

لوجستيك النقل و دوره في التنمية الاقتصادية  
- دراسة برامج تطوير قطاع النقل في الجزائر -

112 قلابة آمال

amalkalbaza@gmail.com

بن حرة حياة 113 yousfi

**ملخص:** تعتبر مشروعات النقل بأنواعه المختلفة أحد المقومات الرئيسية لأي دولة، وتلعب دوراً إيجابياً في اقتصاديات الدول و من المسلمات التي لا يختلف عليها أحد أن التجارة الدولية والنقل وجهان لعملة واحدة. و ترجع أهمية وظيفة النقل إلى أنها تساعد على إضافة المنافع الزمنية والمكانية للسلسلة، فإذا لم يتوفر المنتج للمعين في المكان و الزمان اللذان تظهر فيهما الحاجة إليها فإن المنشأة قد تعاني من العديد من المشاكل ذات التأثير السلبي على الأرباح. و يدخل النقل ضمن السلسلة اللوجيستية، بينما تلعب الأنشطة اللوجيستية المختلفة دور التنسيق و المكمل له، و لذا لا يمكن لأي منها الاستغناء عن الأخرى، خاصة في الوقت الراهن أين أصبح من الضروري إتباع كل الطرق الممكنة لتقديم أفضل الخدمات لإرضاء العملاء. و العلاقة بين التجارة الدولية والنقل تنجسد في حتمية تطوير البنى التحتية بفكر لوجيستي حديث بما يدعم صناعة النقل وبالتالي يحقق المعادلة اللوجيستية «التميز في جودة الخدمة مع تحقيق المرونة في التكلفة وخفض في زمن الأداء». لذا أصبح من الضروري الاهتمام بموضوع اللوجستيك و النقل نظراً لما لهما من دور فعال في التطور الاقتصادي و تخفيض التكاليف و بعث روح جديدة للتجارة الجزائرية.

**الكلمات المفتاحية:** اللوجستيك، البنى التحتية، قطاع النقل في الجزائر.

**Abstract:** The various types of transportations are the key ingredient of any state. It plays a positive role in the economy, and it doesn't differ by one that the international trade and transport are two sides of the same coin. The important of transport function is to help to add benefits temporal and spatial to the product, if it wasn't available in the particular space and time, the society may suffer from many problems. The transport enters within the chain logistics, while different logistics activities are playing the role of coordinators, and therefore cannot to any of them dispense other. And the relationship between international trade and transport are embodied in the inevitability of logistical modern infrastructure thinking and adopt clear strategies serve development, what that support transportation industry types and thus achieves the equation logistic «excellence in quality of service efficiency with flexibility in cost and reduction in the time of performance». So it became necessary to pay attention to logistics and transport because of the active role that develop economy and put the new spirit to the Algerian trade .

**Keywords:** logistics, infrastructure, Transportation in Alegria.

مقدمة:

تحتل إدارة الأعمال اللوجيستية مكاناً بارزاً في الهيكل التنظيمي للمؤسسة الاقتصادية، و يرجع ذلك لحاجتها المتزايدة إلى القيام بدراسات و تحليل السوق، و معرفة ردود أفعال الزبائن و المنافسين، و يزداد الاهتمام بإدارة التوزيع كلما كبرت المؤسسة، و ازداد إنتاجها، و اتسع سوقها، ولقد أدى التطور العلمي إلى زيادة حجم الإنتاج بشكل كبير، يفوق حاجات العملاء المحليين مما أجبر المنتجين على البحث عن أسواق جديدة من أجل تصريف منتجاتهم الفائضة عن حاجة السوق المحلي و القريب من المنتج حيث نتج عن ذلك اتساع الفجوة المكانية بين المنتج و المستهلك فأتسعت الهوة من أقصى الشرق إلى أقصى الغرب و من أقصى الشمال إلى أقصى الجنوب في هذا العالم الذي يكاد أن يصبح سوقاً واحدة، و تعتبر وظيفة النقل أحد الأعمال اللوجيستية الرئيسية في أي مؤسسة، حيث يقوم النقل إضافة قيمة للمنتجات من خلال توفير المنفعة المكانية، كما أن تكلفة النقل تشكل نسبة عالية بحوالي 42% من التكلفة الكلية من الأعمال اللوجيستية، و تتعلق وظيفة النقل بعدة قرارات يتخذها المسئول عنها و أهمها اختيار وسيلة النقل و تحديد المزيج الأمثل لوسائل النقل. وإن الزيادة في كفاءة عمليات وظيفة النقل سوف تمكس أثرها على مستوى كفاءة النظام اللوجستي ككل و الكفاءة

112 أستاذة مساعدة و عضوة مخبر بحث بوانكس جامعة مستقلم

113 أستاذة محاضرة ب و عضوة مخبر بحث بوانكس جامعة مستقلم

الإنتاجية للمؤسسة بشكل عام و هذه الكفاءة في نظام النقل تؤدي إلى تحسين الموقف التنافسي و بالتالي تؤثر على اقتصاد الدولة ككل، و لهذا يعتبر قطاع النقل من القطاعات الهامة و التي تغطي لها الأولوية لتحقيق التنمية. إذا سنحاول من خلال هذا الموضوع التطرق إلى: **دور وأهمية لوجستيات النقل في كل مؤسسة، ووضع قطاع النقل في الجزائر والحدوى الاقتصادية للاستثمارات المحبلة في هذا القطاع خلال السنوات الأخيرة.**

#### I-مدخل إلى اللوجستيات

##### I-1. تعريف إدارة اللوجستيات

في الحقيقة فان الأعمال اللوجيستية من خلال العديد من الأسماء لمحات متنوعة تتعلق بمقل إدارة الأعمال، و التي من بينها التوزيع المادي Physical distribution، و إدارة للمواد Materials management، و إدارة النقل Transportation management، و إدارة سلاسل الإمداد Supply chain management. و في ضوء ذلك فان الأعمال اللوجيستية التي يجب إدارتها في منظمات الأعمال يمكن أن تشمل على كل أو بعض الأنشطة التالية: الإمداد و الشراء، تشغيل أوامر الطلب، المخازن و التخزين، النقل، المناولة، التعبئة و التغليف، معايير خدمة العملاء، و جدولة طلبات للمنتجات. و بالطبع فان كفاءة و فعالية أداء هذه الأنشطة اللوجيستية يتوقف إلى حد كبير على النجاح في إدارتها من خلال التخطيط و التنظيم و القيادة و الرقابة، و التي تمثل العناصر الأساسية للعملية الإدارية في أي منظمة<sup>114</sup>.

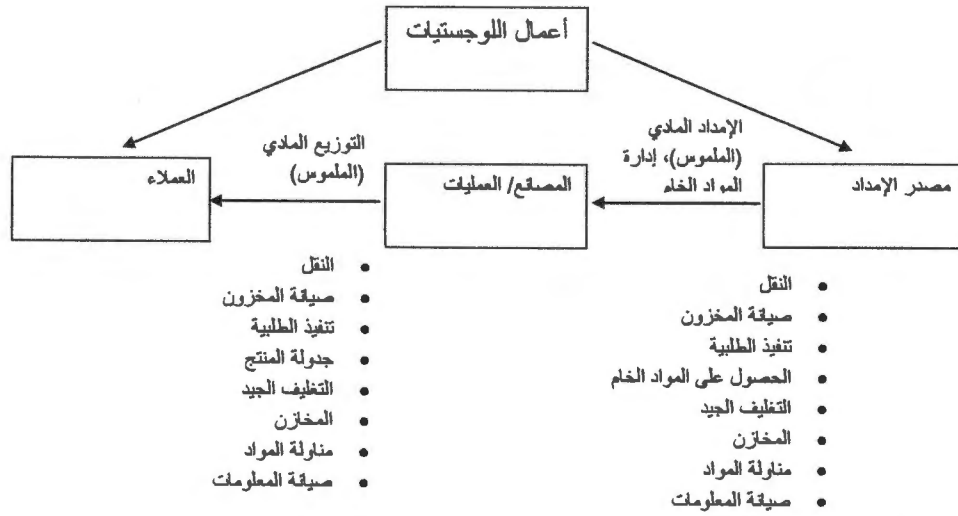
تعتبر إدارة اللوجيستيات مجالاً جديداً نسبياً، و هو علم يدمج علوم الإدارة مع مجالات تقليدية أخرى مثل التسويق و الإنتاج و الإدارة المالية. و ترتبط الأعمال التجارية باستمرار بين أنشطة النقل و التخزين، و الجديد في هذا المجال ينبع من مفهوم التنسيق الإداري للأنشطة المتعلقة ببعضها البعض و هذا أفضل من إدارة هذه الأنشطة بشكل منفصل، و تضيف اللوجيستيات قيماً للمنتجات أو الخدمات التي تكون ضرورية لإرضاء المستهلك و إدارة البيعات هذا رغم أننا إدارة اللوجيستيات التنسيقية لم تمارس بشكل عام إلا حديثاً<sup>115</sup>.

