتلاشى أهمية اللوجستيك في حالة قيام المؤسسة بإنتاج السلع والخدمات اللازمة للتشغيل، إلا أن هذه الحالة لم تعد تمثل الواقع الاقتصادي في وقتنا الحالي الذي تعمل المؤسسات في ظلّه.

ومن خلال إدارة اللوجستيك يمكن التغلب على اختلافات الزمان والمكان وتوريد السلع وتوفير الخدمات بأسلوب كفيّ وفعال وبالتالي يمكن القول أن اللوجستيك نشاط لا يتعامل مع أنشطة تحريك المخزون مما يؤدي إلى تدفق المنتج بداية من مرحلة شراء المادة الخام والانتهاء عند مرحلة الاستهلاك النهائي بالإضافة إلى إطار المعلومات الذي يضمن توفير المنتج النهائي للعملاء وبمستوى مقبول.

كما تعد وظيفة النقل إحدى الأنشطة اللوجستية الرئيسية في أي مؤسسة حيث يقوم النقل بإضافة قيمة للمنتجات من خلال توفير المنفعة المكانية حيث أن تكلفة النقل تشكل نسبة عالية حوالي 48% من التكلفة الكلية من الأنشطة اللوجستية.

ويعتبر كلا من النقل واللوجستيك وظيفتين متداخلتين بمعنى أن النقل يدخل ضمن السلسلة اللوجستية المختلفة دور المنسق والمكمل لوظيفة النقل، ولذا لا يمكن لأي منها الاستغناء عن الأخرى خاصم في الوقت الراهن أين أصبح من الضروري إتباع كل الطرق والوسائل الممكنة لتقديم أفضل الخدمات بهدف إرضاء العملاء.

ويمثل النقل الجوي أحد أحدث أنواع وسائل النقل، أسرعها، أكثرها مرونة، تطورا واستخداما لأساليب التكنولوجيا المتطورة، ويتميز النقل الجوي بالوصول إلى أماكن التي لا يستطيع أن تصل إليها وسائل النقل الأخرى لتغلبه على الكثير من العقبات، والجزائر كغيرها من الدول

كان هدفها منذ الاستقلال إنشاء نظام جوي فعال يواكب تطورات اقتصادية واجتماعية التي يشهدها العالم حيث تحتل المرتبة 96 عالميا من بين 134 دولة في مجال النقل واللوجستيك لسنة 2014. وبالرغم من كل العقبات التي يواجهها قطاع النقل خاصة قطاع النقل خاصة نقل البضائع فان تدفقات السلع في ارتفاع مستمر خاصة في السنوات الأخيرة وهذا راجع إلى تطور التجارة الدولية وخلق منطقة للتبادل الحر.

ومن هنا نطرح إشكالية موضوعنا:

ما مدى كفاءة نظام النقل الجوي للبضائع وما مدى مواكبته للتطور الذي يشهده العالم في هذا القطاع؟

وللإجابة على هذه الإشكالية يمكن طرح الأسئلة الفرعية التالية:

- ما المقصود باللوجستيك وفيما يتمثل دوره في المؤسسة؟
- فيما يكمن الفرق بين الأنشطة اللوجستية الأساسية والمساعدة؟
- كيف يساهم النقل في حركة التقدم التي يمكن أن يصل إليها الاقتصاد القومي؟
- ما هي العوائق التي تواجه زيادة معدلات الاستثمار في النقل الجوي؟

الفرضيات:

- اللوجستيك هو عملية تجميع الأنشطة والمهام الخاصة بتوفير السلع والخدمات التي تحتاج إليها المؤسسة وإدارتها بشكل متكامل.
- الأنشطة اللوجستية المساعدة تختلف ممارستها من مؤسسة إلى أخرى وفقا لطبيعة وظروف الشركة أما الأنشطة الأساسية يتم ممارستها في قناة لوجستية وفي كل شركة.
- يساهم النقل في حركة التقدم من خلال تخفيض تكاليف الإنتاج وخلق ظروف المنافسة.
- ارتفاع التكلفة الرأسمالية للاستثمارات في مجال النقل الجوي.

أهمية الدراسة:

يستمد البحث أهميته من كونه يشكل إحدى الدراسات التي تتناول المنظور الخارجي لقطاع النقل في الدولة خصوصا الشحن الجوي للبضائع الذي يحوز على الحصة الأكبر في التجارة الخارجية الجزائرية حيث أكد الخبراء أن التطور اللوجستي هو السبيل الوحيد لاكتساب ميزة تنافسية دولية في قطاع النقل عموما.

منهج البحث:

بناء على طبيعة الموضوع تم الاعتماد على مجموعة من المناهج العلمية لدراسة موضوعنا بطريقة جيدة استخدمنا المنهج الوصفي الذي يركز على وصف الظاهرة أو الموضوع وصف كميا ووصفا نوعيا، كم تم الاعتماد على المنهج التحليلي من أجل تحليل المعطيات المتوفرة عن الموضوع محل الدراسة.

الدراسات السابقة:

لمعالجة مشكلة البحث تم الاعتماد على مجموعة متنوعة من المراجع إضافة إلى الاستناد إلى مواقع وصفحات على الانترنت غنية بالمعلومات الهادفة والمتجددة:

- لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث ل.م.د في العلوم التجارية تخصص تجارة دولية ولوجستيك، قلابزة أمال 2015-2016.
- النقل والإمداد دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البري وحدة باتنة مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، حواس فاتح 2010-2011.
- استخدام الأساليب الكمية في إدارة النقل دراسة حالة المستودع الجمركي، مذكرة نيل شهادة ماستر أكاديمي، نعمة عوالة، 2015-2016.

الفصل الأول: مدخل نظري الى اللوغيستيك

الفصل الأول: اللوجستيك مدخل نظري

تمهيد

ظهر مفهوم اللوجستيك أول مرة كمفهوم عسكري، حيث استخدم بهدف تأمين وصول المؤن والذخائر في الوقت الملائم وبأمثل طريقة ممكنة، وما إن وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدأ ظهور دراسات ترمي إلى تطبيق اللوجستيات في مجال الأعمال، وكانت الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا السباقة لذلك.

وأصبح علم اللوجستيات من أحدث المجالات لتمكنه من مواجهة التحديات التي تواجه الشركات والمتعلقة بضرورة الاستخدام الأمثل للموارد والإمكانيات المتاحة، إن أصبح ضروريا على المؤسسات التي تريد الاستمرار أن تقدم منتج يتوفر على سمات عالية من حيث الجودة والسعر وبالشكل الأفضل من خلال تطبيق الأنشطة المرتبطة بعملية اللوجستيات.

سيتم في هذا الفصل تناول المباحث التالية:

المبحث الأول: ماهية اللوجستيك

المبحث الثاني: اللوجستيك العكسي ومزيج الأنشطة اللوجستية.

المبحث الثالث: إدارة اللوجستيك.

المبحث الأول: ماهية اللوجستيك

إن من أهم الظواهر الهامة المرتبطة بالواقع المعاصر، إتباع الفاصل الزمني والمكاني بين أماكن الإنتاج الأعمال تطوير مصطلح الإمداد وتطبيقه في المجالات الاقتصادية، واعتباره فنا من فنون إدارة الأعمال ذو الأثر الاقتصادي البالغ. حيث لم يكن هناك اتفاق كامل على مفهوم الإمداد بين الخبراء، كما أن محتوى ومفهوم الإمداد تغير مع تغير بيئة الأعمال والتنمية الصناعية. وفيما يلي سنورد بعض مفاهيم اللوجستيك لغويا وحسب التطور التاريخي:

أ. **التعريف اللغوي لكلمة لوجستيك:** هو نوع من العلم العسكري، الذي يتعامل مع الإمداد والصيانة ونقل المواد و الأشخاص والمؤسسات.¹

وتعرف اللوجستية بالعربية على أنها فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد البشرية من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك. ومن الصعب أو حتى من المستحيل انجاز أي تجارة دولية أو نشاط استيراد/ تصدير عالمي أو عملية نقل للمواد الأولية او المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي حديث.²

وأماكن تخزين المنتجات وأماكن إتاحتها للعملاء وأماكن الحصول عليها واستخدامها، وهنا تم تصميم النشاط الذي يساعد على إدارة التدفقات المادية والمعلوماتية لتلبية الاحتياجات السابقة والمتمثل في اللوجستيك.

¹ رونالد اتش بالو، ادارة اللوجستيك – تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الامداد، تعريب: تركي ابراهيم سلطان، اسامة احمد مسلم، دار المريخ، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2006، ص25.

² علي فلاح الزعبي، د. زكريا احمد عزام، ادارة الاعمال اللوجستية (مدخل التوزيع والامداد)، دار الميسرة للنشر والتوزيع والطباعة عمان، الاردن، الطبعة الاولى، 2012، ص27.

المطلب الأول: تعريف اللوجستيك.

حسب التطور التاريخي:

- تعريف الجمعية الأمريكية للتسويق سنة 1948: "مجموعة من الأنشطة التي تتعلق بتحريك المنتجات النهائية أو تامة الصنع من نهاية خط الإنتاج، وهذه الأنشطة تتمثل في النقل ومناولة المواد والتخزين. الخ، وهو ما يطلق عليه بالإمداد التوزيعي".¹
- تعريف اللوجستيك حسب مجلس إدارة الأعمال اللوجستية بالو.م.أ سنة 1962: "اللوجستيك هو تلك العملية الخاصة بتخطيط، تنفيذ، رقابة التدفق والتخزين الكفاء والفعال للمواد الخام، والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء".
- هذا التعريف يظهر بأن اللوجستيك يجب أن يهتم بتدفقات السلع المادية فقط. ولكن الواقع يوضح عكس هذا، حيث أن هناك العديد من الشركات التي تنتج خدمات وليس سلع مادية وتواجه العديد المشاكل اللوجستية، ومن ثم فإنها يمكن أن تستفيد كثيرا من الأنشطة اللوجستية المستخدمة في المؤسسات الإنتاجية، أي أن الأعمال اللوجستية غير مقتصرة على مؤسسات إنتاج السلع بل تحتاجها أيضا المؤسسات الخدمية.
- كذلك يشير هذا التعريف إلى إن الأنشطة اللوجستية تتعلق بتدفق السلع من وإلى المؤسسة، الأمر الذي يؤدي إلى اعتبار الإنتاج ضمن الأنشطة اللوجستية وهذا خاطئ، حيث ان الأنشطة اللوجستية لا تتعامل مع عمليات الإنتاج الفنية مثل جدولة الآلات، والرقابة على جودة العمليات الإنتاجية، وعمليات ومراحل التصنيع وغيرها.²
- تعريف Magee سنة 1968: "هو تقنية مراقبة وإدارة تدفقات المواد والمنتجات من مصدر التموين إلى نقطة الاستهلاك".

¹ Pierre Médan, Anne Grata cap, Logistique et supplychain management, DUNOD, paris, 2008, p09/10.

² ثابت عبد الرحمن ادريس، مقدمة في ادارة الاعمال اللوجستية: الامداد والتوزيع المادي، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2003/2002، ص21/20.

- تعريف المجلس الوطني لإدارة التوزيع المادي NCPDM سنة 1972: "مصطلح يصف التكامل بين اثنين أو أكثر من الأنشطة وذلك بهدف التخطيط، التنفيذ ومراقبة التدفق الفعال للمواد الخام، النصف مصنعة والمنتجات النهائية من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك. ويمكن إن تشمل هذه الأنشطة على نوع الخدمة المقدمة للعملاء، التنبؤ بالطلب، الاتصالات المتعلقة بالتوزيع، مراقبة المخزون، مناولة المواد وإعداد الطلبيات، خدمة ما بعد البيع وقطع الغيار، تحديد مواقع المصانع والمخازن، المشتريات، التغليف، معالجة البضائع المعادة، التفاوض، تنظيم النقل والنقل الفعلي للسلع وكذلك التخزين والمخازن".
 - تعريف James Heskett سنة 1978: "إدارة الأنشطة التي تسهل حركة وتنسيق العرض والطلب في خلق المنفعة المكانية والزمانية".
 - تعريف جمعية هندسة اللوجستيك 1981: "اللوجستيك هو فن وعلم إدارة وتنظيم الأنشطة التقنية المتعلقة بالمتطلبات وتصميم وسيلة التوريد وصيانة الدعم لخدمة الأهداف والتنبؤات والعمليات".
 - تعريف Ballou سنة 1999: "مهمة خاصة بتوفير السلع والخدمات للزبائن في المكان والوقت المناسبين، وفي ظل الشروط المتفق عليها، وبما يضمن مساهمة جميع عناصر المؤسسة في ذلك".
- إن الرسالة الحقيقية للإدارة الفعالة للأنشطة اللوجستية تتمثل في توفير السلع/الخدمات للزبائن في الأسواق المستهدفة حسب حاجاتهم ورغباتهم، وبأفضل الطرق وأكثرها كفاءة من حيث الوقت والمكان المناسبين وكذا الأمان، مع تحقيق درجة عالية من المساهمة في تحقيق أهداف المؤسسة في إرضاء العملاء وزيادة الإنتاجية والربحية.
- لذلك فإن اللوجستيك هي عملية ضمان توفر المنتج الصحيح بالكمية الصحيحة بالحالة الصحيحة وفي المكان الصحيح وفي الوقت الصحيح للزبون الصحيح بالتكلفة المناسبة، مما

يؤدي إلى دعم المركز التنافسي للمؤسسة وتميزها، ومن ثم زيادة إنتاجيتها وربحيتها واستمراريتها.¹

المطلب الثاني: نشأة وتطور اللوجستيك

إن دراسة تاريخ الإمداد، تعني دراسة الإحداث التي وقعت في الماضي والتي تخص هذا النوع من الخدمات التي تهتم بإدارة التدفقات، ودراسة تاريخ اللوجستيك يقودنا لدراسة الفكر اللوجستي في الرياضيات والعلوم العسكرية بالإضافة إلى تاريخه في المؤسسة.

أولاً: الفكر اللوجستي في الرياضيات والعلوم العسكرية.

يعود أصل كلمة اللوجستية إلى اللغة الإغريقية القديمة وتأتي من كلمة "لوجوس" والتي تعني (نسبة، حساب، سبب، خطاب)²، وأول من استعمل كلمة LOGISTIKOS هو الفيلسوف اليوناني أفلاطون (348-428 ق.م).

❖ **اللوستيك في الرياضيات:** استخدمت كلمة لوجستيك لأول مرة في عام 1614 للدلالة على الأمور المتعلقة بالاستتباط العقلي، ثم استخدمت في عام 1656 للدلالة على فن العمليات الأولية للحسابات الرياضية ثم تطورت عام 1727 حيث شملت اللوغاريتيمات، المنحنيات، الحسابات الفلكية، المعادلات والكسور.

❖ **اللوستيك في العلوم العسكرية:** استخدم الجيش الكلمة اليونانية LOGISTEUO لتحديد الأنشطة التي تمكن من الجمع بين عاملين أساسيين في إدارة التدفقات وهما المكان والزمان، ففي القرن الرابع قبل الميلاد سلط Nikolopoulou الضوء على الحاجة لاستعمال شاحنات الطعام أما لاسكندر الأكبر بحرق جميع هذه العربات قبل الشروع في رحلته البحرية حول آسيا وذلك لكيلا تعيق تحركات جيشه حيث فكر في سبق حركة جيوشه بتنظيم المؤن والإمدادات.

¹ قلابزة امال، لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، اطروحة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث ل.م.د في العلوم التجارية، مستغانم، 2016/2015، ص6.

² نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية، مركز المعلومات، الغرفة الشرقية، ص3.

أيضا القائد الروماني خوليو قيصر أنشأ وظيفة LOGISTA حيث يكلف الضابط بالاهتمام بتحركات الفيالق الرومانية من اجل تنظيم المخيمات الليلية وإنشاء مخازن في المدن المحتلة.

في القرن 17 سنة 1670 في فرنسا اقترح أحد مستشاري الملك "لويس الرابع عشر" بعمل رتبة عسكرية تسمى General de logis حلا للمشاكل الإدارية المتزايدة التي ظهرت بالجيش، وكانت مسؤولياته عبارة عن التخطيط، اختيار المواقع، تنظيم التنقلات والإمداد. أما في سنة 1806 قام "نابليون الأول" بإنشاء مجموعة عسكرية خاصة بالإدارة تتألف من الخبازين والجزارين والحرفيين مكلفين بضمان تموين جيوش "نابليون"، وفي سنة 1836 تم تقسيم الجيش إلى خمسة قطاعات (الاستراتيجي، التكتيكي، اللوجستي، الهندسي، التكتيكات الصغيرة) وعرف اللوجستيك آنذاك بفن تحريك الجيوش. في الحرب العالمية الثانية كان اللوجستيك أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء أثناء هبوطهم على شواطئ "نورم اندي" في جوان 1944، وما إن وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدأت تظهر دراسات ترمي إلى تطبيق اللوجستيك في مجال الأعمال.¹

ثانيا: الفكر اللوجستي في المؤسسة.

ظهر الفكر اللوجستي بالمؤسسات الصناعية في بداية الستينات من القرن الماضي، ولكن تطبيقه فعليا كان في منتصف السبعينات في الولايات المتحدة الأمريكية وأوائل الثمانينات في أوروبا، علما أن اللوجستيون العسكريون المنتهية خدمتهم هم من أصبحوا الممثلين الأوائل للوجستيك المؤسسة بالإضافة إلى الباحثين في مجال العلوم الإدارية مثل "Heskett" في الو.م.أ و Tixier et Colin et Matche في فرنسا. فالفكر اللوجستي المدني وضع بالتوازي مع التفكير اللوجستي العسكري وذلك باختلاف الغايات والأهداف ولكن المشاكل الأساسية تبقى نفسها.

¹ عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة قلمة، 2010/2009، ص2.

يرى كل من Lampert et Stock أن تاريخ مصطلح اللوجستيك يرجع إلى عام 1901 حيث أجريت دراسة بالو.م.أ حول التكاليف والعوامل التي تؤثر في توزيع منتجات المزارع، وهو ما اعتبره الكاتبان أول دراسة في اتجاه ما يعرف الآن باللوجستيك.¹

أما أول الكتابات التي ركزت على جعل الجوانب اللوجستية ضمن عمليات التسويق خاصة في الجانب المادي من العمليات لـ "Clark" سنة 1922 « Principles of marketing » وهناك عدد من الكتابات التي تناولت دور اللوجستيك في النظام الفرعي للتوزيع المادي مع تطبيق الأساليب الرياضية.

أما سنة 1973 جعل "Heskett" اللوجستيك كمجال إداري متكامل يواجه الرهانات الاستراتيجية والمشاكل التنظيمية، أما عام 1980 حدد "Porter" اللوجستيك كميزة تنافسية ممكنة للشركات وذلك من خلال سلسلة القيمة.²

المطلب الثالث: أسباب وعوامل ظهور اللوجستيك في المؤسسة.

إن اهتمام الشركات بالأنشطة اللوجستية لم يتطور إلا بعد سنة 1955م وذلك عندما عرفت تكلفة هذه الأنشطة ارتفاعاً، وأصبحت حينها الشركات تؤمن أن دعم المركز التنافسي لها وتحقيق الميزة التنافسية وزيادة الإنتاجية والأرباح يبدأ من خلال خفض التكاليف وتقديم خدمة ممتازة للزبائن.

لقد نتج هذا التطور في الفكر الإداري الحديث، والذي تبلور في الستينات من القرن الماضي عن مجموعة من الظروف الاقتصادية، الاجتماعية وكذا التكنولوجية، من أسباب وعوامل ظهور إدارة الأنشطة اللوجستية هي:³

¹ نور الهدى بوهنتالة، دور أنشطة الإمداد في تحقيق الميزة التنافسية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية، جامعة باتنة، 2009/2008، ص 65.

² عبد العزيز بن قيراط، مرجع سابق ذكره، ص 3.

³ علي فلاح الزعبي، د زكريا أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجستية (مدخل التوزيع والإمداد)، دار الميسرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، الأردن، الطبعة الأولى 2012، ص 32.

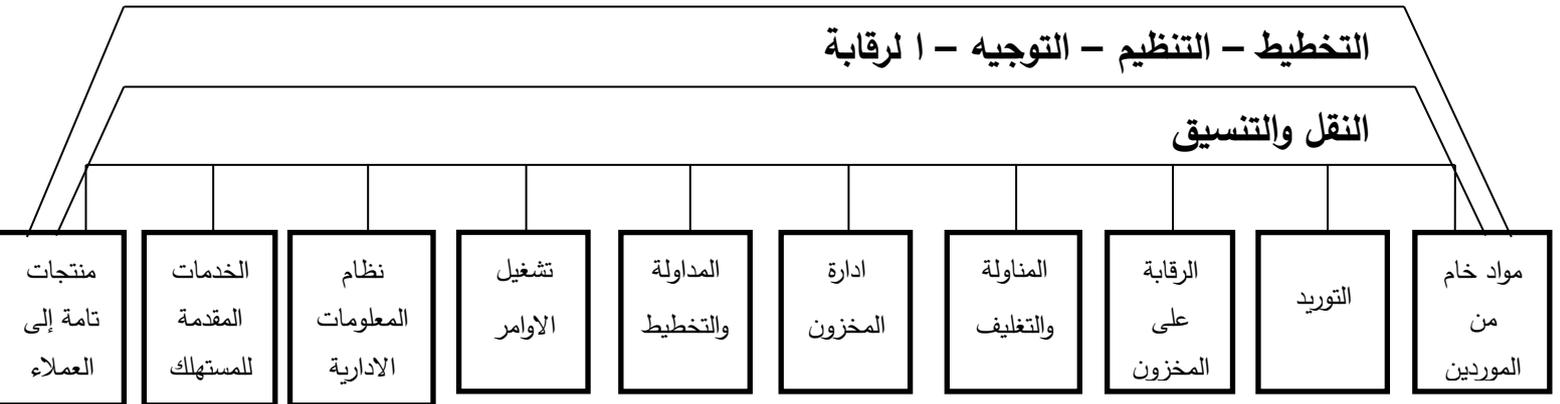
1. **الخبرات العسكرية:** لقد ظهر مفهوم الإمداد والتموين أساسا في المنظمات العسكرية وبصفة خاصة خلال الحرب العالمية الثانية التي شهدت أكبر وأدق عمليات إمداد تم خلالها نقل الآلاف من المعدات والأفراد والأغذية...إلخ.

وفي بداية نشأة مفهوم الإمداد كان الاهتمام موجها نحو عملية توزيع ونقل المنتج من مراكز التوزيع إلى مراكز الاستهلاك، ولكن مع تطور هذا المفهوم الإداري الحديث في السبعينات ظهرت الحاجة إلى تحقيق التكامل بين الأنشطة المرتبطة بنقل المنتج إلى مراكز التشغيل والإنتاج من ناحية وبين الأنشطة المرتبطة بنقل المنتج من مراكز الإنتاج إلى مراكز الاستهلاك من ناحية أخرى.

يظهر المفهوم المتكامل للإمداد في الشكل رقم 01 الذي يوضح تماثل الأنشطة المرتبطة بكل من وظيفة التوزيع ووظيفة التوريد.

الشكل رقم (01) تفاعل عناصر النظام المتكامل للإمداد

الظروف البيئية



المصدر: شكل رقم 1/1، إدارة الإمداد، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002، ص 17.

2. **تطور مفهوم التحليل الكلي لعناصر التكلفة:** واجهت معظم المشاريع الصناعية صعوبات عديدة في مجال تحقيق الوفيرات من خلال ترشيد أنشطة الإنتاج والتسويق. لذلك أصبح رفع مستوى أداء نشاط الإمداد هو الطريق المتاح للوصول إلى هدف ترشيد الإنفاق ورفع الإنتاجية. ولقد ساعد هذا الاتجاه ما توصلت إليه معظم الدراسات في هذا المجال والتي أظهرت أن تكاليف الإمداد تمثل نسبة كبيرة من الناتج القومي.

3. **تغير أنماط الاستهلاك:** شهدت السنوات الأخيرة تزايد عدد السكان وزيادة الكثافة السكانية في المناطق الحضرية وذلك على حساب المناطق الريفية، وقد ترتب على ذلك تركيز عمليات التوريد لمراكز بيع محدودة ولكن بحجم كبير (السوبر ماركت والأسواق المركزية)، وفي نفس الوقت أصبح المستهلكون يطالبون بنوعيات متعددة من السلع وشمل هذا الاتجاه كافة الصناعات وذلك مروراً من السلع الغذائية وحتى السيارات فإذا تم استبدال أحد المنتجات بثلاثة سلع بديلة لتخدم نفس الطلب تزايد حجم المخزون وبالتالي ارتفعت تكاليف التخزين.

إضافة إلى ما سبق تغيرت أنماط التوزيع نفسها حيث اتجه التجار نحو نقل أعباء التخزين بالكامل نحو الموردين، وقد أدى ذلك إلى زيادة أعباء المنتجين الذين أصبحوا مطالبين بالاحتفاظ بأحجام كبيرة من المخزون وبالتالي ارتفعت تكاليف التخزين.

4. **التقدم في تكنولوجيا المعلومات:** ساعد ظهور العولمة وتحرير التجارة على تلاشي فكرة تقارب أماكن الإنتاج والاستهلاك، حيث ظهر اللوجستيك لسد هذه الفجوة. كما أن التقدم في تكنولوجيا المعلومات ساعد على تحقيق التكامل بين الأنشطة الخاصة باللوجستيك وتحقيق وفورات في تكاليف التوريد والتوزيع.

5. **تطور مدخل النظم:** إن مدخل النظم لا يعتمد على التخصص كأساس لتكوين الوظائف، وإنما يعتمد في تكوين هذه الأخيرة على تجميع الأنشطة ذات علاقات الارتباط القوية. ولقد ساهم هذا المدخل بشكل مباشر في حصر مختلف الأنشطة المرتبطة بعملية تدفق المواد ووضعها داخل إطار إداري موحد وهو الإطار الخاص بإدارة اللوجستيك.¹

¹ نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2004/2005، ص24/20.

المطلب الرابع: أهمية وأهداف اللوجستيك.

أولاً: أهمية اللوجستيك.

عندما نتحدث عن الأعمال اللوجستية فإننا نتحدث عن أنشطة متعلقة بالمواد، وقد أصبح لدى القيادات الإدارية قناعة بأن الطريق نحو تدعيم الميزة التنافسية وزيادة الأرباح يبدأ من خلال خدمة العملاء وخفض التكاليف، أي تعتمد إلى حد كبير على كفاءة أداء الأعمال اللوجستية والتي:

- تساعد المؤسسة على التوسع في السوق.
- زيادة الحصة السوقية وزيادة الربحية.
- تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة لمنتجات المؤسسة.
- تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال السرعة في توفير السلع و الخدمات والتي تعتمد على تدفق المعلومات، التعبئة، النقل والتنظيم.
- ويشير النشاط اللوجستي إلى عملية جميع الأنشطة والمهام الخاصة بتوفير السلع والخدمات التي تحتاج إليها المؤسسة وإدارتها بشكل متكامل. ويعرف نشاط اللوجستيات بأنه النشاط الذي يشير إلى الإدارة الاستراتيجية لعملية تخزين كل من المواد الأولية والمنتجات نصف المصنعة وتامة الصنع ونقل هذه العناصر من الموردين وداخل مرافق المؤسسة ونحو العملاء والزبائن. والهدف من ممارسة الأنشطة اللوجستية هو توفير المخزون من المنتجات تامة الصنع ومن المواد الأولية بالكمية المطلوبة وفي الوقت والمكان المناسبين وبالحالة الجيدة، وبأقل تكلفة ممكنة.

معنى ما سبق أن تدفق هذه المواد إلى داخل المؤسسة وتدفق المنتجات إلى خارج المؤسسة نحو نقاط التوزيع يتم بنظام اللوجستيات. وتسعى الأنشطة اللوجستية إلى تحقيق كل من المنافع المكانية والزمنية حيث ترتفع قيمة المواد والمنتجات بمجرد توافرها في المكان والزمان المناسبين.¹

¹ نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، مرجع سابق ذكره، ص12.

وتعود أهمية اللوجستيك لأسباب نذكر منها ما يلي:

❖ **اعتبارات التكلفة العالية:** تمثل الأنشطة اللوجستية أهمية بالغة على المستوى الاقتصادي للدول حيث تشير الإحصاءات إلى أن 19% من الثروة القومية في الـ.م.أ يستثمر في الأنشطة اللوجستية، وأن هذه الأنشطة تستخدم حوالي 13% من قوة العمل ، حيث أن الإحصاءات تشير إلى أن تكاليف لوجستيك النقل وحده يبلغ حوالي 10.5% من الإنتاج العالمي (حوالي 2000 مليار دولار).

❖ **اللوغستيك مهم للاستراتيجية:** تبذل الشركات وقتا طويلا وجهدا كبيرا في إيجاد السبل التي يمكن أن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين (استراتيجية التمايز وخاصة في التكلفة) أسعار المنتجات تتوقف إلى حد كبير على الأداء الجيد للأعمال اللوجستية من حيث التكلفة وخدمة العملاء، فالشركات التي نجحت في إدراك التميز في الخدمة اللوجستية تكون قادرة على بناء ميزة تفضيلية مقارنة بالشركات المنافسة لها وتساعد المنظمة على التوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية وربحية المؤسسة.

❖ **اللوغستيك يضيف قيمة ذات دلالة للعميل:** مما لاشك فيه أن أي سلعة أو خدمة لا تتمتع إلا بقيمة قليلة عندما لا تكون متاحة للعملاء المحتملين في الوقت والمكان المناسبين، ولكن عندما تبذل المنظمة جهودا متميزة في سبيل توفير هذه المنتجات أو الخدمات لعملائها في الوقت والمكان المناسبين من خلال تجهيز الطلبات والمعلومات والتخزين والنقل وغيرها فإن ذلك سوف يزيد من القيمة المضافة إلى هذه الخدمات بالنسبة للعملاء، فرضا العميل يتوقف بصفة أساسية على الاطمئنان إلى توفير المنتجات من خلال انسيابها وتدفعها بواسطة الأنشطة اللوجستية المختلفة.

❖ **طول خطوط الإمداد والتوزيع:** إن الاتجاه نحو العولمة في الصناعة وكذلك الاهتمام بالتسويق الدولي أدى لزيادة الاهتمام بالأنشطة اللوجستية داخل كل منظمة أعمال وخاصة تلك الشركات متعددة الجنسيات أو الشركات كبيرة الحجم التي لا يقتصر إنتاجها على الأسواق المحلية وذلك بسبب تكلفة خطوط الإمداد والتوزيع الطويلة.

❖ تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة: رغبة العملاء في الحصول على احتياجاتهم ورغباتهم من السلع والخدمات في وقت قصير، إضافة إلى ذلك فإن تطور أنظمة المعلومات وعمليات التصنيع الآلي والمرونة في الإنتاج ساعد المنظمات على إتباع ما يعرف بالإنتاج ذو الحجم الكبير، وكذلك التسويق ذو الحجم الكبير، وفي ظل كل هذا أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية خاصة والتي تجسدت في تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجاتهم ورغباتهم، والتي تعتمد على تدفق المعلومات والتعبئة والنقل والتخزين وغيرها.¹

ثانياً: أهداف اللوجستيك.

إن الهدف الرئيسي لوظيفة اللوجستيك هو تنمية نظام متكامل من الأنشطة التي تساعد على تحقيق كل من الأهداف الإنتاجية للمؤسسة، إضافة إلى أهداف أخرى تتمثل فيما يلي :

1. الجودة المناسبة: يقصد بالجودة تلك النوعية التي يجب الحصول عليها بأقل تكلفة لتتاسب الحاجة التي من أجلها يتم الشراء، حيث يمكن ذكر أربع عناصر أساسية تؤثر في مستوى جودة المواد التي تشتريها الشركة:

أ. وضع مواصفات كاملة مستوى الجودة من خلال دراسة متطلبات تصميم المنتج وعوامل الإنتاج، الاعتبارات الخاصة بالشراء والتسويق.

ب. اختبار المورد الذين لديهم الإمكانيات الفنية لإنتاج هذا المستوى بتكلفة اقتصادية.

ج. تنمية العلاقات مع الموردين لتحقيق فهم أفضل وواقعي لمتطلبات الجودة.

د. تقييم أداء الموردين من حيث الجودة والتكلفة وممارسة نوع من الرقابة المناسبة.

2. السعر المناسب: يمكن تعريفه بأنه تلك القيمة التي يمكن التصفية بها مقابل الشراء أو توفير الاحتياجات المطلوبة وهذه القيمة في الواقع مرتبطة بكثير من العوامل هي:

¹ ثابت عبد الرحمن إدريس، مرجع سابق ص 29 إلى 31.

أ. يرسل الموردون قوائم بصفة دورية ويشترط فيها عدم تغيير أو تعديل في المواصفات أو الأسعار.

ب. تنتشر البورصات في الأسواق المحلية والدولية أسعار بعض السلع.

