

أهمية تطوير قطاع النقل في الجزائر كآلية لترقية مناخها الاستثماري

The importance of developing the transport sector in Algeria as a mechanism to upgrade its investment climate

هشام دغوموم*، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر3، (الجزائر)

عبدالنور قبائلي، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر3، (الجزائر)

تاريخ الاستلام : 2022/02/03 ؛ تاريخ المراجعة : 2022/05/15 ؛ تاريخ النشر : 2022/06/30

ملخص : تهدف من خلال هذا البحث إلى إبراز الدور الهام لتطوير قطاع النقل في الجزائر كآلية لترقية مناخها الاستثماري، وزيادة قدرتها التنافسية على جذب الاستثمار الأجنبي المباشر، ولقد وقفنا من خلال هذا البحث على حقيقتين هامتين، الأولى مفادها أن تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الجزائر لا زال ضعيفا جدا وهذا رغم كل الجهود المبذولة من طرف الدولة لاستقطابه، وأما الثانية فمفادها أن تطوير قطاع النقل في الجزائر سيلعب دورا هاما وفعال في ترقية مناخها الاستثماري وزيادة قدرتها التنافسية على جذب الاستثمار الأجنبي المباشر، وهذا من خلال المساهمة في توفير وسائل نقل وتنقل على درجة عالية من التطور والكفاءة والأمان.

الكلمات المفتاح : قطاع النقل؛ مناخ الاستثمار؛ الاستثمار الأجنبي المباشر.

تصنيف JEL : F21 ؛ L92 ؛ L93.

Abstract:

We aim through this research to highlight the important role of developing the transportation sector in Algeria as a mechanism to promote its investment climate, and increase its competitive ability to attract foreign direct investment, and we have stood through this research on two important facts, the first is that the flow of foreign direct investment to Algeria is still very weak This is despite all the efforts made by the state to attract it, and the second is that the development of the transport sector in Algeria will play an important and effective role in promoting its investment climate and increasing its competitive ability to attract foreign direct investment, and this through contributing to the provision of transportation Convey a high degree of sophistication, efficiency and safety.

Keywords: Transportation sector; Investment climate (business); Foreign direct investment.

Jel Classification Codes : F21; L92; L93.

I- تمهيد :

إن المسألة اليوم لم تعد ما إذا كان علينا السماح بدخول الاستثمار الأجنبي المباشر إلى البلاد، بل أصبحت تتعلق أكثر بكيفية اجتذابه، وهذا راجع إلى أن اجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر بات يشكل سوقا تنافسيا، يفرض على أي دولة من دول العالم -خاصة النامية منها- الراغبة في اجتذابه أن توفر حوافز ومؤسسات وضمانات أفضل مما توفره غيرها من الدول، وإلا واجهت خطر خسارة إحدى مفاتيح التنمية الاقتصادية.

والجزائر باعتبارها واحدة من الدول النامية، تسعى هي الأخرى جاهدة إلى جذب الاستثمار الأجنبي المباشر، من خلال العمل على توفير المناخ الاستثماري الملائم الذي يسهل للمستثمر ممارسة نشاطه بحرية وأمان، فكما هو معلوم فإن أحد أهم متطلبات جذب المستثمر الأجنبي المباشر، ونجاحه في تحقيق الأهداف المرجوة من وراء جذبها، هو تهيئة البيئة الاستثمارية الملائمة، وذلك عن طريق معالجة المشاكل الجبائية (مثل الازدواج الضريبي...)، والمشاكل الإدارية والقانونية (مثل المتعلقة بتسهيل إجراءات إنشاء الشركة...)، والمشاكل المتعلقة بتوفير البنى التحتية والأمن والاستقرار السياسي... .

وسنستعرض من خلال هذا البحث نقطة هامة جدا، ألا وهي الدور الذي سيلعبه تطوير قطاع النقل -بصفته أحد أهم مكونات البنى التحتية- في ترقية المناخ الاستثماري للجزائر، وهذا انطلاقا من البحث عن الإجابة المناسبة للسؤال التالي:

كيف سيسهم تطوير قطاع النقل في الجزائر في ترقية مناخها الاستثماري وجعله أكثر جاذبية واستقطابا للاستثمار الأجنبي المباشر؟

وقصد التمكن من الإجابة على الإشكالية المطروحة قمنا بتحديد نطاق الإجابة عليها من خلال طرح الفرضية التالية:
إن توفير وسائل نقل وتنقل على درجة عالية من التطور والكفاءة والأمان في الجزائر، يؤثر إيجابيا على جعل مناخها الاستثماري أكثر جاذبية واستقطابا للاستثمار الأجنبي المباشر.

وتجدر الإشارة إلى إن أهمية هذا البحث تتجلى في إبراز الدور الهام والكبير الذي سيلعبه تطوير قطاع النقل -بصفته أحد أهم مكونات البنى التحتية- في ترقية المناخ الاستثماري للجزائر وجعله أكثر جاذبية واستقطابا للاستثمار الأجنبي المباشر، حيث يعد قطاع النقل مكوناً هاماً في الاقتصاد وعاملا مؤثراً في التنمية، فهو يسهر على تأمين النقل والانتقال للبضائع والركاب وهو رابط بين مراكز الإنتاج والاستهلاك والتصدير والاستيراد وحركة العبور للبضائع وأيضاً بين السكان حيث يتولى تأمين انتقال الأشخاص.

أما عن الهدف المرجو من وراء هذا البحث فيتمثل بالدرجة الأولى في كل من إبراز أهمية دور تطوير قطاع النقل في ترقية مناخ الاستثمار في الجزائر وزيادة قدرتها التنافسية على جذب الاستثمار الأجنبي المباشر، والتعرف على الآليات والاستراتيجيات التي من شأنها تطوير قطاع النقل.

ومن أجل الإجابة على إشكالية البحث المطروحة في ظل الأهداف المسطرة، قمنا بتقسيمه إلى أربعة محاور أساسية تتمثل في:

II. عرض حجم تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الجزائر خلال الفترة الممتدة ما بين 2010-2019 والتوزيع القطاعي له:

حتى نتمكن من عرض التطورات الحاصلة على تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الواردة إلى الجزائر خلال الفترة الممتدة ما بين 2010-2019، ارتأينا إدراج الجدول التالي والذي يستعرض حجم الاستثمارات الأجنبية المباشرة المتدفقة إلى الجزائر خلال الفترة المذكورة أعلاه مع مقارنتها مع دول مغاربية وأخرى خليجية وذلك لتقييم أهميتها وحجمها ومدى تطورها.