- التعريف اللغوي لكلمة لوجستيات: هو نوع من العلم العسكري، يتعامل مع الإمداد و الصيانة، و نقل المواد و الأشخاص و المنشآت.
- تعريف مجلس إدارة اللوجيستيات<sup>116</sup>:

- اللوجستيات هو عملية كفاءة و فعالية التخطيط و التنفيذ و الرقابة لتدفق و تخزين المواد الخام و المخزون قيد الصنع و البضائع النهائية و المعلومات المتعلقة بها من نقطة البداية إلى نقطة الاستهلاك و ذلك بهدف إرضاء المستهلك و تحقيق احتياجاته. هذا التعريف يعطي انطبعا بالتركيز على البضائع للمؤسسة. و في الحقيقة فان كثيرا من الشركات تؤدي خدمات بدلا من المنتجات، و لديها مشكلات لوجيستية، و مع ذلك من الممكن أن تستفيد أيضا من إدارة اللوجيستيات الجديدة، و يؤدي هذا التعريف أيضا من إدارة اللوجيستيات الجديدة، و يؤدي هذا التعريف أيضا إلى أن اللوجيستيات بتدفق البضاعة من و إلى الشركة، و ليس من المحتمل أن يتعامل هذا النظام مع عمليات الإنتاج التقليدية. لنا فان رسالة اللوجيستيات تعني توصيل المنتج أو الخدمة المناسبة إلى المكان المناسب، في التوقيت المناسب، بالصورة و الحالة المناسبة، مع تحقيق أعلى عائد للشركة.

##### I-2. مزيج الأنشطة the activity mix

إن مكونات نظام اللوجيستيات النموذجي هي خدمة العميل و التنبؤ بالطلب و اتصالات التوزيع و إدارة المخزون و مناولة المواد الخام و تنفيذ الطلبات و دعم الخدمات و اختيار مواقع للمخازن و المصنع و المشتريات و التغليف و التعامل مع البضائع المسترجعة و النقل و التخزين<sup>117</sup>.



Ronald H. Ballou المصدر: رونالد اتش بالو، إدارة اللوجستيات - تخطيط و تنظيم و رقابة سلسلة الإمداد، تعريب: د. تركي إبراهيم سلطان، د. أسامة أحمد مسلم، دار المريخ . الرياض، المملكة العربية السعودية، ص 29

### I-3. الأنشطة المحتملة في سلسلة الإمداد للمنشأة

#### الأنشطة الأساسية

- معايير خدمة العميل: يتم التعاون مع إدارة التسويق من أجل:
  - تحديد احتياجات المستهلك.
  - تحديد مدى استجابة العميل للخدمة.
- النقل:
  - اختيار طريقة و خدمة العميل.
  - تجميع حمولات الشحن.
  - تحديد مسار النقل.
  - جولة الشاحنات.
  - اختيار المندات.
  - تشغيل طلبات النقل.
  - مراجعة فئات سعر النقل.
- المخازن:
  - سياسات تخزين المواد الخام و المنتجات النهائية
  - التنبؤ بالمبيعات في الأجل القصير.
  - مزيج المنتجات و نقاط التخزين.
  - عدد و حجم و مكان نقاط التخزين.
  - خطط الدفع و الجذب الفوري (JIT)
- تدفق المعلومات و تشغيل أوامر الطلب

- تدفق للمعلومات و تشغيل أوامر الطلب.
- الإجراءات البنينة في المبيعات و أوامر التخزين.
- طرق نقل و تحويل معلومات معالجة الطلبات.
- قواعد الطلب.

#### الأنشطة المساعدة:

1. للخازن
2. متاوله المواد الخام
3. للمشتريات
4. التعبئة و التغليف
5. التعاون مع العمليات و الإنتاج
6. صيانة المعلومات

#### I-4. ظهور مفهوم اللوجستيات

تتج هنا التطور في الفكر الإداري الحديث عن مجموعة من الظروف الاقتصادية و التكنولوجية منها<sup>118</sup>:

##### 1. تغير أنماط الاستهلاك:

شهدت السنوات الأخيرة تزايد عدد السكان و زيادة الكثافة السكانية في المناطق الحضرية و ذلك على حساب المناطق الريفية و قد ترتب على ذلك تركيز عمليات التوريد لمراكز بيع محدودة و لكن كبيرة الحجم (السوبر ماركت و الأسواق المركزية)، و في نفس الوقت أصبح المستهلكون يطالبون بتوصيات متعددة من السلع و ذلك مروراً من السلع الغذائية و حتى السيارات فإذا تم استبدال أحد المنتجات بثلاث سلع بديلة لتعتمد نفس الطلب تزايد حجم المخزون و بالتالي ارتفعت تكاليف التخزين.

##### 2. الاعتبارات المرتبطة:

واجهت معظم الشركات الصناعية صعوبات عديدة في مجال تحقيق الوفورات من خلال ترشيد أنشطة الإنتاج و التسويق، لذلك أصبح رفع مستوى أداء نشاط اللوجستيات هو الطريق المتاح للوصول إلى هدف ترشيد الإنتاج و رفع الإنتاجية و لقد ساعد على هذا الاتجاه ما توصلت إليه معظم الدراسات في هذا المجال و التي أظهرت أن تكاليف اللوجستيات تمثل نسبة كبيرة من الناتج القومي.

##### 3. التقدم في تكنولوجيا الحاسب الآلي:

على الرغم من تعقد المشاكل المرتبطة بعملية اللوجستيات مثل تعدد و تنوع وسائل النقل و تزايد نوعيات المنتج الواحد إلا أن التقدم في تكنولوجيا المعلومات و بصفة خاصة في الحاسب الآلي ساعد على تحقيق التكامل بين الأنشطة الخاصة باللوجستيات و بالتالي ساعد على تحقيق وفورات في تكاليف التوريد و التوزيع.

##### 4. الحفريات العسكرية:

لقد ظهر مفهوم اللوجستيات أساساً في المنظمات العسكرية و بصفة خاصة خلال الحرب العالمية الثانية التي شهدت أكبر و أدق عمليات لوجيستيات تم خلالها نقل الآلاف من المعدات و الأفراد و الأغذية.

و في بداية نشأة مفهوم اللوجستيات كان الاهتمام موجهاً نحو عملية توزيع و نقل المنتج من مراكز التوزيع إلى مراكز الاستهلاك، و لكن مع تطور المفهوم الإداري الحديث في السبعينات ظهرت الحاجة إلى تحقيق التكامل ما بين الأنشطة المرتبطة بنقل المنتج إلى مراكز الاستهلاك و لكن مع التكامل ما بين الأنشطة المرتبطة بنقل المنتج إلى مراكز التشغيل و الإنتاج (التوريد) من ناحية، و ما بين الأنشطة المرتبطة بنقل المنتج من مراكز الإنتاج إلى مراكز الاستهلاك من ناحية أخرى (التوزيع).

#### I-5. أهمية موضوع اللوجستيات

❖ تزداد أهمية الموضوع إلى أن نشاط اللوجستيات يعتبر من أقدم أنشطة المؤسسة و من أحدثها في نفس الوقت. حيث يشير إلى عملية تجميع الأنشطة و المهام المرتبطة بتوفير السلع و الخدمات التي تحتاج إليها الوحدة الاقتصادية و إدارتها بشكل متكامل<sup>119</sup>.

- ❖ و يعرف نشاط اللوجستيات بأنه نشاط يشر إلى الادارة الإستراتيجية لعملية تخزين كل من المواد و الأجزاء و المنتجات تامة الصنع و نقل هذه العناصر من المورد و داخل مرافق الوحدة الاقتصادية و نحو العملاء.
- ❖ و الهدف من ممارسة هذا النشاط هو توفير للمخزون من المنتجات تامة الصنع و من المواد و الأجزاء بالأحجام المطلوبة و في الوقت المناسب و للمكان المناسب و في حالة تسمح بالاستخدام و ذلك بأقل تكلفة ممكنة.
- ❖ معنى ما سبق أن تدفق المواد إلى داخل الوحدات الصناعية و تدفق للمنتجات نحو مراكز التوزيع يتم من خلال ما يعرف بنظام اللوجستيات. و يساعد أداء نشاط اللوجستيات على تحقيق كل من المنافع المكتاتبة و الزمنية حيث ترتفع قيمة المواد و الأجزاء و المنتجات بمجرد توفرها في المكان المناسب و الزمان المناسب .