ج. يعتبرون مندوبي البيع من المصادر الهامة في الحصول على المعلومات بخصوص الأسعار، كما تقوم المؤسسات بتزويد مندوبيها بسلطة المعلومات أو الارتباط بأسعار مع مندوبي المؤسسات المشتريّة.

د. بطاقات الأسعار التي تدون بها أسماء الموردين السابق التعامل معهم وتاريخ التعامل والأسعار التي تم الشراء بها والكمية في كل عملية.

هـ. المناقصات التي تعد من أحسن المصادر للتعرف على أسعار وشروط الموردين للأصناف المطلوبة.

و. المفاوضات التي تقوم بها المؤسسة مع أصحاب العطاءات أو مع العطاء الأقل سعرا.

3. الشراء بالكميات المناسبة: تحديد الكمية المناسبة يحكمها العديد من العوامل منها طبيعة المواد المشتراة وطبيعة الإنتاج، الظروف الاقتصادية واتجاهات العرض والطلب، إمكانيات التخزين المتوفرة والتسهيلات الخاصة به، تكلفتي الطلب والتخزين والظروف المالية للمؤسسة.

4. الشراء في الوقت المناسب: وهو الوقت الذي يتم فيه توريد المستلزمات وتناسبه مع احتياجات الإدارة، الذي يضمن عدم تعطيل الإنتاج حيث توجد مجموعة من العوامل عند تحديد توقيت الشراء:

أ. تسليم المواد والمستلزمات حسب توقيت دورة الإنتاج.

ب. النقل بحيث يتم القيام بالتسهيلات لتجنب حدوث المشاكل.

ج. طبيعة السلعة المرغوب شراؤها سواء من أجل التخزين أو عن طريق تجزئة التوريد على دفعات قصيرة أو طويلة الأجل مثل السلع الاستثمارية.

د. ظروف المادية للمؤسسة ومعدلات سعر الفائدة واستقرار أو تقلب العرض والطلب.

5. اختيار المورد المناسب: تعتبر من الخطوات الأكثر أهمية، حيث تتطلب تحليل المعلومات التي سبق جمعها عن الموردين، لذلك فإن التحليل ينصب على الأسلوب الذي يمكن من خلاله الكشف عن أهم الخصائص التي تتصف بها كل من هذه المصادر، هذا بالإضافة إلى ضرورة المعرفة التامة بخصائص ومواصفات المواد المطلوب الحصول عليها، لذا يتطلب الأمر تحديد المعيار المناسب الذي يمكن أن يساعد في الاختيار السليم للمورد.
- إذا كان السعر هو العامل الوحيد فإنه يتم اختيار المورد الأقل سعرا مع تساوي العوامل الأخرى، ولكن في الوقت الحاضر، ولا يعتبر السعر المعيار أو العامل الوحيد في المفاضلة بحيث يجب الجمع بين السعر والجودة ومدى استمرارية هذا المورد.
- يجب تقسيم المورد المتنافس على أساس المعيار المختار وعلى أساس مدى كفاءة نشاطه.
- على المشتري أن يجدد الأهمية النسبية لكل من السعر والجودة والاستمرارية فمثلا إذا كان العامل الخاص بمدى دقة المورد والتزامه بتسليم المواد في التواريخ المحددة أكثر أهمية من السعر بسبب الشرط الجزئي المنصوص عليه في العقد.¹

¹ حقيقي مخفي، الإدارة المعاصرة لعمليات الامداد (لوجستيك) في المؤسسات الاقتصادية، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2017/2018، ص42/43.

المبحث الثاني: إدارة اللوجستيك.

تتكون الإدارة اللوجستية من العديد من النشاطات المنفصلة المنظمة، ففي عام 1991 عرف مجلس إدارة اللوجستيات وهي منظمة تجارية أسست في الولايات المتحدة الإدارة اللوجستية بأنها "عملية التخطيط والتنفيذ والتحكم بالتدفق والتخزين الضروري المؤثر للبضائع والخدمات والمعلومات المتعلقة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك، من أجل إرضاء متطلبات المستهلك" وبذلك حصرت هذه المنظمة تعريف اللوجستيات بمجال الإدارة، بينما عرفها معجم أكسفورد للغة الانجليزية بأنها: "فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير ونقل والحفاظ على المواد، الأفراد والوسائل.¹ وقد أصبح اللوجستيك ضمن استراتيجية المؤسسة فوجود اللوجستيك كإدارة مستقلة ضمن الهيكل التنظيمي يجعل منه يتقاطع مع باقي الوظائف كالسويق، الإنتاج، الموارد البشرية.

المطلب الأول: علاقة اللوجستيك بوظائف المؤسسة.

1. علاقة اللوجستيك بالتسويق: إن التسويق هو عملية التخطيط، التنفيذ، التسعير، الترويج وتوزيع البضائع والخدمات لخلق تبادل مع مجموعات أخرى، بما يؤدي إلى تحقيق الأهداف الفردية والتنظيمية، ويختص التسويق بوضع المنتجات أو الخدمات في قنوات التوزيع وذلك لتسهيل عملية التبادل، فأنشطة الإمداد تؤثر على نشاط التسويق والبيع من خلال: تكلفة سعر المنتج، توقيت إنتاج المنتج، جودة الإمدادات ومن ثم جودة المنتج، توقيت إتاحة المنتج للعميل، أماكن إتاحة المنتج للعميل، كفاءة أساليب وأدوات التعبئة والتغليف وفق احتياجات ورغبات أذواق العميل، مستوى رضا العميل عن الخدمات التي تقدمها له المؤسسة، العلاقة بين مصادر الإمداد التي تشتري منتجات المؤسسة، المورد، العميل.²

¹ فهد إبراهيم جورج حوا، أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبائن، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2013، ص14.

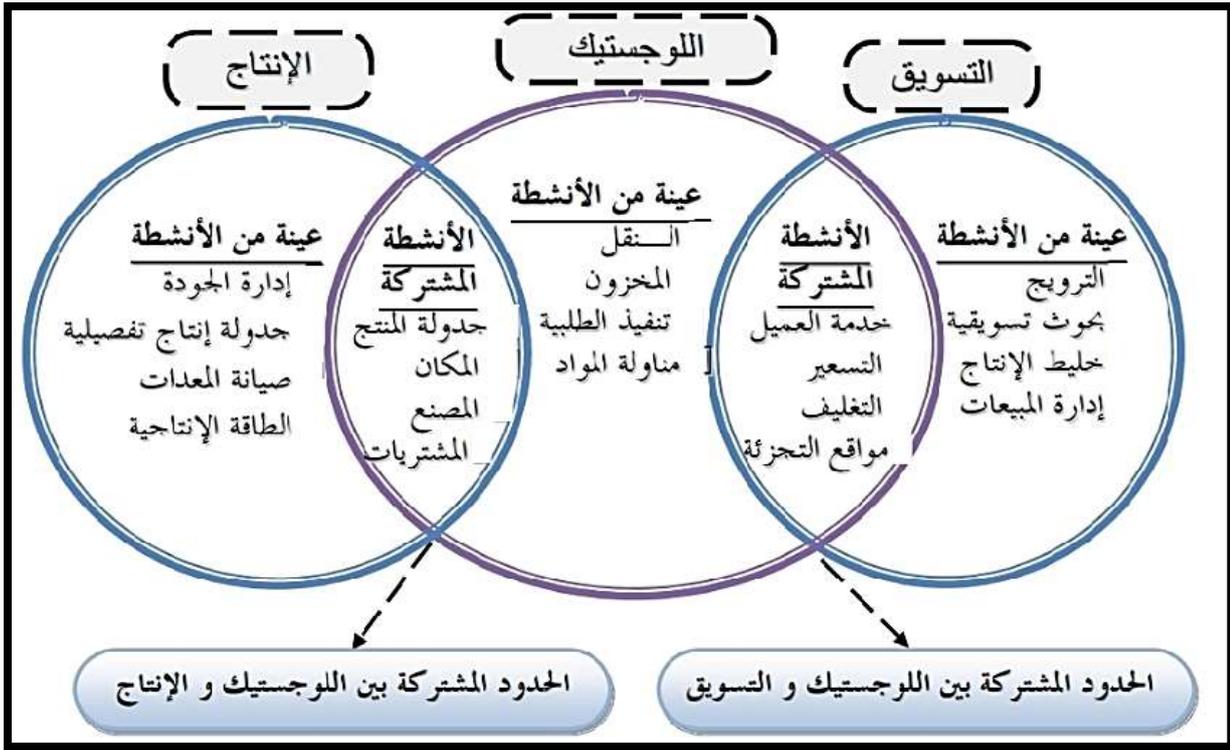
² مصطفى محمود أبوبكر، المرجع في وظيفة الاحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة: مدخل استراتيجي تطبيقي لتحقيق الميزة التنافسية من خلال أعمال الشراء والتخزين، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2004/2003، ص27.

فالعلاقة بين اللوجستيك والتسويق علاقة ترابط وتقاطع ويتم التأثير من خلال البيانات والمعلومات المقدمة من طرف إدارة التسويق (كالمعلومات عن العملاء الذين يشترون منتجات الشركة، قيمة المبيعات الحالية والمتوقعة...إلخ).

1. **علاقة اللوجستيك بالإنتاج:** إن إدارة الإنتاج أو العمليات هي المسؤولة عن إنتاج وتوصيل البضائع والخدمات، كما يعتبران من أهم الأنشطة التي تؤثر مباشرة في التصنيع، ويكون الهدف الأساسي من وراء ذلك الإنتاج بأقل تكلفة فالاختلاف في الأهداف تعظيم العائد ضد تخفيض التكلفة ربما يؤدي إلى تجزئة الاهتمام بأنشطة اللوجستيك، بالإضافة إلى نقص التعاون بين هذه الأنشطة ككل إذا تم النظر إلى أنشطة اللوجستيك على أنها مجال منفصل في العمل الإداري، والعلاقة بين الإنتاج واللوجستيك تكون من خلال ما يلي:
 - توقيت توفير الإمدادات حسب خطط وبرامج الإنتاج أو التصنيع؛
 - توفير الإمدادات بالمواصفات الفنية التي تلاءم المعدات والأجهزة بخطوط الإنتاج وورش الصيانة؛
 - العلاقات مع مصادر الإمداد والقدرة على الاستجابة للاحتياجات الطارئة والعاجلة الخطوط وبرامج الإنتاج والصيانة؛
 - خدمات التخزين والنقل والمناولة بين خطوط أو مراحل عملية الإنتاج، وتأثير ذلك على انسياب العملية الإنتاجية.¹

¹ مصطفى محمود أبوبكر، المرجع في وظيفة الاحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة: مدخل استراتيجي تطبيقي لتحقيق الميزة التنافسية من خلال أعمال الشراء والتخزين، مرجع سابق ذكره، ص26/27.

الشكل رقم (02) علاقة اللوجستيك بالتسويق والانتاج



المصدر: رونالد إتش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض، السعودية، ص54.

يلاحظ من الشكل أن معايير خدمة العميل يمكن أن يخضع لكل من إدارتي الإنتاج واللوجستيك أو على الأقل التنسيق بين هاتين الإدارتين فيما يتعلق بهذا النشاط، فالتكامل والتنسيق بين الوظائف الثلاث يؤدي حتماً إلى تحسين أداء المؤسسة من حيث خفض التكلفة وإرضاء الزبون.

2. علاقة اللوجستيك بالجوانب التنظيمية والإدارية والموارد البشرية: إن الموارد البشرية تعتبر مهمة جداً بالنسبة لإدارة اللوجستيك حيث هذا يحتاج إلى عمالة ماهرة، كما أن الشكل التنظيمي يلعب دوراً هاماً في تحقيق أهداف ووظائف المؤسسة ومنها اللوجستيك وتكمن هذه العلاقة في:

- نوع وشكل ومكونات الهيكل التنظيمي للمنظمة؛

- الاختصاصات والعلاقات التنظيمية والإدارية بين مكونات ومستويات الهيكل التنظيمي للمنظمة؛
- نوع الوحدات التنظيمية المعاونة ومستواها الإداري في الهيكل التنظيمي مثل بحوث الشراء وخدمة الموردين وغيرها؛
- أنظمة الاتصالات الإدارية داخل المنظمة ومجالات التعاون والتنسيق بين الوحدات التنظيمية والمستويات الإدارية؛
- أسس ومعايير وأدوات قياس وتقييم كفاءة وفعالية الأنشطة الرئيسية في المنظمة؛
- يعتمد اللوجستيك على موارد بشرية ذات مهارة عالية.

3. علاقة اللوجستيك بالإدارة المالية:

إن علاقة اللوجستيك بالإدارة المالية علاقة واضحة تتمثل في التعرف على الاعتمادات المالية المخصصة لعملية الشراء والتي يجب على إدارة الإمداد أن تتخذ قراراتها الشرائية في حدود الاعتمادات المخصصة لها. إلى جانب ما تقدمه الإدارة المالية من معلومات عن الاعتمادات المالية المتاحة فهناك أيضا¹:

- معلومات عن شروط الائتمان وأيضا المساعدة في حالة التخلص من الخردة أو الفائض؛

- معلومات عن المراكز المالية للموردين وأيضا معلومات عن أسباب التأخير؛
- معلومات عن الموارد المتاحة والتي يمكن تخصيصها للإنفاق على الأنشطة المختلفة (نقل، تخزين، مناولة،...).

أما إدارة اللوجستيك فيجب أن تمد الإدارة المالية بما يلي:

- أي تغيرات في كمية المشتريات الحالية أو المتوقعة حتى يمكن تدبير الأموال لمواجهة هذه التغيرات؛

¹ مصطفى محمود أبو بكر، المرجع في وظيفة الاحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة: مدخل استراتيجي تطبيقي لتحقيق الميزة التنافسية من خلال أعمال الشراء والتخزين، مرجع سابق ذكره، ص 27-28.

- توقيت عملية الشراء حتى يمكن تدبير الأموال في الوقت المناسب؛
- موقف السيولة والتمويل اللازم من الأنشطة اللوجستية وما يتطلبه من تجهيزات وأجهزة وأدوات وغيرها من الإمكانيات المادية والفنية والبشرية؛
- أسس وقواعد ربحية أو عائد الأنشطة اللوجستية كوحدة إنتاجية يتم قياس وتقييم أدائها مالياً؛

- تكلفة وربحية المنتجات ومن ثم ربحية وعائد الاستثمارات على مستوى المؤسسة.

المطلب الثاني: التخطيط اللوجستي.

أولاً: مستويات التخطيط.

يسعى التخطيط اللوجستي إلى تقديم إجابات محددة وواضحة لعدد من الأسئلة تتعلق بـ: ماذا، متى وكيف يتم التخطيط. ويتم هذا النوع من التخطيط على ثلاث مستويات تتمثل في:¹

1. **التخطيط الاستراتيجي**: يستند على خطة التسويق والتنبؤ طويل المدى، وله تأثير كبير على موقع وحدات الإنتاج والتوزيع. حيث يتم وضع خطة استراتيجية وفقاً لقدرة اللوجستيك على تنظيم تدفق المواد بين الوحدات وبين الوحدات والعملاء.

2. **التخطيط التكتيكي**: يكون لمدة عام حيث ينطوي على وضع الموارد اللوجستية الضرورية لتنفيذ الأهداف السنوية للمؤسسة، الاستخدام الرشيد للوسائل اللوجستية واتخاذ الخطوات اللازمة لتكييف الوسائل مع الاحتياجات.

3. **التخطيط العملي (التشغيلي)**: يدير تخصيص الموارد على أساس الطلبات. ويكون على أساس يومي، ويقوم بوضع خطة العمليات اللازمة (تاريخ تسليم منتج معين في مكان معين) هذه الخطة تكون من خلال توفير الوسائل اللازمة لذلك (مثل: توفير الشاحنات، منطقة التخزين،..). والجدول يوضح بعض الأمثلة عن القرارات اللوجستية وفقاً للمستويات الثلاثة.

¹ رونالد اتش بالو، مرجع سابق ذكره، ص 56.

جدول رقم (01) أمثلة عن القرارات الاستراتيجية والتكتيكية والتشغيلية للأعمال اللوجستية.

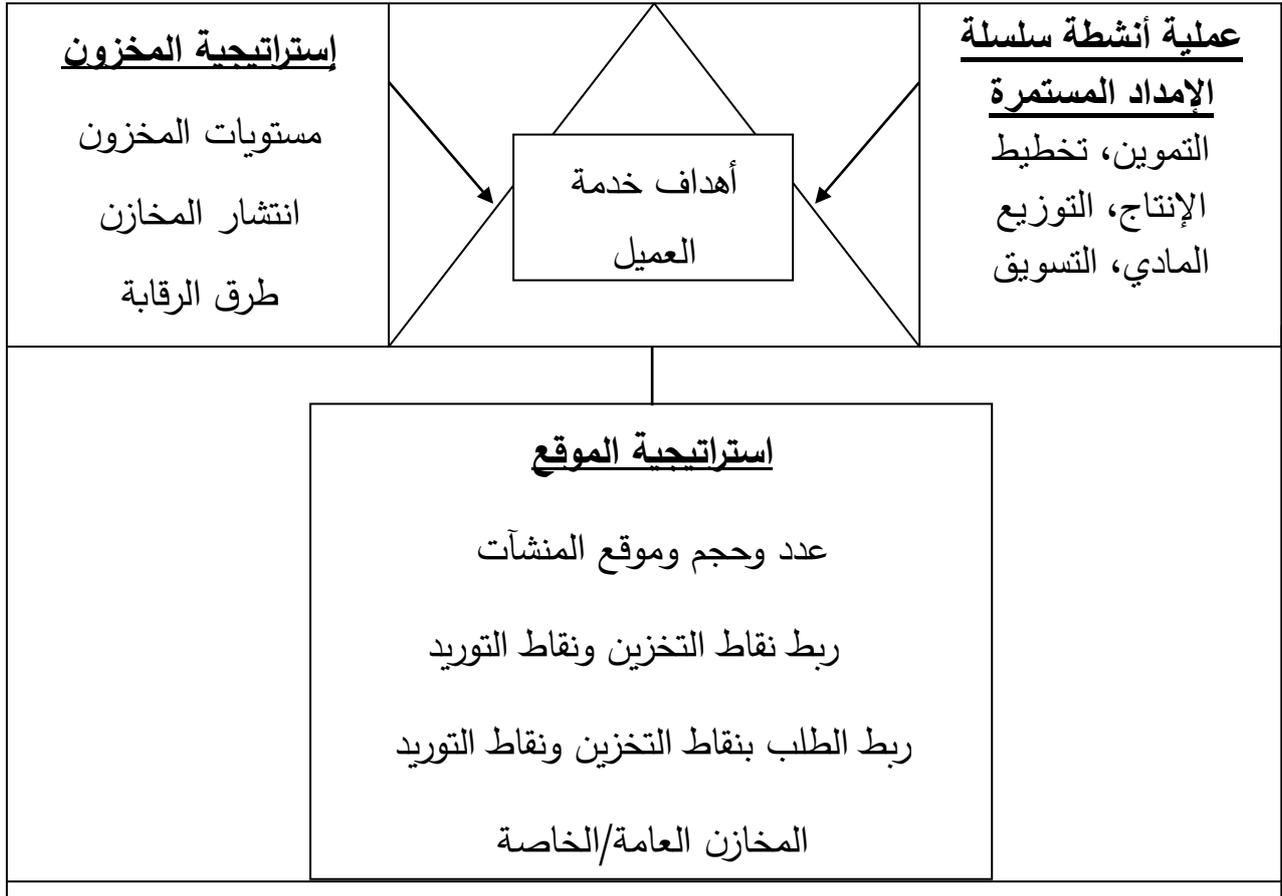
نوع القرار	استراتيجي	تكتيكي	تشغيلي
الموقع	التسهيلات، الحجم والموقع	وضعية المخزون	الطرق، النفقات، الإرسال والشحن
النقل	اختيار نمط النقل	مزيج الخدمة الفصلي	جداول الكميات والوقت
تشغيل الأوامر	اختيار وتصميم نظام إدخال الأوامر	قواعد الأولويات لطلبات العملاء	تسهيل وتعجيل تنفيذ الطلبات
خدمة العميل	وضع معايير خدمة العملاء	/	/
المخازن	التنظيم الداخلي والمكان	اختيار المساحات الفصلية	الوفاء بالالتزام بالأوامر
الشراء	وضع سياسات الشراء	التعاقد المورد	إصدار أوامر الشراء

المصدر: ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية: الإمداد والتوزيع المادي، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2003/2002، ص05

ثانياً: مثلث القرارات اللوجستية.

يرتكز التخطيط اللوجستي على أربعة مشاكل رئيسية والمتمثلة في خدمة العميل، الموقع، قرارات المخزون، قرارات النقل الموضحة في الشكل رقم (03).

الشكل رقم (03): مثلث اتخاذ قرار اللوجستيات



المصدر: رونالد إتش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة: تركي إبراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض، السعودية، 2006، ص57.

يمثل الشكل السابق مثلث اتخاذ قرار اللوجستيات، الذي يضم ثلاثة مجالات وهي التخزين والنقل والموقع. وتتصف هذه المجالات الثلاثة بالتداخل فيما بينها، ومن ثم يجب أن يتم التخطيط لها كوحدة واحدة وليس بطريقة منفصلة حيث أن كل منها يؤثر بدرجة ملموسة على النظام اللوجستي المتكامل. كما نلاحظ أن خدمة العميل ما هي إلا نتيجة للاستراتيجيات التي تم صياغتها في المجالات الثلاث الأخرى.

ثالثاً: مجالات التخطيط اللوجستي الرئيسية.

تتعامل المستويات المختلفة للتخطيط اللوجستي مع مشكلات متعددة تتركز في المجالات

الرئيسية التالية:¹

1. أهداف خدمة العملاء: يؤثر مستوى خدمة العملاء للأعمال اللوجستية وذلك بشكل كبير على النظام اللوجستي وذلك على نحو يفوق تأثير أي عامل آخر. فالمستويات الأقل من الخدمة تسمح بالتخزين المركزي في مواقع قليلة، وباستخدام أشكال من النقل أقل تكلفة. والمستويات الأعلى من الخدمة تؤدي إلى العكس تماماً. ولكن عندما يتم زيادة مستويات الخدمة لتصل إلى حدودها العليا فإن تكاليف الأعمال اللوجستية ترتفع. لذلك فإن الاهتمام الأول في التخطيط اللوجستي الاستراتيجي يجب أن ينصب على تحديد المستوى المناسب لخدمة العملاء.

2. استراتيجية تسهيلات المواقع: إن الوضع الجغرافي لنقاط التخزين، وكذلك النقاط الخاصة بها للإمداد تحدد الخطوط العريضة للخطة اللوجستية.

مثال ذلك إن تحديد العدد، والموقع، والحجم الخاص بالتسهيلات، وتحديد طلب السوق يؤدي إلى تحديد المسارات التي من خلالها سيتم توجيه المنتجات إلى السوق. وإن النطاق المناسب لمشكلة التسهيلات الخاصة بالموقع هو أن يتضمن جميع التحركات للمنتج والتكاليف المصاحبة لذلك كما تحدث من موقع المصنع أو البائع أو الميناء، وخلال نقاط التخزين الوسيطة وحتى مواقع العملاء. إضافة إلى ذلك فإن تحديد طلب العميل الذي سوف يتم خدمته بشكل مباشر من المصانع أو البائعين أو الموانئ، أو يوجه إلى نقاط تخزين مختارة يؤثر على التكاليف الإجمالية للتوزيع. إن إيجاد الأعمال الأقل تكلفة والتي بالتالي تساهم في تعظيم الربحية هو جوهر استراتيجية تسهيلات الموقع.

3. قرارات التخزين: تنصرف قرارات التخزين إلى الطريقة التي من خلالها يتم إدارة المخزون. فإن تخصيص المخزون على نقاط التخزين (أسلوب الدفع) مقابل سحب

¹ ثابت عبد الرحمن إدريس، إدارة الأعمال اللوجستية الإمداد والتوزيع المادي، مرجع سابق ذكره، ص 62.

المخزون من النقاط التخزينية وفقا لقواعد محددة يمثلا استراتيجيتين أساسيتين في هذا المقام. كما أن المواقع المختارة للأصناف المختلفة في خط المنتجات في المصنع، أو المخازن الإقليمية أو الميدانية، أو إدارة مستويات المخزون يمثلون استراتيجيات أخرى إضافية في هذا الصدد. ويلاحظ أن سياسة المنظمة المستخدمة سوف تؤثر على قرارات التخزين، وبالتالي يجب أن تؤخذ في عين الاعتبار الاستراتيجية اللوجستية.

4. استراتيجية النقل: تشمل قرارات النقل على نمط وأسلوب للنقل. وحجم الأنشطة، ومسارات النقل، والجدول الزمني للنقل. إن هذه القرارات تتأثر في الواقع بالمخازن ومواقعها الجغرافية بالنسبة للعملاء والمصانع، والتي بالتالي تؤثر في موقع المخازن. كما أن مستويات المخزون تتأثر بقرارات النقل من خلال حجم الشحن.

وهكذا فإن مستويات خدمة العملاء، تسهيلات الموقع، والمخزون، والنقل يمثلون جميعا مجالات رئيسية للتخطيط اللوجستي، وذلك بسبب تأثير القرارات الخاصة بها على الربحية، والتدفق النقدي، والعائد على الاستثمار للمنظمة. إن كل مجال من هذه القرارات يتداخل مع الآخر، ومن ثم لا يجب التخطيط له بمعزل عن غيره، أو على الأقل القيام بتحقيق التوافق والتوازن بينها.

المطلب الثالث: التنظيم اللوجستي.

إن تنظيم الأنشطة اللوجستية من شأنه أن يحدد خطوط السلطة والمسؤولية لضمان تحريك البضائع وفقا لما خطط له، لهذا يعتبر وضع إدارة اللوجستيك ضمن الهيكل التنظيمي للمؤسسة مطلبا لتحقيق التوازن بين العمليات اللوجستية وذلك لتحقيق أعلى مستوى من الكفاءة والفعالية.

1. أهمية التنظيم اللوجستي: إن كفاءة وفعالية النظام اللوجستي تعتبر جزء أساسي من الإدارة الاستراتيجية للمنشأة، ومن الملاحظ أن معظم وظائف اللوجستيك تنتشر تقليديا داخل التنظيم وفي مجموعات متنوعة من الوظائف الرئيسية، مما يؤدي إلى تعارض أهداف هذه الوظائف مع بعضها البعض وذلك نتيجة التبعية المزدوجة. فعدم وجود هيكل تنظيمي يجمع

بين أنشطة اللوجستيات تحت إدارة وسيطرة أحد أفراد الإدارة العليا معناه الفشل في تطبيق المفهوم المتكامل لإدارة نشاط اللوجستيات.¹

لقد ساعد تطور مدخل النظم على تقديم إطار تحليلي لدراسة أنشطة اللوجستيك، ويرجع ذلك إلى أن مدخل النظم لا يعتمد على التخصص كأساس لتكوين الوظائف، وإنما يعتمد في تكوين هذه الأخيرة على تجميع الأنشطة ذات علاقات الارتباط القوية. ووفقا لمدخل النظم فإن النظم المتكاملة تؤدي إلى مستويات أداء أعلى من تلك النظم التي تشمل أنشطة فرعية غير مترابطة ولكنها ذات طبيعة واحدة، ولقد ساهم هذا المدخل بشكل مباشر في حصر مختلف الأنشطة المرتبطة بعملية تدفق المواد والأجزاء والمنتجات المتاحة من وإلى المنظمة ووضعها داخل إطار إداري موحد وهو الإطار الخاص بإدارة اللوجستيك.²

2. التطور التنظيمي لإدارة اللوجستيك:

لقد عرف التنظيم اللوجستي في المؤسسة عدة مراحل وذلك حسب مراحل تطوره وهي:

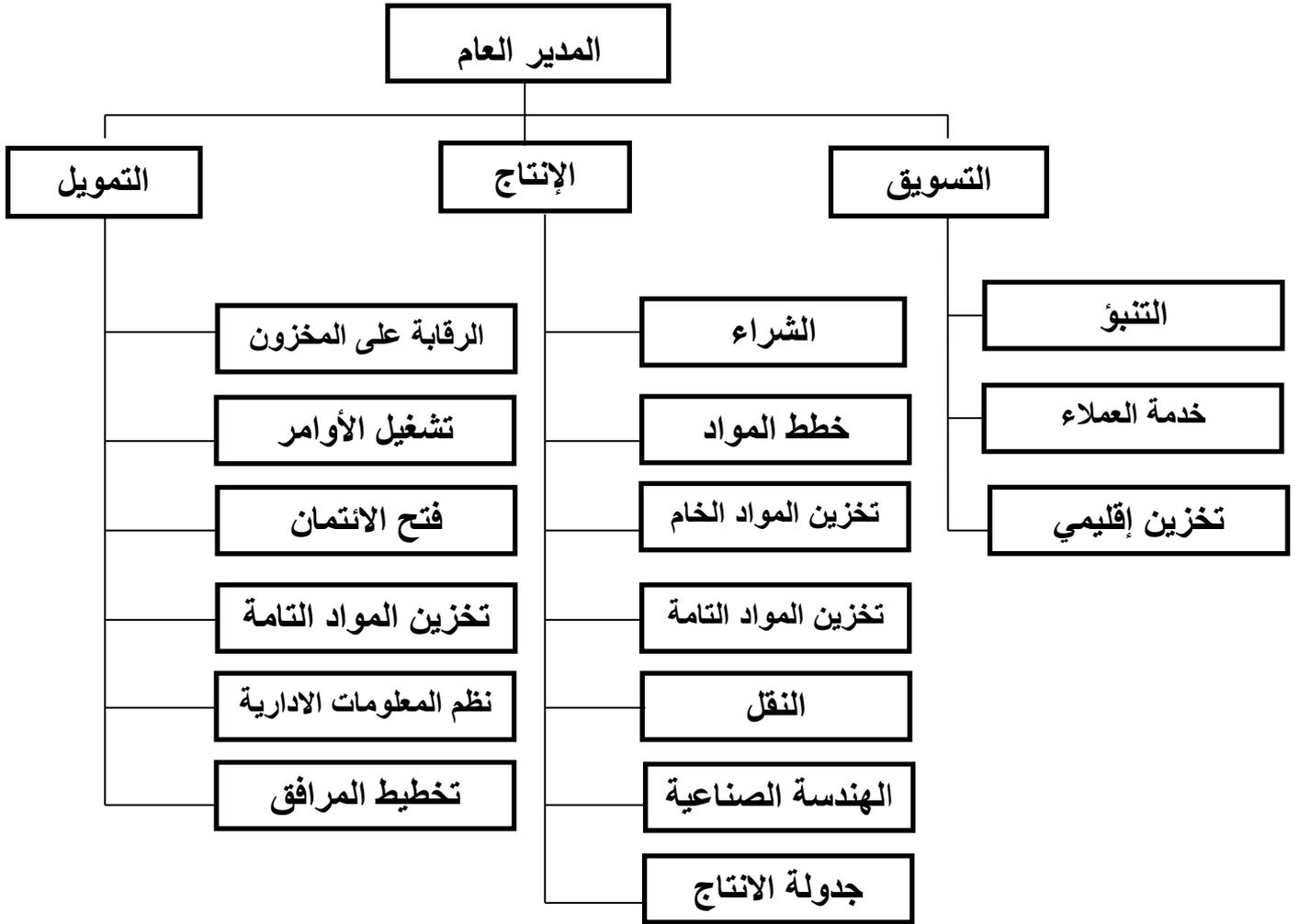
المرحلة الأولى: هي التي جرى رصدها في أوائل السبعينات، في هذه المرحلة كان الهيكل التنظيمي تقليديا والذي يتميز بانتشار وظائف اللوجستيك ما بين عدة وحدات تنظيمية، كما أنه لا وجود لبعض الأنشطة اللوجستية في خارطة التنظيمية.³ وتعود طبيعة هذا الهيكل التنظيمي إلى خصائص تلك المرحلة والتي كانت مرحلة ظهور اللوجستيك كمفهوم إداري، كما أن في تلك الفترة كان اللوجستيك مشتتا بين وظائف المؤسسة.

¹ نهال فريد مصطفى، إدارة الموارد والإمداد (إدارة المخازن - إدارة المشتريات - النقل والشحن)، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2008، ص 278.

² نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، مرجع سابق ذكره، ص 24.

³ نفس المرجع، ص 329.

الشكل رقم (04): الهيكل التنظيمي التقليدي للوجستيك



المصدر: نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2005/2004، ص330.