أهمية تطوير قطاع النقل في الجزائر كآلية لترقية مناخها الاستثماري

الجدول (1): عرض حجم تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الواردة إلى الجزائر وبعض الدول العربية خلال الفترة (2010-2019)

2014	2013	2012	2011	2010	السنوات القيمة بـ 10 ⁹ دولار
1,5	1,69	1,5	2,57	2,3	القيمة - الجزائر
11,24-	12,67	41,63-	11,74	16,3-	معدل النمو
1,06	1,12	1,6	2,27	3,11	القيمة - تونس
5,36-	30,0-	29,52-	27,01-	84,24	معدل النمو
3,56	3,29	2,73	2,52	1,57	القيمة - المغرب
8,21	20,51	8,33	60,51	19,57-	معدل النمو
11,07	9,77	9,57	7,68	5,5	القيمة - الإمارات
13,31	2,09	24,61	39,64	37,40	معدل النمو
2019	2018	2017	2016	2015	السنوات القيمة بـ 10 ⁹ دولار
1,38	1,51	1,20	1,64	0,59-	القيمة - الجزائر
8,61-	25,83	26,83-	377,97	139,33-	معدل النمو
0,84	1,04	0,88	0,89	1,0	القيمة - تونس
23,19-	18,18	1,12-	11,0-	5,66-	معدل النمو
1,60	3,64	2,69	2,16	3,26	القيمة - المغرب
56,04-	35,32	24,54	33,74-	8,43-	معدل النمو
13,79	10,39	10,36	9,61	8,55	القيمة - الإمارات
32,72	0,29	7,80	12,40	22,76-	معدل النمو

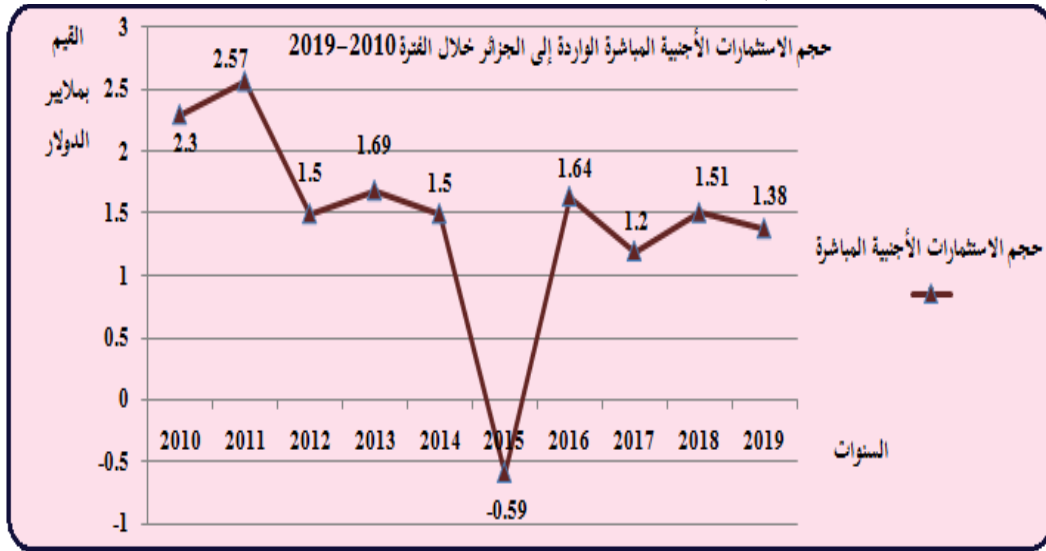
المصدر: من إنجاز الباحثين بناء على معطيات: (البنك الدولي، 2019)

(المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، 2020، صفحة 38)

من خلال تحليل البيانات المحتواة في الجدول السابق، يمكن الجزم أن الاتجاه العام لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الوارد إلى الجزائر عرف منحنى متناقص إذ بلغت قيمة الاستثمارات الواردة ذروتها في مستهل فترة الدراسة أي سنة 2011 بمبلغ قدره 2,57 مليار دولار ثم ما فتئت أن انخفضت بنسبة كبيرة قدرت -41,63% سنة 2012 لتبلغ 1,5 مليار دولار ثم حافظت على استقرارها في حدود 1,5 مليار دولار إلى أن حلت سنة 2015 والتي عرفت أسوأ حصيلة للجزائر منذ فترة طويلة بحصيلة سالبة قدرها 590 مليون دولار وهو ما يعكس عزوف المستثمرين المباشرين الأجانب عن الوجهة الجزائرية التي يرونها لا تلي تطلعاتهم وتشوبها الكثير من العراقيل الإدارية والبيروقراطية، ثم ابتداء من سنة 2016 عاود مستوى تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة يسترجع مكانته التي كان عليها قبل نكسة سنة 2015 واستقر في حدود 1,5 مليار دولار مع تسجيل 1,20 مليار دولار سنة 2017. ومقارنة مع الدول المغاربية الأخرى تونس والمغرب فقد حلت الجزائر في المرتبة الأولى سنة 2011 وحلت في المرتبة الأخيرة سنوات 2012 و2015 بينما استقرت في المرتبة الثانية في باقي السنوات حيث حافظت المغرب على الريادة مغاربيا منذ سنة 2012 وبمستوى تدفقات في حدود 5,3 مليار دولار. أما على المستوى العربي فقد حلت الجزائر في المرتبة الثامنة عربيا سنة 2018 من أصل 16 دولة عربية، وحافظت دولة الإمارات العربية المتحدة على صدارة الدول العربية من حيث حجم التدفقات الواردة من الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

ولتوضيح تطور حجم الاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة إلى الجزائر ارتأينا ترجمة الجدول السابق على شكل منحنى بياني يبين الاتجاه العام لتلك الاستثمارات.

الشكل (1): حجم الاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة إلى الجزائر خلال الفترة 2010-2019



المصدر: من إعداد الباحثين بناء على معطيات الجدول (1)

من خلال الرسم البياني المبين في الشكل السابق يمكن ملاحظة الاتجاه التنازلي لمستوى تدفقات الاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة إلى الجزائر فانطلاقاً من سنة 2010 أين كانت قيمة تدفقات الاستثمارات الأجنبية تبلغ 3,2 مليار دولار، استقرت سنة 2019 في حدود 1,38 مليار دولار وهو ما يمثل نسبة سالبة قدرها -40%.

أما فيما يتعلق بعدد هذه الاستثمارات الواردة من 2002 إلى غاية أوت 2018، وتوزيعها على القطاعات الاقتصادية المختلفة غير النفطية، فنبينه من خلال إدراج الجدول التالي:

الجدول (2): التوزيع القطاعي للمشاريع الاستثمارية المستحدثة من 2002 إلى غاية أوت 2018

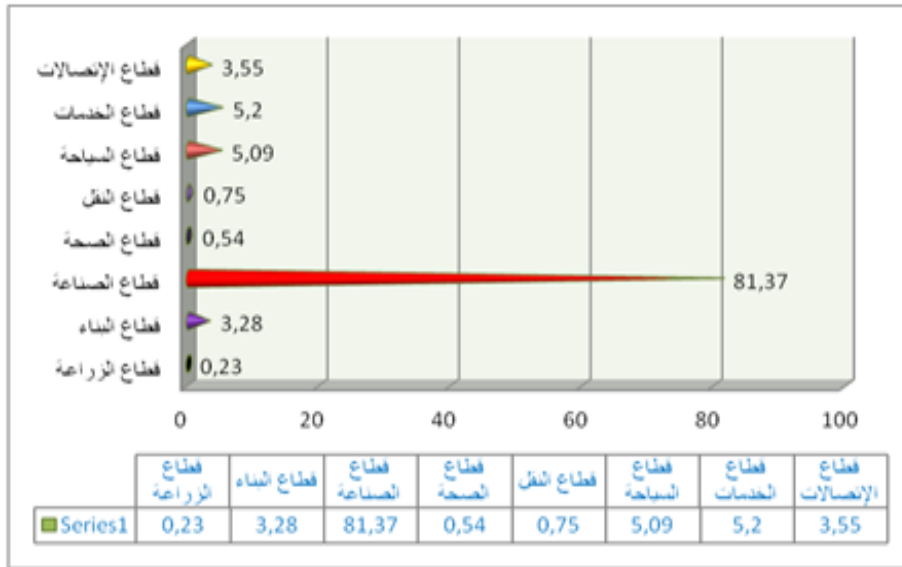
قطاع النشاط	عدد المشاريع	%	القيمة بـ 10 ⁶ دج	%	مناصب الشغل	%
الزراعة	13	44,1%	5 768	0,23%	641	40,8%
البناء	142	15,76%	82 593	3,28%	23 928	17,91%
الصناعة	558	16,93%	2 050 277	81,37%	81 413	60,95%
الصحة	6	0,67%	13 572	0,54%	2 196	1,64%
النقل	26	2,89%	18 966	0,75%	2 407	1,80%
السياحة	19	2,11%	128 234	5,09%	7 656	5,73%
الخدمات	136	15,09%	130 980	5,20%	13 842	10,36%
الاتصالات	1	0,11%	89 441	3,55%	1 500	1,12%
المجموع	901	100%	2 519 831	100%	133 583	100%

المصدر: (الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، 2018)

ولتوضيح التوزيع القطاعي للاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة إلى الجزائر خلال الفترة الممتدة ما بين 2002-2018 على شكل بياني نسوق الشكل التالي الذي يوضح حصة كل قطاع بالنسبة لإجمالي الاستثمارات.