## II- اقتصاديات النقل و اللوجستيات

### II-1. نشاط النقل

بطبيعة الحال تعد عملية النقل واحد من أهم الأنشطة الخاصة بالإمداد و التوزيع لمعظم الشركات. و الواقع أن تكلفة النقل تمثل نحو ثلثي التكلفة الخاصة بالإمداد و التوزيع كلك، و نحو 9 إلى 10% من النتائج القومي الكلي. و لهذا فان رجال الإمداد و التوزيع لابد و أن يكونوا على فهم عميق لهذا النشاط حتى يمكنهم إدارة هذا النشاط بفعالية و كفاءة الأمر الذي يتكسب في النهاية على تكلفة نظام الإمداد و التوزيع<sup>120</sup>.

يتميز الطلب على النقل بمجموعة من الخصائص و أهمها<sup>121</sup>:

#### 1/ الطلب على النقل:

بمعنى أن الطلب على النقل ليس لذاته مثل السلع الاستهلاكية، و إنما هو طلب من أجل تلبية احتياجات مختلفة، فطلب النقل بالنسبة للمنظمات يكون من أجل تلبية الاحتياجات من المواد المختلفة أو تصريف المنتجات في الأسواق.

#### 2/ ارتباط الطلب على النقل بالزمن<sup>122</sup>:

إن زمن الرحلة له دور كبير في الطلب على النقل و لنفس النوع من النقل بمعنى أن الطلب على أي نوع من أنواع النقل يرتبط بوسيلة النقل نفسها و هذا يتوقف على عدة عوامل، و منها أهمية وصول السلع في الوقت المناسب و الاعتبارات الشخصية للمسافر و ذلك من خلال تقييمه للزمن و لمن أو منفعة توفير الزمن، و خاصة أنه مع زيادة سرعة نوع أو وسيلة النقل فان تكاليف النقل ترتفع.

#### 3/ الطلب على النقل يرتبط بمستوى النشاط الاقتصادي:

إن التقلبات الاقتصادية لها دور كبير في الطلب على النقل، ففي حالة الراجح يزداد الطلب على النقل بنية نقل المواد اللازمة للإنتاج و نقل للمنتجات إلى المخازن أو أسواق التصريف، و العكس صحيح ففي حالة الكساد تكون الحاجة إلى المواد اقل و بالتالي يقل الطلب على النقل.

#### 4/ التكلفة:

تتصف تكاليف النقل بارتفاع التكاليف الرأسمالية الثابتة و التي تصل إلى عدة أضعاف التكاليف المتغيرة و ذلك لما تتطلبه مشاريع النقل من إنشاءات ضخمة تستمر لعدة سنوات كقطارات-الموازي- طرق السكك الحديدية، بالإضافة إلى ثمن وسائل النقل مثل الطائرات، السفن، القطارات، و الوسائل المساعدة مثل محطات الوقود، معدات التحميل و التفريغ و الصيانة.

لكن تكلفة النقل لوحدها غير كافية لتحديد أسلوب أو وسيلة النقل الأفضل، فعلى سبيل المثال إن تكلفة النقل بالسكك الحديدية هي أقل من تكلفة النقل الجوي و السيارات، و لكن هناك تكاليف إضافية يجب أخذها في عين الاعتبار و هي تكاليف إعادة النقل من محطات السكك الحديدية إلى المخازن و منافذ التوزيع أو إلى الأسواق، و عملية المقارنة في التكلفة مع أنواع النقل الأخرى (الجوي-البحري) غير كافية.

#### 5/ المنافسة:

لا يوجد في عالم اليوم تقريبا أي نشاط أو عمل بدون منافسة و في مجال النقل فان المنافسة تكون في ثلاث نواح رئيسية: و هي مستوى الخدمة، الأمان، التكاليف.



## II-2. أهمية نظام النقل الفعال:

إذا نظرنا إلى نظام النقل على مستوى المجتمع فسوف نجد أن هذا النظام له تأثيره الواضح على مستوى النشاط الاقتصادي في هذا المجتمع. فعندما لا يتوافر نظام نقل رخيص ولا تتوافر وسائل النقل الرخيصة فإن المجتمع عادة ما يكون مركزاً في المناطق التي توجد بها زراعة، مع معظم الاستهلاك يتم بالقرب من مواقع الإنتاج، و قليل جداً من سكان هذا المجتمع هم الذين يحاولون العيش أو الإقامة في الضواحي أو المناطق النائية. ولكن مع توافر نظام نقل رخيص والذي يمكن الاعتماد عليه، فإن الهيكل الاقتصادي للمجتمع ككل يبدأ في التغير، ويبدأ الإنتاج ومراكزه في التشتت جغرافياً بحيث لا يوجد في كل منطقة جغرافية معينة إلا عدد محدود من المنتجات يتم إنتاجها<sup>123</sup>.

و يحتاج الإنسان إلى للمقارنة بين الدول النامية والدول المتقدمة، ليرى كيف يلعب النقل دوراً مهماً في خلق مستوى عالٍ من النشاط الاقتصادي. حيث يحدث الإنتاج والاستهلاك في الدول النامية متقاربين، وكثير من القوى العاملة التي تعمل في الإنتاج الزراعي ونسبة قليلة من إجمالي السكان تعيش في المدن. ويزداد عدد السكان في المدن الكبرى نتيجة هجرة كثير من السكان إليها. وللمناطق الجغرافية نجد من مجال الإنتاج، وعادة يرتفع مستوى المعيشة الاقتصادي لكل مواطن. إن نظام النقل الفعال والرخيص يسهم في المنافسة في السوق، و يقلل البضائع<sup>124</sup>.

### ❖ منافسة أكبر:

عندما لا تتوافر وسائل النقل الجيدة والرخيصة فإن سوق المؤسسة سيكون محدوداً بتلك المناطق الجغرافية المحيطة بمراكز الإنتاج. وإذا لم تكن تكلفة الإنتاج لأي شركة أقل من تكلفة الإنتاج لشركة أخرى في منطقة أخرى بصورة تمكن الشركة الأولى من دفع تكلفة النقل فإنه لن تكون هناك منافسة بين الشركتين. فكل شركة منها سوف تنتج في المنطقة المحيطة بما فقط وتمتد هذه المنطقة سوقها. ولكن عندما تحسن وسائل النقل وتقل تكلفتها فإن أي منتج يستطيع أن ينتج و يوزع في أي منطقة وبالتالي يتنافس المنتجين في الأسواق الأخرى<sup>125</sup>.

و بالإضافة إلى تشجيع المنافسة المباشرة والنقل الرخيص، ويشترط أن يكون عالي الجودة، فيجب أيضاً تشجيع المنافسة غير المباشرة، وذلك بتوفير البضائع في السوق. يكون للبضائع الواردة من السوق الخارجية تأثير في استقرار أسعار المنتجات المتشابهة في السوق.

### ❖ مزايا الإنتاج بحجم كبير<sup>126</sup>:

حيث أن وجود وسائل النقل توفر أسواق أكبر وأوسع فإن الإنتاج يكون عند حجم أكبر محققاً الوفورات الاقتصادية للإنتاج بحجم كبير. والواقع أن حجم السوق الكبير يؤدي إلى الوفورات في الإنتاج بسبب حسن استغلال التسهيلات الإنتاجية المتاحة، وظهور التخصص في عمليات الإنتاج (الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الإنتاج مرة أخرى). كذلك فإن توافر وسائل النقل الجيدة تجعل عملية التزامن بين مكان الإنتاج ومكان الاستهلاك غير مطلوبة الأمر الذي يمكن الشركة من أن تختار أفضل مواقع الإنتاج والتي تحقق وفورات اقتصادية بصرف النظر عن مواقع الاستهلاك. ومن الممكن أن تؤدي الأسواق المتسعة إلى تخفيض في تكاليف الإنتاج. والنقل الرخيص يسمح بتجزئة مواقع الأسواق ومواقع الإنتاج. وهذا يعطي الحرية في اختيار مواقع الإنتاج، حيث يتم إنشاؤها في الأماكن ذات الميزة الجغرافية<sup>127</sup>.