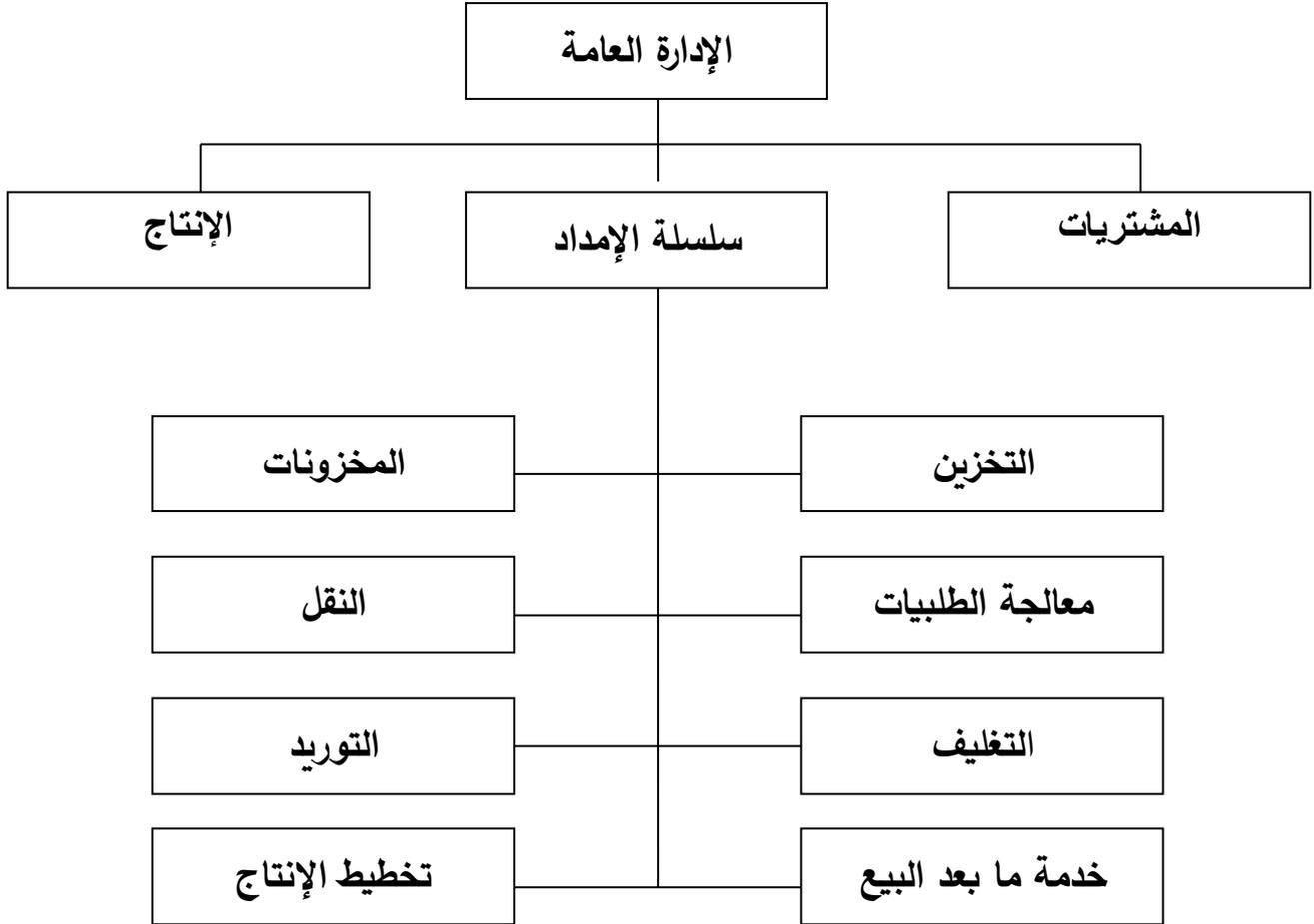
المرحلة الثانية: تم في هذه المرحلة وضع مسؤول تنفيذي كبير يتبع الإدارة العليا وعهد إليه بالمسؤولية عن الأنشطة اللوجستية، حيث تم لأول مرة جمع إدارة المواد مع إدارة التوزيع المادي تحت إدارة واحدة.

ولقد تصدرت شركات عملاقة مثل كوداكواوير لبول مسيرة إحداث هذا النوع من التعديل الرسمي في الهيكل التنظيمي.

ومع ذلك في عام 1985 ظلت معظم الشركات الكبرى عالقة في المرحلة الأولى أو تخطت

المرحلة الثانية قفزا إلى المرحلة الثالثة مباشرة.¹

الشكل رقم (05): الهيكل التنظيمي للوجستيك المتكامل

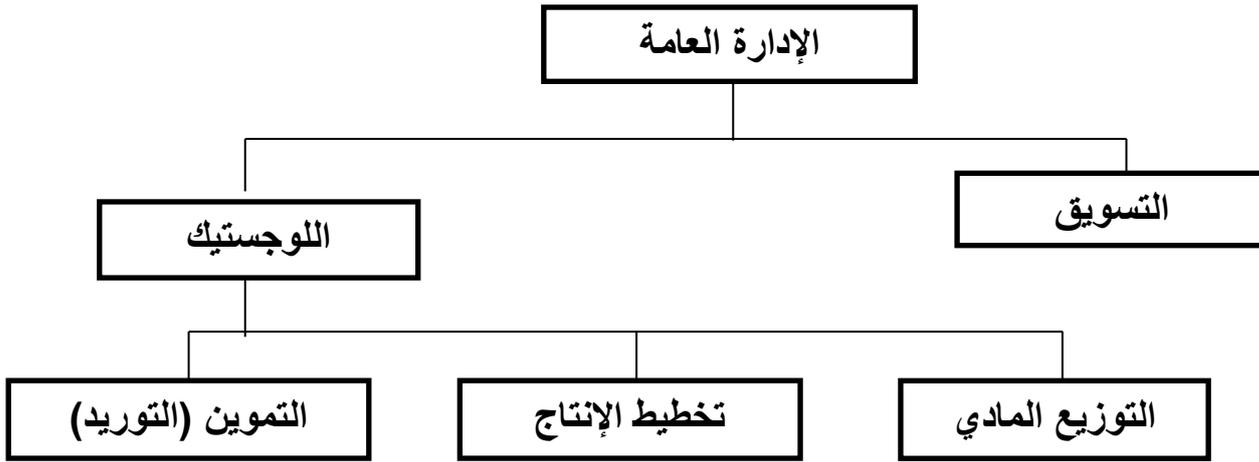


المصدر: عبد العزيز بن قيراط، مرجع سابق ذكره، ص18.

المرحلة الثالثة: وهي مرحلة إدارة سلسلة الإمداد أو ما تسمى بالوجستيك المشترك، تتضمن هذه المرحلة الدمج الكامل للأنشطة اللوجستية. وتعطي أهمية كبيرة لإدارة اللوجستيك داخل الهيكل التنظيمي للمؤسسة كما هي موضحة في الشكل رقم (05)

¹ رونالد إتش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، مرجع سابق ذكره، ص768.

الشكل (06): المكانة الحديثة للوجستيك



المصدر: عبد العزيز بن قيراط، مرجع سابق، ص19.

المطلب الرابع: الرقابة اللوجستية.

إن التخطيط الجيد لا يعني عدم وجود مشاكل أو أخطاء، ولذلك فمن الضروري التفكير من ناحية وظيفة أساسية أخرى للإدارة، وهذه الوظيفة هي الرقابة، ويقصد بها الآلية التي يتم من خلالها ضبط الأداء حسب المخطط، أو يظل على ما هو عليه في الانسجام مع الأهداف المطلوبة. وتمثل عملية الرقابة إجراء مقارنة للأداء الفعلي مع الأداء الموضوع، ثم الشروع في إجراء تصحيحي لجعل الأداءين يلتقيان قدر الإمكان في نقطة واحدة. كذلك تقوم الرقابة بتفسير الانحرافات ومحاولة إيجاد الحلول وتفادي المشاكل اللوجستية عند التخطيط.

1. أهمية الرقابة اللوجستية:

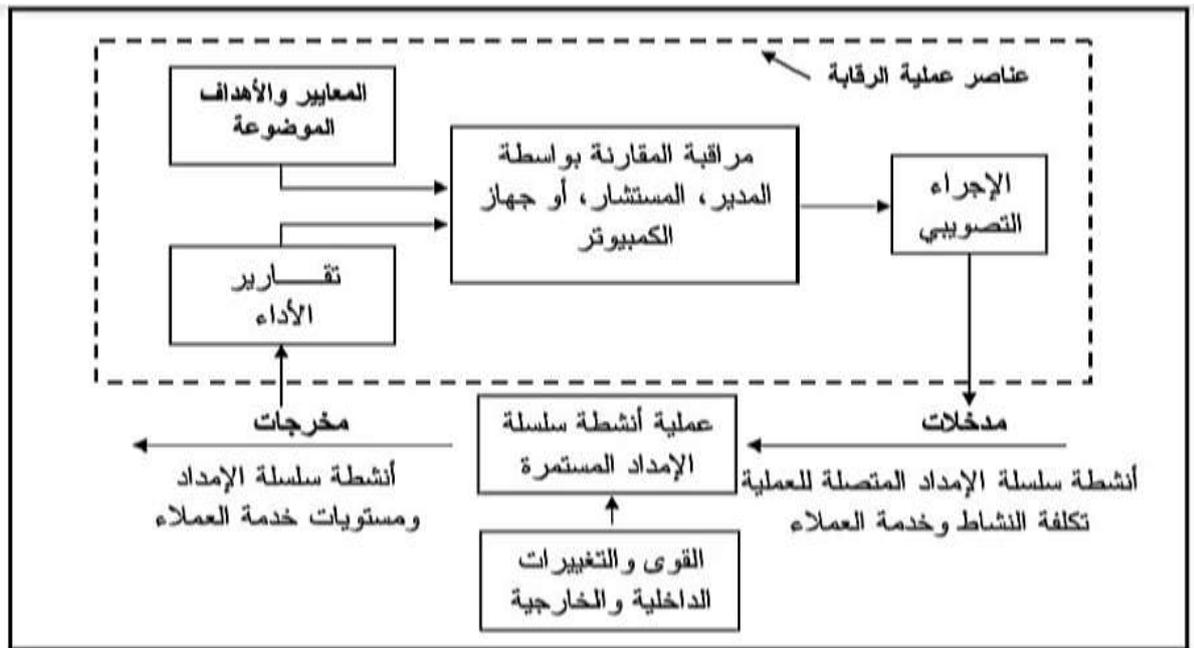
تتركز الحاجة الأساسية لوجود نشاط رقابي في عملية الإدارة على الغموض المستقبلي، الذي من شأنه أن يؤدي لحدوث تعديل في أداء الخطة الموضوعة. لأن الأحداث الغامضة التي قد تقع مستقبلاً تؤدي إلى تغيرات جوهرية في البيئة اللوجستية، والتي تؤدي هي الأخرى إلى تعديل الخطط الموضوعة وعلى سبيل المثال تغير الظروف الاقتصادية والتغيرات التكنولوجية والتحويلات في أمزجة ومواقف العملاء قد يتعذر التنبؤ بها في وقت وضع الخطط الأساسية.

فالمدير في النظام اللوجستي يسعى للسيطرة على الأنشطة اللوجستية (النقل، التخزين، التحكم في المواد والمخزون ومعالجة الطلبات)، من ناحية ما يعود من وراء ذلك على خدمة العملاء وتكاليف الأنشطة. وتتضمن آلية السيطرة لدى المدير أعمال المراجعة، التقارير عن أداء النظام، الأهداف الموضوعية بالنسبة للأداء وبعض الوسائل لبدء الإجراء التصحيحي، والذي غالبا ما يقوم به مدير اللوجستيات، وهذه الآلية الرقابية من حيث ارتباطها بالعوامل المرتبطة في العملية، أما العوامل الإضافية فهي تتضمن الخطط والأنشطة اللوجستية والمؤثرات البيئية والأداء.¹

2. نموذج الرقابة اللوجستية:

تمثل عملية المراقبة الجزئية واحدة من ظروف المراقبة المتغيرة التي يصاحبها توقع بالحاجة إلى إجراء تصحيحي لتعديل الأداء الفعلي لكي يستقيم ويلتقي مع الأداء الموضوع.

الشكل رقم (07): عملية الرقابة اللوجستية



المصدر: رونالد إتش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة: تركي إبراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض، السعودية، 2006، ص 805.

¹ رونالد إتش بالو، إدارة اللوجستيات - تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، مرجع سابق ذكره، ص 804.

إن الرقابة اللوجستية تهدف إلى التأكد من أن الأداء في المجال اللوجستيكي تتماشى مع الخطط الموضوعة مسبقا حيث تعتمد بشكل كامل على المعلومات التي يوفرها نظام المعلومات اللوجستي، كما أن الرقابة اللوجستية تتوغل داخل السلسلة اللوجستية كبداية من الموردين وصولا إلى الزبائن.

نلاحظ من الشكل أن الرقابة اللوجستية تبدأ من الرقابة على الموردين وصولا إلى الشركاء التجاريون، حيث يتم تتبع العمليات اللوجستية ورقابتها باستمرار لتصحيح الأخطاء عند حدوثها.

3. أنواع نظم الرقابة: وتنقسم إلى ثلاثة أنواع هي:¹

أ. النظم مفتوحة الحلقات: وهي من أكثر الأنواع شيوعا، ويعني التدخل الإنساني بين إجراء مقارنة الأداء الفعلي والأداء المطلوب، وبين الإجراء المطلوب لتقليل خطأ العملية، ويجب على المدير أن يتدخل بطريقة ايجابية قبل حدوث أي إجراء تصحيحي، وهو ما يجعلنا نطلق على العملية المراقبة المفتوحة.

ومن مزايا هذا النظام: المرونة، التكلفة الأولية المنخفضة لبدء عمله، بإمكان المدير تحديد نوع المعلومات المطلوبة لغرض المراقبة، ودرجة السماح للخطأ المقبول في أي وقت من الأوقات، إضافة إلى تحديد شكلا لإجراء التصويبي. وتفيد هذه المرونة عندما تكون الأهداف والخطط والمؤثرات البيئية عرضة لتغييرات متكررة، وعندما تكون إجراءات الرقابة الأوتوماتيكية باهظة التكلفة ومقيدة.

ب. النظم مغلقة الحلقات: شهدت السنوات الأخيرة جهدا متواصلا للتوصل إلى طرق لتقليل الحاجة للعنصر البشري في عمليات السيطرة والمراقبة. ولعل المراقب الآلي لموقف الرصيد المخزون بمثابة أعظم نجاح في هذا الصدد حتى اليوم، ولدى القيام

بمراقبة الأنشطة اللوجستية، فإنه يتم استخدام قاعدة القرارات لتكون بديلا للمدير في النظم ذات الدوائر المغلقة. وتعمل قاعدة القرارات كما لو أن المدير قد رصد الخطأ في الأداء،

¹ رونالد إتش بالو، ادارة اللوجستيك - تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الامداد، مرجع سابق ذكره، ص808.

ومن ثم سيقوم بالتصرف بناء على ذلك. ولأن المدير يمكن استبعاده من عملية المراقبة، وتظل الرقابة على حالها بفعل قاعدة القرارات، فإن نظام المراقبة يسمى النظام المغلق. وحاليا أفضل نظام رقابة ذي الحلقات المغلقة في إدارة اللوجستيك، هو نظام الرقابة على المخزون، فالطبيعة الكمية القابلة للقياس لمشكلات مستويات المخزون هي التي جعلت المخزون بشكل خاص أول أنشطة المؤسسة التي خضعت للمراقبة من خلال طرق الحلقات المغلقة.

ومن مميزات هذا النظام أنه يتمتع بقدرة هائلة على مراقبة مستويات عديدة من المخزون من المنتجات بسرعة ودقة. ومع ذلك، فإن هذا النظام يميل إلى عدم المرونة من ناحية الاستجابة للظروف المتغيرة التي تقع خارج نطاق مؤشرات التصميم له. كذلك قد يتيح هذا النظام السيطرة على جزء واحد فقط من العملية الإجمالية.

ج. نظام الرقابة المعدلة: يشعر المديرون بعدم الرغبة في نقل الرقابة الموسعة على أحد الأنشطة أو مجموعة من الأنشطة، إلى مجموعة القرارات التي تحل محلهم، كذلك المؤثرات البيئية يتعذر التنبؤ بها، وكذلك يخالج المديرين نوع من عدم الثقة بأجهزة الكمبيوتر والنماذج الرياضية. ولذلك فإن المزيج من نظام الرقابة الذي قام بخلط النظامين (المفتوح ومغلق الحلقات - المعدل) هو في الواقع الأكثر استخداما للرقابة على الأنشطة اللوجستية، وفي النظام المعدل يستطيع المدير أحيانا أن يحل محل قاعدة القرارات. فالمدير يستطيع الدخول لقاعدة معلومات واسعة للغاية تفوق ما يستطيع نظام المراقبة الآلي.

المبحث الثالث: اللوجستيك العكسي ومزيج الأنشطة اللوجستية.

المطلب الأول: اللوجستيك العكسي.

إذا كان اللوجستيك يركز على إدارة المواد التي تغطي كافة الوظائف من الحصول على المادة الخام إلى الإنتاج في المصنع، ثم حركة المنتجات من المصنع إلى العميل النهائي. فإن اللوجستيك العكسي يضيف اتجاها ثالثا، فهو يتعامل مع المناولة والتخزين وحركة المواد التي تتدفق عكسيا من المستهلك إلى المنتج أو للمورد وتتضمن عودة الوحدات المعيبة والحاويات أو الصناديق.

أولا: تعريف اللوجستيك العكسي.

عادة ما يتم تعريف اللوجستيك في اتجاهين، الاتجاه الأول يركز على إدارة المواد التي تغطي كافة الوظائف من الحصول على المادة الخام إلى الإنتاج في المصنع، والاتجاه الثاني يشمل حركة المنتجات من المصنع إلى العميل النهائي، ويأتي اللوجستيك العكسي ليضيف اتجاها ثالثا للوجستيك فهو يتعامل مع المناولة والتخزين وحركة المواد التي تتدفق عكسيا من المستهلك إلى المنتج أو للمورد، وتتضمن عودة الوحدات المعيبة والحاويات أو الصناديق.

ويشار أيضا للوجستيك العكسي باسم "لوجستيك المسؤولية البيئية" لكونه يساعد على إعادة تصنيع المواد غير المطلوبة (الزجاجات، العبوات،... إلخ) بما يساهم في خفض التكاليف.

كما أن هناك تعريف آخر أكثر شيوعا وهو تعريف Rogers et Tibben-Lembeke 1998، حيث تم تعريف اللوجستيك العكسي على أنه "عملية التخطيط، التنفيذ والرقابة على المواد الخام، المنتجات تحت الصنع والتامة الصنع، والمعلومات من نقطة الاستخدام إلى نقطة المنشأ، بهدف استئناف أو خلق قيمة مع ضمان الاستخدام الفعال للموارد وتأثيراتها على البيئة".

كما يعرفه Dowlatshahi 2000 بأنه "العملية التي يتم بواسطتها المصنع قبول منتجات معيبة بصورة منتظمة أو أجزاء مرسله من نقطة الاستهلاك لإعادة تدويرها، تجديدها أو التصرف فيها".¹

ثانياً: مجالات اللوجستيك العكسي.

تختلف تصرفات المشروعات المختلفة اتجاه اللوجستيك العكسي وعموما توجد عدة خيارات منها تفادي تغليف المنتجات وذلك عن طريق نقلها أو استعمال الحاويات التي يمكن عودتها أو ربما من خلال التكامل الأمامي مع التوقعات العكسية أو تعبئة المنتجات قرب الأسواق وإعادة تصميم العبوات وربما يكون الحل الأمثل هو استخدام توليفة من هذه الخيارات، وقد يكون هناك خيارات أخرى مثل تجميع العبوات وإعادتها للمورد أو إرسالها إلى مركز إصلاح لإعادة استخدامها أو التبرع بها إلى جمعية خيرية أو تحويلها إلى خردة وبيعها.

والحقيقة أن أخذ تكلفة اللوجستيك العكسي في الاعتبار قد يؤدي إلى تغيير بعض القرارات مثل اختيار المورد، طريقة التغليف و التعبئة، بدائل الإنتاج والمناولة والتخزين والنقل إذ تشير الدراسات إلى أن التغليف الذي يمكن إعادته في الصناعة يمثل استراتيجية لوجستية مربحة بيد أن هناك دليل على وجود عيوب مالية ترتبط بتلك الاستراتيجية، فالدراسات أجريت في كل من هولندا وألمانيا أوضحت ضرورة وجود بنية أساسية مستقلة للوجستيك العكسي مما يؤدي إلى زيادة تكلفة النقل، كما تبين أن استخدام الحاويات التي يمكن إعادتها أثرها إيجابيا على البيئة، إذ أفصحت إحدى الدراسات الألمانية أن الرحلات المتعددة الحاويات تخفض الاحتياج إلى الطاقة والمياه والتلوث كما أن تكلفتها تتوقف على تكلفة دورة حياتها وليس فقط على تكلفة اللوجستيك العكسي، إذ يجب أن تؤخذ في الحسبان الرحلة

¹ حواس فاتح، النقل والإمداد، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2010/2011، ص 28.

الكاملة للحاوية وعدد الرحلات المستخدمة والبنية الأساسية اللازمة لدعم الحاويات التي يمكن إعادتها.¹

المطلب الثاني: مزيج الأنشطة اللوجستية والعلاقة بينها.

إن اللوجستيات ما هي إلا مجموعة من الأنشطة الوظيفية التي تتكرر عدة مرات عبر القناة التي يتم من خلالها تحويل المواد الخام إلى منتجات نهائية، ذات قيمة مضاعفة في عيون المستهلكين. ولأن مصادر المواد الخام والمصانع ونقاط البيع لا تتواجد في مكان واحد، فإن أنشطة اللوجستيات تتكرر مرات عديدة قبل أن يصل المنتج إلى السوق.

تختلف الأنشطة التي يجب إدارتها وتتعلق بالأعمال اللوجستية وذلك من منظمة إلى أخرى وفقا لنوع الهيكل التنظيمي الخاص بالشركات، وأراء ووجهات نظر أعضاء الإدارة العليا حول عناصر ومكونات العمل اللوجستي، والأهمية النسبية للأنشطة اللوجستية.

ومكونات النظام اللوجستي النموذجي هي خدمة العميل والتنبؤ بالطلب واتصالات التوزيع وإدارة المخزون ومناولة المواد الخام وتنفيذ الطلبات ودعم الخدمات واختيار مواقع المخازن والمصنع والمشتريات والتغليف والتعامل مع البضائع المسترجعة والنقل والتخزين.² وتتكون أنشطة الأعمال اللوجستية من الآتي:

4. الأنشطة الأساسية:

○ **خدمة الزبائن:** وهذا يشير إلى طريقة الشركة في خدمة زبائنها ومستوى التكاليف التي سوف تتحملها من أجل الوفاء لطلبات العملاء. يتم التعاون مع إدارة التسويق من أجل تحديد احتياجات المستهلك، إضافة إلى تحديد مدى استجابة العميل للخدمة.

○ **نشاط النقل:** يمثل أحد المكونات الهامة في التوزيع والإمداد وقد تصل كلفته من 35% إلى 65% من كلفة النظام الكلية. حيث يتم من خلاله:

- اختيار طريقة وخدمة العميل؛

¹ حواس فاتح، النقل والإمداد، مرجع سابق، ص 30/29.

² رونالد اتش بالو، مرجع سابق ذكره، ص 27/26.

- تجميع حمولات الشحن؛

- تحديد مسار النقل؛

- جولة الشاحنات؛

- اختيار المعدات؛

- تشغيل طابقت النقل؛

- مراجعة فئات سعر النقل.

○ **المخازن (إدارة المخزون):** على المؤسسة توفير مستوى معقول من منتجاتها ومستلزمات إنتاجها للقيام بالعملية الإنتاجية وتلبية طلبات الزبائن لأنه من النادر أن يتم توفير ذلك بصورة فورية للشركة. ويتم من خلال إدارة المخزون¹:

- سياسات تخزين المواد الخام والمنتجات النهائية؛

- التنبؤ بالمبيعات في الأجل القصير؛

- مزيج المنتجات ونقاط التخزين؛

- عدد وحجم ومكان نقاط التخزين؛

- خطط الدفع والجذب الفوري.

○ **التنبؤ بحجم الطلب المتوقع:** وهذا يشير إلى تحديد الكميات المتوقع طلبها في فترة زمنية ما والخدمات المصاحبة لها وهذا يؤثر على خطط الشراء والإنتاج والتوزيع للشركة.

○ تدفق المعلومات وتشغيل أوامر الطلب.

○ **إدارة المناولة:** يقصد بالمناولة ذلك النشاط الذي ينتج عنه تحميل المواد والبضائع على وسائل النقل أو تفريغها لغاية الاستلام والتسليم أو التخزين بأدوات وطرق معينة. وأول حركات المناولة تبدأ في مخازن المورد أو المصدر، إذ يتم تحميل المواد بواسطة النقل المناسبة وتحريكها إلى المؤسسة التي قامت بالشراء، وهناك تتم إجراءات التسليم والتفريغ والفحص في أماكن محددة، بعدها يتم رفع السلع والمواد ونقلها، وترتيبها في المخازن وفقا

¹رونالد اتش بالو، مرجع سبق ذكره، ص 29.

للمساحة المتاحة مع الأخذ بعين الاعتبار المحافظة على سلامة المواد إلى أن تتم مناولتها مرة أخرى وتحويلها إلى الإدارات الطالبة لها.¹

○ **إدارة المستودعات:** وهذا يتضمن إدارة المساحات المتوفرة للمستودعات واختيار مواقعها المناسبة والتنظيم الداخلي وتحديد مناطق الشحن والفحص والإنتاج داخلها.

○ **التغليف:** وهذا يضمن انتقال المنتجات والمواد الخام مع عدم تعرضها للتلف أثناء عملية التوزيع والإمداد والمناولة والشحن والنقل.

○ **احتياجات الإنتاج:** وهذا يهتم بتوفير مواد ومستلزمات الإنتاج من حيث مواقعها ومصادر توليدها والكميات المطلوبة ووقت الشراء والجودة المناسبة وإدارة العلاقة مع الموردين بشكل أفضل.

○ **جدولة وتخطيط الإنتاج وتدفقه للسوق:** يتعلق بعملية التوازن بين العملية الإنتاجية والكميات والأنواع المطلوبة من الزبائن من أجل توفيرها في الزمان والمكان المناسبين.

○ **تحديد الكلفة لأنشطة التوزيع والإمداد:** لأن تكلفة التوزيع والإمداد تصل إلى 25% إلى 30% من تكلفة منتجات الشركة الكلية فقد أدركت هذه الشركات أهمية تحليل كافة عناصر تكاليف الإمداد والتوزيع من أجل خفض التكاليف الكلية وتعظيم الأرباح وقد أشارت الدراسات إلى أن المكونات الرئيسية لتكلفة اللوجستيك هي:

- تكلفة مستوى خدمة الزبون؛
- تكلفة النقل؛
- تكلفة إدارة المستودعات؛
- تكلفة الاحتفاظ بالمخزون؛
- تكلفة الأوامر والطلبات؛
- تكلفة الشراء بكميات كبيرة.

¹ محمد العدوان، علي المشاقبة، هيثم الزعبي، إدارة الشراء والتخزين، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، ص200.

○ التصميم العكسي لمنافذ التوزيع والإمداد: نظرا لوجود عيوب في المنتجات أو إمكانية تعرضها للتلف أثناء عمليات الشحن والنقل والمناولة ومسترجعات المبيعات من العملاء وقد تكون تكاليفها عالية، وحتى لا تؤثر على ربحية الشركة وخدماتها يجب أن تحتوي على قنوات عكسية إلى الموردين.¹

5. الأنشطة المساعدة:

- المخازن: تحديد مساحة المخزون وتنظيم وترتيب المخازن.
- مناولة المواد الخام: اختيارات المعدات وإجراءات تجهيز الطلبات.
- المشتريات: اختيار مصادر التوريد وتوقيت الشراء وكميات الشراء الاقتصادية.
- التعبئة والتغليف: تصميم العبوات لأغراض المناولة وأغراض التخزين.
- التعاون مع العمليات والإنتاج: تسلسل وقت مخرجات الإنتاج.
- صيانة المعلومات: تحليل المعلومات والإجراءات الرقابية.
- الاتصالات الخاصة بالتوزيع.
- الأجزاء والخدمات المعاونة.²

إن الفصل بين الأنشطة اللوجستية الأساسية والمساعدة السابق الإشارة إليها يرجع في الحقيقة إلى أن الأنشطة الأساسية يتم ممارستها بصفة عامة في قناة لوجستية و في كل شركة، بينما الأنشطة المساعدة فإنها قد تختلف ممارستها من منظمة إلى أخرى وفق الطبيعة وظروف كل شركة. ومن ناحية أخرى، فإن تكلفة أداء الأنشطة اللوجستية تعتمد على المستوى المطلوب القيام به من هذه الأنشطة في الشركة.

والجدير بالذكر أن التخزين والنقل يمثلان الجزء الأكبر من التكاليف الكلية للأعمال والأنشطة اللوجستية، حيث يشير الواقع العملي إلى أنهما يمثلان حوالي 50% إلى 75%

¹ رونالد اتش بالو، مرجع سابق ذكره، ص30.

² ثابت عبد الرحمن إدريس، مرجع سابق ذكره، ص23.

في بعض الشركات. وكما هو معروف فإن النقل يضيف قيمة المكان للمنتجات، بينما التخزين يضيف قيمة الزمن أو الوقت لهذه المنتجات فينظر العملاء. ويعتبر النقل من الأنشطة اللوجستية الأساسية حيث أنه لا يمكن أن نتصور أن هناك شركة ما يمكن أن تمارس الأنشطة الخاصة بها بدون توفير الحركة اللازمة للمواد الخام التي تحتاجها، أو للمنتجات النهائية التي ترغب في تسويقها وتوفيرها لعملائها في السوق. وتشتمل وسائل النقل على السكك الحديدية، والشاحنات البرية، والطائرات، والنقل المائي، وغيرها.

وتتجلى أهمية هذا النشاط اللوجستي من خلال ما يحدث من مشكلات أو أزمات لبعض الشركات بسبب حدوث إضرابات من جانب نقابات عمال النقل في بعض الدول لأسباب تتعلق بتعريف النقل أو لأسباب أخرى. الأمر الذي يترتب عليه توقف أو تعطيل الإنتاج والتسويق في هذه الشركات، أو يؤدي إلى فساد بعض المنتجات لعدم إمكانية إرسالها إلى أسواقها المستهدفة.

كما يعتبر التخزين من الأنشطة اللوجستية الأساسية وذلك لصعوبة التوفير الفوري وبكميات صغيرة للمواد الخام اللازمة للمصانع، أو لصعوبة التسليم الفوري للمنتجات النهائية للعملاء. هذا بالإضافة إلى الوفرة الاقتصادية الناتجة عن تخزين المواد الخام ومستلزمات الإنتاج الأخرى نتيجة الشراء بكميات كبيرة. وبالطبع فإن التخزين يحقق ما يعرف بالمرونة في الإنتاج والتوزيع. وبالنسبة لتشغيل أوامر الطلب فإنه يمثل النشاط الثالث والأخير من الأنشطة الأساسية اللوجستية، والذي ينطوي عادة على تكلفة أقل بالمقارنة بتكلفة النقل والتخزين.

وبالرغم من ذلك فإن هذا النشاط يعتبر على درجة كبيرة من الأهمية بسبب علاقته بالوقت الإجمالي المستغرق منذ الحصول على أمر الطلب من العميل وحتى استلامه للمنتجات أو الخدمات النهائية، وبالتالي فإنه يؤثر وبشكل ملموس على خدمة ورضا العملاء.

أما الأنشطة اللوجستية المعاونة فإنها تتفاوت من حيث ممارستها من شركة إلى أخرى ، وذلك بالرغم من أهميتها التي لا يمكن إنكارها في منظومة الأعمال اللوجستية المتكاملة.¹

المطلب الثالث: نظم المعلومات اللوجستية.

إن نظم المعلومات اللوجستية يساعد بصورة كبيرة في اتخاذ القرارات الاستراتيجية والقرارات التشغيلية المناسبة في ظل إتباع قواعد الإدارة اللوجستية، من خلال جمع البيانات والاحتفاظ بها ومعالجتها داخل الشركة. ويتكون من ثلاث عناصر أساسية:²

1. المدخلات: هي مجموعة البيانات التي يحتاجها النظام للتخطيط والتشغيل والتي تشمل بيانات الزبائن، سجلات الشركة، بيانات الإدارة، البيانات المنشورة.

2. قاعدة البيانات: وهي الإدارة المسؤولة عن عملية اختيار البيانات للقيام بتخزينها واسترجاعها وتشمل السجلات اليدوية والملفات الحاسوبية.

3. المخرجات: هي عبارة عن مجموعة من التقارير التي نتحصل عليها بعد عملية معالجة البيانات وتحويلها إلى معلومات وتشمل نتائج التحليل، تقارير عن الحالة، الملخص، أوامر الشراء، الفواتير، الوثائق المجهزة.