الشكل (2): توزيع الاستثمار الأجنبي المباشر الوارد إلى الجزائر خلال عام 2018 على القطاعات الاقتصادية المختلفة غير النفطية

أهمية تطوير قطاع النقل في الجزائر كآلية لترقية مناخها الاستثماري



المصدر: من إعداد الباحثين بناء على معطيات الجدول (2).

من خلال الشكل أعلاه يتضح لنا أن قطاع الصناعة يأتي في المرتبة الأولى من حيث اجتذابه للاستثمارات الأجنبية المباشرة، فقد وصلت الاستثمارات الواردة إليه 2050277 مليون دينار جزائري أي ما نسبته 81.37% من إجمالي الاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة عام 2018، أما قطاع الخدمات فيأتي في المرتبة الثانية، حيث بلغت الاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة إليه 130980 مليون دينار جزائري، أي ما نسبته 5.2% من إجمالي الاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة عام 2018، ويأتي قطاع السياحة في المرتبة الثالثة من حيث اجتذابه للاستثمارات الأجنبية المباشرة، فقد وصلت هذه الاستثمارات إلى 128234 مليون دينار جزائري أي ما نسبته 5.09% من إجمالي الاستثمارات الأجنبية المباشرة في قطاع الاتصالات إلى 89441 مليون دينار جزائري أي ما نسبته 3.55% من إجمالي الاستثمارات الأجنبية المباشرة عام 2018، أما حجم الاستثمارات الأجنبية المباشرة في قطاع البناء فقد وصلت إلى 82593 مليون دينار جزائري أي ما نسبته 3.28% من إجمالي الاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة عام 2018، في حين حل قطاع الزراعة في المرتبة الأخيرة من حيث اجتذابه للاستثمارات الأجنبية المباشرة، فقد وصلت الاستثمارات الواردة إليه 5768 مليون دينار جزائري أي ما نسبته 0.23% من إجمالي الاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة عام 2018.

III. عرض واقع قطاع النقل في الجزائر:

لقد عملت الدولة الجزائرية تحت ضغط عدة عوامل منها ما هو داخلي، و منها ما هو خارجي، على تجسيد العديد من الإصلاحات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية، وذلك بهدف تكييف اقتصادها مع التحولات العالمية، و الانفتاح أكثر على الاستثمار الأجنبي المباشر، حيث عملت على بذل كل الجهود لتحسين مناخها الاستثماري، وذلك لجذب أكبر قدر ممكن منه، كونها أضحت تدرك بأنه الأفضل من بين الأشكال الأخرى لتدفقات رأس المال الأجنبي، وذلك بالنظر إلى الآثار التي يخلقها هذا النوع من الاستثمار على اقتصادها. وسنعمل من خلال هذا المحور على استعراض كل من واقع قطاع النقل في الجزائر والسبل والآليات والإجراءات الكفيلة بتطوير قطاع النقل وجعله على درجة عالية من الكفاءة والأمان.

1.III واقع قطاع النقل البري في الجزائر خلال الفترة الحالية:

يعد تطور البنى التحتية لأي دولة عنصرا مهما من عناصر التطور والرفي، فهي تعتبر السكة التي يسير عليها قطار التنمية الاقتصادية، وهي عمود من أعمدة الاقتصاد ومقوما من مقوماته وأهم الأسباب التي يعتمد عليها المستثمرون في اختيار وجهاتهم الاستثمارية، فهم يجذبون الاستثمار في الدول التي تمتلك بنى تحتية متطورة وينفرون من تلك التي لا تملك تلك البنى.

فشبكة المواصلات البرية بكل أنواعها (الطرق، السكك الحديدية، مترو الأنفاق) والمرافق المتعلقة بها كمحطات النقل البري، تعتبر من أهم البنى التحتية المطلوبة والضرورية للتنمية الاقتصادية، فهي عصب الاقتصاد وعموده الفقري، وأبرز دلائل التطور والتقدم الاقتصادي، وضرورة من ضرورات المناخ الاستثماري الملائم لاستقطاب وحذب المستثمرين الأجانب.

ومن هذا المنطلق، عمدت الدولة الجزائرية منذ السنوات الأولى لاستقلالها، على تطوير وتوسيع شبكة المواصلات التي ورثتها من الحقبة الاستعمارية وتحديث كل المرافق المتعلقة بها، وكان لها ما أرادت، فابتداء من سنة 2000 ازداد طول شبكة النقل البري وأصبحت بحلول سنة 2017 أكتشف شبكة طرق برية بالقارة الإفريقية، بحيث أصبح طولها يقدر بـ 133741 كلم منها أكثر من 3400 كلم طرق سريعة و1216 كلم طريق سيار شرق - غرب يربط الحدود الغربية بالحدود الشرقية ويمر عبر عدد كبير من الولايات الشمالية وولايات الهضاب العليا وهو بذلك يعتبر العصب الاقتصادي للمناطق التي يعبرها (Mamma, 2017)، ويعبر أيضا الجزائر الطريق العابر للصحراء من الشمال إلى الجنوب والذي يربطها مع 5 دول من شمال شرق إفريقيا (تونس، مالي، النيجر، تشاد، نيجيريا). ويعد هذا الطريق ذا أهميته البالغة في بناء تكتل اقتصادي حر بين الدول التي يشملها.