### ❖ تخفيض الأسعار:

يسهم أيضاً النقل الرخيص في تقليل أسعار المنتجات، وهذا يحدث ليس فقط بسبب المنافسة الشديدة في السوق، ولكن أيضاً بسبب أن النقل عنصر تكلفة مهم في الإنتاج والبيع وتكاليف التوزيع الأخرى. ولأن النقل يصبح أكثر فعالية ومنتج أداء جيداً، فإن المجتمع يستفيد برفع مستوى المعيشة. وكلما زادت فعالية نشاط النقل كلما أدى ذلك إلى تخفيض الأسعار وارتفاع مستوى المعيشة للأفراد في المجتمع<sup>128</sup>.

الواقع أن الأهمية النسبية لكل شكل من أشكال النقل تتوقف على مكونات التكلفة (السرعة)، وعلى المزايا الخاصة بكل واحد منها. ويمكننا الآن أن نلخص وضع وسائل النقل المختلفة على التكاليف والمعايير الأخرى في الجدول التالي، وذلك في الظروف العادية:

جدول-1:- المقارنة بين خصائص وسائل النقل المختلفة

شكل النقل	التكلفة الأعلى	متوسط زمن التسليم	درجة الاختلاف في زمن التسليم للوسيلة		درجة التألف و الفاقد الأقل
			مطلق الأقل	نسبة الأقل	
السكة الحديدية	3	3	4	3	5
الشاحنات	2	2	3	2	4
النقل المائي	5	4	5	4	2
الأنابيب	4	5	1	1	1
النقل الجوي	1	1	2	5	3

المصدر: إدارة الإمداد و التوزيع، الأستاذ الدكتور إسماعيل محمد السيد، الأستاذ الدكتور محمد توفيق الماضي، الدكتور محمد أحمد حسان، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص 154.

و يلاحظ أن هناك عوامل قد تؤدي إلى تغير هذا الترتيب أهمها ما يلي:

- نوع المنتج الذي يتم شحنه.
- المسافة التي يتم النقل خلالها.
- طريقة إدارة الوسائل لدى أصحاب هذه الوسائل.
- العلاقة بين شركات النقل و المستعمل.
- الظروف الجوية.

II-4. مساهمات وسائل النقل في التطور الاقتصادي

أ- اتساع السوق<sup>129</sup>: تساهم نظم النقل في إتاحة فرصة التنقل للسلع و الأفراد إلى الأماكن التي يمكن الانتفاع بها و من ثم فهي تؤدي إلى اتساع السوق من خلال إزالة عدم المنفعة الذي يفرضه بعد المسافة.

ب- زيادة الإنتاجية: تساهم النظم الجيدة للنقل في إمكانية الانتقال للموارد و عناصر الإنتاج و من ثم يمكن استغلال الموارد البشرية و المادية استفلاا يؤدي إلى زيادة الإنتاجية حيث تنتقل السلع و الأيدي العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً.

ج- إتاحة إمكانية التوطن للصناعات في الأماكن الأكثر نفعاً و ملائمة من الناحية الاقتصادية:

حيث يتيح توافر شبكات النقل الجيدة عدم تقيد للصانع و المشروعات التجارية و الزراعية و غيرها بمكان معين بل يمكنها من حرية اختيار مكان التوطن بما يتناسب مع الظروف الخاصة بتوافر المواد الخام أو مصادر المياه و الذي يمكن أن يكون له أثر إيجابي على تكلفة إنتاج السلع و الخدمات. بمعنى آخر يتيح توافر وسائل النقل للمشاريع التجارية و الصناعية و الزراعية حرية اختيار الموقع الاقتصادي المناسب.

شهد النصف الثاني من القرن العشرين تطوراً ملحوظاً في وسائل و خدمات النقل خاصة في مجال نقل البضائع. تزامن هذا التطور مع ظهور و انتشار الاعتماد على الحاويات في تداول و انتقال البضائع. صاحب ذلك التغير في مفهوم خدمة النقل بحيث أصبحت النظرة أكثر شمولية لحركة انتقال السلع/البضائع من مكان إلى آخر. فصاحب البضائع أو من يملكه ينظر إلى حركة بضائمه من منطلق مفهوم التكلفة الكلية و هي تشمل جميع الأعباء المالية التي يتحملها في سبيل انتقال بضائمه من مكان إلى آخر في الوقت المناسب و بالحالة المناسبة، و يطلق على التكلفة الكلية في هذه الحالة تكاليف اللوجستيات.

و في هذا الإطار ظهرت مفاهيم عديدة مثل سلاسل النقل Transport Chains و النقل متعدد الوسائط<sup>130</sup> Multimodal Transport و النقل المشترك<sup>131</sup> Combined transport و غيرها.

## II-5. مستوى أداء الخدمات اللوجستية في الدول العربية:

تمثل لوجيستيات النقل إدارة تنفق البضائع وما تتطلبه من إجراءات ووثائق ومدفوعات حيث نجد أن المنظمات الاقتصادية الدولية تعد مؤشرات تحكم من خلالها على مستوى أداء خدمات النقل المرتبطة بالتجارة منها مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية (LPI Logistics Performance Index) الذي يعده البنك العالمي، يوضع مستوى التنافسية التجارية للبلدان في مجال النقل و الخدمات اللوجيستية ويغطي المؤشر في تقييمه بدرجة كبيرة كل مراحل سلسلة التوريد. و يعكس نقاط التصنيف الترتيبي على أساس كفاءة: عمليات التخليص الجمركي، جودة البنية التحتية المرتبطة بالتجارة و النقل، سهولة ترتيب المنتجات بأسعار تنافسية، جودة الخدمات اللوجيستية، متابعة خطوط سير المنتجات

البلد	2010	2012
الأردن	2.74	2.56
الإمارات العربية للتحلة	3.63	3.78
البحرين	3.37	3.05
الجزائر	2.36	2.41
الجمهورية العربية السورية	2.74	2.60
الجمهورية اليمنية	2.58	2.89
السودان	2.21	2.10
العراق	2.11	2.16
الكويت	3.28	2.83
المغرب	-	3.03
لمملكة العربية السعودية	3.22	3.18
جمهورية مصر العربية	2.61	2.98
قطر	2.95	3.32
لبنان	3.34	2.58
ليبيا	2.33	2.28

و تتبع مسارها و معدلات وصول المنتجات في الوقت المحدد لها. تتراوح قيمة المؤشر من 1 إلى 5 حيث 1 هي القيمة الأدنى و 5 هي القيمة الأعلى إي الأفضل .

الجدول رقم 2: مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية: كلي (1 - منخفض إلى 5 - مرتفع)

المصدر: <http://data.albankaldawli.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ>

وفيما يلي ترتيب الدول العربية من بين 155 دولة لسنة 2012 حسب مؤشر LPI

الجدول رقم 3: مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية LPI للدول العربية لسنة 2012

الدول	الرتبة	النقطة	النسبة من اعلي أداء	الدول	الرتبة	النقطة	النسبة من اعلي أداء
الإمارات	17	3,78	88,9	عمان	62	2,89	60,4
قطر	33	3,32	74,3	اليمن	63	2,89	60,3
السعودية	37	3,18	69,7	الكويت	70	2,83	58,5
تونس	41	2,17	63,4	سوريا	92	2,60	51,3
البحرين	48	3,05	65,7	لبنان	96	2,58	50,6
المغرب	50	3,03	65,0	الأردن	102	2,56	49,8
مصر	57	2,89	63,3	الجزائر	125	2,41	45,3
موريتانيا	127	2,40	44,7	السودان	148	2,10	35,3
العراق	141	2,16	37,1	جيبوتي	154	1,8	25,5

المصدر: <http://siteressources.worldbank.org/TRADE/Ressources/239070-1336654966193/LPI->

2012-final.pdf



نلاحظ من خلال الجدول انه دولة واحدة من بين الدول العربية المدرجة في الترتيب (الإمارات العربية المتحدة) تقع في العشرين دولة الأولى في أفضلية الأداء اللوجستي وخمسة دول عربية كانت في الخمسين دولة الأولى مما يدل على تقارب في مستويات محاور هذا المؤشر، لكن ترتيب باقي الدول خاصة التي مراتبها بعد الـ 100 تبن تفاوت في الإمكانيات و للممارسات بين دول المنطقة، فهي تعاني من تعقيدات الإجراءات و ضعف قطاع الخدمات المتعلقة بالنقل مما يساهم في تدني مستويات التجارة الخارجية بصفة عامة و التجارة البينية بصفة خاصة و أيضا لا تهلها لتكون طرق عبور فعالة. و على سبيل الذكر لا الحصر نلاحظ مثلا دولة سنغافورة تصدر الترتيب بمجموع 13,4 ونحتمل كل من هونغ كونغ وفنلندا و ألمانيا المرتبة الثانية و الثالثة و الرابعة على التوالي.