❖ أهمية نظم المعلومات اللوجستية:

يمتاز نظام المعلومات اللوجستية بما يلي:³

- نظام متكامل يربط بين مجالات وظيفية ممكنة مثل التصنيع، التسويق، الإنتاج، الشراء، التمويل؛

- يبنى هذا النظام على أساس الحاسب الآلي بالنسبة لإدخال ومعالجة البيانات وتحويلها إلى معلومات؛

- يدعم وظائف التخطيط والرقابة والعمليات؛

¹ قلابزة أمال، لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، مرجع سابق ذكره، ص23/24.

² علي فلاح الزعبي، زكريا أحمد عزام، مرجع سابق ذكره، ص106.

³ علي فلاح الزعبي، زكريا أحمد عزام، مرجع سابق ذكره ص107.

- يصف الماضي، الحاضر ويتنبأ بالمستقبل؛
- هو أساس البحوث العملية في شتى الميادين؛
- يقدم المعلومة اللازمة لصانع القرار؛
- يقوم بجمع المعلومات من البيئة الخارجية لكونها تؤثر على نشاط المنظمة في الداخل؛
- يوفر الوقت والجهد المستخدم في تحليل البيانات، وهو ما يجعل مديري المؤسسات يركزون بصورة أكبر على التخطيط للنهوض بالمؤسسة.

خلاصة

إن ممارسة الأعمال اللوجستية بشكل متطور ومتكامل ومتجانس يمكن أن يساعد المنظمة على التوسع في السوق وزيادة الحصة السوقية مهما كبر حجم الإنتاج، وفي النهاية أهمية اللوجستيك تجسدت في الاستجابة السريعة للعملاء في السوق، من خلال السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجات ورغبات العملاء، مع تخفيض تكاليف اللوجستيات مع الحفاظ على الجودة العالية للمنتج، إضافة إلى تطوير التجارة الخارجية من خلال الربط بين عدة أنشطة متنوعة تتمثل في عملية النقل والشراء والتخزين.

الفصل الثاني: أساسيات حول النقل والنقل الجوي

تمهيد

تعتبر وظيفة النقل إحدى الأنشطة اللوجيستية الرئيسية في أي مؤسسة، حيث يقوم النقل بإضافة قيمة للمنتجات من خلال توفير المنفعة المكانية، كما أن تكلفة النقل تشكل نسبة عالية حوالي 42% من التكلفة الكلية من الأنشطة اللوجيستية. وتتعلق وظيفة النقل بعدة قرارات يتخذها المسئول عنها، أهمها اختيار وسيلة النقل وتحديد المزيج الأمثل لوسائل النقل. وإن الزيادة في كفاءة عمليات وظيفة النقل سوف تعكس أثرها على مستوى كفاءة النظام اللوجيستي ككل والكفاءة الإنتاجية للمؤسسة بشكل عام، وهذه الكفاءة في نظام النقل تؤدي إلى تحسين الموقف التنافسي و بالتالي تؤثر على اقتصاد الدولة، ولهذا يعتبر قطاع النقل من القطاعات الهامة والتي تعطى لها الأولوية لتحقيق التنمية الاقتصادية. ويعتبر النقل الجوي من بين أنواع النقل التي بالسرعة وتقديم خدمات متنوعة ومختلفة عن خدمات الأنواع الأخرى للنقل إذ يعد في الوقت الحالي مهم في تحريك الأفراد والبضائع والأخبار والمعلومات من مكان إلى آخر في وقت قصير.

سنحاول من خلال هذا الفصل التطرق إلى:

- ماهية النقل.
- أساسيات حول النقل الجوي.
- أهمية قطاع النقل الجوي ودور الحكومة في تطويره

المبحث الأول: ماهية النقل.

يمثل قطاع النقل بفروعه المختلفة أحد أهم الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية لكثير من الدول، لما يتمتع به من حيوية ذات طبيعة خاصة تنطلق من ارتباطه الوثيق بعملية التنمية والتطور الاقتصادي والاجتماعي، إذ لا يمكن تصور مجهود تنموي في أي قطاع من القطاعات دون أن يلعب فيه النقل دورا حيويا وحاسما، كما لا يمكن تصور تنمية في منطقة ما دون الاعتماد على المؤشرات الثابتة لتقدم منطقة ما والمتمثلة في الطريق والسكة الحديدية والميناء والمطار.

المطلب الأول: مفهوم النقل.

يعتبر النقل من الأنشطة الاجتماعية المرتبطة بحياة الفرد، والتي تسعى دوما لإدراجها ضمن أولويات اهتماماته، وذلك لإشباع حاجاته الشخصية والاجتماعية والاقتصادية، وقبل التطرق لمفهوم النقل لابد من معرفة خلفيته أو تطوره التاريخي، والذي نستعرضه من خلال بعض التواريخ المهمة في صناعة النقل والتي هي كالتالي:¹

- حوالي عام 5000 ق أم بد البشر يستخدمون الحمير كحيوانات تحميل.
- 3500 قبل الميلاد ابتكر سكان بلاد الرافدين أولى المركبات ذات العجلات.
- 3200 قبل الميلاد اخترع المصريون الأشرعة وصنعوا أول مركبة شرعية.
- من القرن الرابع قبل الميلاد إلى القرن الثالث ميلادي أنشأ الرومان أول شبكة موسعة من الطرق المعبدة.
- في القرن الثاني عشر ميلادي ساعدت التحسينات في بناء السفن على جعل الرحلات الطويلة عبر المحيطات ممكنة.
- 1825 بدأ أول خط حديدي بخاري ناجح في إنجلترا.

¹ سهام بولغلم، دور قطاع النقل في تنمية القطاع السياحي، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في علوم التسيير، جامعة جيجل، 2010، ص7. 2011

- ثمانينات القرن التاسع عشر صنع الألمان أولى المركبات ذات المحركات التي تعمل بالبتروول وبأجسام السيارات.
- 1903 أصبحت الطائرة التي صنعها الإخوان رأيت من الولايات المتحدة الأمريكية أول طائرة تحمل إنسانا إلى الجو وتطير بنجاح، وفي الخمسينات بدأت أول طائرة تجارية نفاثة عملها.
- 1976 عملت أول طائرة ركاب تطير بسرعة تفوق سرعة الصوت بين أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية.
- أما اليوم وفي البلدان الصناعية فتتوفر السيارات والدراجات النارية، والدراجات العادية والطائرات الخاصة وتعتبر السيارات أهمها على الإطلاق.

تعريف النقل:

ظهر مفهوم النقل في حياة الإنسان نتيجة ازدياد ترحاله واستقراره، ومع مرور الزمن تطورت حياة الإنسان وتغيرت وزادت تعقيدا فتعددت الآراء حول تعريف مصطلح النقل.

أولا: تعريف النقل لغة

هو "عملية يتم من خلالها تحويل شيء أو شخص من مكان إلى آخر" أي هو عملية تحريك وحمل وانتقال شيء أو شخص من مكان إلى آخر.¹

ثانيا: التعريف من وجهة نظرا القانون.

عرف القانون الجزائري النقل في الجريدة الرسمية 2005 في المادة 16 من القانون رقم 88-17 المؤرخ في 1988 على ما يلي " يعد النقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أو أشخاص أو بضائع، من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها."²

¹ <http://www.ediadico.com/dictionnaire/définition/transport>

² قانون رقم 88/17 المؤرخ في 10 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الصادرة في 2005، العدد 19، ص 185.

ثالثا: تعريف النقل من وجهة نظرا الاقتصاد.

"هو نشاط يخلق منفعة في زمان ومكان بواسطة التحويل الفيزيائي للسلع والأشخاص من مكان إلى آخر."¹

ويعرف الاقتصاد J. THOMSON.M. النقل على أنه " خدمة وسيطة ووسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفا في حد ذاته ويكون الهدف المقصود تعبيرا في الموقع سواء بالنسبة ل لأشخاص أو البضائع."²

يمكننا إعطاء تعريف شامل للنقل استنادا إلى العناصر المذكورة سابقا: "النقل هو كل نشاط يخلق منفعة للشخص المعنوي أو الطبيعي من خلال التحويل الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مركبة مهما كان نوعها". ويعني أن النقل ببساطة هو حركة الأشخاص والبضائع من مكان إلى آخر، كما أن المواصلات نوع من النقل يشمل أساسا نقل الأمور المعنوية مثل نقل الصوت أو الصورة أو كليهما أو، نقل الأفكار والأخبار، وهي تشمل التجهيزات المادية المرتبطة بعمل النقل من الخطوط السلكية واللاسلكية ، إذاعة وكوابل محيطية ونقل البريد من هاتف وغير ذلك.

المطلب الثاني: أهمية النقل.

تتجلى أهمية نشاط النقل في النقاط التالية:

أولا: أهمية النقل على مستوى الدولة ككل

أن قطاع النقل المتطور يساهم في حركة التقدم التي يمكن أن يصل إليها الاقتصاد القومي وذلك من خلال:³

¹ دلال بالأطرش، دور خدمة النقل الجوي في كسب رضا الزبون، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، في علوم التسيير، جامعة ورقلة، 2015 - 2014، ص9.

² بوسكار ربيعة، أثر تحرير النقل " تقييم كمي ونوعي" دراسة حالة لمدينة بسكرة، رسالة لنيل رسالة ماجستير علوم اقتصادية جامعة باتنة: 2003 - 2002، ص 8-9.

³ هناء فريد مصطفى، جلال العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص58.

• **الإسهام في خلق الظروف المنافسة:** حيث أنو عندما لا تتوفر وسائل النقل فإن حجم السوق يقتصر على تلك المناطق المحيطة بمراكز الإنتاج وفي مثل هذه الظروف فإن عنصر المنافسة يختفي، إذ يمكن القول بأن توافر قطاع نقل وشحن متقدم يساعد على خلق عنصر المنافسة بين السلع والخدمات المماثلة بالإضافة إلى بعض السلع غير المنتجة محليا مثل بعض أنواع الفواكه والخضروات والتي يمكن توفيرها على مدار العام.

• **تحقيق اقتصاديات الحجم في مجال الإنتاج:** إن اتساع الأسواق كنتيجة لتوافر وسائل النقل والشحن يساعد المنشآت على الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير بالإضافة إلى ذلك فإن توافر وسائل النقل يساعد على اختيار مراكز الإنتاج التي تساعد المنشأة على التمتع ببعض المزايا الجغرافية.

• **تخفيض تكاليف إنتاج السلع والخدمات:** تساعد وسائل النقل أيضا على تخفيض تكاليف الإنتاج وبالتالي إعطاء مرونة أكبر في تحديد السعر ويرجع إلى:
-انتشار خدمات النقل يساعد على خلق ظروف المنافسة.

-هو أن تكاليف النقل هي أحد عناصر التكلفة الكلية للإنتاج فإذا توافرت وسائل النقل والشحن المخفضة التكاليف استطاعت الوحدات الإنتاجية أن تنخفض في المنتجات التي نستطيع أن نقوم بإنتاجها بأقل تكلفة ممكنة ويمكن أن تقوم بنقلها إلى مناطق جغرافية أخرى.

• **تساوي الأسعار واستقرارها:** يساعد النقل على تحقيق تساوي أسعار المنتجات واستقرارها حيث إذا ازدادت الكمية المعروضة من منتج معين في منطقة ما فإن ومن خلال نشاط النقل يتم توزيع المنتجات إلى أماكن أخرى بها نقص في المعروض من هذا المنتج إضافة إلى ذلك فإن النقل يعمل على نقل المنتجات من الأماكن التي يقل فيها الطلب إلى الأماكن التي يشتد فيها الطلب على هذه المنتجات.

ثانيا: أهمية نشاط النقل للمجتمع:

يقدم نشاط النقل خدمات هامة وأساسية للمجتمع ككل، فهو يساهم في تقدم و تطور المجتمعات وذلك من خلال مساهمته في تقديم العديد من الخدمات الهامة مثل: الإسهام في

خلق ظروف مناسبة و ذلك بنقل السلع و الخدمات من مراكز إنتاجها في الأماكن المختلفة إلى مراكز استخدامها في الأماكن المختلفة مما يعمل على زيادة البدائل المتاحة بالنسبة للمستهلك وهذا كله يعني خلق الظروف المطلوبة المناسبة، هذا إلى جانب أنو كلما زادت فعالية وسائل النقل كلما قلت أسعارها مما يعمل على إمكانية نقل المنتجات بأسعار معقولة، و منه الحفاظ على المستوى العام للأسعار و استقرار هذه الأسعار.

وبصفة عامة ترجع أهمية النقل إلى أنها تساعد على إضافة المنافع الزمنية والمكانية للسلعة حيث تتعدد سرعة انتقال المنتجات من نقطة إلى أخرى في ضوء كفاءة هذه الوظيفة ولا يتم قيام أي وظيفة اقتصادية دون اتصالها بوظيفة النقل.¹

المطلب الثالث: خصائص النقل.

لقد أحرز النقل تطورا هاما في الآونة الأخيرة في الدول المتقدمة سواء كان ذلك في الجانب الكمي أو الموضوعي، فالجانب الكمي يعود الى تطوير وسائل النقل بإدخال تكنولوجيات حديثة أما الجانب الموضوعي فيتمثل في تطوير تقنيات تسيير وتنظيم هذا القطاع، فهو يعد من أولويات الدول حيث تسخر له جميع الإمكانيات المادية والعلمية من أجل تطوير هذا القطاع الهام الذي يقدم خدمات لا غنى عنها في مجال نقل الأشخاص والبضائع على حد سواء.

وعليه انطلاقا من التعاريف السابقة يمكن استنتاج الخصائص التالية:²

- يعتبر النقل نظاما وفقا لنظرية النظم، لا ينفصل عن النظم الاجتماعية والاقتصادية والسياسية السائدة في المجتمع فهو يتأثر بها ويؤثر عليها.
- يتكون النقل كنظام من عدد من النظم الفرعية كنظام الطرق ونظام المرور وغيرها، وتفاعل وتتأثر مع بعضها البعض من أجل انجاز أهداف النظام.

¹ منشورات كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، السياسات الاقتصادية-واقع وآفاق الاقتصاد والمانجمنت، تلمسان، ص128

² بن سبع النياس، استخدام نماذج البرمجة الخطية بالأهداف في نمذجة وحل مشاكل النقل دراسة حالة شركة نفضال، تلمسان رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، 2018-2019، ص45.

- يهدف نظام النقل إلى تيسير انتقال الأشخاص والبضائع من مكان لآخر لأسباب متعددة، كما أنه يعمل على انتقال المنتجات المختلفة من خدمات و سلع تامة الصنع ومهمات تشغيل واليات مختلفة من مكان نقل ثقل فيها منفعتها إلى مكان آخر تزيد فيه هذه المنفعة، على أن يكون ذلك في الوقت المناسب. فإذا لم يتحقق شرط الوقت المناسب لا يكون النقل قد حقق هدفه، بل قد يؤدي إلى خسائر تتمثل في تكلفة النقل وتكلفة الشيء المنقول وفقدان ربح الفرصة البديلة، وبالتالي فإن النقل يعمل على إيجاد المنفعة المكانية والزمانية للسلع.
- إن عمليات التشغيل تتم داخل نظام النقل عن طريق عدد من النظم الفرعية كنظام الصيانة والتكاليف، نظام التدريب وتحفيز العاملين، نظام المعلومات... الخ.
- لكي يحقق نظام النقل أهدافه ينبغي تحديد المدخلات المناسبة التي تفي بالغرض منها، ولعل أهم مدخلات نظام النقل هي وسائل النقل، لأن كفاءة اختيار الوسيلة المناسبة يؤدي إلى تقليل تكاليف التشغيل وكفاءة النظام في تحقيق أهدافه.
- تتمثل مخرجات النقل في إيصال الشيء المنقول إلى المكان والوقت المناسبين والتكلفة المناسبة، ويتطلب ذلك كفاءة عالية ودقة في منطقة عمليات النظام.

المطلب الرابع: أنواع وسائل النقل ومعايير الاختيار والمفاضلة بينهما.

تختلف وسائل النقل حسب اختلاف نوع السلع المنقولة حيث أنو يتم الاختيار للوسيلة المناسبة بالاعتماد على شبكة الإمداد.

أولاً: أنواع وسائل النقل.

يمكن تصنيف النقل على أساس معيارين هما طبيعة وسيلة النقل المستخدمة والمعيار الاقتصادي:

1. حسب وسيلة النقل المستخدمة:

أ- النقل البري:

يشتمل النقل البري على وسيلتين تتمثل في السكك الحديدية وقطارات النقل عن طريق السيارات أو الشاحنات وفي حين توجد فروق كبيرة ما بين وسائل النقل البري ووسائل النقل

الأخرى سواء من حيث التكلفة أو من حيث كفاءة مستوى الخدمة المقدمة نجد أن وسائل النقل البري تتشابه من حيث خطوط السير، كما تتقاربان أيضا من حيث التكلفة، ويشتمل النقل البري على العناصر التالية:

➤ النقل بالسكك الحديدية:¹

لقد كان النقل بواسطة القطارات (اعتبارا من العقد الثالث في القرن التاسع عشر وحتى في العقد الثاني من القرن العشرين) من أرخص وسائل نقل الركاب وأكثرها سرعة وأوفرها راحة بالمقارنة بوسائل النقل المتاحة آنذاك، وقد ساهمت السكك الحديدية بتعجيل تطور الحياة الصناعية في أوروبا وأمريكا وكانت أداة هامة للبناء الاقتصادي.

لقد جعلت السكك الحديدية مسألة الوصول إلى المناطق السياحية أمرا متاحا في كثير من البلدان، وانتشرت حول محطات السكك الحديدية أماكن الإيواء والإطعام ودور اللهو والتسلية، إلا أنه واعتبارا من العقد الخامس من القرن العشرين شهدت السكك الحديدية تراجعا.

ومن أهم مزايا النقل بالسكك الحديدية نجد:

• السرعة حيث تبلغ حوالي 110 - 125 ميل ساعة في البلدان المتقدمة مثل بلدان أوروبا وأمريكا واليابان.

• الاطمئنان والراحة النفسية وعدم التفكير في مشاكل الطرق البرية للسيارات والجوية للطائرات.

• تلبية رغبات الناس عند السفر بتوفير أفضل الخدمات.

• أسعار النقل بالقطار معتدلة مقارنة مع وسائل النقل الأخرى.

• مواعيد النقل بالقطار دقيقة ودائمة ومتوافرة.

توفير الوقت الذي يستنفد في الذهاب والعودة للمطارات

¹ مثنى طه الحور إسماعيل، محمد علي الدباغ، مرجع سبق ذكره، ص 237

➤ النقل بالشاحنات:¹

قد ازدهرت صناعة الشاحنات خلال العقود الماضية نتيجة لتطور الإنفاق على الطرق وامتداد تلك الطرق إلى جميع البلدان وجميع الأسواق تقريبا ، و يقرر بعض الخبراء أن نصيب الشاحنات من حجم حركة السلع قد تضاعف خلال الفترة المشار إليها على حساب الشحن عن طريق السكك الحديدية ،حيث يمثل النسبة الأكبر من النقل الإجمالي و بلغت حصته 41 % وتمثل الشاحنات جميع أنواع السيارات الشحن الكبيرة والمتوسطة والصغيرة و هي على عكس السكك الحديدية، فإنها تقوم بحمل البضائع المنتهية الصنع أو شبه منتهية الصنع بمتوسط طول 646 ميلا، مع ملاحظة أن حجم الشحن يكون أقل من السكك الحديدية

ويوجد بعض الاختلافات بين خدمات السكك الحديدية وخدمات الشاحنات بالرغم من تنافسهما لشحن نفس المنتج في كثير من الحالات.

تتضمن المميزات التي تنفرد بها الشاحنات في النقل على ما يلي:

- قياسا على السكك الحديدية تعتبر الشاحنات من وسائل النقل التي تتصف بانخفاض تكاليفها الثابتة، وارتفاع تكاليفها المتغيرة. فلا تتطلب الشاحنات مثال مد الطرق الخاصة، كما هو الحال عند بناء الطرق الحديدية.
- المرونة، إذ يمكن عن طريقها شحن البضائع إلى أي مكان. فلا تتطلب الشاحنات وجود خطوط حديدية أو مطارات أو موانئ.
- السرعة النسبية قياسا على بقية وسائل النقل الأخرى بخلاف الطائرات، وهو ما يفيد في الاستجابة لظروف طارئة، أو نقل السلع سريعة التلف إلى أسواق بعيدة نسبيا .
- إمكانية نقل الشاحنات الصغيرة، الأمر الذي يصعب تحقيقه في حالة السكك الحديدية، وتتخلص أهم عيوب النقل عن طريق الشاحنات كما يلي:

¹ حواس فاتح، النقل والإمداد مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير جامعة الحاج الاخضر باتنة، 2010-2011، ص59.

✓ يمثل الارتفاع النسبي في التكلفة أبرز العيوب المصاحبة لاستخدام الشاحنات حيث تبلغ في المتوسط 5 أمثال تكلفة النقل بالسكك الحديدية وما يوازي 20 مثل تكلفة النقل المائي.

ب- النقل البحري:¹

تعتبر وسيلة النقل البحري من وسائل النقل القديمة جدا ولكنها تطورت تقريبا مع تطور النقل بالنسبة للسكك الحديدية، وبدأت أيضا السفن البخارية ShipsStean تعمل محل المراكب الشراعية. وفي مطلع القرن التاسع عشر نجحت التجارب لتسيير القوارب والمراكب البخارية في أمريكا وأوروبا. أدى انتعاش حركة الملاحة الدولية في نهاية القرن التاسع عشر إلى تكوين مؤتمرات الملاحة، والتي بدأت في صياغة الاتفاقيات التي تنظم حركة الملاحة ورسوم السفر والشحن.

ولقد حقق النقل البحري أحسن فترة رواج له في العشر سنوات التي أعقبت نهاية الحرب العالمية الثانية إلى بدء استعمال الطائرات النفاثة عبر المحيط الأطلسي عام 1985، مما أدى إلى انحسار سريع في حركة السفر بحرا، ومع بداية الستينات شهد العالم اختفاء السفن عابرة المحيط لتحل محلها السفن المتخصصة في تنظيم الرحلات السياحية البحريةShipsCrwise.

يوجد وسيلتين أساسيتين من وسائل النقل البحري:

✓ النقل المائي الداخلي أو بواسطة المراكب: وتعتبر هذه الوسيلة هي الأفضل في نقل السلع كبيرة الحجم ومنخفضة القيمة مثل الحديد ومواد البناء والحبوب... ويتم اعتمادها داخليا.

✓ الناقلات البحرية: وهي سفن كبيرة تطوف البحار والمحيطات وتستخدم في نقل البضائع بمن دولة وأخرى وعادة ما تكون تكلفة النقل بواسطتها أعلى من تكلفة النقل بالمراكب وذلك بالنسبة للطن/ميل وتختص هذه الناقلات في نقل المعادن، الغازات السائلة، المواد الكيماوية....

¹ ماهر عبد العزيز، صناعة السياحة، بدون طبعة، دار زهران للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 109.

إن أهم ما يميز النقل المائي:

- انخفاض التكلفة: تعتبر أهم ميزة للنقل المائي قياساً على بقية وسائل النقل الأخرى مجتمعة. فالنقل المائي مثل نقل الشاحنات يعتبر من الوسائل التي تتصف بانخفاض التكاليف الثابتة، وارتفاع التكاليف المتغيرة. ويرجع ذلك إلى إمكانية استخدام البحار والأنهار دون أية تكلفة، ودون أي حاجة إلى إنفاق أي استثمارات خاصة لتجهيزها للملاحة.
- تصلح هذه الوسيلة بصفة خاصة في حالة السلع التي تشحن بكميات ضخمة والتي تتصف بانخفاض قيمتها النسبية بالمقارنة بحجمها.
- وتتخلص أهم عيوب النقل المائي كما يلي :
- طول الفترة التي تستغرقها عملية النقل، وبالتالي يصعب استخدامها في تلبية الأوامر الطارئة أو مواجهة ظروف النقص المؤقت في العرض .
- يرتبط بالنقطة السابقة اضطرار المنتج أو الوسيط للاحتفاظ بكميات كبيرة من المخزون وهو ما يؤدي إلى ارتفاع تكلفة التخزين .
- انخفاض المرونة حيث لا يمكن عن طريق هذه الوسيلة الوصول إلى المراكز التجارية التي تقع على الشرايين المائية، مما يضطر المنتج أو الوسيط على استخدام وسيلة نقل أخرى لنقل البضاعة من الميناء أماكن التخزين.

ج- النقل الجوي:

إن النقل الجوي أصبح في الوقت الحاضر ليس فقط واسطة النقل بين القارات والبلدان، نما أيضاً بين والمدن في البلد الواحد، على أن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضاً، حيث يعتقد بعض المراقبين بأن حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة سيفوق حجم المسافرين من جهة ويفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة البواخر والسكك الحديدية من جهة ثانية هو، ذا ما سيحققه من انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم.¹

¹ سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل، دار المريخ للنشر، الطبعة الخامسة، 2005، ص 65.

ويتميز السفر جوا بالعديد من المزايا منها:¹

➤ **درجة الأمان:** إن أية رحلة لا تتصف بالأمان لا يمكن أن تغري السائح بالسفر بالمقارنة بين مختلف وسائل النقل، والأمان مسألة شخصية ترجع إلى اعتقاد السائح وتقديره.

➤ **عامل السرعة:** يعتبر الطيران أسرع وسائل النقل، ومن السهل اختيار وسيلة النقل، بمقارنة الزمن الذي تستغرقه كل رحلة تبعا لكل وسيلة، ومن ثم احتساب طول مدة الإقامة في البلد محل السياحة، وذلك كله يتوقف على مدة الإجازة الممنوحة للسائح

➤ **المواظبة والراحة والتكرار:** ليس هناك شك من ضرورة توفير الراحة في وسيلة السفر ونوع الخدمة التي تقدم نهارا أو ليلا، إذن أن لها تأثير كبيرا على تيسير سفر السائح وترغيبه فيه، وكذلك عامل المواظبة في مواعيد السفر لأنها مرتبطة أشد الارتباط بتنظيم السائح لرحلته ومدة إجازته، وهناك أربع خطوات رئيسية بالنسبة لعامل المواظبة هي: التوجيه من مكان الإقامة إلى محطة المغادرة، والقيام بالرحلة على خير وجه وانتظار المغادرة، ثم الوصول من مكان المغادرة إلى مكان الوصول.

➤ **الأجر:** وفيما يتعلق بأجور (ثمن) تذكرة الطائرات نجد أن هناك تعريفة عادية وأخرى مخفضة لعدة أيام أو أسابيع أو مخفضة لمجموعة سياحية، أو مخفضة لسن الشباب، أو مخفضة في مواسم دون أخرى مثل موسم الحج والعمرة، أو مخفضة في تنشيط حركة السياحة إلى بعض المعارض وحضور مؤتمرات.

ومن أهمية الطيران في السياحة أن السفر جوا أصبح من ضروريات بل ومن مقتضيات السياحة في العصر الحديث ولا يعني هذا الإقلال من شأن وسائل النقل الأخرى، فمما لا شك فيه أن النقل البحري والنهري وفي السيارات والسكك الحديدية مازالت جميعا لها قيمتها في نقل السائح من مكان إلى آخر، ومازالت التحسينات تدخل عليها كزيادة السرعات والراحة مما يؤكد أهميته. وقد كان نتيجة إدخال التحسينات على طرق ووسائل سفر السائحين جوا، والذي بدأ بالطائرات النفاثة، ثم الطائرات العملاقة، ثم الطائرة الأسرع من الصوت.

¹ أمانة أبو حجر، الجغرافيا السياحية، ط1، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص219.

كما شملت هذه التحسينات تقديم خدمات أفضل وأسرع في المطارات، لاستقبال الطائرات الحديثة أثره الكبير في زيادة الإقبال على سفر السائحين جوا سواء كان داخليا أو خارجيا.¹

د- النقل بالأنابيب:

على الرغم من احتلال هذه الوسيلة المكانة الثانية بعد السكك الحديدية من حيث عدد الأطنان التي يتم نقلها فإن الكثير من الناس لا يعلمون حتى بوجودها، حيث يمنح نقل الأنابيب خدمات وإمكانات محدودة جدا وأكثر المنتجات التي يتم نقلها بواسطة الأنابيب السلع السائلة أو الغازية مثل البترول والغازات الطبيعية وغيرها من السلع المشابهة. ويعتبر النقل بالأنابيب بطيء جدا حيث تتراوح من 3 إلى 4 أميال في الساعة. ويلاحظ أنه يتم نقل الخدمات 24 ساعة يوميا و 7 أيام أسبوعيا. وهذا يجعل السرعة أكبر عند مقارنتها بالوسائل الأخرى.

من مميزات خطوط الأنابيب ما يلي:²

- انخفاض التكلفة المتغيرة المصاحبة لاستخدامها.
 - مقدرتها على نقل كميات كبيرة من المنتجات في فترة زمنية قصيرة
 - إمكانية الاعتماد عليها بدرجة كبيرة أو عدم تعرضها لأعطال أو بالظروف المناخية
 - توافر الحماية للسلع التي يتم نقلها عن طريق حمايتها من التبخر أو التلوث أو الانسكاب .
- تتمثل أهم عيوب استخدام خطوط الأنابيب فيما يلي:
- ضخامة الاستثمارات اللازمة.
 - اقتصار استخدامها على نوعيات معينة من المنتجات.

2. حسب الطبيعة الاقتصادية:

نستطيع التمييز في الجانب الاقتصادي بين صنفين أساسيين: للنقل نقل الأشخاص ونقل البضائع.

¹ أمانة أبو حجر، الجغرافيا السياحية، مرجع سابق ذكره، ص 219.
² حواس فاتح، النقل والإمداد مذكرة، تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير جامعة الحاج الاخضر باتنة، 2010، ص 65.

أ- نقل الأشخاص:

➤ تصنيف النقل حسب المسافة:

• النقل ما بين القارات: الذي يلبي أساسا بواسطة الطائرات أو البواخر، أو قد ازدهر الطلب على هذا النقل بسرعة بفضل انخفاض الأسعار، وتحسين نوعية الخدمات (السرعة، الراحة..... الخ).

• النقل القاري: وهو النقل ما بين المناطق الحضرية، والسيارة والسكك الحديدية، والنقل الجوي هي الأنواع المتنافسة في هذا الصدد، والطلب متعرض إلى تغيرات موسمية مرتبطة أساسا بمتغيرات الإجازات والمناسبات.

• النقل الحضاري: فمثل هذا النقل يسيطر على التنقلات بين مقر إقامة ومركز العمل، قد يطرح بعض المشاكل كالهجرات المتقطعة والمركزة في فترات زمنية معينة وفي مسار معين مع اختلاف اتجاه النقل على مستوى الهياكل القاعدية، هذه التنقلات يمكن أن تحجب الطلب على النقل من أجل قضاء حاجات وأعمال أخرى.

➤ التصنيف حسب واقع الطلب على النقل:

هذا التصنيف مبني أساسا على حوافز ودوافع والتنقل ويمكن أن يميز:

- الرحلات من أجل العمل كالرحلات المتقطعة في الأوساط الحضرية ورحلات الأعمال؛
- الرحلات الشخصية في الإجازات للترفيه والسياحة.

➤ تصنيف نقل الأشخاص حسب نوعية الخدمات:¹

إن عامل النوعية له أثر على الطلب، فالنوعية التي يرغب فيها المسافر يمكن تحديدها ب:

- زمن الرحلة: عادة ما نحاول إرفاق هذا الزمن بقيمة نقدية وهذه القيمة يمكن أن تتغير خلال فترات مختلفة في اليوم الواحد.
- التكلفة: حيث لا بد أن تتناسب مع درجة جودة الخدمات وتعكس مستواها.

¹ محمد خميس الزوكة، الجغرافيا الاقتصادية للعالم، ط1، دار المعرفة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2004، ص321.

• الراحة

• الانتظام: نلاحظ ذلك خاصة على مستوى النقل الجامعي فعامل انتظام الانطلاق وضبط المواعيد مهم جدا.

• وجود أو غياب انقطاع في الأعباء.

ب- نقل البضائع:

إن الملاحظات المتعلقة بنقل الأشخاص هي تقريبا نفسها عندما يتعلق الأمر بنقل البضائع، غير أنه يمكن الإشارة إلى منافسة الملاحة الداخلية والنقل عبر القنوات.

➤ التصنيف حسب حجم الشاحنات:

من غير المعقول أن تصنف نقل البضائع حسب دافع المستعملين والتصنيف الملائم والذي يستعمل عادة مبني على أساس حجم الشاحنات.

النقل المكثف: Massifs transport

من أجل شحنات وحدوية هامة تكون بصدد التكلم عن النقل المكثف والحد الأدنى لحجم الشاحنات صعب التحديد لأنه مرتبط بطبيعة السلعة وتجهيزات المسار وظروف المنافسة، وهذا الحد يكون عادة محصور بين 100 و 500 طن في مجال النقل القاري، وتوجد منافسة بين النقل عبر السكك الحديدية والملاحة الداخلية والنقل عبر القنوات .