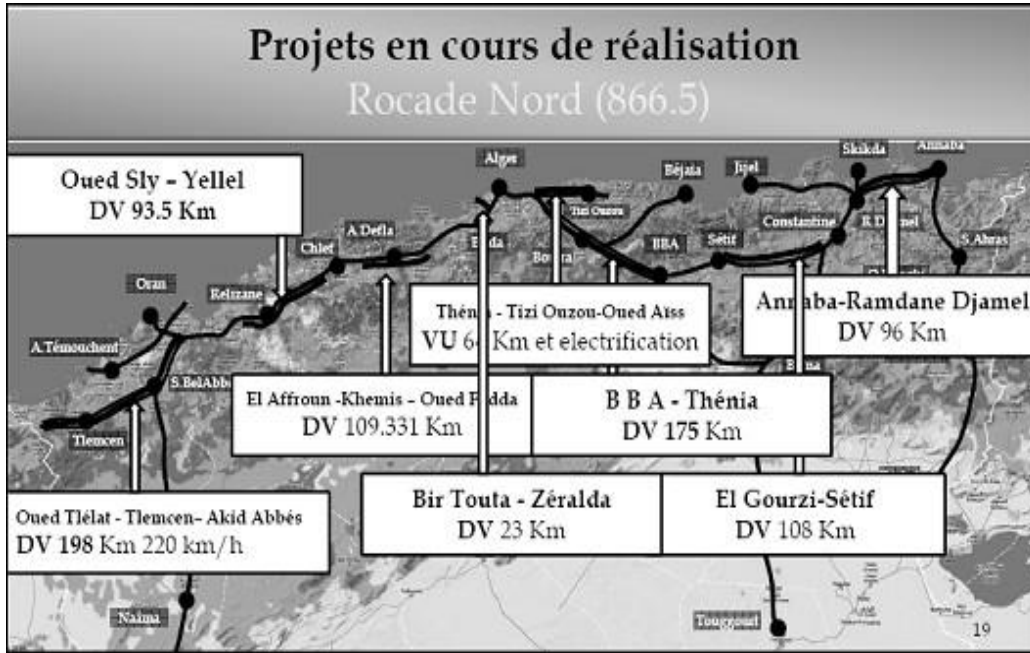
إن شبكة الطرق الجزائرية في تطور مستمر بفضل برنامج تحديث الطرقات السريعة. نذكر منها إنجاز الطريق السيار شرق غرب الذي يبلغ 1216 كلم، والإطلاق القادم لمشروع إنجاز الطريق السيار للهضاب العليا بطول 1020 كلم. كما نذكر الطريق السريع العابر للصحراء (شمال وجنوب) والذي تمت إعادة تهيئته بقرار من الحكومة لزيادة التبادل التجاري بين الدول الست المتواجدة على طول هذا الطريق و هي (الجزائر، مالي، النيجر، نيجيريا، التشاد وتونس).

أما فيما يخص النقل بالسكك الحديدية، ولقناعة الدولة الجزائرية بأهميته ودوره الفعال في فك العزلة عن المناطق النائية والمساهمة في الدفع بعجلة النمو، قامت السلطات السياسية منذ سنة 1999 بتسطير برنامج طموح لتحديث وتوسيع الشبكة القديمة وتحديد عربات القطارات سواء المخصصة لنقل البضائع أو تلك الخاصة بنقل المسافرين، وكذلك عملية التحول من استعمال طاقة الديزل إلى استخدام الطاقة الكهربائية، وهذا لوعي الدولة الجزائرية بفائدتها وتأثيرها الإيجابي على البيئة، وأسندت مهمة تنفيذ ومتابعة مشاريع السكك الحديدية إلى الوكالة الوطنية للدراسات ومتابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية التي أنشئت سنة 2005، إذ بحلول سنة 2019 انتقل طول شبكة السكك الحديدية الجزائرية من حوالي 4000 كلم إلى حوالي 6300 كلم، وسيبلغ 12500 كلم بحلول سنة 2025 وذلك بعد الانتهاء من تنفيذ كل المشاريع المبرمجة وعلى رأسها الخط شرق-غرب الرابط بين الحدود الغربية والحدود الشرقية للجزائر، والخط السريع (LGV) وخط الهضاب العابر لكل الولايات الداخلية أي الخط الرابط بين الحلفة والأغواط وغرداية وورقلة حتى حاسي مسعود، والخط الذي يصل بين وهران وبشار، وكل هذا المجهود المبذول من طرف سلطات الدولة الجزائرية يندرج في سعيها الحثيث على اللحاق بركب الدول الرائدة في مجال النقل بالسكك الحديدية (الوكالة الوطنية للدراسات ومتابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية، 2019).

وقد شهدت شبكة السكك الحديدية في الآونة الأخيرة كهرية بعض المقاطع لوضع قطارات ذات سرعة فائقة قريبا من شأنها أن تربط المدن الرئيسية للبلاد ببعضها البعض وتربط خطوطها كذلك مناطق استخراج المواد الأولية من مقالع ومناجم بالمناطق الصناعية والموانئ، وتجدر الإشارة إلى أن شبكة السكك الحديدية تسير من قبل شركة النقل للسكك الحديدية الوطنية (SNTF). وأن هذه الشبكة مجهزة بـ أكثر من 200 محطة تغطي خاصة شمال البلاد، منها: 299 كلم سكك مكهربة، 305 سكك مزدوجة و1085 سكك ضيقة، والشكل التالي يبين لنا وضعية شبكة السكك الحديدية في الجزائر:

أهمية تطوير قطاع النقل في الجزائر كآلية لترقية مناخها الاستثماري

الشكل (3): وضعية شبكة السكك الحديدية في الجزائر



المصدر: (الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، 2018).

ومن بين مشاريع السكك الحديدية التي هي في طور الإنجاز نذكر مشروع كهربية 1000 كلم من السكك الحديدية و إنجاز 3000 كلم من السكك الحديدية.

إضافة إلى النقل بالسكك الحديدية، سعت الجزائر إلى تطوير النقل الحضري داخل كبريات المدن وذلك لامتصاص الاكتظاظ الشديد وتسهيل انتقال المواطنين، فعمدت إلى تطوير الوسائل الحديثة للنقل الجماعي فقامت بتفعيل النقل باستعمال الترامواي في العديد من المدن الداخلية والساحلية منها: الجزائر العاصمة، وهران، قسنطينة، سطيف، عنابة، سيدس بلعباس كما تم تشغيل أول ترامواي في الصحراء بمدينة ورقلة وكان ذلك بتاريخ 20 مارس 2018، أما أول مترو في الجزائر فقد تم إنجازه بالجزائر العاصمة بخط يمتد من ساحة الشهداء إلى مدينة الحراش مع تفرع يصل إلى حي عين النعجة، وتقوم السلطات بتوسيع هذا الخط ليصل إلى باب الزوار والمطار الدولي من جهة الشرق في حين سيصل إلى مدينة براقي من جهة الجنوب، وحسب الإحصائيات التي تجريها مؤسسة مترو الجزائر، فإن عدد المسافرين الذين استعملوا الميترو في سنة 2018 قد بلغ 40032641 أي بمعدل 109678 مسافر يوميا وهي تطمح لبلوغ مليون مسافر يوميا مع انتهاء عمليات التوسعة (entreprise métro d'alger, 2020).

2.III. واقع قطاع النقل الجوي في الجزائر خلال الفترة الحالية:

لقد أصبح النقل الجوي في الجزائر ذا أهمية بالغة، وذلك نظرا لشساعة المساحة وبعد المسافات بين أطراف الجزائر، وكذلك تعدد العلاقات الدولية، ويتكون الأسطول الجوي من 63 طائرة معظمها من نوع بوينغ وإيرباص وهي طائرات حديثة، وتضمن شركة الخطوط الجوية الجزائرية سنويا نقل 6 ملايين مسافر، ونحو 30 ألف طن من البضائع، ويوجد بالجزائر 55 مطارا منها 12 مطارا دوليا والباقي إما داخلي أو جهوي أو خاص (أهمها مطار هواري بومدين الدولي ومطار وهران الدولي) (Air Algérie, 2021).

ولقد عملت الجزائر في الآونة الأخيرة على بدل كامل جهودها من أجل تطوير قطاع نقلها الجوي، وهذا بهدف جعله وسيلة حقيقية للاندماج على الصعيدين الإقليمي والدولي. إذ خصصت ميزانية تقدر ب 60 مليار دينار (600 مليون أورو) لتجديد أسطول الجوية الجزائرية وهذا خلال الفترة 2013-2017. كما ستقتني شبكة الخطوط الجوية الوطنية ثلاث طائرات جديدة بسعة 150 مقعدا وستقوم بتجديد 3 طائرات من نوع بوينغ 767 والمتواجدة حاليا في الخدمة. كما ستتم عملية شراء طائرتي شحن لنقل البضائع. وتجدر الإشارة إلى أن شركة الخطوط الجوية الجزائرية تتكفل بعدة رحلات نحو كل من أوروبا، إفريقيا، كندا، الصين والشرق الأوسط... إلخ، وأن

هناك عدة شركات طيران أجنبية لديها رحلات نحو الجزائر نذكر منها: التونسية للطيران، الخطوط الجوية للملكية المغربية، الخطوط الجوية الفرنسية، الإيطالية للطيران، إيغل أزور، ليفتنزا، الخطوط الجوية التركية، الخطوط الجوية البريطانية.