كما ان إمكانيات النفاذ إلى الأسواق بصفة عامة يتوقف إلى حد كبير على وجود روابط نقل منتظمة و فعالة خاصة فيما يتعلق بالخطوط البحرية ولذلك يعد مؤشر الأمم المتحدة حول التجارة و التنسية CNUCED مؤشر الربط (LSCL) (Liner Shipping Connectivity Index) بين مستوى اندماج دولة معينة لشبكة العالمية للنقل البحري على أساس ان اكر قدر من التجارة العالمية تتم عبر البحار خاصة السلع المصنعة التي تنقل بالحاويات على مستوى خطوط بحرية منتظمة و يعتمد هذا للمؤشر في حسابه على: عدد السفن التجارية، مجموع حمولة المستوعبات على السفن، الحجم الأقصى للسفن، عدد خدمات النقل البحري التجاري، عدد الشركات التي تنظم سفن الحمولات التجارية من و إلى البلد.

### III- واقع قطاع النقل في الجزائر

في الجزائر يعتبر النقل البحري القطاع الاستراتيجي، الذي يدعم بشكل كبير التجارة الخارجية. وقد شهد نموا ملحوظا منذ الاستقلال. أنشطة الموانئ باستثناء المحروقات مهمة في الجزائر، حيث يلعب قطاع النقل دورا هاما نسبيا في اقتصاد البلاد.

يلعب قطاع النقل و اللوجستيك في كل دولة أهمية كبرى، إذ له اثر مباشر على تطور التجارة المحلية و الخارجية لتلك الدولة و كذا على الاقتصاد القومي أو الدولي ككل، و الجزائر كباقي الدول تحتم بتطوير هذا القطاع نظرا لما يترتب عنه من فوائد أو خسائر، حيث:

- يمثل قطاع النقل في الجزائر حوالي 10% من PIB ( الناتج الصافي الخام ).
- في سنة 2008، قطاع النقل و الاتصالات شغل 1.688.000 موظفا (وظيفة مباشرة )، أي بما يعادل 24.1% من الفئة العاملة .
- يمتص قطاع النقل 10% من الميزانية العامة للاستثمار للدولة .
- في 2008، الحجم الكلي للبضائع المنقولة بكل أنواعها ارتفع من 130 مليون طن الداخلة للموانئ، بما فيها 70 مليون الخاصة بالنقل الداخلي ( طرق و سكك حديدية )<sup>132</sup>.

في الواقع، قد تلقى نظام النقل استثمارات كبيرة من البرامج الحكومية في السنوات الأخيرة. وقد أنجزت عدة مشاريع في جميع وسائل النقل القطاعات الفرعية، وتستند هذه المشاريع على إستراتيجية تطوير البنية التحتية التي تدور حول خطط النقل الوطنية وتعزز النهج المتعدد الوسائط المحلية التي تغطي جميع القطاعات الفرعية.

### III-1. الوضعية الحالية للنقل الطرقي في الجزائر

يعد الطريق أهم حلقة وصل في الجزائر مقارنة بالنقل الجوي والنقل البحري، وكذا السكك الحديدية، سواء نقل المسافرين أو نقل البضائع، ونظرا لأكبر مساحة الجزائر والتي تقدر ب: 2.381.741 كلم مربع.

و تحتير شبكة الطرق الجزائرية واحدة من أكبر الشبكات الأكثر كثافة في القارة الإفريقية، حيث يقدر طولها ب 112 696 كلم<sup>133</sup>، تنقسم إلى : 29.534 كلم طرق وطنية، 23.875 كلم ما بين الولايات و 57.591 كلم ما بين البلديات، و أكثر من 4910 هيكلم. كما سيتم استكمال هاته الشبكة بجزء هام مقدر ب 1 216 كلم والذي سيربط مدينة عنابة في أقصى الشرق بمدينة تلمسان في أقصى الغرب. حيث تمثل الطرق المعبدة نسبة 72% أي 80.000 كلم من الشبكة الوطنية، ويعد ان أغلب الشبكات ترتكز في الشمال وذلك يعزى إلى أسباب تاريخية وأخرى اقتصادية حيث كان تصميم الشبكات الموروثة عن الاستعمار يعكس بوضوح مصالحه، حيث ركز على ربط المدن والمستوطنات في الشمال وشرق العديد من الطرق للوصول إلى مناطق الإنتاج الزراعي، ويمكن تقسيم الطرق إلى طرق الرئيسية وأخرى ثانوية.

تندرج دراسات المخطط التوجيهي الوطني للطرق 2005-2025، الذي أعدته وزارة الأشغال العمومية، ضمن المخطط الوطني لتهيئة الإقليم. فضرورة امتلاك شبكة مكيفة على المدى المتوسط والطويل، والتي تتكون محاورها الهيكلية الرئيسية من أربع أصناف من الطرق، دون إهمال المحور الاستراتيجي الإفريقي المتمثل في الطرق العابرة للصحراء تحت إمرأ حيويا<sup>134</sup>.

وسعت الجزائر بفضل هذا القطاع أكثر كفاءة وفعالية باستثمارات فاقت 3000 مليار دج (حوالي 40 مليار دولار) خلال الفترة 1999-2012 ضمن مختلف البرامج التنموية وكان أغلبها موجه نحو تطوير المنشآت القاعدية للقطاع، حيث أن هذه الاستثمارات مثلت نسبة 3% من الناتج الداخلي الخام (بينما كانت تمثل في العشرات السابقة سوى ما يقارب 1%)، وبذلك تحققت جملة من الإنجازات، أهمها:

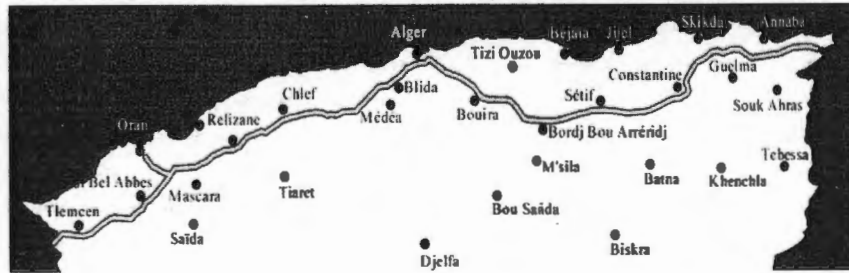
الجدول رقم 04: تطور شبكة الطرق في الجزائر (1962-2012)

السنوات / الطرق	الطرق (كلم)	الطرق السريعة(كلم)
1962	73000	00
2000	103945	637
2012	115793	4444

Source: Travaux Public: L'action du secteur des Travaux Publics, L'Actuel, n°:141, Novembre 2012, p:21.

1. الطريق السيار (شرق-غرب): يعتبر من أهم مشاريع إنجاز الطرقات التي قامت بها الجزائر مشروع الطريق السيار شرق غرب أو ما يسمى بمشروع القرن، يبلغ طوله 1216 كلم تمتد من الحدود التونسية الشرقية إلى الحدود الجزائرية المغربية غربا يغطي حوالي 24 ولاية من تلمسان إلى الطارف نذكر منها الطارف، عنابة، قسنطينة سطيف العاصمة، شلف، وهران وتلمسان، حيث قدرت تكلفته 805 مليار دينار، هذا المشروع تمديدت فيه الأشغال في ديسمبر 2001 ويهول من طرف عدة بنوك منها البنك الإفريقي للتنمية، بنك التنمية الإسلامية والبنك الأوروبي للاستثمار، وتغطيته المسافة السابقة منها 927 كلم جديدة تنوزع على ثلاثة أجزاء هي كالتالي:
  - الجزء الغربي: تمتد من الحدود المغربية الجزائرية إلى ولاية شلف حيث تبلغ السرعة القصوى 100-120 كلم/سا، كما يحتوي على 101 جسر صغير و6 جسور عملاقة.
  - الجزء الأوسط: تمتد من الشلف إلى برج بوعريريج حيث تبلغ السرعة القصوى 100-120 كلم/سا، يحتوي على 85 جسر صغير و8 جسور عملاقة بالإضافة إلى 6 أنفاق.
  - الجزء الشرقي: تمتد من برج بوعريريج إلى الحدود الجزائرية التونسية حيث تبلغ السرعة القصوى 100-120 كلم/سا، يحتوي على 179 جسر صغير و11 جسر عملاق بالإضافة إلى 5 أنفاق.