وفي حالة عدم وجود أي هياكل قاعدية يمكن أن يتم هذا النقل بتكلفة أعلى بواسطة شاحنات مثل: تموين ورشات الأشغال العمومية بالمواد والنشاطات الاقتصادية التي تستعمل النقل المحدود (الزراعة المناجم، الحديد والصلب، الصناعات البترولية).¹

الإرسال الكامل: Envois Complets Ou Changes Complètes

تخص عادة الشاحنات التي يتراوح وزنها بين 05 و 100 طن يمكن أن تنتقل في شكل حمولة واحدة بواسطة عربة أو أكثر بالنسبة للقطارات أو بواسطة شاحنة أو أكثر.

¹ محمد خميس الزوكة، مرجع سبق ذكره، ص 322.

الإرسال بالتجزئة:

تخص الحمولات ذات الوزن الأقل من 5 طن والمنافسة في هذا الصنف تخص النقل عبر الطرق والسكك الحديدية.

➤ تصنيف نقل البضائع حسب نوعية الخدمة:

إن نوعية الخدمات عنصر أساسي في نقل البضائع وتحفيز المستعملين أيضا، وسعي المؤسسات إلى تقليص مخزوناتهما والحاجة إلى استلام مستعجل يدفعها إلى الإصرار على مواعيد استلام قصيرة الأجل خاصة إن تعلق الأمر بالسلع ذات قيمة.

إن تقليص مهلات النقل يعتبر عنصر تطوير بالنسبة لعنصر معين من النقل مثل الإنجاز السريع لسكة حديدية، كما أن تقليص حجم الأضرار يعتبر أيضا عنصر من نوعية الخدمة، لأن تلك الأضرار مكلفة بالنسبة للناقل (كالتأمينات والأغلفة) بالإضافة إلا أن انتظام النقل يعتبر عنصر من عناصر نوعية الخدمة المقدمة.¹

المبحث الثاني: عموميات حول النقل الجوي.

يعتبر النقل الجوي من أهم وسائل النقل، لتمتع وسيلته بسرعة فائقة تمكنها من الوصول إلى أبعد المسافات في زمن قصير، تعجز عن تحقيقه مركبات النقل الأخرى، وتأتي هذه الأهمية من الخدمات التي يقدمها في هذا المجال من حيث الركاب والبضائع والأمتعة والبريد من دولة إلى أخرى والتي أدت إلى تسهيل عملية النقل وزيادة الروابط والعلاقات الدولية والذي ساعد بدوره على نشر الحضارة وكل ما هو جديد من المبتكرات العلمية.

المطلب الأول: نشأة وتطور النقل الجوي.

بدأ الطيران في أوائل القرن العشرين واستخدم بعد ذلك خلال الحرب العالمية الأولى، ثم استخدمت الطائرة كوسيلة للنقل، وكانت أول رحلة تجارية دولية بين لندن وباريس 1919، وفي العشرينيات لقي الطيران دعما من بعض الدول كألمانيا وفرنسا وإيطاليا، وما أن جاءت الحرب العالمية الثانية حتى تطورت تكنولوجيا الطائرات تطورا كبيرا.

¹ محمد خميس الزوكة، مرجع سبق ذكره، ص 323.

وبعد الحرب العالمية الثانية تطور النقل الجوي تطورا كبيرا بعد تطوير استعمال الطائرات الحربية للأغراض المدنية وتطورات للنقل الجوي ونقل المسافرين، إذن يمكننا القول إن تطور الطائرات المدنية لنقل المسافرين بطريقة تجارية جاءت بعد الحرب العالمية الثانية وفي منتصف الخمسينيات، فالحرب العالمية الثانية كانت السبب الرئيسي في تطوير الطائرات التي كانت تستعمل لأغراض حربية وتحويلها إلى الاستعمال التجاري ولنقل المسافرين.¹

وانصب التطور على السرعة والمرونة والحجم والسعة والحمولة، والمدى والراحة وزيادة الخدمات المقدمة، والأمان والتغلب على المخاطر، ومواجهة الضغط والحرارة والغيوم وتعذر الرؤية، وهذا تطلب الاهتمام بجسم الطائرة ومحركاتها ووزنها... إلخ، وامتد التطور إلى نظم التحكم الإلكتروني والمراقبة التلقائية ونظم الملاحة في الإقلاع والهبوط وأثناء التحليق مع سرعة الاستجابة.

وتمثلت التطورات ليس فقط في السرعة، بل أيضا في السعة والطاقة الاستيعابية من بضعة مقاعد إلى أكثر من 700 مقعد حيث تضاف طوابق للطائرة، وحمل أكثر من 85 طن بضائع، وكذلك مدى الطيران الذي بلغ قرابة 8500 ميل بحري بجانب خزانات الوقود الإضافية.

وكانت نتيجة التطورات السابقة زيادة هائلة في عدد الركاب الذي ارتفع كمثل من 5.3 مليون راكب سنة 1941 إلى 250 مليون راكب سنة 1967، ثم إلى 6.1 مليار راكب سنة 2000 منهم 70 % رحلات داخلية والنسبة الباقية رحلات دولية. وزادت إيرادات التشغيل من 12 مليار دولار إلى 185 مليار، مقابل ارتفاع النفقات من 12 مليار إلى 168 مليار دولار، إثر تشغيل قرابة 500 ألف رحلة مدينة من مختلف الأنواع في العالم.

¹ ماهر عبد العزيز، مرجع سبق ذكره، ص 110.

المطلب الثاني: مفهوم النقل الجوي وأهميته.

أولاً: تعريف النقل الجوي.

يعرف النقل الجوي بأنه نقل الركاب أو البضائع أو البريد من نقطة واقعة في دولة إلى نقطة واقعة في دولة أخرى مقابل أجر أو تعويض مادي بواسطة الطائرة، ذلك على أساس منتظم أو غير منتظم ويخرج عن نطاق هذا التعريف استخدامات أخرى للطائرة، لا يطلق عليها النقل الجوي الدولي ومثال ذلك الطيران العام، أو ما يطلق عليه الأشغال الجوية، أو طيران العمل الهوائي مثل استخدام الطائرة في مقاومة الآفات الزراعية عن طريق الرش الزراعي، أو أعمال نثر البذور، أو أعمال التخطيط الإنشائي وغير ذلك من الأغراض.¹

ثانياً: أهمية النقل الجوي.

- تتعكس أهمية النقل الجوي من واقع كونه أسرع أنواع النقل، حيث يكسر حاجز الزمن وحاجز المكان ويسهل التغلب على العقبات التي تواجه وسائط النقل التقليدية؛
- يعمل النقل الجوي على تنشيط فعاليات السياحة، ويدعم أمثلية استغلال الموارد النادرة والتي يصعب الوصول إليها بدون طيران، مما يقود إلى أمثلية الاستثمار والإعمار وإيجاد توطنات سكانية ونتاجية جديدة.²
- يتسم نشاط قطاع النقل الجوي بظهور علاقات ترابط وتكامل أمامية وخلفية مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى وبصفة خاصة نشاط قطاع السياحة، وتتضح علاقات التأثير المتبادل بين القطاعين فيما يلي:

✓ ارتفاع معدلات العمالة الموظفة في شركات الطيران لتقديم الخدمات السياحية، ففي مصر تبلغ النسبة حوالي 20% من إجمالي العمالة الموظفة في مجال النقل الجوي، ويسند إليها

¹ محمد الصديق بنيحي، دور النقل الجوي في ترقية قطاع السياحة، مذكرة مقدمة استكمالاً لمتطلبات نيل شهادة الماستر في علوم التسيير، جامعة-جيجل، 2015-2016، ص29.

² حامد سليمان المشخوي، اقتصاديات النقل والمواصلات، بدون طبعة، دار الفكر العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، 2003، ص66.

مهمة نقل % 80 من عدد السائحين المنقولين جوا، وتمثل المطارات على هذا النحو مصدرا هاما من مصادر الدخل القومي؛

✓ ما عن الجانب المدين في ميزان الخدمات والمتعلق بنشاط النقل الجوي فيتضمن: أقساط التأمين والوقود ورسوم الإقلاع والهبوط، وكذلك أسعار تذاكر وخدمات السفر على الطائرات الأجنبية؛

✓ للنقل الجوي دورا فعالا في مجال تجارة الخدمات التي تضم خدمات السياحة والأعمال المصرفية والتأمين وكذلك الاتصالات وغيرها.¹

ثالثا: التمييز بين النقل الجوي للبضائع والنقل الجوي للركاب.

• تتميز حركة نقل البضائع في اتجاه واحد فقط من مراكز الإنتاج والتصنيع إلى الأسواق المختلفة مما يؤدي إلى رجوع الطائرات فارغة في رحلات العودة ويجعل نسبة نقل هذه الطائرات لبضائع أخرى في الإياب والاستفادة منها منخفضا أما بالنسبة للركاب فإنه يمكن نقلهم بالطائرات سواء في اتجاه واحد أو ذهابا وإيابا وهذا يساعد شركات الطيران على رفع نسبة امتلاء وتشغيل طائراتها لأقصى قدر ممكن.²

• عدم توفر نظام النقل الاختياري على المحطات بالنسبة للبضائع، مثلما هو الحال في نقل الركاب وذلك لأن الركاب يتحركون فور وصولهم إلى محطات التوقف بشكل تلقائي على عكي البضائع التي يتطلب نقلها إلى تقنيات خاصة بالتفريغ وإعادة الشحن والتخزين وغيرها، مما يتطلب وسائل خاصة تضمن نقلها وتخزينها وحمايتها من التلف وضمان وصولها إلى المكان المرسل إليه.

• في عمليات نقل لبضائع تهتم معظم شركات الشحن الجوي بناقل البضاعة لبناء علاقات حسنة وتعزيز مكانتها في سوق الشحن الجوي من خلال تحسين جودة خدماتها بعكس النقل الجوي للركاب الذي تنتهي خدمته فور نزول الراكب من الطائرة.

¹ سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، بدون طبعة، الدار الجامعية، القاهرة، 2003، ص 16.

² مصطفى سعيد أحمد، دليل عمليات النقل الجوي للتصدير، الوكالة العالمية للصحافة والطباعة والنشر "رخا"، ص 10.

- يتطلب الشحن الجوي للبضائع توافر بنية تحتية تضمن النقل السليم للبضائع (شحن وتفريغ وتعبئة وتجميع وتخزين).

المطلب الثالث: أنواع وسائل النقل الجوي.

تنقسم عمليات النقل الجوي إلى نوعين أساسيين هما النقل الجوي المنتظم والنقل الجوي غير المنتظم.

أولاً: النقل الجوي المنتظم.

لم تضع اتفاقية شيكاغو نحو 1994 " اتفاقية الطيران المدني الدولي " معياراً للتفرقة بين نوعي النقل الجوي المنتظم وغير المنتظم، وإن كانت قد عرفت الخط الجوي في الفقرة (أ) من المادة 96 بأنه خط منتظم، تستخدم فيه طائرات النقل العام للركاب أو البريد أو البضائع، كما عرفت الخط الجوي الدولي في الفقرة (ب) نفس المادة بأنه خط جوي يمر خلال الفضاء الجوي فوق إقليم أكثر من دولة واحدة، ولم يكن تعريف الخط الجوي الدولي كافياً للتفرقة بين نوعي النقل الجوي الدولي.

الأمر الذي دعا مجلس منظمة الطيران المدني بناء على تكليف من الجمعية العمومية وضع تعريف النقل الدولي النظم لتسترشد به الدول المتعاقدة في اتفاقية شيكاغو، فقد وضع مجلس المنظمة مجموعة عناصر يلزم توافرها مجتمعة دون نقصان حتى يعد النقل الجوي الدولي منظماً، وكان ذلك في 25 أيار 1952 وتتمثل هذه العناصر في:¹

- أن يكون التشغيل منسباً على مجموعة من الرحلات فإن كانت رحلة واحدة، فإن ذلك لا يمثل نقلاً جويًا منتظماً على الرغم من أن هذه الرحلة تعد الوحدة الأساسية في النقل الجوي الدولي المنتظم.

- أن يكون التشغيل دولياً بمعنى المرور في الفضاء الجوي التابع لأقاليم أكثر من دولة؛

¹ منتدى الموسوعة الجغرافية، واقع النقل الجوي في سورية وآفاقه المستقبلية.

- أن يتوافر للجمهور سلفا بأيام تشغيل الرحلات، وأوقات قيامها ووصولها من وإلى النقاط التي يتم ليها هذا التشغيل، بحيث يجري التشغيل في تلك المواعيد المحددة بصرف النظر عن شغل منها والعمولة المعروضة كلها أو بعضها.
- أن تكون مجموعة الرحلات منتظمة ومرتبطة، وأن يوضع ذلك في جداول ومواعيد معلنة، أو بأي طريقة أخرى منتظمة.
- أن يكون التشغيل مفتوحا للجمهور، متاحا لكل طالب من أفراد الجمهور قادرا على دفع مقابل النقد، وهذا خلاف الوضع في النقل الجوي الدولي غير المنتظم.
- أما الرحلة الإضافية فهي رحلات زائدة عن الرحلات المنتظمة تسير على خط عليه رحلات جوية دولية منتظمة، وعلى حكم الرحلات المنتظمة نفسها، لما يتوافر لديها من العناصر ذاتها التي تتوافر للرحلات النظامية.

ثانيا: النقل الجوي غير المنتظم

يتم النقل الغير المنظم برحلات لا يتوافر فيها عنصر أو أكثر من العناصر اللازمة لتشغيل رحلات منتظمة، ويمكن تحديد ضوابط ملموسة من الناحية العلمية نميز النقل الجوي الدولي الغير منظم:

كما أن النقل الجوي غير المنظم، ينظم في دول العالم من خلال قواعد تنظيمية تضعها سلطات الطيران المدني المختصة بهذا الشأن، بما يتلاءم وظروفها، ومصالحها ولا يتم الاتفاق على تسير رحلات دولية غير منتظمة في الاتفاقيات الثنائية، التي تبرم بين الدول الأعضاء في اتفاقية شيكاغو وذلك خلافا للنقل الجوي الدولي المنتظم.¹

وللنقل الجوي الدولي غير المنتظم مجموعة من الضوابط تتمثل فيما يلي:²

¹ خالد رواسكي، محاولة نمذجة برامج تسيير الأسطول الجوي الخاص بشركة نقل المسافرين، رسالة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع الاقتصاد القياسي، جامعة الجزائر، 2004، ص6.

² نفس المرجع، ص6.

- النقل الجوي الدولي غير المنتظم لا يلتزم عادة بجداول المواعيد المعلنة سلفا، وهذا على خلاف النقل الجوي الدولي المنتظم؛
- بينما تعمل الرحلات المنتظمة حتى لو لم تستكمل حمولتها المعروضة نظرا للضرورة الالتزام بالمواعيد المحددة سلفا للتشغيل في جداول المواعيد؛
- تكون أسعار التذاكر على الرحلات العارضة السياحية منخفضة حتى تناسب قدرات وإمكانيات نوعيات جديدة من الركاب ليس في مقدرتها تحمل أسعار النقل الجوي الدولي المنتظم.

المطلب الرابع: إيجابيات ومساوئ النقل الجوي

أولا: الإيجابيات

يمكن إبراز أهم مميزات النقل الجوي كالاتي:¹

- يمتاز النقل الجوي بأنه من أسرع وسائل النقل لأغراض السفر والسياحة؛
- إن تكاليف السفر في هذه الوساطة تعد عالية موازنة وسائط النقل الأخرى، إلا أنه تنخفض التكاليف بالنسبة للمسافات الطولية؛
- يوفر النقل الجوي عامل الوقت للسياح، فبدلا من ضياع الوقت في الطريق للوصول إلى الموقع السياحي فإنه من الممكن استثمار الوقت بأنشطة وفعاليات سياحية في الموقع السياحي نفسه؛
- يوفر الراحة والأمان والطعام والشراب (وبعض وسائل الترقية على طول الطريق علاوة على خدمات الإيواء للمسافات الطويلة).

ثانيا: السلبيات

مقابل المزايا والخصائص للنقل الجوي نجد له مجموعة من المساوئ تتمثل في:

¹مثنى طه الحوري، إسماعيل محمد علي الدباغ، مبادئ السفر والسياحة، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، الطبعة 1، 2001، ص240.

يما يتعلق بالظروف الجوية فتتميز الطائرة، بدرجة عالية من الحساسية وهذا ينعكس على سلامتها فبالرغم من حداثة التجهيزات على الطائرة إلا أن الظروف الجوية تلعب دورا كبيرا في تأخير إقلاع وهبوط الطائرات، وفي أحيان كثيرة يتم إعلان المطارات وتحويل مسار الرحلات الجوية إلى المطارات غير مقصودة وهذا يؤدي إلى مضاعفة خسارة شركات الطيران هناك استخدام كبير للطاقة لتحريك الطائرة ورفعها إلى طبقات الجو سواء كانت فارغة أو محملة؛

• الارتفاع المستمر في تكاليف استخدام الطائرة سواء كان ذلك نتيجة ارتفاع تكلفة التصنيع أم التشغيل؛

• إن احتياجات الأمان السالفة الذكر تحتاج إلى ضمانات كثيرة في تكلفة الإنتاج وتشغيل الطائرة إضافة لعمليات الصيانة المستمرة للطائرات؛

• بالرغم من سرعة الطائرات العالية لكن وقت كبير يضيع على المسافرين أثناء انتقالهم من المدينة إلى المطار نتيجة بعد المطار، فضلا عن أوقات التفتيش الدقيق في المطارات؛

• ففي الدول النامية يزيد الوقت المفقود عن 50 % من إجمالي وقت الرحلة المتوسطة، وذلك يعود إلى قلة المطارات أو كثافة الحركة على المطار الواحد، مع قلة خبرة وكفاءة الجهاز الإداري وجهاز خدمة المسافرين في تلك المطارات؛

• إن الطلب على خدمات النقل الجوي يتأثر تأثيرا بالغا بالاضطرابات الداخلية والكوارث الطبيعية التي تظهر بصورة طارئة وفجائية مما يؤدي إلى انخفاض الطلب على خدمات النقل الجوي. إذا كان هناك الطلب مرتبط بالرحلات السياحية، أضف إلى ذلك التأثير السلبي لظاهرة الإرهاب الدولي التي تتمثل في حوادث اختطاف الطائرات أو تفجيرها لأغراض سياسية وينعكس تأثير ذلك الظاهرة على زيادة تكاليف تأمين المطارات والركاب والبضائع المنقولة جوا، فضلا عن كون الإرهاب الدولي عامل هام في خفض معدلات الطلب على النقل الجوي وعزوف الأفراد عن طلب هذه الخدمة هذا إلى جانب تكاليف تغيير

مسارات وخطوط الملاحة الجوية إلى مسارات أكثر أمنا وأقل تعرضا لحوادث الاختطاف والإرهاب الدوليين؛

- قدرتها التحميلة محدودة كونها محددة وفق أسس ثابتة لا يمكن تجاوزها لأنها تؤثر على سلامة الطائرة، وعلى عكس ما هو عليه بالنسبة للنقل بالقطارات أو وسائل النقل المائي.
- وزن الطائرات كبير جدا بالقياس إلى حمولتها الصافية، هذا يؤدي إلى ارتفاع أجور نقل الركاب والبضائع فالمتوسط العام لحمولة الطائرات يقدر بنحو 50 طنا، بينما وزن الطائرة يتراوح بين مئة ومائتي طن حسب نوعها وحجمها¹.

المبحث الثالث: أهمية قطاع النقل الجوي ودور الحكومة في تطويره

يحظى قطاع النقل بأهمية كبيرة لا تقل عن أهمية أنواع النقل الأخرى في تحقيق التنمية الاقتصادية، فقد ذكر ألفريد مارشال أن الحقيقة الواضحة في زمننا هذا أن التطور في الناتج الصناعي تترجمه صناعة النقل وبالخصوص، النقل الجوي.

المطلب الأول: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل الجوي وجهود الحكومة في تدعيمه.

أولاً: أثر نشاط النقل في مجال العمالة²

يتيح نشاط النقل الجوي توفير فرص عمل مباشرة من خلال توفير التوظيف داخل نفس القطاع ولا يساهم هذا القطاع في تقليص معدات البطالة فحسب، بل يتضمن هذا التأثير المساهمة في رفع معدلات الطلب والعرض الكلي داخل الاقتصاد الكلي من خلال ما ينعكس على توفير فرص العمالة من خلق عوائد مالية يتم تخصيص جانب منها للإنفاق الاستهلاكي (السلعي والخدماتي) علاوة على إمكانية توجيه جانب اخر منها للائحة والادخار

¹ منتدى الموسوعة الجغرافية، واقع النقل الجوي في سورية وآفاقه المستقبلية، مرجع سبق ذكره.

² سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع تم ذكره سابقاً، ص 167.

الاستهلاكي، وبالتالي يؤدي خلق الدخول الناتجة عن رفع معدلات العمالة الى رفع معدلات الناتج المحلي الإجمالي.

ثانياً: أثر قطاع النقل الجوي في تفعيل قطاع السياحة¹

يتميز قطاع النقل الجوي بظهور علاقات ترابط وتكامل أمامية وخلفية مع باقي الأنشطة الاقتصادية، وبصفة خاصة النشاط السياحي. وفي عام 2010 وصل عدد المسافرين بين العالم العربي والاتحاد الأوروبي إلى 37.8 مليون مسافر مشكلاً 30.2% من حجم السوق النقل الجوي من وإلى داخل العالم العربي. وتتضح علاقات التأثير المتبادل بين القطاعين فيما يلي:

- ارتفاع معدلات العمالة الموظفة في شركات الطيران لتقديم الخدمات ذات الجودة العالية.
- وفرة وانتظام تقديم خدمات النقل الجوي واعتدال أسعاره فضلاً عن تحسين مستوى خدمة النقل ذاتها. كلها عوامل من شأنها زيادة الجذب السياحي في الدول التي تتوفر لديها مقومات السياحة الترفيهية والثقافية وكذلك السياحة العلاجية والدينية.
- إن تزايد الطلب المحلي والعالمي على الخدمات السياحية المتطورة يترتب عليه زيادة معدلات التشغيل في قطاع النقل الجوي. الأمر الذي يدعو إلى ضرورة إيجاد قدر كافي من التنسيق بين تخطيط قطاع النقل الجوي وتخطيط السياحة.

ثالثاً: أثر نشاط قطاع النقل الجوي على تحسين مركز ميزان المدفوعات:²

- أ- تأثير نشاط النقل الجوي على ميزان المعاملات التجارية: حيث يتمحور التأثير الإيجابي لخدمات النقل الجوي على ميزان المعاملات التجارية فيما يدره هذا القطاع من متحصلات وعوائد مادية بالعملة الأجنبية، يتم تسجيلها في الجانب الدائن من ميزان العمليات التجارية.
- ب- أثر نشاط قطاع النقل الجوي على الميزان التجاري: يؤثر نشاط خدمات النقل الجوي على رصيد الحساب التجاري بميزان المدفوعات من خلال تأثيره على حجم ونطاق التبادل

¹مصطفى سعيد أحمد، دليل عمليات النقل الجوي للتصدير، الوكالة العالمية للصحافة والطباعة والنشر "رخا"، ص10.

² سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص170.

التجاري القائم بين دولة ما وغيرها من الدول الأخرى. وتكلفة النقل الجوي تعد من أهم العوامل التي تؤثر في درجة تركيز أو انتشار عمليات التبادل التجاري فيما بين الدول.

المطلب الثاني: تحليل الجوانب الاقتصادية لنشاط النقل الجوي.

تعتبر مشاريع النقل بصفة عامة من بين مشاريع البنية التحتية الأساسية وتندرج بصفة عامة أنشطة الدولة لكونها تؤثر تأثيرا كبيرا على الاقتصاد القومي. ويعد الإنفاق في سبيل تحسين قطاع النقل من المجالات الحيوية التي لا بد لأي دولة مهما كان وضعها أن تنفق فيها. وتتعدد أنواع الإنفاق العام على نشاط النقل الجوي بين نفقة رأسمالية وكذلك نفقة جارية في صورة إعانات كإعانات الإنشاء التي قدمت للحكومات المختلفة لشركات الطيران في بداية فترة إنشائها أو إعانات تحقيق التوازن التي تساهم في تعظيم قدرة شركة الطيران في تغطية جانب من العجز المالي الذي يعترض سيرها.¹

نظرة اقتصادية لمشكلة زيادة معدلات الاستثمار: إذا تواجه عمليات الاستثمار في قطاع النقل العديد من العوائق، يعود جزء منها إلى طبيعة نشاط النقل الجوي والخصائص المميزة له. من حيث ضخامة التكلفة الرأسمالية وارتفاع درجة المخاطرة المحيطة بالاستثمار في هذا القطاع إضافة إلى ميل الاستثمار إلى الشكل الاحتكاري.

التكلفة والمردودية في نشاط النقل الجوي: يتميز هذا النشاط بمميزات تختلف عن باقي الأنشطة الاقتصادية. حيث بالرغم من ارتفاع تكاليفه بشكل كبير، إلا أن العوائد تميل إلى الانخفاض.

المطلب الثالث: التحليل الاقتصادي لجانبي التكلفة والمردود في قطاع النقل الجوي.

تتميز تكاليف النقل الجوي ومردوده بخصائص تختلف عند تلك المميزة لأساليب النقل الأخرى مع الأخذ بعين الاعتبار وجود بعض النقاط المشتركة بينه وبين باقي الأنشطة، ويتم تحليل تكاليفه وعوائده على النحو التالي:

¹ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 17

العوامل المؤثرة على الطبيعة الخاصة لتكلفة مشاريع النقل الجوي:

• تكاليف النقل الجوي تدخل ضمن المنفعة العامة التي يتسع مجالها ليشمل طبقات مختلفة من المجتمع.

• هناك علاقة طردية بين تكلفة النقل الجوي ومستوى التطور التكنولوجي المستخدم في هذا النشاط.

• تعتبر تكاليف التشغيل إحدى المؤشرات المهمة التي تستخدم لقياس جودة وفعالية المشروع لكونها تؤثر بشكل كبير على قرارات الاستثمار في هذا النشاط.

لا بد من الإشارة هنا إلى أن مفهوم العائد لا يقتصر فقط على الربح المادي إنما يرتبط ارتباطاً وثيقاً بطبيعة هذا النشاط لكونه يعتبر من أهم أنشطة البنية التحتية، حيث يتعدى الربح المادي ليشمل المردودية الاقتصادية والاجتماعية التي تتوضح في كم المنافع الاقتصادية والاجتماعية والسياسية المتحصل عليها من خلال هذا المشروع. وبالتالي فإن تحليل جانب العائد في نشاط النقل الجوي يأخذ بعين الاعتبار العوامل التالية:¹

• تسبيق هدف تعظيم المنافع الاقتصادية كذا الاجتماعية على الربح المادي.

• إن مردود نشاط النقل الجوي يأخذ في المقام الأول المنفعة العامة، التي تتجسد في المنفعة المكانية والزمانية للسلع المنقولة وزيادة جودة خدمات النقل الجوي لتوفير الرفاهية للركاب، إضافة إلى إمكانية ربط الدولة بغيرها من دول العالم.

• تحليل المردود في نشاط النقل الجوي يعتمد بالدرجة الأولى إلى الآثار الاقتصادية والاجتماعية غير المباشرة التي تتجسد في تعزيز علاقات التكامل التي يتضمنها النقل الجوي.

بتعبير آخر فيمكننا تحديد المردود الاقتصادي لنشاط النقل الجوي من خلال قياس القيمة المضافة لهذا القطاع في باقي الأنشطة الاقتصادية مثل التجارة، القطاع السياحي، الصناعة وغيرها.

¹ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 200.

المطلب الرابع: العوائق التي تواجه زيادة معدلات الاستثمار في النقل الجوي.

- الارتباط بين إنتاجية خدمات النقل الجوي ارتفاع إنتاجيته وتطلبه لدرجة عالية من التقدم التكنولوجي المستعمل في إدارته.
- ارتفاع درجة المخاطرة في عمليات الاستثمار في قطاع النقل الجوي: تتصف الاستثمارات في نشاط النقل الجوي بارتفاع عنصر المخاطرة، من بين هذه المخاطر نذكر¹ صعوبة بل واستحالة تجنب الآثار السلبية الناجمة عن سوء تخطيط عمليات الاستثمار في نشاط النقل الجوي، ويرجع ذلك إلى أن أخطاء قرارات الاستثمار يصعب تداركها بسبب ارتفاع التكلفة الرأسمالية لتلك الاستثمارات من جهة وطول فترة العمر الافتراضي للمشروع الاستثماري من جهة أخرى.

سميرة ابراهيم محمد ايوب, مرجع سابق ذكره, ص 179.

خلاصة

يتضح من خلال دراستنا لهذا الفصل إن قطاع النقل بفروعه المختلفة أحد أهم الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية لكثير من الدول لما يتمتع به من حيوية ذات طبيعة خاصة، تنطلق من ارتباطه الوثيق بعملية التنمية والتطور الاقتصادي و الاجتماعي.

ويعتبر النقل الجوي من الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي وأحد أحدث أنواع النقل وأسرعها وأكثرها مرونة وتطورا واستخدما لأساليب التكنولوجيا المتطورة، ويتميز النقل الجوي بالوصول إلى الأماكن التي لا تستطيع أن تصل إليها وسائل النقل الأخرى لتغلبه على الكثير من العقبات كالصحاري الشاسعة والسلاسل الجبلية.

الفصل الثالث: دراسة حالة
الخطوط الجوية الجزائرية

تمهيد

تعتبر شركة الخطوط الجوية الجزائرية من بين أهم لشركات الوطنية ذات البعد الاستراتيجي كغيرها من الشركات الهامة في الجزائرية وتمكنت بفضل جهود إدارتها ربط مناطق الوطن ببعضها البعض خاصة المعزولة منها وكذلك ربط الجزائر بالدول الخارجية. وقد زادت أهمية نقل البضائع جوا وزاد الاستعمال الدولي للطائرات في المبادلات التجارية لما لها من امتيازات عن باقي وسائل النقل الأخرى، والجزائر كباقي الدول تهتم بهذا النشاط مخصصة له مديريات أهمها مديرية الشحن الجوي للخطوط الجوية الجزائرية، وهذا ما سنتطرق إليه في هذا الفصل.

المبحث الأول: لمحة عامة عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية

المطلب الأول: حول شركة الخطوط الجوية الجزائرية.

أولاً: نبذة تاريخية

يرجع تاريخ تأسيس الشركة الى جوان عام 1947 من خلال دمج الشركة العامة للنقل وشركة النقل الجوي برأس مال فرنسي 100%، وكانت تعرف الشركة العامة للنقل الجوي (Compagnie Générale de transport –CGT– Air Algerie).

حيث كانت شبكة النقل موجهة أساسا نحو فرنسا وفي عام 1963 اشترت الجزائر 50% من رأس مال الشركة، أما في عام 1970 أصبحت مساهمة الجزائر 83% من رأس المال، لتصبح في عام 1974 برأس مال جزائري 100%.

وهي مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم ذات رأس المال الاجتماعي 60000000000 دج. عرفت الشركة خلال السنوات الأخيرة نمواً كبيراً لأدائها التجاري نتيجة للمخطط المتوسط المدى للمؤسسة، وهي تنقل اليوم أكثر من 6.1 مليون مسافر سنوياً عبر أسطول مكون من 59 طائرة.¹

ثانياً: مهام المؤسسة وأهدافها.

1. نشاط ومهام المؤسسة:

حسب المرسوم رقم 464-83 المؤرخ في 1983/07/30 المكمل للمرسوم رقم 621-83 والمؤرخ في 1983/11/05 يكمن في نشاط الشركة الجزائرية للخطوط الجوية في عدة مجالات.²

أ- مجال النقل الجوي:

- استغلال كل الخطوط الجوية الدولية في إطار الاتفاق الدولي.
- استغلال الخطوط الجوية الداخلية وهذا في إطار ضمان النقل العمومي

¹ <https://airalgerie.dz/>

²Annexe Direction des Affaires juridique d'Air Algerie.

ب- مجال العمل الجوي:

إن شركة الخطوط الجوية تساهم في تلبية حاجيات كل من الحماية المدنية، الزراعة، النظافة العمومية، الحركة الصحية، نقل الركاب والبضائع بغرض خدمتها على هذه الأخيرة التي لها أهداف تجارية وتربوية وعلمية.

ج- مجال التسيير الاستغلال:

- بيع وإصدار سندات النقل لحساب الشركة الخطوط الجوية النقل الأخرى.
- شراء الطائرات أو استئجارها
- نقل المسافرين إلى مختلف الاتجاهات والأماكن

د- مجال الاستغلال التقني:

- الصيانة والتصليح ومراجعة كل عمليات صيانة الوسائل والأجهزة وكل أنواع الطائرات.