III.3. واقع قطاع النقل البحري في الجزائر خلال الفترة الحالية:

إن النقل البحري في الجزائر يتم عبر 17 ميناء، بعضها مخصص لتصدير المحروقات كميناء أرزيو وبجاية وسكيكدة، بينما تعتبر موانئ الجزائر العاصمة وهران وعنابة موانئ متعددة النشاطات. ويضم الأسطول البحري 74 سفينة بحرية، منها 5 ناقلات للبترول و9 ناقلات للغاز السائل و7 منها لنقل المواد الكيماوية و3 لنقل السكان والبضائع. بينما النقل النهري منعدم لانعدام المجاري المائية الصالحة للملاحة. وتعتبر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN) والمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ممثلي قطاع النقل البحري في الجزائر.

وبما أن الجزائر دولة ساحلية تطل على البحر الأبيض المتوسط وتتوسط دول المغرب العربي وتتميز بشريط ساحلي واسع يتعدى 1280 كلم، فهي مهياة لتصبح بوابة إفريقيا من ناحية الشمال ونافذتها على العالم الغربي خاصة الدول الأوروبية المتوسطية، ووعيا منها بأهمية الشريط الساحلي ودوره في تنمية الاقتصاد إذ أن 95% من المبادلات التجارية الجزائرية تتم عبر البحر، سعت الدولة الجزائرية إلى العمل على تطوير النقل البحري للبضائع والأفراد، فقد قامت بإنشاء موانئ جديدة بمواصفات عالمية وكذلك توسيع الموانئ القديمة وتحديثها، فعمدت إلى تثبيت مرافق الإرشاد والوقاية البحرية وتحديد المنارات وصيانتها، ويحتوي الشريط الساحلي الجزائري على 45 ميناء، منها 11 ميناء مختلط (تجاري، صيد بحري ومحروقات) وميناءين مخصصين لتصدير المحروقات (ميناء سكيكدة-شرق وميناء بطيوه-وهران) و31 مرفأ للصيد البحري ومرفأ ترفيهي بسيدي فرج، ويعتبر ميناء الجزائر العاصمة وهران وعنابة موانئ متعددة النشاطات، وهي من أهم الموانئ على المستوى الوطني، وتقوم السلطات الجزائرية بدراسة إنشاء مشروع أكبر ميناء على المستوى الوطني بمنطقة الحمداية بشرشال ليكون من أكبر الموانئ على مستوى البحر الأبيض المتوسط ومن بين 30 أكبر ميناء في العالم، ويضم الأسطول البحري الجزائري 74 سفينة بحرية، منها 5 ناقلات للبترول و9 ناقلات للغاز السائل و7 منها لنقل المواد الكيماوية و3 لنقل السكان والبضائع. بينما النقل النهري منعدم لانعدام المجاري المائية الصالحة للملاحة.

IV. سبل تطوير وتأهيل قطاع النقل:

يعد الارتقاء بمستوى قطاع النقل والمواصلات في وقتنا الحاضر أحد أهم المعايير أو المؤشرات الدالة على مستوى التنمية العمرانية والتطور الحضري، حيث يتم قياس تقدم الدول بتقدم وسائل ونظم النقل فيها لا سيما إذا اعتمدت هذه الأخيرة على تطبيقات تكنولوجية وأنظمة ذكية حديثة، وسنستعرض فيما يلي أهم الإجراءات والآليات التي من شأنها أن تسهم في تأهيل وتطوير قطاع النقل:

IV.1. العمل على تطوير الخدمات اللوجستية:

الخدمات اللوجستية هي فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات، وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة السوق، فمن الصعب أو حتى من المستحيل إنجاز أية تجارة عالمية أو عملية استيراد وتصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي احترافي (مركز معلومات غرفة الشرقية، 2008، صفحة 2).

إن المنظومة اللوجستية تشتمل على العديد من الأنشطة، مثل الشراء والتخزين والنقل والمناولة والتعبئة والتغليف وخدمة العملاء وجدولة طلبات المنتجات، ولعل أهم ما يميز إدارة هذه الأنشطة في الإطار اللوجستي هي ضرورة التنسيق والتكامل بين هذه الأنشطة، وذلك بهدف توفير المنتجات والخدمات للزبائن في الوقت والمكان المناسبين وبالحالة وبالشكل المرغوب فيه، وبما يؤدي إلى دعم المركز التنافسي للمؤسسة وزيادة أرباحها. ويتم تطوير الخدمات اللوجستية من خلال:

- توفير نظم آمنة للشحن ومتكاملة ومتعددة الوسائط وذات كفاءة عالية ومستدامة بيئيا، فالיום لم يعد يكفي إنشاء الطرق والموانئ والمطارات لتلبية احتياجات المستثمرين والمواطنين، بل يجب أن يتم تصميم الأنظمة اللوجستية وفق ما يشجع الابتكار ويدعم القدرة التنافسية؛

أهمية تطوير قطاع النقل في الجزائر كآلية لترقية مناخها الاستثماري

- إنشاء مراكز لوجستية لتولي مهام الإمداد والتموين بصورة عصرية مع ضرورة إشراك القطاع الخاص في إدارتها.

2.IV. تطبيق نظم النقل الذكية:

يقصد بنظم النقل الذكية تلكم النظم التي تعتمد على استخدام تقنيات الحاسب الآلي والالكترونيات والاتصالات والتحكم بغية الحصول على معلومات تتعلق بأداء مرافق النقل، وأحيانا عن الطقس والظروف الجوية والبيئية بغية مجابهة العديد من التحديات التي يمكن أن تواجه الأفراد أثناء عملية النقل والتنقل، وهو الأمر الذي من شأنه أن يساهم في تحسين مستويات السلامة والإنتاجية والحركة العامة (بولقواس إ.، 2014، صفحة 158).

فنظم النقل الذكية وبالمعنى السالف الذكر تمثل التطور الطبيعي للبيئة التحتية للنقل، وذلك من خلال عملها على تحديث هاته الأخيرة لتواكب عصر المعلومات، وهو الأمر الذي من شأنه أن يساهم في توفير طاقة استيعابية أكبر وبكفاءة أعلى دون الاعتماد الكلي على إنشاء مرافق نقل جديدة.

وتشير في هذا الصدد الدراسات إلى أن الجمع بين نظم النقل الذكية والإنشاءات الجديدة أمر من شأنه المساهمة على استيعاب النمو المروري المستقبلي وذلك بتوفير قدره 15% مما يلزم تجهيزه لتلبية الطلب المروري نفسه من خلال الإنشاءات الجديدة فقط (بولقواس إ.، 2014، صفحة 158).

3.IV. العمل على تأهيل وتطوير الموانئ:

لا بد على الدول أن تجعل ضمن أولوياتها ضرورة العمل على تأهيل الموانئ البحرية والجوية والجافة لاستقبال وسائل النقل العملاقة وتقديم خدمات لوجستية مميزة وتحقيق التكامل بين موانئها وموانئ الدول الأخرى، وهذا من أجل الوصول إلى منظومة نقل بحري بمكونات عالية المستوى.