الخريطة رقم 01: مسار الطريق السيار (شرق- غرب)



المصدر: موقع وزارة الأشغال العمومية الجزائرية [www.mtp.gov.dz](http://www.mtp.gov.dz)

هذه الخريطة تمثل طول طريق السيار وتوضح أهم وإبرز الولايات الجزائرية المار بها من الحدود الشرقية أي تحدها دولة تونس إلى الحدود الغربية تحدها المملكة المغربية.

والجدول الموالي بين أهم المنشآت التي يشملها الطريق السيار شرق غرب معر عنها بالأرقام:

جدول رقم 5: أرقام عن أهم العناصر في الطريق السيار شرق غرب

المجموع	المنشآت التي يحتويها
1216 كم	طول الطريق السريع
3000	عدد الجسور
200	عدد جسور ممتدة
16	عدد الأنفاق
42	محطة خدمات أليمرجة
06	محطة خدمات الشفالة
11.7 مليار دولار	تكلفة الإنجاز
Cojaal و Citic-Crcc	شركة الإنجاز
40 شهر	مدة الإنجاز

المصدر: موقع وزارة الأشغال العمومية الجزائرية [www.mtp.gov.dz](http://www.mtp.gov.dz)

من خلال بيانات الجدول رقم (2) والتي تتعلق بأهم المنشآت التي يشملها الطريق السيار، يتضح لنا حجم الإنجاز وسبب الاهتمام المترابط به من طرف عدة جهات رسمية وغير رسمية، فهو بحق أكبر ورشة فتحتها الجزائر منذ الاستقلال، إذ يمتد على طول 1216 كم تتخلله عدة منشآت فنية حوالي 3000 جسر من بينها 200 جسر ممتد، زد على ذلك يخترق الطريق 16 نفق تحت الأرض.

كما يحتوي الطريق السيار شرق غرب على عدة محطات منها محطات خدمة ومنها ما هو عبارة عن محطات دفع، حيث تمثل الأولى محطات خدمات بجمرة على طول الطريق لضمان الضروريات لمستعمليه، تتكون من 42 محطة تتضمن خدمات توزيع البنزين وفنادق ومطاعم وفضاءات للمعلوماتية وشبابيك لينوك والبريد، والتي ستتكفل معظمها في استحداث بين 200 ألف إلى 300 ألف منصب شغل دائم كقيل بلحد من البطالة، أما النوع الثاني فهي عبارة عن نقاط دفع رسوم عبور الطريق السيار ويبلغ عددها 55 محطة دفع منها 48 محطة يتم تصيبيها على المحولات و 7 محطات على طول الطريق منها محطتان عند مدخلي الطريق السيار في الحدود، وهذا ما يضمن موردا آخر للخبز بالإضافة إلى ملاخيل محطات الخدمة، ولكن ما هو ملاحظ غياب محطات الدفع في أرض الواقع مما يشجع الأفراد على استعمال السيارات الشخصية، مما يتعكس سلبا على البيئة وعلى الأفراد.

**الجدوى الاقتصادية لمشروع الطريق شرق غرب:**

ترفع وزارة التجهيز الفرنسية شعارا مضمونه "الطريق تخلق التنمية، والتنمية لا تخلق الطريق"، هذه المقولة تبين أهمية الطريق في التنمية وتحقيق الإقلاع الاقتصادي، وإقناع رؤوس الأموال، وأثبتت التجربة أن رؤوس الأموال الأجنبية تأتي للمحاطرة في دول لا ترقى شبكتها الطرقية للمواصفات، كون الشبكة الطرقية أهم الضمانات والدلالات التي تبين الصحة الجيدة للتبادلات التجارية داخليا، وخارجيا بالنسبة للدول المجاورة، وتتوقع الدراسات أن تتجاوز المردودية الاقتصادية لمشروع الطريق السيار الـ 20 بالمائة، على اعتبار أن روائه كقيل بإنشاء أقطاب اقتصادية جديدة ستسمح بخلق مناصب شغل قارة، ناهيك عما ستنتجه محطات الراحة والدفع التي ستعرف ترقية تضاهي محطات الراحة الموجودة في الدول المتقدمة.

● **المساهمة في الناتج الداخلي الخام:** سيساهم الطريق السيار شرق غرب في دعم الناتج المحلي الجمالي بصفة مباشرة أو غير مباشرة وذلك من خلال عدة مؤشرات قطاعية.

فالمساهمة المباشرة تكون من خلال عوائد الاستغلال حيث من المرجح له هو وضع سعر عخاص لكل مركبة تستعمل الطريق السيار أو جزء منه وفق شروط لم يتم الإفراج عنها بعد، وسنبين ذلك بدراسة افتراضية في المحاور اللاحقة.

كما أن في دراسة إحصائية لسنة 2009 بينت أن مشروع الطريق السيار أدى إلى انماش قطاع الأشغال العمومية والبناء مما رفع مساهمته في نمو الناتج الداخلي الخام للجزائر بنسبة 8.7% من نمو القطاع حيث احتل المركز الثالث في مجال المساهمة في الثروة الوطنية في سنة 2009.

وبصفة غير مباشرة يساهم الطريق السيار شرق غرب في الناتج الداخلي الخام وذلك من خلال دعمه وتقبله للعديد من القطاعات الاقتصادية التي تساهم في الناتج الداخلي الخام على غرار كل من:

**قطاع الصناعة:** لا يمكن ازدهار المؤسسات الصناعية إلا بتحقيق التعطيط والتنظيم الأمثل للنقل، وهذا يعني التحكم في تكاليف ومصاهيف النقل تحسن من تنافسية المؤسسة، عن طريق اختيار الأولويات حسب حاجاتها، فللمؤسسة التحويلية يكون جزء من تكاليفها يتعلق بتكاليف النقل الضرورية

لنقل المواد الأولية من البائع إلى وحدة التحويل، ومنه فإن تكاليف النقل مرتبطة بموقع هذه المؤسسة من مصادر المواد الأولية، وبالتالي فالواقع يؤثر مباشرة على تكاليفها حيث تكلف نقل المدخلات، وتوزيع المخرجات، تقل كلما كانت المؤسسة التحويلية قريبة من مصادر المدخلات والمناطق الأكثر طلبا، والعكس، وهنا يبرز القوة الاقتصادية للمؤسسات المحلية ويساهم في نموها وتوسعها، وهو ما يدعم قطاع الصناعة الذي يساهم بدوره في الناتج الداخلي الخام.

وكذلك هو الحال بالنسبة لقطاع الزراعة وقطاع الخدمات وبقية القطاعات الأخرى، حيث كما سبق وأن ذكرنا بأن الطريق السيار شرق غرب سيمر عبر 24 ولاية ويؤمن المواصلات مع 32 ولاية أخرى في بلد تتم فيه 85% من التعاملات الاقتصادية والمبادلات التجارية عن طريق البر:

**قطاع الفلاحة:** يساهم الطريق السيار في تسهيل عملية تسويق المنتجات الفلاحية حيث بدأ سكان المناطق الفلاحية الواقعة بجانب الماهور المكتملة في استغلال ضحى الطريق لعرض منتجاتهم المتنوعة كالقراولة والتين والخبز..... الخ، ويختلف الحضر والفواكه، بالإضافة إلى فك العزلة عن الكثير من المناطق الريفية ومساعدة سكان هذه المناطق على الاستقرار بأرضهم ومباشرة الأنشطة الفلاحية المختلفة في ظروف أحسن.

**قطاع التجارة:** يساهم مشروع الطريق السيار في ازدهار النشطة التجارية بسبب ربح الوقت أننا قطع المسافات وسهولة التواصل، حيث يمكن الطريق السيار الوحدات الإنتاجية ويختلف المنتجين من تخفيض تكاليف نقل منتجاتهم إلى الأسواق، ويساعد الطريق السيار على تسهيل التواصل بين المستوردين وتجار الجملة من جهة وتجار التجزئة والأسواق النهائية من جهة أخرى وهذا خاصة بعد استكمال ربطه بالموانئ والمطارات والمدن الأخرى.