من ثم نستخلص أن إنشاء شركة الخطوط الجوية الجزائرية كان من أجل استغلال الخدمات الجوية المحلية والدولية فيما يخص نقل الأشخاص، الأمتعة، البضائع والبريد إذن فهي مكلفة بتحقيق وضمان ما يلي:¹

وسائل النقل الجوي: ضمان وسائل النقل من أجل الاستغلال الأمثل للخطوط الجوية المحلية والدولية فيما يخص نقل الأشخاص، الأمتعة، البضائع والبريد.

وسائل العمل: أي توفير الوسائل اللازمة من أجل تقديم الخدمات التجارية وتوفير الحد الأقصى للأمن وتقديم خدمات للقطاع الصحي وذلك في مجال نقل الأدوية والأطباء. كذلك ضمان الاحتياجات الخاصة بالقطاع الفلاحي بالإضافة إلى نقل الأشخاص والبضائع.

وسائل التسيير:

- ضمان الوسائل المستخدمة في مجال النشاطات التجارية
- بيع محتويات النقل

¹IDEM.

- صياغة أو مراجعة كيفية تطوير المؤسسة وتحسين خدماتها.
- تمثيل أو تقديم كل الاختراعات التي لها علاقة مع الهدف من استغلال المطارات المينائية.

وسائل الاستغلال التقني:

توفير الوسائل التقنية اللازمة لراحة المسافرين في الطائرة والنقل الجيد للبضائع وذلك في ظل احترام مواصفات الأمن ونوعية الخدمات المقدمة وتحقيق رحلات على الشبكات الدولية. ومن هذه المهام الرئيسية تنجم لنا المهام التالية:

نقل المسافرين: استغلال خطوط النقل الجوي الداخلية والخارجية من أجل ضمان النقل المنتظم وغير منتظم للمسافرين، الأمتعة، شحن البضائع (الحمولة)، البريد. فشركة الخطوط الجوية الجزائرية تسمح بتحقيق رحلات لزيائنها تحت شعار الأمن والراحة. وهي تستغل الخطوط الداخلية والخارجية بهدف ضمان النقل العمومي الجوي.

الشحن الجوي المتميز: وهو نقل خاص، إذ تؤمن الخطوط الجزائرية نقل كل الشحنات المستعملة التي لا تنقل في ظروف عادية.

نقل جوي إسعافي: تجيب الخطوط الجوية الجزائرية إلى النداء الاستعجالي لنقل المرضى والمصابين المستعجلين.

- بيع وإصدار عقود النقل لحسابها أو لحساب شركات النقل الأخرى.
- شراء واستئجار مركبات جوية (طائرات). استغلال خطوط النقل الجوي الدولية في إطار الاتفاقيات الدولية.
- تسيير وتطوير التجهيزات والمنشآت الموجهة للجمهور ولعمليات الشحن.
- استغلال وتسيير التجهيزات والهياكل بهدف ترويج الادعاءات التجارية في المطارات.
- من أجل ترقية الخدمات التجارية على مستوى محطات الطائرات.
- السعي للحصول على كل التراخيص وكل رخص التحليق والطيران.

- العبور، الخدمات، الودائع (من مال أو سلعة)، الإعانة التجارية بالإضافة إلى عرض خدمات لها علاقة بنشاط المؤسسة.
- تموين الطائرات، الصيانة، التصليح والمراجعة وكذا جميع عمليات صيانة المراكب الجوية وتجهيزات لحسابها ولحساب الغير في ظروف محددة من طرف وزارة النقل.

2. أهداف المؤسسة:

مثل أي شركة، شركة الخطوط الجوية الجزائرية لها أهداف مسطرة تعمل من أجل الوصول إليها وتتمثل في:

- تعظيم الربح.
- العمل على إنجاز النقل على مستوى الإقليم الوطني وذلك بوضع أسطول في متناول الطلب.
- تسهيل العلاقات بين مختلف البلدان.
- الحفاظ على مكانتها بين أكبر شركات النقل الجوي.
- تلبية حاجيات المستهلك ومحاولة إرضائه قدر المستطاع.
- مواجهة المنافسة في ظل اقتصاد السوق.
- المساهمة في الاقتصاد الوطني (لكون الشركة شركة عمومية).
- الزيادة في الأسطول والشبكة.
- تحسين نوعية الخدمة.
- مواجهة المنافسة في المستقبل.

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للشركة.

تعتبر الخطوط الجوية الجزائرية مؤسسة خدماتية في ميدان النقل الجوي ونظرا لأهميتها على الصعيد الاقتصادي والتجاري تسهر هذه الأخيرة على تسيير العقلاني والتنظيم المحكم للشبكة الجوية للوصول إلى أهدافها المتعددة بتكوين الأشخاص ومتابعه وضع الوسائل

التقنية اللازمة للقيام بنشاطاتها بأحسن صورة وتقديم ديناميكية مكيفة مع اهتماماتها ونشاطاتها المتعلقة بالنقل الجوي بنيت شركة الخطوط الجوية الجزائرية كالتالي:

أولاً: تنظيم الشركة

إن مديريات شركة الخطوط الجوية الجزائرية تندرج تحت ثلاث مستويات وهي:

- المديرية العامة
- المديرية الفرعية
- المديرية الجهوية

1. المديرية العامة: وتتكون من:

أ. **المدير العام:** المسئول الأول ومصدر القرارات، يقوم بالتنسيق بين مختلف المديريات ويرأس المديرية العامة مدير عام ينتخب من بين الأعضاء الخمسة لمجلس الإدارة وهو الذي يتخذ القرارات المناسبة باسم ولمصلحة الشركة. مهمته التخطيط، قيادة الرجال، التنسيق والمراقبة الكاملة للمؤسسة ويساعد من طرف:

ب. **المفتشية العامة:** يتولى المفتش العام مراقبة كل وحدات الشركة بصورة مباشرة (بالتنقل الشخصي) أو بصورة غير مباشرة (إرسال مساعديه)، إضافة إلى أنه يقوم بإعداد وتحرير التقارير الخاصة بنشاطه في اجتماعات مجلس الإدارة.

ت. **المستشارون:** يساعدون المدير على الانجاز.

2. **المديرية الفرعية:** تحتوي على اثني عشر مديرية، كل مديرية لها وظائفها الخاصة بها وعليها تطبيقها، وهي كالتالي:

1. **المديرية المالية:** يترأسها نائب المدير العام، مهمتها إعداد نظام محاسبي عام يشمل وحدات مديرياتها وميزانياتها، والتنسيق مع مديرية الموارد البشرية، كما تقوم بمباشرة

الأعمال في إطار التنظيم وتتكفل بمراقبة سياسة المؤسسة في المجال التجاري والمالي والمحاسبي، وتتمثل مهام المديرية المالية في:

- السهر على احترام الإجراءات المالية والمحاسبية
- تمويل جميع مشاريع الخطوط الجوية الجزائرية
- وضع سياسة عامة للمؤسسة في مجال المالية والمحاسبة
- مراقبة تطبيقاتها
- منح للوحدات المركزية الأدوات المركزية لتسيير مواردها
- المحافظة على التوازن المالي للخطوط الجوية الجزائرية
- متابعة الذمة المالية للمؤسسات لمعرفة وضعية المؤسسة الاقتصادية
- التقييد المحاسبي لكل العمليات المحققة من طرف الخطوط الجوية الجزائرية.

- كما تحتوي المديرية المالية على مديريات فرعية ومن أهمها تلك المتعلقة بالإيرادات التجارية، تعمل هذه المديرية على تحديد رقم

الأعمال الفعلي للمؤسسة وفي تهتم ب:

- ✓ مركزة ومعالجة ومراقبة كل الوثائق التجارية
- ✓ تلقي ومراقبة الفواتير الآتية من الشركات الأجنبية.
- ✓ ضمان التسيير المالي لاتفاقيات POOL والنقابات الدولية المتعاملة مع الخطوط الجوية الجزائرية.
- ✓ التطرق لتحليل النتائج ووضع ملحقات ميزانية النقل.
- ✓ ضمان التكوين المحدد للموظفين.
- ❖ المديرية التقنية: تتحدد وظيفتها في عملية الصيانة، المراجعة، تصليح العتاد وتحضير الطائرات.

- ❖ المديرية التجارية: تهتم بوضع السياسة التجارية للمؤسسة، وتتمثل وظيفتها في تحديد السياسة التجارية والسهر على تحقيق الأهداف التجارية، ومراقبة فروعها.
- ❖ مديرية الإمداد: مهمتها تنظيم الأعمال المتعلقة بالأموال العقارية والتجهيزات والمشاريع الكبرى، وهي مكلفة بصفة مباشرة أو غير مباشرة بدراسة انجازات مختلف المشاريع الخاصة بالتهيئة والإشغال المتعلقة بالبنية وبالعقار، وبالهياكل، وهي تتكون من خمس نيابيات المديرية وخمسة مصالح.
- ❖ مديرية النقل: تهتم هذه المديرية بتقديم للركاب خدمات المساعدة في المهابط، وتتمثل النشاطات الخاصة بجودة الخدمات في:
 - تكوين العمال في مجال تقنيات التعامل مع الزبائن.
 - معالجة النزاعات.
 - معالجة الأمتعة.
 - تطوير العلاقات التي تربط المؤسسة بالهيئات الخارجية (جمارك، شرطة...).
- ❖ مديرية التمويل: تنقسم هذه المديرية إلى:
 - نيابة مديرية التصميم: والتي تهتم بوضع خطة لبرامج موسمي والذي يحتوي على جميع أوقات الطيران والخدمة الفندقية المقدمة من الاثنين إلى الجمعة. فهي تهتم بالشراء، التخزين والإرسال ومتابعة كل المحطات عن طريق البرنامج الفندقي.
 - نيابة مديرية الدراسات: التي تهتم بكل ما هو موضع للدراسة، مثلا: مشروع فتح خط جديد بالتنسيق مع المديرية التجارية.
- مديرية الإعلام والاتصال: تحديد سياسة الاتصال والاستراتيجية الترويجية التي تقوم بها الشركة، وبالبحوث العلمية. كما تقوم بإنشاء وتطبيق السياسة المنتهية من طرف شركة الخطوط الجوية الجزائرية في مجالي الاتصال والإعلام الآلي.

مديرية الموارد البشرية: تنظيم العمال داخل الشركة، مراقبة وتوجيه العمل الإداري، المالي والشخصي، كما تعمل على جمع وانسجام المعطيات المتعلقة بتأسيس المخططات الخاصة بالمؤسسة وبتنسيق الدراسات الاقتصادية والإحصائية قصد تطوير المؤسسة. كما تهدف إلى:

- تحديد الإطار القانوني لسياسة المستخدمين والسياسة الاجتماعية للمؤسسة.
- تسيير وإدارة المؤسسة.
- تطوير ذمتها.

مديرية الشؤون الاجتماعية: دراسة كل ما يرتبط بالنظام الاجتماعي للشركة. تقوم هذه المديرية بالسهر على تسيير الشؤون الاجتماعية لعمال شركة الخطوط الجوية وتهتم ب:

- الصحة وطب العمل.
- النقل.
- الأكل.
- النشاطات الرياضية.

مديرية الشحن: يعد الشحن عملية إستراتيجية في ميدان النقل الجوي لهذا خصصت له مديرية خاصة، وأهم شيء في هذه العملية هو نقل البضائع جوا سواء عن طريق الخطوط الجوية الجزائرية الداخلية أو الخارجية.

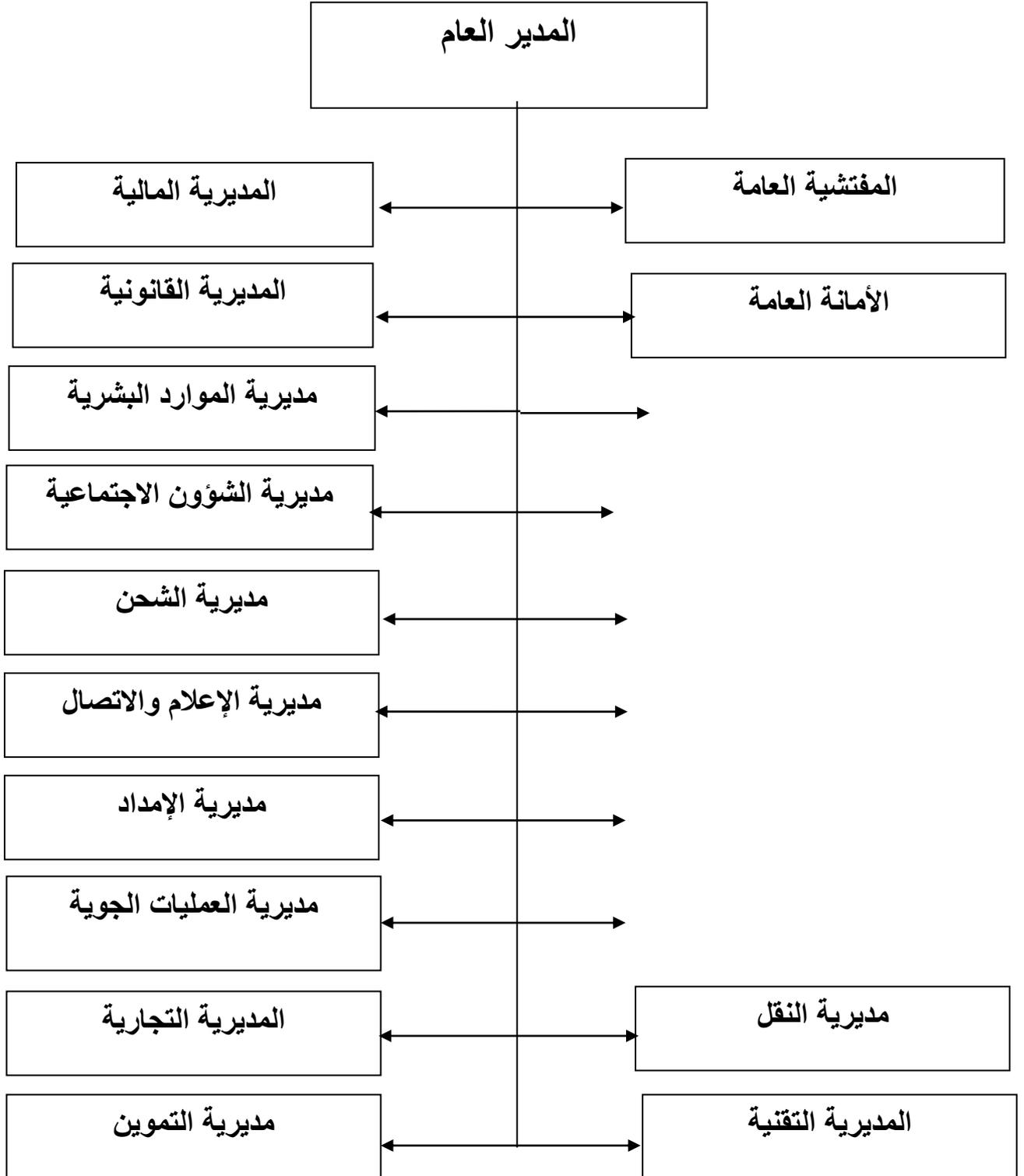
كما تقوم هذه المديرية بوضع سياسة محكمة فيما يخص نقل البضائع والبريد، وبدراسة وتحليل العروض الأولية والدعاية للعروض الهامة، وتقويم التنبؤات المتعلقة بالنقل على المدى الطويل والقصير.

المديرية القانونية: تهتم هذه المديرية بالتنسيق، المراقبة... فهي تهتم ب:

- حقوق المرور.
- تأهيل ركب الطائرة.
- مراقبة وتقديم الرخص لطاقم الطائرة.

- تقنين الأسعار
- مراقبة قابلية الملاحة الجوية في الجزائر.
- تحرير شهادات الملاحة الجوية.
- الإشراف على تقنين نشاطات العمل الجوي والطيران الخفيف.

الشكل (08): المديرية الفرعية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية.



المصدر: المديرية العامة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية.

2. المديرية الجهوية والممثلات الخارجية:

فيما يخص المديرية الجهوية فهي تنفرع إلى: الجزائر
أما الممثلات الخارجية فتنتمثل في خمسة اتجاهات هي: فرنسا، إفريقيا، أوروبا1،
أوروبا2، المغرب والمشرق العربي.

ان شركة الخطوط الجوية الجزائرية لها واجبات كباقي المؤسسات، عليها أن تقدم خدمة
والتي تتمثل في النقل داخل وخارج الوطن، والنقل يكون سواء للأشخاص، الأمتعة
والبريد، فالمديريات الجهوية والممثلات الخارجية لها دور الاهتمام بالنشاطات التالية:

أ- النشاطات المتعلقة بالنقل الجوي: استغلال الخطوط المحلية والدولية بهدف
نقل الأشخاص، الأمتعة البريد والبضائع.

ب- النشاطات المتعلقة بالنقل الإصلاحي: من خلال تقديم خدمات خدمات ذات
طابع علمي وتجاري لاحتياجات الصحة، الصناعة...الخ.

ت- النشاطات المتعلقة بالاستغلال التقني: الحصول على الرخص، التصريحات
وشهادات الطيران، والإذن فيما يخص الدول الأجنبية والتحكم في التجهيزات والمحافظة
على سلامة الطيران.

النشاطات المتعلقة بالتسيير: في مجال النشاطات التجارية، كبيع السندات النقل شراء
إيجار الطائرات.

وفي الشكل التالي نستطيع التطرق إلى ترتيب مختلف مديريات الشركة (الهيكل
التنظيمي العام للشركة).

المطلب الثالث: إمكانيات الخطوط الجوية الجزائرية.

أ. إمكانيات مادية: تملك شركة الخطوط الجوية الجزائرية أسطول مكون من 59 طائرة
(إحصائية 2022) متوسط عمرها 11 سنة:

جدول رقم (02): أسطول الخطوط الجوية الجزائرية

الوجهات	عدد الركاب	المجموع	الطائرة
كندا، فرنسا، مصر، الأردن، لبنان، السعودية، سوريا، الإمارات.	269	05	AIR BASSE 330-200
الوجهات المحلية، ايطاليا، لوكسمبورغ، ليبيا.	101	03	BOING 737- 600
الوجهات المحلية، بلجيكا، بوركينافاسو، فرنسا، ألمانيا، ايطاليا، مالي، موريتانيا، اسبانيا، ساحل العاج، سويسرا، تونس، بريطانيا، تركيا.	162	17	BOING 737_800
بلجيكا، بريطانيا، فرنسا.	253	05	BOING 767_300 KR
الوجهات المحلية	66	12	AIR 75_500

www.airalgerie.dz

جدول رقم (03): الأسطول الخاص بنقل البضائع

نوع الطائرة	عدد الطائرات	حمولتها (بالطن)
B737-700	2	112
B737-800	25	162-148
A330-202	8	263
HERCULE L100-30	1	20
ATR72-212A	15	66
B737-600	5	101

المصدر: www.airalgerie.dz

يختلف تحليل الأسطول الجوي لشركة الخطوط الجوية الجزائرية باختلاف نشاطاتها (نقل المسافرين، نقل البضائع)، فالأسطول الخاص بنقل المسافرين هو الأهم بالنسبة للشركة والذي يمثل نسبة مرتفعة مقارنة مع أسطول نقل البضائع خاصة في السنوات الأخيرة نظرا للظروف التي عاشتها الجزائر. مع استثناء السنتين الماضيتين (2020-2021) التي ظهر فيها فيروس كورونا والذي أثر بدوره على التجارة الدولية وبالتالي حركة تنقل الأشخاص والبضائع.

وقد ارتفع أسطول الخطوط الجوية الجزائرية خلال السنوات الماضية حيث كان سنة 1996 يحتوي على 30 طائرة ليرتفع الآن إلى 59 طائرة، كما تسعى الخطوط الجوية الجزائرية إلى تدعيم أسطولها بطائرات جديدة لتساعد نوعا ما في تحسين أداء الشركة.¹

ب. الإمكانيات البشرية:

نقصد بالإمكانيات البشرية عدد الموظفين في شركة الخطوط الجوية الجزائرية والمؤهلة، حسب إحصائيات 2017 وصل عدد الموظفين إلى 9078 موظف داخل وخارج الوطن.

¹airalgerie.dz

جدول رقم (04): تقسيم موظفي الخطوط الجوية الجزائرية

النسبة %	العدد	الصنف
5.13 %	423	قائد الرحلة ومساعدته + موظفين تقنيين Pilotes et copilotes + personnels navigants techniques
8.37%	690	موظفون وموظفات Hôtesses et stewards
4.96%	409	إطارات عالية Cadres supérieurs
30.62%	2523	إطارات متوسطة Cadres moyens
33.48%	2759	Maitrises
17.41%	1435	Exécutons

المصدر: نيابة مديرية البرامج للخطوط الجوية الجزائرية.

المطلب الرابع: شبكة الخطوط الجوية الجزائرية.

1. الشبكة الداخلية: تنقسم الشبكة الداخلية إلى ثلاث شبكات كما يلي:

- شمال / شمال.

- شمال / جنوب.

- جنوب / جنوب.

جدول رقم (05): الشبكة الداخلية لشركة الخطوط الجوية

الجنوب	الشمال
أدرار	الجزائر
باتنة	عنابة
برج باجي مختار	بجاية
بسكرة	قسنطينة
بشار	جيجل
جنات	معسكر
القلعة	وهران
الوادي	تبسة
غرداية	تلمسان
حاسي مسعود	
عين قزام	
عين صالح	
ورقلة	
تقرت	
تيارت	
تندوف	
تلمسان	
تمنراست	
تيممون	
إليزي	

المصدر: نيابة مديرية البرامج للخطوط الجوية الجزائرية.

2. الشبكة الخارجية: تنقسم الشبكة الدولية إلى:

جدول رقم (06): الشبكة الخارجية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية

المغرب الأوسط	والشرق	إفريقيا	أوروبا	فرنسا
عمان		ABIJAN	ALICANTE	LILLE
بيروت		AGADES	BARCELONE	LYON
القاهرة		BAMAKO	BERLIN	MARSEILLE
الدار البيضاء		DAKAR	BRUXELLES	METZ
دمشق		NIAMEY	FRANKFEURT	MULHOUSE
جدة		OUGADOUGOU	GENEVE	NICE
دبي		NOUAKCHOT	ISTANBUL	PARIS
طرابلس			LONDRE	STRASBOURG
تونس			MADRID	BORDEAUX
			MOSKOW	
			PRAGUE	
			ROME	
			MILAN	
			VARSOVIE	
			PALMA	

المصدر: نيابة مديرية البرامج للخطوط الجوية الجزائرية

المبحث الثاني: حول الخطوط الجوية الجزائرية للشحن.¹

المطلب الأول: مديرية الشحن الجوي Cargo

أولاً: تعريفها

الخطوط الجوية الجزائرية للشحن، شركة اقتصادية عامة، شركة مساهمة برأسمال قدره 2.000.000.000 دينار جزائري. تم إنشاؤه في 1 نوفمبر 2016، نتيجة عرض نشاط الشحن الذي قدمته الشركة الأم الخطوط الجوية الجزائرية، بهدف مواجهة التحديات الدائمة والحاسمة للسوق. الخطوط الجوية الجزائرية هي الشركة الرائدة في الجزائر في مجالات تسويق الشحن الجوي ومساعدة الشحن.

يقع مركزها الرئيسي في مطار هواري بومدين - الجزائر العاصمة، ويمتد نشاطها أيضاً إلى مطارات أخرى في الجزائر وخارجها. يتكون الأسطول الذي تديره الخطوط الجوية الجزائرية من 4 طائرات شحن بما في ذلك 03 ناقلات بوينج متوسطة و50 طائرة ركاب، وتوفر خدمات نقل البضائع على العديد من شركات الطيران.

تمتلك الخطوط الجوية الجزائرية فريقاً مكوناً من أكثر من 225 موظفاً مؤهلاً ومدرباً لضمان جودة أفضل للخدمة لعملائها.

ثانياً: الاعتمادات والشهادات.

تتخذ الخطوط الجوية الجزائرية مهامها وفقاً للأنظمة الوطنية والدولية الخاصة بالنقل الجوي ومناولة البضائع، وتخضع لما يلي:

- مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية الجزائرية.
- منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو).
- الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA).

تتوافق عملياتها مع المعايير الدولية OSA وكذلك معايير الاتحاد الأوروبي

¹ <https://airalgeriecargo.dz/>

.ACC3 / RA3

ثالثا: القدرات و الرحلات¹

تقدم الخطوط الجوية الجزائرية لعملائها مجموعة واسعة من الخدمات والمزايا المخصصة لقطاعات النشاط المختلفة، مع حلول تتكيف مع متطلباتهم واحتياجاتهم، من حيث سعة النقل، والأسعار، ومواعيد التسليم، من خلال تقديم خطوط منتظمة من / إلى عدة مطارات حول العالم.

تعتمد الخطوط الجوية الجزائرية للشحن، بالإضافة إلى ترددات النقل المنتظمة، على شبكة دولية ممتدة من خلال اتفاقيات بينية وشراكات مع شركات طيران أخرى لوجهات لا تخدمها الرحلات الجوية المباشرة، ومقدمي خدمات النقل بالشاحنات بين المطارات، خاصة في أوروبا.

بالإضافة إلى اتفاقيات قبول البضائع بين الخطوط، تمتلك الخطوط الجوية الجزائرية أيضا اتفاقيات ثنائية أخرى مع شركات الطيران، مثل LUFTHANSA Cargo و FITS و AVIATION و SWISS INTERNATIONAL و AIR INDIA، الخ.

يتم مساعدة شركة Air Algérie Cargo في الخارج من قبل أكبر شركات المناولة مثل SWISSPORT و WFS و IBERIA CARGO و AVIA PARTNER و DNATA و GROUND FORCE و HAVAS، الخ.

• سعة في الرحلات المختلطة (الشحن في حالة حجز):

تشغل الخطوط الجوية الجزائرية حواجز أسطول الخطوط الجوية الجزائرية بأكمله الذي يعمل في رحلات الركاب، حيث تقدم ساعات مختلطة تتراوح بين 500 و 16000 كلغ حسب نوع الطائرة وعامل حمولة الركاب والمسافة التي يجب قطعها في كل من الوجهات التي تخدمها.

¹<https://airalgeriecargo.dz/>

• السعة في رحلات الشحن المجدولة:

بالإضافة إلى السعات المختلطة إلى السعة المختلطة للخطوط الجوية الجزائرية، يتم تقديم ساعات أخرى في وضع ALL CARGO، من خلال تشغيل أسطول "شحن كامل" يتكون أساسًا من الأنواع التالية من الطائرات:

بوينج BCF800-737، أول نسخة شحن من طائرة بوينج يتم تسليمها إلى الخطوط الجوية الجزائرية:

✓ بوينج 700-737 سي؛

✓ ATR72-500 ج.

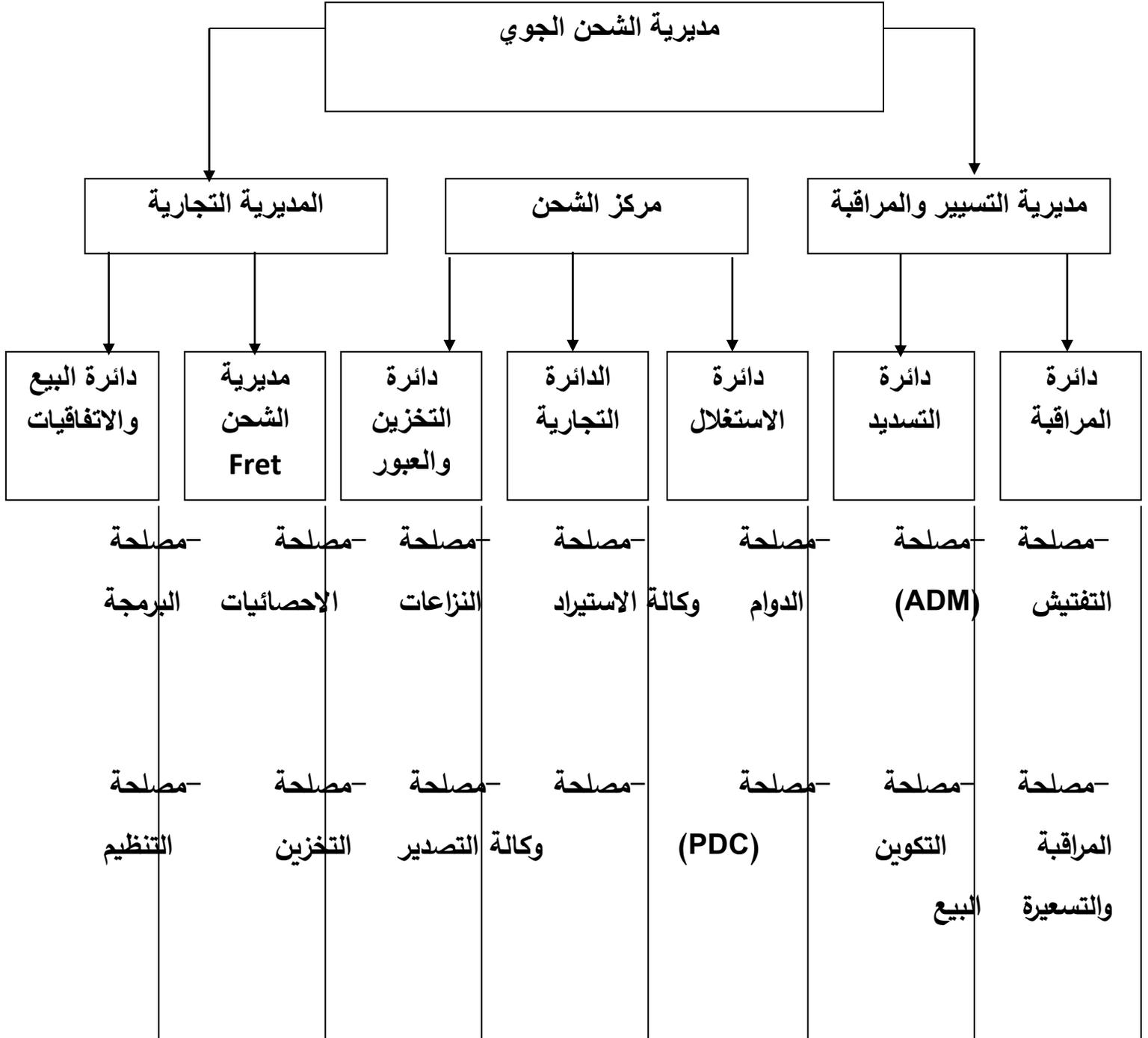
تعمل على خطوط منتظمة: باريس شارل ديغول، ليون سانت اكسبيري، مرسليليا بروفانسمارينيان، بروكسل زافينتييم، مدريد باراخاس، برشلونة إل برات، اليكانتياالتش، فرانكفورت أم ماين، ميونيخ فرانز جوزيف شتراوس، اسطنبول الدولية، نواكشوط أمتونسي.¹

¹<https://airalgeriecargo.dz/>

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي لمديرية الشحن الجوي.

يمثل الشكل التالي الهيكل التنظيمي لمديرية الشحن الجوي بمختلف فروعها ومصالحها:

الشكل رقم (09): الهيكل التنظيمي لمديرية الشحن الجوي



المطلب الثالث: مهام وأنشطة مديرية الشحن.

أولاً: المهام

إن إدارة الشحن الجوي من المديرية المهمة في شركة الخطوط الجوية الجزائرية، حيث تعتبر ثاني مصدر تمويلي عن طريق معاملاتها التجارية في عمليتي التصدير والاستيراد، وسنتطرق إلى مهام مديرية الشحن الجوي وهي:

- تحضير وإعداد توقعات النقل، تكاليف النقل والبريد.
- تحديد وإعداد برنامج استثمار واستغلال النقل المنظم وغير المنظم.
- تحديد السياسة الضريبية وترقية المنتج.
- تحديد تسيير وإنعاش سياسة البيع فيما يخص الشحن الجوي.
- دراسة وتحليل الأسواق ودعم الأسواق الكامنة.
- ضمان التسيير المالي والمحاسبي للمنتج والسهر على مراقبة وتسيير الوسائل البشرية والمادية الموضوعة في خدمة الشحن الجوي.

❖ مهام المديرية الفرعية:

أ- المديرية الفرعية التجارية:

وهي مكلفة بتحديد السياسة التجارية للمؤسسة فيما يخص الشحن الجوي، وكذا البريد بالاستعانة بالمعلومات الاقتصادية الوطنية والدولية.

ب- المديرية الفرعية للتسيير والمراقبة: وهي مكلفة بمراقبة وتنسيق العمليات التجارية.

ثانياً: الأنشطة

هناك عدة أنشطة نذكر منها:

أ- الشحن في الاستيراد: وهو نقل البضائع من الخارج من طرف الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية.

ب- الشحن في التصدير: وهو نقل البضائع من داخل البلاد إلى خارج حدودها بوسائل نقل الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية.

ت- الشحن الداخلي والمحلي: يسمح بنقل البضائع عبر كامل القطر الوطني، ويبقى هذا النوع من الشحن قليل الاستعمال، إلا أنه يبقى مسيطرا من تدفقات تمويل ولايات الجنوب الجزائري من السلع الاستهلاكية خاصة المواد الغذائية.