إن تأهيل وتطوير الموانئ يتحقق بالدرجة الأولى من خلال (حافظ، 2020):

- ✓ ربط الموانئ بوسائل النقل المتعددة الوسائط مثل سكك الحديد والنقل النهري، وهذا من شأنه أن يوفر الطاقة ويحافظ على كل من البيئة والطاقة ويحسن منظومة السلامة والأمان ويدعم التنمية بمختلف مجالاتها؛
- ✓ تطوير منظومة الشحن والتفريغ وهذا بهدف رفع معدلات الأداء وتقليل معدلات بقاء السفن والبضائع بالموانئ؛
- ✓ تطوير قدرات ومهارات الموارد البشرية المسؤولة عن إدارة الموانئ والعمل بها، ويتحقق هذا من خلال توفير برامج ودورات تدريبية متطورة؛
- ✓ تزويد الموانئ بمسارات جانبية للشاحنات التي تنقل الحاويات من وإلى محطات الشحن،
- ✓ توسيع الموانئ ورفع طاقتها الإستيعابية، وهذا من أجل رفع قدرتها على مناولة السلع بمختلف أشكالها وأحجامها وكذلك قدرتها على استقبال مختلف أنواع الشاحنات والسفن والطائرات.

4.IV. اتخاذ الإجراءات المناسبة واللازمة لمواجهة حوادث المرور:

إن تحقيق السلامة المرورية يتحقق بعد التحكم في ثلاث عوامل نلخصها فيما يلي:

✓ مستعملي الطريق: نقصد بمستعملي الطريق كل من لع علاقة بالطريق سواء كان سائقا أو من الراجلين، ويتم تحقيق السلامة المرورية عن طريق التحكم في مستعملي الطريق من خلال:

- ضبط نشاط مدارس تعليم السياقة، و الزيادة في أنشطة التوعية والتحسيس؛
- ضبط قواعد حركة المرور عبر الطريق، تدعيم مصالح الأمن بالمعدات والأجهزة المتطورة التي تساعدهم في مراقبة حركة المرور؛
- تكوين خاص لسائقي سيارات الأجرة؛
- تكثيف الرقابة المرورية قصد فرض احترام قانون المرور، وتعديل قانون المرور خاصة فيما يتعلق بالعقوبات.

✓ المركبة: نقصد بالمركبة كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة، ويتم تحقيق السلامة المرورية عن طريق التحكم بالمركبة من خلال المراقبة التقنية الإجبارية والدورية للمركبات، والتحكم في نشاط وكلاء ومصانع بيع السيارات الجديدة.

✓ المحيط: يقصد بالمحيط من وجهة نظر الباحثين والكتاب في مجال قطاع النقل بأنه كل العوامل التي تحيط بمستعملي الطريق والمركبة، والمتمثلة في حالة الطريق ومنشأته الفنية، نسبة تغطية الطرقات بالإضاءة العمومية، حالة الأحوال الجوية، وضعية لافتات وإشارات المرور... إلخ، ويتم تحقيق السلامة المرورية عن طريق التحكم في المحيط من خلال:

- التهيئة الجيدة للطرقات والمنشآت الفنية، وتزويد الطرقات والممرات بالإضاءة العمومية؛
- تنصيب وتعيين اللافتات المرورية، وتزويد مستعملي الطريق بحالة الأحوال الجوية.

5.IV. اتخاذ الإجراءات المناسبة واللازمة لمواجهة الازدحام المروري:

من أهم الإجراءات التي يجب اتخاذها من أجل القضاء أو على الأقل التقليل من حدة أثر هذه المشكلة على المواطنين نذكر ما يلي:

✓ الاهتمام بالنقل الجماعي: ويتم هذا من خلال التسريع في إنجاز مشاريع مختلف أنماط النقل الجماعي مثل الترامواي، الميترو، القطار، والعمل على تقليص عدد المركبات المستعملة في الطريق عن طريق تخصيص أروقة ليسير عليها فقط المركبات التي تحمل مثلا فوق ثلاثة ركاب؛

✓ توسعة الطرق وإنشاء طرق سيارة مزدوجة.

✓ إنشاء المنشآت الفنية المرتبطة بالنقل كالجسور والأنفاق، والتي من شأنها أن تقلص من شدة الازدحام المروري.

✓ منع الشاحنات ذات الوزن الثقيل من عبور بعض الطرقات أو تحديد الوقت المناسب لذلك.

أهمية تطوير قطاع النقل في الجزائر كآلية لترقية مناخها الاستثماري

V. استعراض دور وأهمية تطوير قطاع النقل في ترقية مناخ الاستثمار:

إن أغلب متخذي القرار في أغلب دول العالم، يتفقون على أن وجود سياسات مرحة بالاستثمار مع مجرد تقديم تخفيضات ضريبية وغيرها من الحوافز، لم يعد يجذب المستثمرين الأجانب إلى الداخل، وهذا راجع إلى أن هذه العوامل - بالرغم من أهميتها - لم تعد تشكل بمفردها العامل الأساسي المحدد لتدفقات الاستثمارات الأجنبية المباشرة الداخلة، وهي حقيقة تطرح وجود عوامل أخرى - إلى جانب الحوافز - تلعب دورا هاما في استقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر.

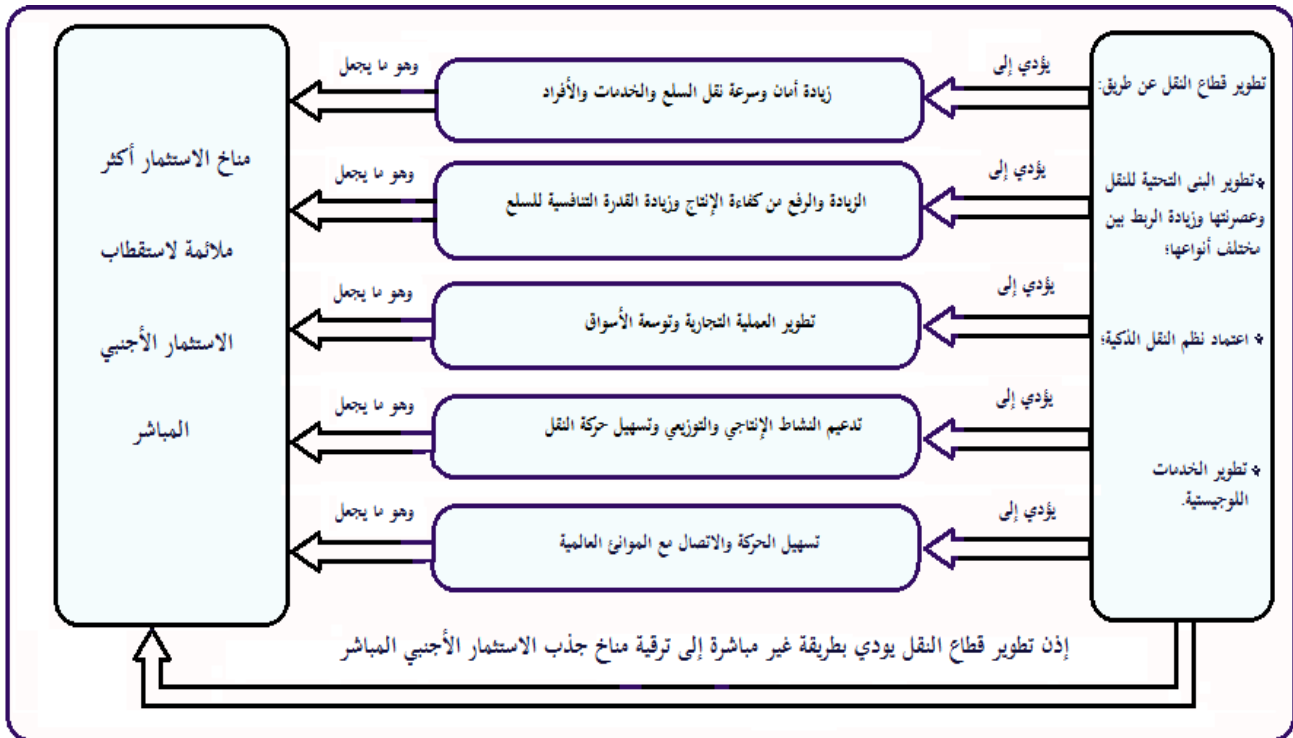
وعليه يتضح من خلال ما سبق أن نمو واستمرار تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى دول العالم بصفة عامة - والنامية منها بصفة خاصة- يتوقف في المقام الأول على مدى ملائمة المناخ الاستثماري السائد، والذي يعرف بأنه مجمل الظروف والأوضاع الاجتماعية، الاقتصادية، السياسية، المؤسساتية والقانونية، التي هي بمثابة البيئة الحاضنة للاستثمارات بحيث تتعرض وتنمو فيها، ويتوقف نجاح أي استثمار وازدهاره على هذه البيئة، وبذلك تعتبر العوامل المكونة لمناخ الاستثمار عناصر استقطاب وجذب أو عناصر طرد وتغيير للمستثمرين المحتملين (غانم و المسيلبي، 2003، صفحة 167).