**قطاع السياحة:** بالإضافة إلى اعتبار الطريق السيار مجرد ذاته مكانا ذا جذب سياحي حيث يظم العديد من المنشآت الفنية المميزة التي تستهوي السياح حيث انه يحتوي الكثير من الجسور والأنفاق والحوادث، فإنه يلعب دور كبير في النهوض بالسياحة سواء الداخلية أو الأجنبية، وهذا بالنظر إلى مساره الذي يعبر الكثير من المناطق في مختلف الولايات مما يسهل الوصول إلى الأماكن السياحية المتنوعة ويختلف القرى والمدن من شرق الجزائر إلى غربها، وهذا نظرا إلى مختلف المرافق التي ستقام إلى طول طريق الطريق.

● **عوائد استغلال الطريق السيار شرق غرب:** على غرار الدول المتقدمة أنجزت الجزائر الطريق السيار شرق غرب وفق المعايير الدولية ليكون قطبا تنمويا واجتماعيا يساهم في تسهيل حركة المرور أمام مختلف عوامل الإنتاج وكذا حركة المسافرين والسياح هذا من جهة، ومن جهة أخرى يؤمل من المشروع على أن يكون مورد مالي يصب في الخزينة العمومية من خلال عوائد استغلال هذا الطريق، حيث يتم وضع مبلغ محدد لاستعماله كم الواحد للمركبات التي تمر على الطريق.

وكان وزير الأشغال العمومية عمار غول قد أكد أن الدراسة التقنية والاقتصادية والمالية بخصوص الدفع بالطريق السيار شرق غرب توجد حاليا على مستوى الحكومة من أجل تحديد الأسعار التي ستطبق مضافا أن هذه الأخيرة "ستكون معقولة" لكن مرشح للارتفاع مع الوقت. وسيتم احتساب المبلغ المستحق حسب المسافة المقطوعة ونوع السيارة، حيث يؤخذ بعين الاعتبار عدد محاور السيارة وارتفاعها. إضافة إلى 135:

إنشاء و تامين الثروات المحلية ؛

زيادة الأمن في النقل و تخفيض التكلفة الاجتماعية الناجمة عن اتعدام السلامة في الطرقات؛

زيادة توفير الوقت لمستعملي الطرق؛

خفض تكاليف استغلال المركبات؛

المساهمة في تنمية متوازنة وعقلانية للإقليم؛

إنشاء منطقة اجتماعية و اقتصادية جديدة مريحة وجالبة للاستثمار.

## 2. طريق الهضاب العليا:

سيسمح المشروع، الذي أثبتت دراسة الجدوى الخاصة به فائدته، بتلبية احتياجات النقل البري في منطقة الهضاب العليا قصد المساهمة في توطین السكان المقيمين هناك. نتمتع مشروع طريق الهضاب العليا على طول 1300 كلم، يعبر 12 ولاية والذي يسمح بتهيئة مناطق نشاط اقتصادي ومدن حضرية تساهم في فك العزلة عن الولايات الداخلية، هذا الحزام الثاني الذي يأتي ليعزز الحزام الأول الرابط بين الشرق والغرب وتقل تكلفته إنجازا عن تكلفة الطريق السيار بنحو 20% على اعتبار أن الطابع الجغرافي لمسلكه أقل تعقيدا من المشروع الأول، كما يسمح بإضفاء توازن ديموغرافي بين مناطق البلاد من خلال تخفيف الضغط على المدن الساحلية التي تتركز بنحو 86% من السكان مع خلق أقطاب استقطاب بالشريط الممتد على سلسلة الهضاب



العليا، ويساهم هذا المشروع في خلق مناصب عمل كبيرة وإقامة منطقة نشاط اقتصادي ممتدة على طول 100 كلم مما سيذفع إلى تامين الموارد والثروات التي تزخر بها منطقة المضاب العليا واستغلاله لفائدة التنمية المحلية.

3. طريق الوحدة الإفريقية (الطريق العابر للصحراء): يتشكل هذا المشروع في تنمية الماور الرئيسية للطريق شمال - جنوب ، وذلك بهدف ضمان الاتصال بين الطريق السيار شرق - غرب و الطريق العائري للمضاب العليا وتوجيه تدفق حركة المرور نحو في أقرب وقت ممكن . وأدت الزيادة في كثافة حركة المرور في المدن و المناطق شبه الحضرية إلى بلوغ شبكة الطرق الحالية حدود التشبع . ونظرا لهذا الواقع، أصبح إنجاز الطريق العائري الثاني والثالث ، والرابع ، والتي تربط على التوالي بين زوالدة و بودواو ، بين تيبازة و برج منابل وبين خميس مليانة و برج بوعريج ، ضرورة لا غنى عنها<sup>136</sup>. والذي تمت إعادة هيكلة بقرار من الحكومة لزيادة التبادل التجاري بين الدول الست المتواجدة على طول هذا الطريق و هي (الجزائر، المالي، النيجر، نيجيريا، التشاد وتونس). واعتبر هذا الطريق كجوابة للنهوض بمخططات التعاون الاقتصادية بين الأفرقة وتقوية فرص الشراكة بعدما ظل مستوى التبادل محتمسا لسنوات طويلة، يبلغ طوله حوالي 2344 كلم، تشترك فيه 6 دول إفريقية هي الجزائر، نيجيريا، مالي، تشاد، النيجر وتونس، وقد تمكنت الجزائر رغم العثرات التي عرفها هذا المشروع على مستوى بعض الدول بسبب نقص التمويل من إنماء أكبر جزء من حصتها البالغة 1400 كلم، ويحول هذا المشروع من طرف أربعة مصارف كبرى وهي البنك الدولي لإعادة البناء والتنمية، البنك الدولي للتنمية والصندوق العربي للتنمية.

### المشاريع المستلمة

بخصوص البرنامج الخماسي (2005-2009) تبرز الحصة الشاملة تسلم 51252 كلم من أشغال الطرقات و 1050 جسر بين إنجاز وصيانة، وتخص أشغال الطرقات 19975 كلم من عمليات التطوير و 31277 كلم من عمليات الصيانة، ولقد تم الشروع في إنجاز مجموع المشاريع المسجلة وعددها 1439 مشروع.

إن تحسين الطرق من خلال هذا البرنامج يساهم في تخفيض الازدحام وتدفق حركة المرور من جهة، إلا أنه يعمل من جهة أخرى بسبب تحمية الطرقات على زيادة استعمال السيارات الشخصية وما ينجم عنها من آثار سلبية لا تتوافق مع مفهوم الاستدامة. كما أن الأشغال في المقطع الشرقي من الطريق السيار قد أتمت كليا، وهو المقطع الممتد على مسافة 400 كلم من ولاية برج بوعريج إلى غاية الحدود التونسية شرقا.

كما أنه من أولويات القطاع في إطار البرنامج الخماسي 2010-2014 الربط ما بين الطريق السيار وعواصم الولايات وما بين الطريق السيار والمدن المينائية.

### • مشاريع البرنامج الخماسي الثاني 2010-2014

يتضمن هذا البرنامج الذي تموله الدولة ميزانية شاملة بقيمة 6.447 مليار دج لتطوير المنشآت القاعدية حيث يوجه أزيد من 3.100 مليار دج منها للأشغال العمومية من أجل إتمام الطريق السيار شرق -غرب واستكمال ربطها بـ 830 كلم من الطرق، وازدواجية الطرق الوطنية على طول 700 كلم من الطرق البلدية وتحديث وإعادة تأهيل أزيد من 8000 كلم من الطرق، كما تضمن هذا البرنامج إنجاز 42 محطة خدمات و 76 محطة راحة لتحفيز الطريق السيار، كما سيزود الطريق بـ 22 مركز للدرك الوطني و 22 مركزا للحماية المدنية وذلك من أجل حفظ الأمن، بالإضافة إلى إنجاز 70 محولا.

كما تعتم الجزائر من خلال هذا البرنامج ربط الطريق العابر للصحراء مع مدخل الطريق السريع الذي يربط ميناء جنين بالطريق السيار شرق -غرب على طول 100 كلم، كما تهدف لإنجاز شطرين جديدين للطريق العابر للصحراء، يربط أحدهما بتمراست وتيمولين والأخر يربط بتمراست وبتينزواتين على 400 كلم لكل واحد منهما.

ما هو ملاحظ أن الدولة قد خصصت جزء كبير من ميزانية البرنامج الخماسي لتطوير المنشآت القاعدية الطرقية، وهذا ما يبين سعيها لتحسين نظام النقل.