ث- الشحن البريدي: رغم مشاركة البريد الضئيلة في الشحن الجوي إلا أنه عرف تطورا خلال السنوات الأخيرة.

المطلب الرابع: تقنيات الشحن الجوي للبضائع.

تتمثل تقنيات الشحن الجوي للبضائع حسب الطائرات المستخدمة:

أ- الطائرات المختلطة: يتم نقل الركاب بشكل أساسي ولكن يمكن أن تستوعب عنابهم المزيد من الشحن بالإضافة إلى أمتعة الركاب. تستخدم هذه الأجهزة بشكل شائع لحركة البضائع على الطرق المحلية ولمكاتب البريد، ولكنها تستخدم بشكل متزايد في النقل الدولي للبضائع بسبب اهتمامات الشركة بالاستفادة القصوى من معداتها.

ب- جميع طائرات الشحن: بقصد نقل مواد أو بضائع من مكان إلى آخر.

❖ أنواع الطائرات:

أ- الطائرات المختلطة:

A330 -202



Capacité : 263

Nombre : 8

B737-700



Capacité : 112

Nombre : 2

B737-800

Capacité : 162/148
Nombre : 25

ATR.72-212 A

Capacité : 66
Nombre : 15

HERCULE L 100-30

Capacité : 20 Tonnes
Nombre : 1

ب- طائرات الشحن:

Flotte exclusive d'Air Algérie

Cargo (mai 2017)

Type	Total
Boeing 737-700QC	1
Lockheed L-100-30 Hercules3	1

Boeing 737-700QC :



Lockheed L-100-30 Hercules :



المبحث الثالث: عمليات الشحن الجوي.

سنتطرق في هذا المبحث إلى مختلف مراحل وتقنيات عمليات الاستيراد والتصدير المتبعة من طرف مديرية الشحن الجوي التابعة للخطوط الجوية الجزائرية.

المطلب الأول: حركة شحن البضائع جويا.

يمثل الجدول الآتي عدد العملاء لشركة الخطوط الجوية الجزائرية للمنتجات المصدرة:

الجدول رقم (07): عدد العملاء المصدرين عبر شركة الخطوط الجوية الجزائرية

Row Labels	Janvier-Mars			
	2019	2020	2021	2022
DATTES	204	243	201	194
PRODUITS DIVERS	181	147	52	26
EFFETS				
PERSONNELS	53	56	63	12
ET FRUITS				
LEGUMES	39	42	61	44
AGROALIMENTAIRE	18	19	20	10
HUMAN REMAINS	12	6	7	2
BIOLOGICAL				
SUBSTANCE	3	9	6	9
PHARMA	10	5	4	0
DIPLOMATIC MAIL	13	8	4	5
AIRCRAFT PARTS	8	7	4	2
ANIMAUX VIVANTS	4	1	5	3
COLIS ET				
COURRIER	4	4	2	3
PRODUITS				
HOTELIERS	1	1	1	1
Grand Total	529	521	389	292

نلاحظ تناقص إجمالي في عدد المصدرين المتعاملين مع الخطوط الجوية الجزائرية، خلال الفترة من 2019 إلى مارس 2022، وهذا راجع بالدرجة الأولى الى ظهور وباء كورونا COVID-19 نهاية سنة 2019 مما أدى إلى تراجع في عدد المصدرين بسبب تراجع الطلب على معظم المنتجات الاستهلاكية دون غيرها.

حيث كان إجمالي المصدرين 529 مصدر في سنة 2019، ثم انخفض إلى 521 مصدر سنة 2020، أما في سنة 2021 سجلنا انخفاض معتبر يصل إلى 389 مصدر بنسبة 25% واستمر عدد المصدرين في الانخفاض ليصل إلى 292 مصدر للسنة الحالية (2022) من إجمالي عدد المصدرين.

الجدول رقم (08): حركة تصدير البضائع الإجمالية (2019- مارس 2022)

الوحدة: كلغ

Row Labels	Janvier-Mars			
	2019	2020	2021	2022
DATTES	5 030753,0	4 460 728,00	931 295,00	101,00 1 672
FRUITS ET LEGUMES	303 850,00	242 806,50	48 844,00	150 933,00
PRODUITS DIVERS	204 317,20	62 550,50	5 241,00	12 684,00
PRODUITS HOTELIERS	167 576,00	17 587,00	676,00	1 830,00
AIRCRAFT PARTS	153 650,00	9 069,00	893,00	593,50
AGROALIMENTAIRE	57 435,00	30 641,00	5 771,00	28 610,00
DIPLOMATIC MAIL	47 527,00	18 067,00	0 196,00	6 718,50
COLIS ET COURRIER	14 794,00	26 401,50	3 657,50	4 861,00
EFFETS PERSONNELS	36 631,00	10 805,50	453,50	677,00
BIOLOGICAL				
SUBSTANCE	12 892,00	10 412,50	3 732,50	3 385,50
PHARMA	19 073,00	529,00	92,00	
HUMAN REMAINS	4 230,00	1 297,50	885,00	339,00
ANIMAUX VIVANTS	291,00	41,00	74,50	156,00
Grand Total	6053019,20	4 890936,00	584 611,00	1 882 888,50

يمثل الجدول السابق حجم البضائع المختلفة المصدرة خلال الأربع سنوات الأخيرة، حيث بلغ حجم البضائع المصدرة سنة 2019، 6053019,20 كلغ وتمثل التمور معظم الصادرات بنسبة 11,83%، تليها الخضر والفواكه بنسبة 5,01%، أما المرتبة الأخيرة فتحتلها الحيوانات الحية بنسبة 0,005%.

نلاحظ بعدها انخفاض ثم تذبذب في حجم معظم المنتجات المصدرة في السنوات الموالية بسبب تناقص الطلب عليها نتيجة لتأثيرات فيروس كورونا على حجم التبادلات الخارجية و التجارة العالمية ككل.

الجدول رقم (09): تطور توزيع حركة البضائع المصدرة حسب المناطق الجغرافية حول العالم (2019 - 2022)

Row Labels	2019	2020	2021	2022
France	76,722%	88,001%	87,988%	74,484%
Canada	7,369%	3,882%	3,148%	9,137%
Belgium	3,434%	0,835%	4,765%	8,893%
UAE	1,462%	1,971%	0,930%	3,110%
Spain	1,710%	0,822%	0,719%	0,454%
Mauritania	1,316%	1,964%	0,000%	0,073%
United Kingdom	1,326%	0,181%	0,778%	1,357%
Germany	0,219%	0,637%	1,365%	1,927%
Morocco	1,856%	0,528%	0,004%	0,000%
Italy	1,279%	0,120%	0,099%	0,352%
Burkina Faso	0,487%	0,108%	0,000%	0,000%
Turkey	0,448%	0,050%	0,007%	0,005%
Niger	0,346%	0,184%	0,000%	0,000%
Senegal	0,357%	0,115%	0,000%	0,019%
Mali	0,258%	0,143%	0,079%	0,000%

CHINA	0,231%	0,060%	0,030%	0,021%
Egypt	0,173%	0,034%	0,053%	0,003%
Ivory Coast	0,211%	0,009%	0,000%	0,000%
Russia	0,161%	0,006%	0,016%	0,121%
Tunisia	0,157%	0,033%	0,009%	0,031%
Lebanon	0,083%	0,094%	0,000%	0,000%
Switzerland	0,080%	0,061%	0,000%	0,013%
Jordan	0,114%	0,000%	0,000%	0,000%
Portugal	0,043%	0,039%	0,000%	0,000%
Saudi Arabia	0,020%	0,056%	0,000%	0,000%
Saudia				
Arabia	0,058%	0,006%	0,000%	0,000%
Hungary	0,020%	0,038%	0,000%	0,000%
Austria	0,043%	0,000%	0,000%	0,000%
Netherlands	0,015%	0,007%	0,000%	0,000%
Cameroon	0,000%	0,011%	0,009%	0,000%
USA	0,001%	0,004%	0,000%	0,000%
Bahrain	0,000%	0,000%	0,000%	0,000%
Grand Total	100,000%	100,000%	100,000%	100,000%

يمثل الجدول تطور توزيع حركة البضائع المصدرة حسب المناطق الجغرافية حول العالم، حيث نلاحظ سيطرة فرنسا على معظم الصادرات بنسبة تتراوح ما بين 76% و88% خلال السنوات الأربع الماضية، ثم تليها كندا بنسبة 7,369% سنة 2019 لتتخفص مباشرة إلى

3,882% و 3,148% سنة 2020 و 2021 على التوالي، وفي سنة 2022 ترتفع نسبة الصادرات الموجهة إلى كندا إلى 9,137% والتي تعتبر زيادة معتبرة منذ 2019.

أما فيما يخص البلدان الأخرى فنلاحظ أن أغلبها شهدت بعض الزيادة في الصادرات في السنة الأخيرة ما عدا المغرب التي انعدم التعامل معها تماما لأسباب سياسية واقتصادية إضافة إلى بوركينا فاسو، النيجر، الأردن، لبنان وغيرها.

المطلب الثاني: إجراءات الشحن الجوي للتصدير.

أولا: شروط الشحن الجوي

- يجب تعبئة وتغليف البضائع بطريقة تضمن عدم إتلافها أو إلحاق الضرر بها (عبر وضعها في صناديق أو كراتين أو حاويات) قبل تسليمها لوجهتها، مع مراعاة جميع الشروط اللازمة لنقل البضاعة في أحسن حال، بالإضافة إلى إرفاق البضاعة بالمعلومات اللازمة بما يعرف ببوليصة الشحن الجوي (تتضمن اسم المرسل، عنوان المرسل، اسم وعنوان المستلم، نوع البضاعة...)، أما فيما يخص البضائع الخطيرة فلا بد من إتباع طرق خاصة لشحنها تكون أكثر صرامة وحذر، وكذلك بالنسبة للحيوانات الحية.
- لا يمكن شحن فئة معينة من الشحن مع أخرى، لكن يمكن تجميع شحنات متعددة من الحيوانات الحية.
- من الضروري وجود شهادة بيطرية لكل حيوان والتطعيم ضد داء الكلب.

1. مسؤولية الناقلين Responsabilité des transporteurs

- بالنسبة للطرق الدولية، تقتصر مسؤولية شركات النقل على قيمة 20000 دولار أمريكي (أو قيمتها المقابلة) لكل كيلوغرام لا تزيد أبداً عن القيمة الفعلية للبضائع في الوجهة الواحدة.

- إذا طلب المرسل من الناقل تجاوز مسؤوليته في غضون فترة المحددة US 20000 (أو قيمتها المقابلة)، فيتم تعويض المبلغ ودفع الضريبة إلى القيمة المقابلة حسب كل كيلوغرام.

2. مسؤولية المرسلين Responsabilité de l'expéditeur

- يجوز للناقل أو وكيله باستبدال المرسل أو المرسل إليه في استكمال الإجراءات المطلوبة من قبل الجمارك أو من قبل أي سلطة حكومية لكنهم غير مسؤولين عن دفع الضرائب أو الرسوم أو إجراء أي مدفوعات، يكون الشاحن والمرسل إليه ومالك البضاعة مسؤولين بالتضامن والتكافل أمام شركة النقل عن سداد أي مدفوعات.
- يجب إنشاء مستند النقل LTA من قبل وكيل الشحن مقابل تقديم بيان الشحن.
- يجب أن يكون المرسل على دراية باللوائح الجمركية وجميع أشكال التشريعات في بلدان المنشأ والمقصد جميع الأمور المتعلقة بتغليف البضائع ونقلها وتسليمها.
- يجب على المرسل أيضًا تقديم جميع المعلومات والمستندات الضرورية.

3. شروط القبول Restriction d'acceptation

يتم توفير المعلومات المتعلقة بقبول الشحن اعتمادًا على طبيعة البضاعة الذي يتطلب احتياطات خاصة وهي كالتالي:

- **الحيوانات الحية:** يتم قبول شحنات الحيوانات الحية بموجب قواعد اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) الخاصة بنقل الحيوانات الحية ووفقًا لقواعد الناقل المقترحة التي تأخذ في الاعتبار أنواع الحيوانات وأنواع الطائرات والاستخدام المعتدل والتواجد في 13 أبريل من الدليل والتعبئة ... إلخ.
- **حالة صحة الحيوان:** يتم قبول الحيوانات التي تتمتع بصحة جيدة والتي تسمح لها بحالتها العامة بالوصول في حالة جيدة إلى وجهتها عن طريق AIR.
- **التعبئة والتغليف:** يجب أن تكون الحاويات نظيفة ومناسبة للأنواع التي يتم نقلها ومقاومة للماء ولها قوة كافية لضمان المناولة والنقل في ظروف جيدة.

- التهوية: يتم ترتيب فتحات التهوية على ثلاثة جوانب على الأقل من الحاوية (العبوة) والتي تسمح بتهوية الجزء العلوي من الحاوية.
- شروط أخرى:
- ✓ لا يمكن شحن فئة معينة أخرى، لكن يمكن تجميع شحنات متعددة من الحيوانات الحية.
- ✓ من الضروري وجود استخراج شهادة بيطرية والتطعيم ضد داء الكلب.
- ✓ لا تتحمل الخطوط الجوية الجزائرية أي مسؤولية في حالة فقد حيوان أو إصابته أو مرضه أو موته أثناء النقل.
- ✓ لا يتم قبول الأنواع المهددة بالانقراض للنقل.
- ✓ لن يتم قبول الطيور البرية للنقل ما لم يشهد المرسل أو وكيله كتابيًا على الورق (يجب أن يرفق هذا المستند مع AWL) أنه يتم شحن الطيور لتسجيل الدخول أو الخروج من حكومة إلى أخرى.
- ❖ تم قبول هذه اللوائح من قبل اتفاقية التجارة الدولية للأنواع المهددة بالانقراض من الحيوانات والنباتات البرية والمكتب الدولي للأوبئة الحيوانية كدليل توجيهي للنقل الجوي للحيوانات الحية.

4. البضائع الخطيرة *Marchandises dangereuses*

- يجب استكمال إقرار شحن البضائع الخطرة، وهو نموذج خاص في معظم الحالات، من نسختين وتوقيعه من قبل الشخص المعني.
- البضائع الخطرة هي جميع المواد التي من شأنها أن تشكل خطراً على الصحة أو الأمن أثناء نقلها جواً، وبالتالي تقتضي معاملة خاصة وحساسة وفقاً للمعايير والتنظيمات المعمول بها.

وعددت البضائع المصنّفة خطرة في قائمة تتألف من تسعة أقسام، تبعا للخطر الذي تشكّله، وفقا للقواعد التي أقرتها هيئة الأمم المتحدة (ONU) والمسيرة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي (OACI)، من خلال جميع ملحقات الأمن والسلامة. تلتزم الخطوط الجوية الجزائرية للشحن الجوي ببنود منظمة الطيران المدني الدولي (OACI) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، ففي هذا الصدد تحوز طاقما مكونا ومدربا، عالي التأهيل وحائزا على الشهادات الضرورية، يتكفل بإجراءات قبول البضاعة المصنّفة خطرا والمعدّة للشحن، والتّحضير للنقل والإيداع والتّخزين¹. تتمثل فئات المخاطر التسعة وأقسامها المحتملة فيما يلي:

✓ المواد متفجرة.

✓ الغازات.

✓ السوائل القابلة للاشتعال.

✓ المواد الصلبة القابلة للاشتعال.

✓ مواد الوقود والأكاسيد الفوقية العضوية.

✓ المواد السامة والمعدية.

✓ المواد المشعة.

✓ مواد تصحيحية.

قبل شحن البضائع الخطرة للنقل الجوي، يجب على المرسل:

- التحديد الصحيح والكامل لجميع الأشياء أو المواد الخطرة الموجودة في الشحنة.
- يجب تعيين البضائع الخطرة إلى مجموعة الشحن ذات الصلة، حسب درجة الخطورة:
 - ✓ مجموعة الشحن I (عالية الخطورة).
 - ✓ مجموعة الشحن II (خطر متوسط).
 - ✓ مجموعة الشحن III (خطر طفيف).

¹<https://airalgeriecargo.dz>

5. السلع القابلة للتلف **Marchandises périssables**

أي البضائع التي قد تتدهور بسبب تغير المناخ ودرجة الحرارة والارتفاع بسبب الشحن العادي وبسبب العبور المطول لن يتم قبولها إلا إذا كان بإمكانها الوصول إلى وجهتها في ظروف جيدة. ويتم إرفاقها بملصقات "PERISSABLE" الخاصة بكل طرد.

6. البضائع القيمة **Marchandises de Valeur**

هي أي مادة تبلغ قيمتها المصرح بها للنقل 1000 دولار أمريكي أو ما يعادلها أو أكثر للكيلوغرام الإجمالي ويتم قبول البضائع ذات القيمة وفقاً للشروط التالية:

- لا يمكن تجميع شحنات البضائع القيمة مع فئات الشحن الأخرى.
- يجب أن تكون العبوة بحيث لا يمكن لمس المحتويات أو إزالتها بدون أثر واضح (تعرضها للسرقة).

7. الشحن على مستوى الطائرة: يتم تحميل البضائع مباشرة على مستوى الطائرة فور

التحقق من مطابقتها لجميع معايير السلامة والوثائق اللازمة المصاحبة للبضاعة المصدرة.

8. سياسة تسعير الشحن الجوي :

وفقاً للأهداف التي حددتها إدارة الشحن في إطار خطة العمل لعام 1996 وخاصة تحسين الإيرادات، تم اتخاذ إجراءات من حيث التسعير من خلال التعديل التصاعدي للأسعار. هذه الزيادة مدفوعة من جهة بانخفاض قيمة الدينار مقارنة بالعملات القوية ومن جهة أخرى تدهور الوضع الراهن، حيث حددت إدارة الشحن معدلاً يسمح لها بتغطية جميع الرسوم المتكبدة وتوليد هامش يضمن لها موارد التمويل لتطورها، ولهذا اعتبر أنه من المفيد تقديم سياسة تسعير مرنة تلي تماماً التطلعات والمخاوف.

عادة ما تعتمد الرسوم المطبقة على نوع وكمية البضاعة والوزن الإجمالي للشحنة من مطار إلى آخر وفيما يلي أنواع التسعير المختلفة:

أ. الرسوم العادية: للأوزان الصغيرة، أقل من 100 كغ.

ب. الرسوم الكمية: تطبق على الشحنات التي يكون وزنها 100 كغ أو أكثر، تتم عادة عن طريق تطبيق تخفيض النسبة المئوية على المعدل العادي.

ج. الرسوم التفضيلية: في حالة وجود عقد معين، تتطلب إدارة الشحن الجوي حمولة منتظمة وسنوية، وبالتالي سيتم منح تخفيض بأكثر من 50% والمنتجات المعنية هي:

♦ الفواكه والخضر.

♦ الأسماك.

♦ الفنون والحرف اليدوية.

د. الأسعار الخاصة: أقل من أسعار الشحن الأخرى، تطبق هذه الأسعار في حالة البضائع المعنية على خطوط محددة، عن طريق الشحنات ذات الوزن الأدنى.

- الرسوم الإضافية: يتم تطبيق رسوم إضافية على أنواع معينة من البضائع مثل الشحنات الثمينة ورفات الموتى.

هـ. رسوم الميثاق: يتم تحديد الرسوم حسب العلاقة المطلوبة وهي قابلة للتفاوض بين الطرفين المتعاقدين.

ثانيا: معالجة الشحن للتصدير

1. الإجراء العام والمرحلة الأولية: يجب على العميل تقديم جواز مرور إلى مركز الشرطة حتى يتمكن من التنقل في منطقة الشحن (laissez-passer)، يتم إصدار جواز المرور من قبل شرطة الحدود مقابل تقديم سبب وجيه أو مستند يبرر شحن البضائع.

يتوجه العميل إلى مركز الشحن ويطلب المعلومات التالية:

♦ تكلفة الشحن.

♦ التعبئة الأولية (كل منتج يتطلب التغليف).

♦ جدول مواقيت المغادرة.

♦ طريقة الدفع.

♦ خط سير الرحلة، إذا كانت رحلة شحن.

- ♦ إجراءات التخليص الجمركي للبضائع (بيان جمركي).
 - ♦ اختيار وكيل الشحن (وكيل الشركة أو وكيل خاص).
 - ♦ الحجز للرحلة.
 - ❖ يتم الحجز فقط للمنتج القابل للتلف، جثة، منتج مشع، حيوان حي، منتج ذو قيمة.
- بالنسبة للبضائع المحجوزة، يجب على العميل تقديم البيانات والمعلومات قبل 4 ساعات من مغادرة الطائرة، حتى يتمكن من تنفيذ الإجراءات الجمركية ومنح قسم التحميل وقتاً لشحن البضائع في الوقت المحدد.

2. قبول البضائع:

- يجب تعبئة البضائع بطريقة خاصة لتفادي تعرضها للتلف خلال عملية الشحن.
- يجب تعبئة البضائع الخطرة حسب التصنيف الخاص بنوع البضائع.
- يتولى قسم الشحن مسؤولية نقل البضائع الموجودة في المخزن (Le magasin) وينتقل إلى تحديد مكونات الشحنة (البعد، الطبيعة، التصنيف إذا لزم الأمر).
- حمولة الشحنة وعددها (الضرائب حسب الحجم إذا لزم الأمر).
- توقيع أمين المخزن على وثيقة الإرسال، والتي يجب أن تتضمن جميع المعلومات المذكورة سابقاً.

❖ يجب أن تظهر جميع المعلومات المتعلقة بالبضائع والمرسل إليه والمرسل في بيان الشحن:

- عدد الطرود.
- الوزن (الحمولة).
- طبيعة البضاعة
- توقيع أمين المخزن.
- المستلم (الاسم الكامل والعنوان)، المرسل (اللقب والاسم والعنوان).

3. إصدار وثيقة LTA: بعد قبول البضاعة على مستوى متجر التصدير، يقدم العميل نفسه للمرة الثانية عند وكيل الشحن لإصدار وثيقة الـ LTA ، هذه الوثيقة صادرة عن وكيل IATA (وكيل الشحن)، مقابل تقديم بيان الشحن.
- دفع تكاليف النقل: بعد إصدار LTA، يأخذ العميل النسخة الزرقاء من LTA ويدفع التكاليف عند الخروج، أما إذا أراد العميل أن يتم السداد عن بعد يجب على وكيل الشحن أن يذكر طريقة الدفع (CC) على وثيقة LTA.
- في حالة ما إذا كانت الشركة تتعامل مع مصدر دائم (يتعامل مع CARGO بصفة دائمة)، فإن خدمة النقل تتيح لهذا العميل قسيمة دفع تذكر بطريقة الدفع (PX)، وتبقى طريقة الدفع حسب اختيار العميل، ما لم يكن هناك حظر.
- وضع العلامات (الملصقات) على الطرود: بمجرد اكتمال عملية الدفع، يبدأ العميل في وضع الملصقات على العبوات والتي يتمثل دورها في تحديد التصنيف، الهوية والشحن. وتتكون الملصقات على: N.LTA ، مطار الوجهة عدد الطرود، الوزن الفعلي، مطار المغادرة، محطة التوقف أو مطار إعادة الشحن.
4. خدمة النقل: بعد وضع الملصقات، يقدم العميل لقسم العبور ملف يتوافق مع الشحنة الجمركية، نسخة LTA، Facture Certificat phytosanitaire (قابلة للتلف)، السجل التجاري، بطاقة الترخيص.
5. الدائرة الجمركية: تقدم خدمتين:
- ♦ خدمة إدخال السجلات: يقوم وكيل الشحن بإرسال نفس الملف والبيان الجمركي إلى خدمة الإدخال، يتكون الملف من صورة من السجل التجاري، فاتورة تجارية، ختم الجودة، تسديد الضرائب، قائمة التعبئة.
 - ♦ خدمة التحقق: من واجب والتزام المفتش الجمركي التحقق من ملف الشحنة بعد مراقبة كل صنف .

8. مراقبة البضاعة: بعد التحقق من الملف وإثبات البيان الجمركي من قبل الدائرة المعنية، يتم تدقيق البضاعة بحضور موظف الجمارك أو مفتشه ووكيل الشحن ووكيل الشحن الموجود في المنطقة الحرة، بعد المراقبة يوافق المفتش الجمركي على البيان الجمركي بتوقيع ويذكر بصيغة كتابية أن البضائع مسموح لها بمغادرة التراب الوطني.

9. خدمة إعداد الوثائق:

- إنشاء المانيفست (Etablissement de manifeste):

يتم إعداد هذه الوثيقة حسب وجهة الرحلات والرحلات المجدولة، و على أساس بوليصة الشحن الجوي ونسخة من البيان الجمركي المقدم من قبل المانيفست بعد الاتفاق الجمركي. لإثبات المانيفست، يجب على وكيل الخطوط الجوية الجزائرية التحقق من أن البيان الجمركي يتوافق مع LTA.

- الشحن (Chargement):

يتم السماح للبضاعة بالخروج من مستودع الإيداع بمجرد استلام المخلص الجمركي البيان الجمركي، والسماح لوكيل الشحن بالإفراج عن البضائع المراد تغييرها، والبيان الجمركي هو مستند يسمح لوكيل الشحن بالإفراج عن البضائع من منطقة الإيداع. يجب أن تحمل وثيقة الدفع المباشر رقم LTA وأن تكون مصحوبة ببيان الحمولة للرحلة، ويتم تحميل البضائع على عربات حسب القوائم المحددة وإرسالها إلى الطائرات الخاصة بكل منها مصحوبة بوثائقها.

المطلب الثالث: تقنيات ومراحل عملية الاستيراد لدى شركة الخطوط الجوية الجزائرية.

أولاً: تقنيات عملية الاستيراد

يقصد بها جميع الوثائق المستعملة في عملية الاستيراد بالإضافة إلى مختلف التسعيرات والمصاريف في طرق النقل والدفع.

أولاً: وثيقة النقل الجوي

و تسمى أيضا رسالة النقل الجوي تتضمن معلومات خاصة بالناقل الجوي المرسل منه ، و خصوصا البضاعة المنقولة و تكون محررة من طرف المرسل إلى حسابه ، و تعتبر كأداة لعقد النقل المتدخلة بين المرسل و أمين النقل و بموجبه يتم نقل و إرسال البضائع من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول كما ذكر في المادة 55 من اتفاقية وارسو 1929 لكل ناقل بضاعة أن يطلب من المرسل البيانات الضرورية اللازمة لملا رسالة النقل الجوي و المتعلقة بالطرود و مكان الانطلاق و الوصول و عنوان المرسل إليه ، و لكل مرسل منه الحق أن يطلب من الناقل قبول هذا المستند.

تتكون رسالة النقل الجوي من ثلاث نسخ أصلية:

النسخة الأولى: تصنف ضمن الأرشيف لصالح المحاسبة للناقل المصدر، ورسالة النقل الجوي للمراقبة كدليل لعقد النقل تخصص للناقل.

النسخة الثانية: وردية اللون ترفق عند تسليم البضاعة وكدليل على وصول البضاعة تخصص للمرسل إليه.

النسخة الثالثة: كدليل على أن هذه البضاعة تم قبولها للنقل وأيضا كدليل لعقد النقل تخصص للمرسل.

يقوم دور وثيقة النقل أساسا، في إثبات عقد نقل البضاعة وكدليل على صحته وشروط تسليم البضاعة للمرسل إليه.

إن رسالة النقل الجوي تعتبر كحجة على أن النقل قد ابرم وعلى أن البضاعة قد سلمت مع كل شروط النقل ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك، وهذا ما نصت عليه المادة 01/11 من اتفاقية وارسو وقد تم لإثبات ذلك في خطاب النقل الجوي وهذا بحكم الفقرة الثانية من المادة 11 من الاتفاقية كما عالجت أيضا البيانات وأبعادها وتغليفها وتعبئتها وعدد الطرود.

ثانيا: أنواع التسعيرات المطبقة

يكون المبلغ المطلوب من طرف شركة النقل أو الناقل من أجل النقل كمية من البضائع وذلك حسب الوزن والحجم.

أ- **التسعيرة العامة:** هي تلك التسعيرة التي تطبق على كل بضاعة قابلة للنقل ولها علاقة بالحجم والوزن وبالتالي نجد أن التسعيرة مقسمة حسب الوزن تكون بنسب متناقصة وذلك كما يلي:

✓ اقل من 45 كيلوغرام.

✓ 800 كيلوغرام.

ب- **التسعيرة الخاصة:** هذه التسعيرات تطبق على البضائع المحددة بدقة فهي خاضعة لأوزان دنيا الوزن الأدنى المطلوب هو 100 كلغ وتطبق على بعض السلع الحساسة مثل الأدوية والمواد الغذائية الجرائد والعتاد الإلكتروني.

وبالتالي على الزبون التقدم إلى شركة الخطوط الجوية الجزائرية للحصول على معلومات أكثر وذلك بتقديم طبيعة البضاعة ومميزاتها للحصول على رمز المطابق للتسعيرة الجوية ومتوسط الوزن الإجمالي للطرود.

ج- **تسعيه التصنيف:** تطبق عند غياب التسعيرة الخاصة على البضائع بالنسبة المئوية المأخوذة في أسفل البضائع المخصصة لذلك فمثلا بالنسبة للحيوانات الحية تكون التسعيرات عبارة عن نسب مئوية 50 بالمائة من التسعيرة العادية مهما كان وزن البضاعة المرسله وتكون تسعيرة عامة عندما تكون أكبر من 45 كلغ وقل من 100 كلغ من وزن الإرسالية.

د- الرسم على القيمة المضافة: على المرسل البضاعة التصريح بقيمة النقل في رسالة النقل الجوي ويكون إما بمبلغ أو تكون بدون قيمة مصرح بها، أن رسم على القيمة المضافة يجب إن يكون مرفق بتسعيره الوزن وتكون على لائق المرسل إليه.

ثالثا: المصاريف الإضافية

تعتبر المصاريف الإضافية الزائدة عن التسعيرة التي يتحملها المرسل نتيجة لمجموعة من الخدمات وتكون هذه المصاريف عبارة عن:

مصاريف التخزين: هي مصاريف ناتجة عن إيداع البضاعة في مخازن الشركة وذلك حسب المدة المخزنة وتحسب كما يلي:

$$\text{مصاريف التخزين} = \text{عدد أيام التخزين} \times \text{الوزن} \times \text{قيمة التخزين}$$

إذا كانت سلعة عادية تحسب ب 2 دج للكيلوغرام الواحد.

إذا كانت سلعة سريعة التلف تحسب ب 12 دينار لليوم جراء وضعها في المجمد حسب درجات التكييف.

أما إذا كانت سلعة خطيرة فتحسب ب 15 دج لليوم.

ثم تحسب الفاتورة يمكن الزبون إن يخرج بضاعته عن طريق التصريح بالخروج الذي يظهره في الممرات الخروج كدليل بان البضاعة خالصة الثمن.

المصاريف الثابتة: هي المصاريف التي لا تتغير مثل مصاريف تكوين الملف.

الرسم على المطار: هذا الرسم يكون لصالح مؤسسة تسيير المطارات وهي اجر للمباني والمواقع التي ترسو فيها الطائرات والمرافق الأخرى التي تستعملها شركة النقل الجوي.

الطابع الجبائي: ومصاريف متنوعة وهي مختلف المصاريف كالطابع الجبائي, الإشعار بالوصول, التليفون الفاكس، والتليكس.

الخدمات الجمركية: وتحسب حسب القيمة المصرحة مع حد أدنى للتخفيض.

الرسم على القيمة المضافة (TVA): تحسب بالمبلغ الخاضع × معدل الرسم على القيمة المضافة.

ثانيا: مراحل سير عملية الاستيراد

أ- وصول وتفريغ البضاعة: تفرغ الطائرة حمولتها مرفقة بوثائق الشحن ورسائل النقل الجوي من طرف قائد الطائرة ثم تنقل الحمولة من مكان التفريغ إلى مخازن الاستقبال الخاصة بالاستيراد l'encor. تتم بعدها عملية التحقيق والمعاينة من وجود كل وثائق مع البضاعة ومطابقتها من حيث عدد الطرود ورقم رسائل الشحن.

يقوم عون الجمارك بتسجيل كل السلع في السجل الخاص بالواردات والتحقق من السلع الناقصة والزائدة.

يتولى أعوان النقل وزن طرود لتوزيع هذا المخازن حسب الوزن والحجم والكمية تحت رقابة الجمارك.

هناك ثلاثة أنواع من المخازن وهي:

المخزن الأول: يشمل الطرود الصغيرة والبضائع سريعة تتلف وكذا الحقائق الدبلوماسية ذات القيمة الكبيرة.

المخزن الثاني: يشمل الطرود الكبيرة الحجم والثقيلة.

المخزن الثالث: يشمل الطرود الخاصة والطرود الصغيرة.

بالإضافة إلى المعلومات الخاصة بالبضاعة التي تكون مرفقة بوثيقة الشحن نجد أيضا الرقم الإجمالي للبعثة Le Gros.