ولقد أصبح في الوقت الحالي قطاع النقل يعد من أهم الأسس التي يركز عليها مناخ الاستثمار، فأى خلل في هذا القطاع سوف يؤدي إلى حدوث اضطرابات في عملية الانسياب السلعي والإنتاجي بين مراكز الإنتاج والاستهلاك، وهذا ما يؤثر في السمعة الإيجابية لمناخ الاستثمار، ولذلك عملت ولزالت تعمل أغلب الدول على إعطاء هذا القطاع اهتماما كبيرا، فهو يعد من العوامل الهامة والضرورية لتحقيق الكفاءة المثلى في سير العملية الإنتاجية (معمرى و قارف، 2016، صفحة 250).

ونسنتعرض من خلال هذا المحور نقطة هامة ومهمة جدا، ألا وهي الدور الذي يلعبه تطوير قطاع النقل -بصفته أحد أهم مكونات البنى التحتية- في ترقية المناخ الاستثماري وجعله أكثر جاذبية واستقطابا للاستثمار الأجنبي المباشر، وقد رأينا حسب تصورنا أنه يمكن توضيح أهمية هذا الدور، من خلال

العلاقة الموضحة في الشكل التالي:

الشكل (4): شرح العلاقة السببية بين تطوير قطاع النقل وترقية مناخ الاستثمار الأجنبي المباشر



المصدر: من إعداد الباحثين

من خلال الشكل أعلاه يتضح لنا أن العلاقة بين تطوير قطاع النقل وترقية مناخ الاستثمار من حيث جعله أكثر ملائمة لاستقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر، هي علاقة غير مباشرة، إذ أن تطوير قطاع النقل يؤثر بشكل فعال وإيجابي على بعض مكونات مناخ الاستثمار التي أصبحت في الوقت الحالي تحظى باهتمام بالغ عند المستثمر الأجنبي المباشر، وبالتالي فإن قطاع النقل يؤدي دورا مهما وغير مباشر في ترقية مناخ جذب الاستثمار الأجنبي المباشر من خلال العمل على:

❖ **ضمان نقل السلع والخدمات والأفراد بسرعة وبأمان وبأقل التكاليف:** يمثل النقل أحد أهم مرتكزات البنى الأساسية التي يعتمد عليها نجاح أي نشاط، لأنه حلقة الوصل بين النشاطات الاقتصادية والاجتماعية سواء كانت صناعية أو زراعية أو ثقافية أو غيرها، بل إن نجاح العديد من الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية يتوقف على مدى كفاءة النقل (العبادي و طعماس، 1988، صفحة 187)، فالنقل يعمل على تقريب الحاجة الاقتصادية إلى مستهلكيها بصيغة أكثر نفعاً وأسرع وقتاً، وتمثل منفعة الاقتصادية بوضوح أكثر في حالة قرب الأسواق إلى المناطق المنتجة لتلك السلع والمنافع (غالبا، 1987، صفحة 187). ويشار إلى أن للنقل أهمية في المجال الاقتصادي عامة حيث يساعد توفر طرق النقل على رفع مستوى كفاءة التبادل السلعي أو الخدمي، وبالتالي فإن توفر النقل بتنظيم جيد ومواصفات عالية الجودة يوفر الانسياب السلس لنقل السلع من مواقع إنتاجها إلى مواقع استهلاكها.

❖ **المساهمة في تطوير التجارة وتوسيع الأسواق وتزايد ترابطها:** يعتبر قطاع النقل من القطاعات الاقتصادية الهامة وركيزة أساسية لنمو وتطور القطاعات الأخرى، فهو حجر الزاوية بالنسبة لعملية التنمية الاقتصادية، حيث يعمل على تسهيل استغلال الموارد الطبيعية وربط مناطق الإنتاج بعضها ببعض وبمناطق الاستهلاك، مما يزيد من عملية التبادل التجاري بين هذه المناطق ويسهل حركة السلع والخدمات سواء على المستوى المحلي أو العالمي، فالنقل يلعب دورا هاما في خلق وتمركز الأسواق عن طريق تمركز السلع والخدمات بكميات كبيرة في الأسواق، لذا فهو يعمل على توسيع السوق (الخفاجي، 2016، الصفحات 35-36).

❖ **الزيادة والرفع من كفاءة الإنتاج وزيادة القدرة التنافسية للسلع:** مع توفر وسائل النقل تزيد كفاءة الإنتاج نتيجة لسهولة الحصول على عناصر الإنتاج وبأقل التكاليف سواء كانت تكاليف مادية أو تكلفة الوقت، ويشير ذلك إلى أثر النقل على حركة عناصر الإنتاج، فكلما انخفضت تكلفة النقل انخفضت تكلفة الإنتاج وانخفضت أسعار المنتجات، وهو بذلك يعمل على تسهيل انتقال التجارة والأفكار وعناصر الإنتاج بين المناطق المختلفة، ويمكن المؤسسات من اختصار عامل الوقت والحصول على المنافع من شراء كميات كبيرة من المواد الأولية بأسعار رخيصة نسبيا مقارنة مع أسعار شراء كميات صغيرة منها، وهو الأمر الذي يزيد من القدرة التنافسية للسلع (الخفاجي، 2016، الصفحات 35-36).

❖ **المساهمة في تحقيق الاستغلال الأمثل للموارد والطاقات الإنتاجية:** إن تطوير قطاع النقل يساهم بشكل كبير وفعال في تفعيل عملية الاستغلال الأمثل للموارد الطبيعية والبشرية، وهذا من خلال تسهيل عملية انتقال السلع واليد العاملة إلى أماكن مراكز الإنتاج التي تكون فيها أكثر نفعاً، وعليه فإن تطور قطاع النقل يساهم في توطين المشاريع في المواقع ذات الجدوى الاقتصادية الأفضل.