توزع بعدها البضاعة على المخازن وتملاً بعد ذلك وثيقة قرار الوصول

.Rapport d'arriver

ب- إشعار الوصول: بعد وصول البضاعة إلى مكان الاستقبال والعمليات الخاصة بها نتجه بدراستنا إلى مكاتب الإدارة في مكتب الخلافات استقبل الوثائق اللازمة منها وثيقة الشحن حاملة مجموعة من رسائل النقل الجوي (LTA) ثم تكوين ملف بطرود الناقصة.

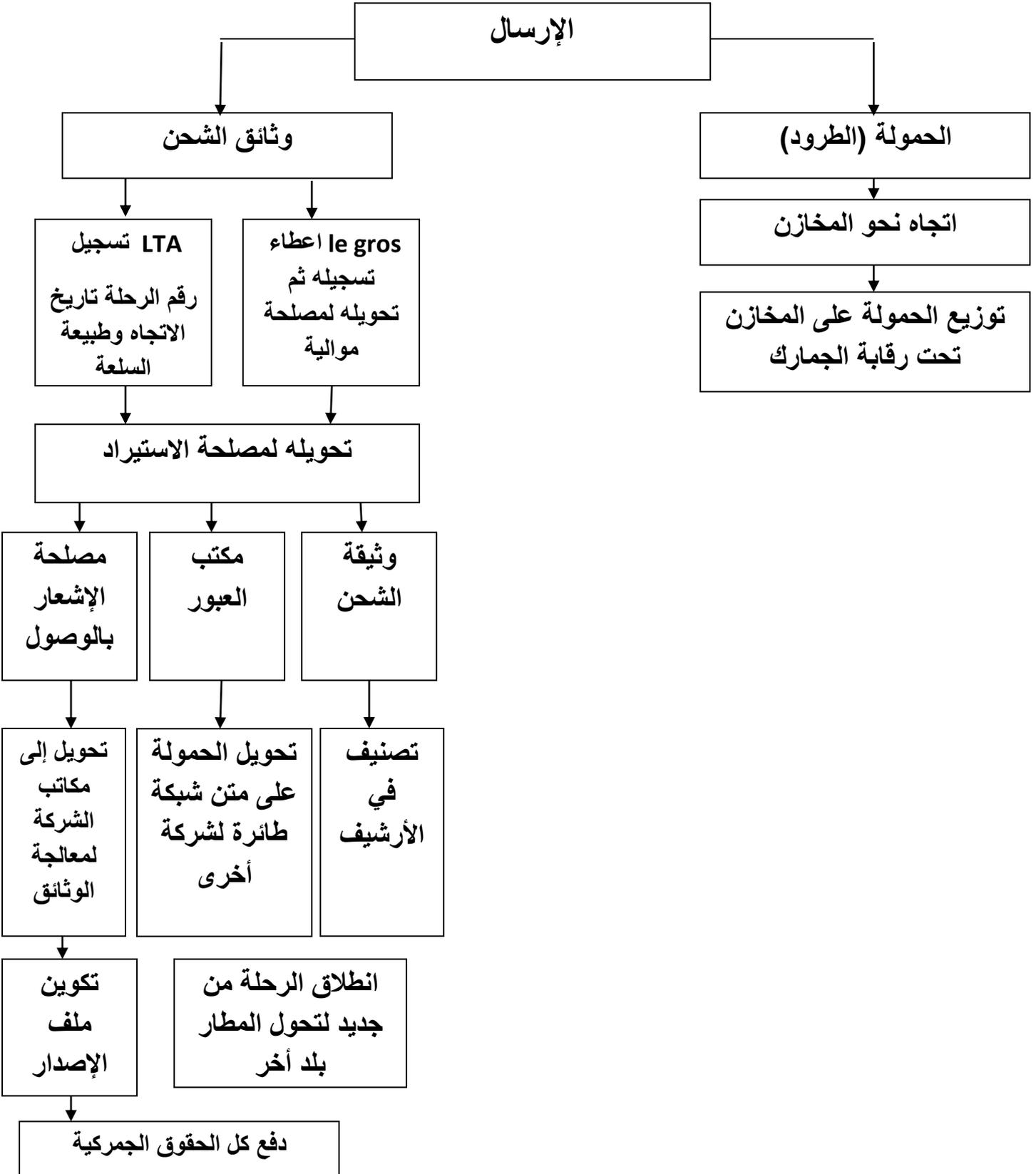
مكتب الإشعار: يقوم موظفي الشركة بإشعار المستورد بالهاتف أو الفاكس ثم يقوم بتسجيل كل المعلومات الموجودة برسائل النقل الجوي وفق نظام معلوماتي خاص ب air Algérie ويدعى cargo spot.

مكتب العبور: يتم فيها إصدار البيان المفصل من طرف المصرح الأول لدى الجمارك déclaration détaillé.

تتكون وثيقة البيان المفصل من أربعة نسخ الأولى في شركة الخطوط الجوية الجزائرية الثانية لمصلحة الجمارك الثالثة والرابعة ترفق مع السلع إلى مكتب الوصول.

يتم تسجيل المعلومات في السجل الخاص بمكتب العبور ثم تسلم السلعة من طرف أعوان النقل بعد إنهاء الإجراءات الجمركية والدفع كل الحقوق إلى المعنى بالأمر.

الشكل رقم (10): خطة إجمالية لتنظيم عملية الاستيراد¹



¹ Agence Commercial du centre Cargo (Air Algérie.)

المطلب الرابع: عرض حالة تصدير منتجات شركة باب الجزيرة.

أولاً: لمحة عن المؤسسة

تعتبر مؤسسة باب الجزيرة شركة جزائرية الجنسية ذات مسؤولية محدودة، برأس مال يقدر ب 100000,00 دج، مقرها الرئيسي في بلدية شعبية ولاية تيبازة، وتتمثل أهم أنشطتها في تصدير كافة المنتجات الغذائية (طازجة، مجمدة، مبردة)، وهي من أهم المصدرين الذين يتعاملون مع شركة الخطوط الجوية الجزائرية للتصدير (CARGO) وتعتبر زبون وفي لخدماتها.

ثانياً: مسار عملية التصدير

✓ الخطوة الأولى: قبول البضاعة

في 2022/05/30 قامت شركة "باب الجزيرة" بإدخال بضائع من نوع منتجات غذائية (Agroalimentaire/périssable) موجهة إلى كندا (مونتريال) إلى مخزن التصدير، وكان عدد الطرود 05 والوزن الإجمالي 1559 كغ، وذلك بعد المرور بإجراء على المستوى الإداري وهو إحضار مستند يمثل وثيقة البيع بالتجزئة والتي تحتوي على المعلومات التالية:

- الاسم والعنوان والمدينة وبلد المرسل: باب الجزيرة، مسكن رقم 28 بن يحي شعبية، تيبازة، الجزائر.

- طبيعة البضاعة: منتجات غذائية (خضر وفواكه).

- عدد الطرود: 05.

- الوزن: 1559 كغ.

- توقيع المرسل وأمين المخزن.

والجدول التالي يمثل قائمة المنتجات المصدرة ووزنها وسعرها:

جدول رقم (10): قائمة المنتجات المصدرة

المنتجات	الكمية بالكغ	سعر الوحدة USD/Kg	مجموع USD
اللفت	315	0,65	204,75
البطيخ	110	0,85	93,50
الفول	221	0,70	154,70
الخس	13	0,70	09,10
الجزر	238	0,65	154,70
فاصوليا خضراء	12	1,00	12,00
خرشوف	27	0,75	20,25
كوسة	32	0,70	22,40
التين	96	1,30	124,80
المشملة	285	0,75	213,75
بازلاء	13	0,80	10,40
خيار	19	0,70	13,30
الشمر	14	0,65	09,10
المجموع USD	1042,75		

✓ الخطوة الثانية: إصدار LTA أو AWL (بوليصة الشحن الجوي)

بعد وزن الطرود وحسابها، يتوجه العميل إلى الشباك لإصدار AWL، بعد إعطاء وكيل الشحن إقرار الشحن، وبعد التحقق من هذه الوثيقة، يقوم هذا الأخير بإصدار بوليصة الشحن الجوي بتاريخ 2022/05/30.

✓ الخطوة الثالثة: دفع تكاليف النقل

في حالة شركة "باب الجزيرة" التي تقوم بالتصدير عادة مع الخطوط الجوية الجزائرية للنقل تزودها هذه الأخيرة بقسيمة دفع شهرية، وتذكر بطريقة الدفع (PX).
طريقة الدفع (PX) تعني أن جميع المبالغ مدفوعة مسبقاً عن طريق الحساب، ثم يتوجه إلى المتجر لتصنيف الطرود ووضع الملصقات عليها.

✓ الخطوة الرابعة: خدمة العبور

بعد وضع البطاقات التعريفية على الطرود وتصنيفها، يجب على العميل الآن تقديم ملف يؤكد شحنته إلى وكيل الشحن (transit Air Algérie) للشرع في عملية إعداد البيان الجمركي.

أثناء ذلك يقوم المفتش بزيارة ومراقبة البضائع المخزنة في المستودعات الجمركية، بعد المراقبة، يوافق المفتش على التصريح التفصيلي بالتوقيع، الذي يصرح للبضائع بمغادرة التراب الوطني.

✓ الخطوة الخامسة: خدمة تجهيز وتحميل المستندات

والتي تتضمن:

- إعداد وتحضير الفاتورة (Facture)
- شبكة الإدخال (Grille de saisie)
- نسخة من السجل التجاري (copie du registre de commerce)
- شهادة صحية (certificat sanitaire).

✓ الخطوة السادسة: دائرة الجمارك

بمجرد إدخال الملف من قبل الجهة المعنية، يقوم موظف الجمارك بتسليم الملف والإقرار التفصيلي إلى خدمة التحقق من أجل مراقبة مطابقة الملف المتعلق بالبضائع المشحونة.
- بعد التحقق من المستند وبمجرد الموافقة على تصريح البيع بالتجزئة، يعطي وكيل العبور نسخة منه إلى الكاونتر من أجل إنشاء المانيفست.

- يأخذ وكيل الشحن LTA ونسخة من إعلان التفاصيل ويعطيها لقسم الشحن.
- بمجرد أن يستلم المخلص الجمركي البيان التفصيلي، يأذن لأمين المخزن بإخراج البضائع من المنطقة الجمركية لتحميلها في عنبر الطائرة.

خلاصة الفصل:

من خلال هذا الفصل حاولنا دراسة الخطوط الجوية الجزائرية والتي تعتبر واحدة من أهم المشغلين الاقتصاديين في البيئة المنفتحة بشكل متزايد على العالم الخارجي لأن هذه الشركة لا تنقل الركاب فحسب، بل تنقل أيضًا البضائع المختلفة من خلال قسم الشحن فرع نقل البضائع CARGO الذي يعتبر جزء من نظام نقل البضائع في الجزائر، من خلال إبراز أهمية وأهداف هذه المديرية كونها ثاني مصدر تمويلي عن طريق معاملاتها التجارية.

خاتمة عامة

يشغل النقل الدولي للبضائع مكانة ذات أهمية كبرى في المبادلات بين الدول وخاصة النقل الجوي، حيث أنه يساهم في تحريك العلاقات التجارية وحركة التقدم التي يمكن أن يصل إليها الاقتصاد الوطني والعالمي ككل، فقد تغير الاقتصاد الجزائري بالكامل من الاقتصاد المخطط إلى الاقتصاد الموجه نحو السوق، وأصبح من الضروري ومن أجل الاندماج في الاقتصاد العالمي وضمان مكانة في الأسواق الدولية أن تواجه الجزائر مشكلاتها وإيجاد أساليب تطوير جديدة غير تقليدية وتوفير الموارد المالية اللازمة لذلك، من أجل إدارة وتشغيل الهياكل والوسائل والبنى التحتية والفوقية المتواجدة على مستوى المطارات بطرق أكثرها ربحية وهذا من خلال الرفع على مستوى الأداء والكفاءة والتسيير.

تم التركيز أيضا على دور اللوجستيك ومساهمته في تحسين وظائف المؤسسة ومساعدتها على التوسع في السوق وبالتالي تحقيق أهدافها الإنتاجية حيث أن تطور القطاع اللوجستي سيضمن تسهيل تدفقات البضائع المصدرة والمستوردة، إذ أن تجهيز المطارات ومراكز الشحن بكافة الأجهزة والمعدات المتطورة من شأنه تسهيل عمليات الشحن والتفريغ، وبما أن تكاليف النقل تمثل الجزء الأكبر من تكاليف اللوجستيات فإن انخفاضها يعني انخفاض التكاليف اللوجستية ككل وبالتالي أسعار البضائع، ومن ثم تحقيق ميزة تنافسية عالمية في عمليات النقل الدولي.

وقد استهدف الجزء التطبيقي دراسة شركة الخطوط الجوية الجزائرية باعتبارها تقدم خدمة نقل البضائع لمختلف أنحاء الوطن وخارجه وخلال الفترة التي أمضيها في الميدان وخاصة في شركة الخطوط الجوية الجزائرية للشحن (CARGO)، تبين لنا أن الشحن في الجزائر يزال غير ممثل بقيمته العادلة من قبل الشركة، مما يجعل خدماته غير مكتملة ويمكن أن يضر بصورة العلامة التجارية مقارنة بمنافسيها ونتيجة لذلك، تمكنا من تحديد بعض النتائج، وأهمها ما يلي:

- عدم كفاية المهارات الإدارية والمهنية في العمل.

- قلة التنظيم والمعلومات مما يؤدي إلى خلل في نظام الإدارة.
- عدم المبالاة تجاه الشحن الذي يمكن أن يطغى على صورة العلامة التجارية للشركة بأكملها فيما يتعلق بتقدير هؤلاء العملاء.
- رغم احتواء أسطول الخطوط الجوية الجزائرية على عدد معتبر من الطائرات إلى أنه يبقى بعيد بعض الشيء عن الأداء المطلوب وذلك لعدة أسباب هي:
 - قلة عدد الطائرات الذي أثر سلباً على أداء المؤسسة.
 - قدم الأسطول وهشاشته خاصة مع تكاليف الصيانة الباهضة.
 - عدم إجراء مراقبات تقنية دورية للطائرات.
 - نقص الخبرات والكفاءات المختصة في تقنيات الطائرة.
 - عدم الاستغلال الأمثل للطائرات وسوء التسيير.
- مقاومة قوية للتغيير من قبل أفراد الشحن، كتطبيق الإدارة الالكترونية والتخلي نسبياً عن المعاملات الورقية.
- غياب الجمارك بعد الساعة الرابعة عصاراً مما تسبب في مشاكل كبيرة للعملاء.
- يتوجه أغلب الموظفون إلى مكاتب الاستقبال الساعة 10:00 صباحاً، أي خسارة تصل إلى 20 دقيقة لكل مكتب، وهو فعل يمكن أن يضر بصورة الشركة وربحيتها.
- قلة التنظيم والمعلومات أدى إلى فوضى في نظام الإدارة.
- حالياً الشركة الجزائرية للخطوط الجوية، لا تتوفر لديها مديرية تسويقية حيث هي تطبق التسويق بصورة عشوائية وغير مباشرة، دون دراية أو دراسة، وبالتالي هي تصرف منتجاتها بمفهوم بيعي لا بمفهوم تسويقي.
- الخطوط الجوية الجزائرية في حالة احتكار لا منافس لها وهذا ما يسبب غياب استراتيجي تنافسي.

- يعتبر الشحن الجوي من أولى العوامل الضارة بالبيئة مقارنة بوسائل النقل الأخرى (انبعاثات ثاني أكسيد الكربون طن لكل - كيلومتر تنتجها طائرة شحن مقارنة بوسائل النقل الأخرى).
- الصادرات غير الهيدروكربونية ضئيلة، ناهيك عن كونها ذات غير مهمة جداً، وهو ما نشرته الإحصائيات، وأن القليل الموجود بشكل عام يمر عبر الشحن الجوي، لذلك التغييرات الداخلية التي تم إجراؤها على الشحن الجوي مثل تدريب الموظفين، وتحسين ظروف العمل، أو حتى شراء مساحات ضوئية جديدة أكبر حجماً وأكثر قدرة على تمرير الطرود الكبيرة أو الكميات الكبيرة، ساعدت في توفير الوقت والحد من أوقات الانتظار، وضمان وصول البضاعة بحالة جيدة وبأسرع وقت ممكن.

التوصيات:

- تعتبر الشركة الجزائرية للخطوط الجوية، شركة خدماتية يتوجب عليها وضع خطة تسويقية في المستوى والمعنى الحقيقي للتسويق، من أجل المحافظة على زبائنها في ظل المنافسة.
- إنشاء قاعدة جديدة للصيانة.
- تحديث وسائل الاتصال والتحديث الجزئي لأسطولها.
- تدريب الموظفين على البرامج الجديدة.
- تطوير البنية التحتية (خطوط مفتوحة).
- تطوير سياسة النقل الدولي.
- فحص المستندات قبل التحميل والتفريغ.
- تكوين فريق لإدارة النقل الجوي.
- توفير شاحنات نقل المطار الخاصة.
- دمج قسم التسويق: لتحسين تقديم الخدمة داخل الشركة وخاصة داخل قسم الشحن.

- أصبح الترويج في أي مجال وبأي سعر إلزامياً، لكن أسعار شركة الخطوط الجوية الجزائرية لا تشجع العميل على العودة، لذا من المستحسن الترويج للأسعار قليلاً لجذب وتشجيع المزيد من العملاء العائدين.
- تسهيل وصول المعلومات للعملاء (على سبيل المثال، لوحة إعلانات تسمح بإبلاغ العملاء أو تحذيرهم).
- تسهيل إجراءات العملاء على جميع المستويات وخاصة في استرداد بضائعهم.
- بالنسبة للمنتجات الطازجة، يكون من الأفضل أن تزود الدولة الخطوط الجوية الجزائرية بطائرة شحن باردة.
- إعادة هيكلة الأسطول الجوي الجزائري وتدعيمه بطائرات جديدة من النوع الكبيرة والاستغناء على الطائرات القديمة، ذات تكاليف صيانة عالية، ومستوى أداء ضعيف.
- إعطاء أهمية للنقل الجوي التجاري، وزيادة عدد الطائرات المخصصة له، لأن أهميته في تزايد مستمر على المستوى العالمي، ويلعب دوراً هاماً في اقتصاديات بعض الدول.
- إعادة النظر في نظام عمل المطارات، وكذلك إنشاء المطارات الدولية ذات المستوى العالمي، وربطها بأنماط النقل الأخرى مثل: القطار... إلخ، وتوفيرها بكامل التجهيزات.
- توسيع الشبكة المحلية والدولية، وذلك من خلال فتح مجال جوي بين الجزائر ودول عديدة في العالم مثل: دول القارة الأمريكية، وأسيا الشمالية، وكذلك زيادة الخطوط الجوية الداخلية لتحقيق تقارب بين المدن الجزائرية خاصة شمال /جنوب.



قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

أ- باللغة العربية:

- المشوخي حامد سليمان، اقتصاديات النقل والمواصلات، بدون طبعة، دار الفكر العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، 2003.
- آمنة أبو حجر، الجغرافيا السياحية، طبعة 1، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
- ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية: الإمداد والتوزيع المادي، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2003/2002.
- سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، بدون طبعة، الدار الجامعية، القاهرة، 2003.
- سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل، دار المريخ للنشر، الطبعة الخامسة، 2005.
- رونالد اتش بالو، إدارة اللوجستيك - تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، تعريب: تركي إبراهيم سلطان، أسامة احمد مسلم، دار المريخ، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2006.
- علي فلاح الزعبي، د. زكريا احمد عزام، إدارة الأعمال اللوجستية (مدخل التوزيع والإمداد)، دار الميسرة للنشر والتوزيع والطباعة عمان، الأردن، الطبعة الأولى، 2012.
- ماهر عبد العزيز، صناعة السياحة، بدون طبعة، دار زهارن للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
- محمد العدوان، علي المشاقبة، هيثم الزعبي، إدارة الشراء والتخزين، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان.

- مصطفى محمود أبوبكر، المرجع في وظيفة الاحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة: مدخل استراتيجي تطبيقي لتحقيق الميزة التنافسية من خلال أعمال الشراء والتخزين، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2004/2003.
- مصطفى سعيد أحمد، دليل عمليات النقل الجوي للتصدير، الوكالة العالمية للصحافة والطباعة والنشر رذا.
- محمد خميس الزوكة، الجغرافيا الاقتصادية للعالم، الطبعة 1، دار المعرفة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2004 .
- مثنى طه الحور بإسماعيل، محمد علي الدباغ، مبادئ السفر والسياحة، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، الطبعة 1، 2001.
- نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005/2004.

ب- باللغة الفرنسية:

- Pierre Médan, Anne Gratacap, Logistique et supplychain management, DUNOD, paris, 2008.

ثانيا: المجالات

- منشورات كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، السياسات الاقتصادية-واقع وآفاق، مجلة الاقتصاد، المناجمنت، تلمسان.

ثالثا: الرسائل والأطروحات

- بوسكار ربيعة، أثر تحرير النقل " تقييم كمي ونوعي" دراسة حالة لمدينة بسكرة، رسالة لنيل رسالة ماجستير علوم اقتصادية جامعة باتنة 2003 - 2002.

- بن سبع الياس، استخدام نماذج البرمجة الخطية بالأهداف في نمذجة وحل مشاكل النقل دراسة حالة شركة نפטال، تلمسان رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018-2019.
- حقيقي مخفي، الادارة المعاصرة لعمليات الامداد (لوجستيك) في المؤسسات الاقتصادية، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2017/2018.
- حواس فاتح، النقل والإمداد، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2010/2011.
- خالد رواسكي، محاولة نمذجة برامج تسيير الأسطول الجوي الخاص بشركة نقل المسافرين، رسالة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع الاقتصاد القياسي، جامعة الجزائر، 2004.
- دلال بالأطرش، دور خدمة النقل الجوي في كسب رضا الزبون، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، في علوم التسيير، جامعة ورقلة، 2014/2015.
- سهام بولغلم، دور قطاع النقل في تنمية القطاع السياحي، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في علوم التسيير، جامعة جيجل، 2010/2011.
- عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة قلمة، 2009/2010.
- فهد إبراهيم جورج حوا، أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبائن، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2013.
- قلابزة أمال، لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث ل.م.د في العلوم التجارية، مستغانم، 2015/2016.

• محمد الصديق بنيحي، دور النقل الجوي في ترقية قطاع السياحة، مذكرة مقدمة استكمالاً لمتطلبات نيل شهادة الماستر في علوم التسيير، جامعة جيجل، 2016/2015.

• نور الهدى بوهنتالة، دور أنشطة الإمداد في تحقيق الميزة التنافسية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية، جامعة باتنة، 2009/2008.

ثالثاً: القوانين والنصوص القانونية

قانون رقم 88/17 المؤرخ في 10 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الصادرة في 2005، العدد 19.

رابعاً: المواقع الالكترونية

• نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية، مركز المعلومات، الغرفة الشرقية، 2008:

• <http://www.chamber.org.sa/Arabic/InformationCenter/Studies>

• <http://www.ediadico.com/dictionnaire/définition/transport>

• www.airalgerie.dz

• <https://airalgeriecargo.dz>



الملاحق

124 ALG 3917 5555		124-3917 5555	
Shipper's Name and Address EURL BAB EL DJAZIRA EXPORT LOT 26 LOTS BENYAHIA CHARBA KOLEA 42000 TIPAZA ALGERIA DZ TEL 0563224955 FAX 0561647220		Shipper's Account Number No. Invoicing Air Waybill Issued By Copies 1, 2 and 3 of the Air Waybill are originals and have the same value.	
Consignee's Name and Address 6311-3652 Quebec inc 1300 suite 5 avenue de valleyfield Level Montreal, QC H7C2K6 CANADA CA TEL 450 661 0666		It is agreed that the goods described herein are accepted in shipment under such conditions (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMES APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may request such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.	
Name of Carrier's Agent and City centre cargo Alger		Accounting Information Air Net No.	
Agent's IATA Code 03-4-9055		Account No.	
Airport of Departure (Addr. of First Carrier and Requested Routing) ALGER		Customs Special Information	
To By First Carrier YUL AIR ALGERIE		Reference Number	
Airport of Destination Montreal Dorval		Amount of Insurance XXX	
Flight Date AH 2700/31		Requirements - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, insurance amount to be insured in figures in the weights "Amount of Insurance".	
Handling Information		Additional Remarks	
No. of Pieces 5		Gross Weight 1,559.0	
Rate Class K Q		Chargeable Weight 1,559.0	
Base Charge 139.45		Total 217,402.55	
Nature and Quantity of Goods and Dimensions or Volume LEGUMES ET FRUITS PERRISSABLES A CONSERVE A 4 DEGRES Dim: 150 x 80 x 120 x 4 Dim: 150 x 80 x 90 x 1 PER Volume: 5.56 MC			
Prepaid 217,402.55		Other Charges AWC 800.00 MYC 10,913.00 TXC 1,091.30	
Weight Charge Collected		FEC 1,247.20 SCC 11,892.50 TVC 2,610.55	
Valuation Charge			
Tax			
Total Other Charges Due Agent			
Total Other Charges Due Carrier			
28,354.55			
Total Prepaid		Total Collected	
245,757.10			
Currency Conversion Rates		30 May 2022	
CC Charges in Dest. Currency		ALGER	
For Carrier's Use only at Destination		centre cargo	
Charges at Destination		Total Collected Charges	
		124-3917 5555	

الخطوط الجوية الجزائرية
AIR ALGERIE
DIRECTION fret Centre Cargo

BON DE COMMANDE FRET
(Client en compte)
N° 006498

EXPORT **IMPORT**

(Rayer la mention inutile)

Organisme : EURO JAZIRI EXPORT

Compte N° : 4204

LTA N° : 104 3914 5555 Nbre colis 05 P. 0011 poids : 1559 Kgs

Parcours : ALG - YUL

Bon établi par M^r : Lot. Ben Yuhia

Cachet et signature
Lot. N° 26
Lots. Ben Yuhia
Chaiba - Kaldia
W. Tipaza - R.C. : 42/00
0524869 8 17

Nota valable Pour une seule expédition

AIR ALGERIE **CARGO**
Service Recouvrement
et Facturation

IMP. AH

DOUANE ALGERIENNES	Commissionnaire	
Bureau D E B AHB	en douane N°	D48 SOUMISSION
Soumission N° <u>1858</u>	Reppert N°	(engagement de produire un document ou D'accomplir une formalité)
Enregistrée le <u>30/05/2022</u>	je soussigné <u>TRANSIT EURL MAB EL DJAZIRA EXPORT</u>	
	P/C <u>EURL MAB EL DJAZIRA EXPORT</u>	
(Cachet) _____ (Signature) _____	M'engage, sous les peines de droit conjointement et solidairement caution	
La présente soumission concerne Cerne les marchandises repris Ses à la déclaration.	PRODUIRE FACTURE ORIGINALE DOMICILIE	également soussigné
Modèle D _____		
Espèce des marchandises :		
Poids XG <u>1395</u>	Dans un délai de <u>15</u> JR à compter de la date d'enregistrement de la Présente soumission et en cas d'inexécution total ou partielle de cette obligation, Acquitter à première réquisition, le montant des droites taxes et pénalités exigible	
Valeur USD <u>1042,75</u>	La signature de la caution _____ la caution _____	le déclarant
Caution agréés Le _____ Le Receveur.	Mention manuscrite Lu et approuvé	
(Date, signature, cachet)	MENTIONS DIVERSES	
Consignation N° _____ pour la		
Somme _____		
Le _____	ATTESTATION RELATIVE A L'ACCOMPLISSEMENT DES ENAGEMENTS	
Le receveur Date, signature, cachet)		Imprimerie des douanes



EPE/SPA SIEGE SOCIAL: 1, PLACE MAURICE AUDIN ALGER

DECLARATION D'EXPEDITION

MEMBRE DE L' IATA ET DE L' ATAF

LTA N° 124

Aéroport départ:		Aéroport destination:	
		Itinéraire demandé (Eventuellement):	
Expéditeur:		Représenté par :	
Nom, adresse, ville, pays :		Nom:	
Tél.		Tél.	
Fax		Fax	
N° Compte Client		N° Compte Client	
Destinataire:		Notifier à:	
Nom, adresse, ville, pays :		Nom, adresse, ville, pays :	
Tél.		Tél.	
Fax		Fax	
Email		Email	
Valeur déclarée pour		Assurance	
le transport:	la douane:	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
MODALITES DE REGLEMENT DES FRAIS.			
PORT PAYE <input type="checkbox"/>	FRAIS AU DEPART PAYS <input type="checkbox"/>	PORT DU (si autorisé) <input type="checkbox"/>	FRAIS AU DEPART DUS <input type="checkbox"/>
Nbre colis	Poids brut	Nature et quantité des marchandises	Dimensions (Long x larg x Haut)
Enveloppe documents jointe		Formalités Douanières	
Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	AIR ALGERIE <input type="checkbox"/>	Autres <input type="checkbox"/>
Renseignements pour le traitement de l'expédition			

Le soussigné, expéditeur ou son mandataire, certifie que les indications portées sur le présent document sont exactes. Si une partie quelconque de l'expédition contient des marchandises dangereuses, celle-ci devra être correctement dénommée, emballée pour le transport par air conformément à la réglementation qui lui est applicable et accompagnée d'une attestation spéciale en double exemplaire.

Le soussigné autorise AIR ALGERIE à préparer et à signer pour son compte la LTA et à expédier ses marchandises selon les conditions générales du contrat de transport qu'il déclare connaître et accepter.

Il s'engage à payer tout les frais encourus en cas de non livraison ou d'abandon de l'expédition à destination.

Fait à Le Signature:
(Précédé de la mention "Lu et approuvé")

IMP. AH

DIVISION EXPLOITATION
DIRECTION DES OPERATIONS AU SOL
CENTRE EXPLOITATION ALGER



FEUILLE DE MOUVEMENT

RESEAU INTERNATIONAL

LUNDI 30 MAI 2022

ATA	ETA	PROV	REG	N° VOL	DEST	ETD	ATD	DL	PREV départ			PREV retour			TOP EMB	Observations	PRK
									F	C	Y	F	C	W			
	0500	YUL	JV	AH2701								5	174				
			KI	AH4038	CAI	0830			14		126						
			KO	AH1036	LYS	0855				16	131						
			JB	AH1010	ORY	0910			18	14	222						
	0920	CDG		50161											ASL-		
	0945	JED		XY924											FLYNAS		
			JV	AH3016	IST	1000			18		256						
				50162	CDG	1020											
	1020	CDG		50271											ASL-		
			KL	AH1000	CDG	1030			16		133						
				XY925	JED	1045											
				50274	LYS	1120											
			KM	AH2046	GVA	1145			12		133						
			KR	AH1004	ORY	1200			15		134						
	1235	DSS	JU	AH5011								2	11				
	1335	TUN		TU374											TUNIS-AIR		
	1350	LYS	KO	AH1037								18	254				
	1405	JED		SV341											SAUDIA		
	1430	DXB	JA	AH4063								12	13	209			
				TU375	TUN	1505											
	1510	ORY	JB	AH1011								14	14	220			
			KP	AH1506	CDG	1520			16		134						
			KF	AH1044	TLS	1545				16	132						
	1600	LYS		50273											PSL-		
				SV340	JED	1625									AIRLINES		
	1645	CDG	KL	AH1001								12		126			
	1645	GVA	KM	AH2047								12		124			
			KO	AH4002	TUN	1650				16	135						
				50272	CDG	1700											
	1725	CAI	KI	AH4039								15		135			
	1805	ORY	KR	AH1005								11		130			
	1815	IST	JV	AH3017								18		254			
	1955	TLS	KF	AH1045								13		129			
	2030	TUN	KO	AH4003								16		135			
	2120	CDG	KP	AH1507								2		128			

ce programme peut etre sujet a des modifications de dernieres minutes

	AH	CIE ASSISTEES	TOTAL MVT
TOTAL DEPARTS	10	6	16
TOTAL ARRIVEES	13	6	19
TOTALPREV/DEP	1 707		
TOTAL PREV/ARR	2 206		

SUPERVISION



RAPPORT D'ARRIVEE

Aéronef Magasinier pointeur

Ligne Date

Provenance..... Heure remise documents magasins

No de gros Heure remise marchandise magasins.....

Colis en déficit

.....

.....

Colis en excédent

.....

.....

LTA en excédent

.....

.....

Manifeste en déficit

.....

.....

Constats d'avarie.....

.....

.....

Observations

.....

.....

.....

Emargement Chef d'Echelon Magasin



DOSSIER ARRIVEE

Vol du Provenance

Heure arrivée avion.....

Heure arrivée du Frêt au magasin.....

ELEMENTS STATISTIQUES

Nombre		
LTA	Colis	Poids

SP 125



DOSSIER LITIGES

N° _____

DEFICIT _____

EXCEDENT _____

VOL _____ DU _____ GROS _____

REGULARISE LE _____

PAR _____ VOL _____ GROS _____

EMARGEMENT