❖ **تنشيط وتدعيم النشاط الإنتاجي والتوزيعي وتسهيل التنقل:** يعتبر قطاع النقل مجالا استراتيجيا يستمد قوته وتطوره من أهميته في تنشيط الحياة الاقتصادية والاجتماعية، ولذلك تسعى السلطات العمومية في أغلب الدول إلى إنشاء البنية التحتية وتسخير الإمكانيات المالية والبشرية الضرورية، فضلا عن توفير الأطر القانونية التي تنظم وتضبط استغلاله وهذا من أجل أن تضمن عرض خدمات نقل مريحة وسريعة بأسعار تنافسية مقبولة، وعليه فإن إن أهمية النقل في ترقية مناخ الاستثمار تبرز من الدور الذي يلعبه الربط بين مختلف أنواع النقل في تدعيم النشاط الإنتاجي والتوزيعي من جهة، وتسهيل حركة الركاب والسلع من جهة أخرى، مع مراعاة الحفاظ على صحة وسلامة الإنسان والسلع والطبيعة والبيئة (عقاري و بوباكور، 2015، صفحة 147).

VI. الخاتمة:

جاء هذا البحث ليبين أهمية الدور الذي يلعبه تطوير قطاع النقل في جعل المناخ الاستثماري للدولة الجزائرية أكثر جاذبية واستقطابا للاستثمارات الأجنبية المباشرة، وفيما يلي عرض لأهم النتائج التي تم استخلاصها من خلال هذا البحث، إضافة إلى بعض التوصيات المقترحة من أجل تحقق الدور المنتظر من تطوير قطاع النقل في ترقية المناخ الاستثماري، وجعله أكثر ملائمة لاستقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر.

أ- النتائج: ما يمكن استخلاصه من هذا البحث هو

➤ أن تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الجزائر مازالت دون مستوى الطموحات، وأنها لا تزال ضعيفة، وهذه مسألة تتصل حتما بالبيئة الاستثمارية التي رغم كل الجهود المبذولة لإصلاحها وتحسينها، لا تزال توصف من قبل العديد من المؤسسات والهيئات العالمية بأنها لا تزال بحاجة إلى الكثير من الإصلاحات والتطوير

➤ أن الجزائر في الآونة الأخيرة أولت اهتماما كبيرا لتطوير قطاع النقل فيها، إذ رصدت له خلال الفترة الممتدة ما بين 2009-2014 ما قيمته 40 مليار دولار، إلا أنه لا زال يعاني العديد من النقائص والسلبيات، وهذا يرجع بالدرجة الأولى إلى نقص الجدية والمسؤولية في تنفيذ المشاريع؛

➤ أن قطاع النقل يؤدي دورا مهما وغير مباشر في ترقية مناخ جذب الاستثمار الأجنبي، من حيث جعله أكثر ملائمة لاستقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر، وذلك عن طريق العمل على الزيادة والرفع من كفاءة الإنتاج وزيادة القدرة التنافسية للسلع، وهو الأمر سيساهم في تحقيق الاستغلال الأمثل للموارد والطاقات الإنتاجية، وعليه فإن توفر وسائل النقل يزيد من كفاءة الإنتاج وهذا من خلال تسهيل عملية انتقال السلع واليد العاملة إلى أماكن مراكز الإنتاج التي تكون فيها أكثر نفعاً، وعليه فإن تطور قطاع النقل يساهم في توطيد المشاريع في المواقع ذات الجدوى الاقتصادية الأفضل.

ب- التوصيات: حتى يتم تحقق الدور المنتظر من تطوير قطاع النقل في ترقية المناخ الاستثماري، وجعله أكثر ملائمة لاستقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر، على أرض الميدان، لابد من:

- ❖ تفعيل دور الهيئات والأجهزة الرقابية المسؤولة عن أشغال بناء وإنجاز البنى التحتية المتعلقة بقطاع النقل، وهذا لمنع التجاوزات والقضاء على النقائص والسلبيات التي يمكن أن ترتكب أثناء إنشاء وإنجاز هذه البنى التحتية؛
- ❖ ضرورة تبني رؤية مبنية على تنويع وإعادة توجيه منظومة النقل، عن طريق البرامج التعليمية والتدريبية الجديدة وتوفير الفرص للأفراد والمؤسسات ذات المهارات المختلفة، للمساهمة في برامج وزارة النقل والجهات الأخرى المرتبطة بالنظام الذكي للنقل والخدمات اللوجستية.

VII. قائمة المراجع :

1. سيد علي غالب. (1987). جغرافية النقل والتجارة. العراق: مديرية دار الكتاب للطباعة والنشر.
2. عبد العزيز محمد حبيب العبادي، و يوسف يحي طعماس. (1988). جغرافية النقل والتجارة الدولية. العراق: بيت الحكمة للطباعة والنشر.
3. إبتسام بولقواس. (2014). تقنية نظم النقل الذكية كإستراتيجية لتطوير قطاع النقل،. مجلة رؤى اقتصادية، العدد السادس، ، 155-168.
4. زكريا عقاري، و فارس بوباكور. (2015). النقل وأهميته في التنمية الاقتصادية المستدامة. مجلة العلوم الانسانية -جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 40، ، 141-157.
5. عدنان لبي غانم، و صالح حسين المسيللي. (2003). دور الاستثمارات الأجنبية المباشرة في التنمية الاقتصادية في الجمهورية اليمنية،. مجلة جامعة دمشق، المجلد 19، العدد الثاني، ، 167-208.
6. محمد معمري، و السعدية قارف. (2016). دور اقتصاديات النقل والسياحة في تحقيق التنمية الاقتصادية. مجلة آفاق للعلوم، مجلد 01، عدد 01، ، 248-257.
7. عبد العظيم حسين فرح الخفاجي. (2016). العلاقة بين النقل والموقع الصناعي -دراسة تطبيقية في محافظة المثنى-،. العراق: رسالة ماجستير، كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة المثنى.
8. المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات. (2020). مناخ الاستثمار في الدول العربية 2020. الكويت: المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات.
9. مركز معلومات غرفة الشرقية. (2008). نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية،. السعودية: مركز معلومات غرفة الشرقية. متوفر على الرابط: <https://www.chamber.org> consulté le 02/01/2021.
10. مروة حافظ. (2020). تطوير العمل بالموانئ والتحول إلى النافذة الواحدة تدريجيًا لتقليل زمن الإفراج. متوفر على الرابط: <http://www.emdb.gov> consulté le 22/01/2021
11. الوكالة الوطنية للدراسات ومتابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية (2019)، مشاريعنا: البرنامج الوطني للسكك الحديدية)، متوفر على الرابط: <http://www.anesrif.dz> consulté le: 10/01/2021
12. الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، 2018، بيانات التصريح بالاستثمار 2002-2017 (تحديث أوت 2018)، متوفر على الرابط: <http://www.andi.dz> consulté le: 05/01/2021
13. البنك الدولي (2019)، الاستثمار الأجنبي المباشر، صافي التدفقات الوافدة (% من إجمالي الناتج المحلي)، متوفر على الرابط: <https://data.albankaldawli.org> consulté le: 18/01/2021
14. Mamma F, (2017), Réseaux Routiers et Autoroutiers En Algérie : Consistance ET Perspectives, Ministère des Travaux Publics et des Transports , Disponible sur : <http://www.mtp.gov.dz> consulté le: 15/01/21
15. Air Algérie (2020), Profil Et Valeurs, Disponible sur <https://airalgerie.dz> consulté le 28/02/2021.
16. entreprise métro d'Alger, 2020, Statistiques voyageur, Disponible sur : <http://www.metroalger-dz.com> consulté le 03/03/2021