### III-2. شبكة السكك الحديدية في الجزائر

يقدر الطول الإجمالي للشبكة المستعملة من طرف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية SNTF 4200 كلم، وتتكون من:

\*خطوط رئيسية في مسلك عادي: 3138 كلم.



- \*خطوط رئيسية في مسلك ضيق: 1081 كلم.
- \*خطوط مكهربة (3000v): 260 كلم
- \*خطوط ذات مسالك مزدوجة غير مكهربة: 345 كلم
- \*مسالك الخدمة: 560 كلم.

تحتوي الشبكة على خط موصلات شمالي بطول 1028 كلم من مسلك ثابت يربط الحدود التونسية شرقا بالحدود المغربية غربا وتغطي 10 مدن رئيسية، و10 موانئ تجارية كبرى، وكذلك المناطق الصناعية إضافة إلى أربع توغلات في صحراء البلاد حيث يغطي مسلك عادي المدن الرئيسية للهبضاب العليا وبعض مدن الجنوب، بالإضافة إلى الخط للمنحني الشرقي-جناب، تيسة- وهو بمسلك وحيد مع إكمال مشاريع في طريق الإنجاز.<sup>137</sup>

تملك الجزائر أطول شبكة سكك حديد في المغرب العربي، رغم ذلك فإن ما نسبته 30% غير مستغل، وبتقارنة مع الدول المخاربية نجد أن نسبة استغلال الشبكة وصلت إلى 100% في كل من المغرب وموريتانيا، وفي تونس وصلت إلى 92% أما في الجزائر وصلت إلى 70%.<sup>138</sup>

تغطي شبكة النقل بالسكك الحديدية في الجزائر 17% من النقل البري، وتربط هذه الشبكة أهم المدن الشمالية ببعضها وتصل خطوطها إلى مناطق استخراج المواد الأولية بالقتلاخ والمناجم حتى وصولها للمناطق الصناعية والموانئ، وتمتد الجزائر من أهم المدن الإفريقية من حيث كثافة السكك الحديدية، إلا أنها قليلة الاستعمال. وهذه الخريطة توضح شبكة السكة الحديدية الجزائرية.

أما بخصوص صيانة حظيرة القاطرات فإن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تعتمد اللجوء إلى شراكة أجنبية من أجل الاستفادة من مساعدة تقنية في هذا المجال. ويرجع ذلك إلى قدم العتاد إضافة إلى صعوبات أخرى أهمها:

- نقص قطع الغيار للمستورد من الخارج.
- قلة أعمال الصيانة والحراسة غير الجيدة.
- توقف العتاد لمدة طويلة بسبب الأعمال التخريبية والإرهاب.<sup>139</sup>
- نقص عوامل الراحة، السرعة والنظافة داخل عربات نقل المسافرين.
- عدم توفر شروط المحافظة على نوعية البضائع داخل العربات الخاصة بها.
- عدم الوفرة في كل الأوقات واستعمال غير ملائم للنقل.

#### استثمارات الجزائر في السكة الحديدية

تقدر شبكة السكك الحديدية في الجزائر بـ 2.150 كلم، إذ شهدت في الآونة الأخيرة كهربة بعض المقاطع لوضع قطارات ذات سرعة فائقة قريبا من شأنها أن تربط المدن الرئيسية للبلاد.<sup>140</sup>

وتهدف الاستثمارات التي استضاد منها قطاع النقل بالسكك الحديدية إلى تقليص الضغط المسجل على شبكة الطرق وتحسين الخدمة العمومية، حيث تقدر الحصة السوقية الحالية لسكة الحديد بـ 10% من سوق النقل في الجزائر، لكن من المتوقع مع مواصلة الجهود المقدمة أن تصل إلى 30% سنة 2015. وفيما يلي ملخص عن مختلف المشاريع:

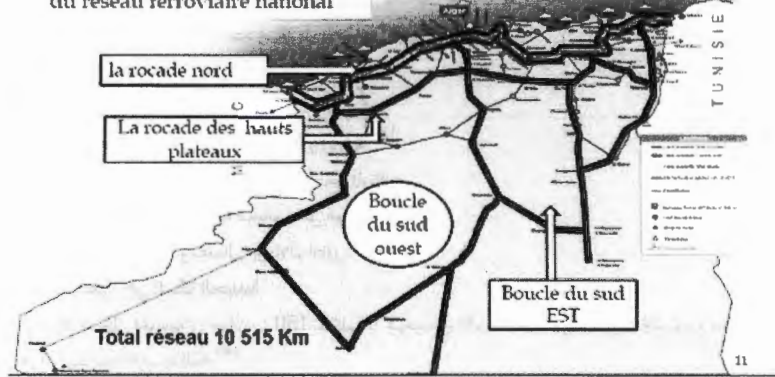
تم استلام 455 كلم من خطوط السكة الحديدية خلال عام 2009 تتمثل في: خط سطيف/برج بوعريجة، خط برج بوعريجة/اللسيلة، خط عين توتة/اللسيلة، خط تيسة/عين مليلة، خط واد السمارة/حجر قسنطينة.

بالإضافة إلى 865 كلم من الخطوط خلال 2010 وتتمثل في: الخط الرابط بين بلال والمحمدية، خط القرزي بيسكرة واسطيل والذي تم تحديثه، كما تم تحديث خط اسطيل/تقريت.

تحديث خط (المحمدية/بشار) على مسافة 580 كلم عبر ثلاثة محاور بدءا من سيدي بلعباس مرورا بالنعامة إلى غاية بشار تكلفته تصل إلى 90 مليار دينار وهو أكبر مشروع بالوطن اسند لعدة مؤسسات وطنية وأجنبية، يهدف لنقل 650000 مسافر سنويا وشحن 750000 طن من البضائع سنويا:

- 1- بشار/المشبية بطول 360 كلم
  - 2- النعامة/سيدي بلعيس عبر المشبية ورجم دموش بطول 140 كلم وصلت الأشغال به نسبة 85%.
  - 3- يقع ضمن حدود ولاية سيدي بلعيس يربط بين رجم دموش وطاية على طول 80 كلم.
- عن هذه المشاريع للتحزبة، تحذف الدولة من خلالها إلى تغطية البلاد بشبكة السكك الحديدية وتحسين خدمات النقل وحل مشكلة ازدحام السير على الطرقات.
- ويوجد 48 مشروع في طور الدراسة يمثل في 5866 كلم من الطرق السككية الجديدة. كما تم الشروع في التجسيد الفعلي لاستثمارات ورشات الصيانة الجديدة بخروبة، سيدي بلعيس، المحمدية، الروية، سيدي مبارك.<sup>141</sup>
- وفيسا يخص البرنامج الخماسي لسنة 2010-2014 سيتم إنجاز شبكة جديدة يبلغ طولها 6 آلاف كلم خاصة في الهضاب العليا والمناطق الجنوبية إضافة إلى أنه سيتم إنشاء مجمع للكهرباء للإشراف على كهرة السكك الحديدية.<sup>142</sup>
- الخريطة رقم 2 : الخطوط الرئيسية لتطوير شبكة السكك الحديدية الوطنية

#### Les grands axes de développement du réseau ferroviaire national



المصدر: [www.andi.dz](http://www.andi.dz)

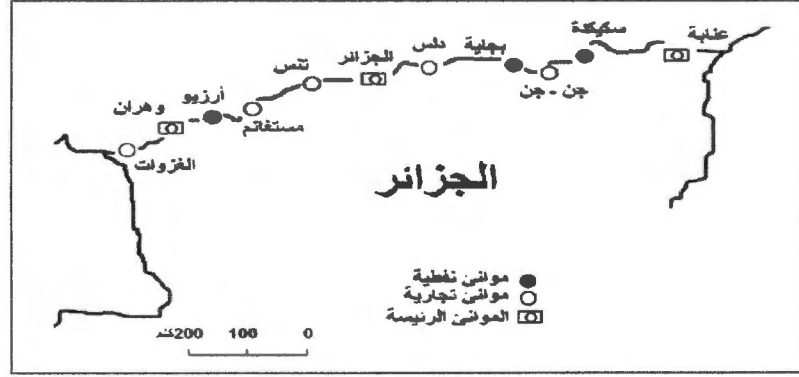
#### III-3. قطاع النقل البحري في الجزائر

تعتبر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN) والمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ممثلي قطاع النقل البحري في الجزائر. معظم العبارات (السفينة العابرة) تعمل على إيصال الركاب إلى الشواطئ الأوروبية، و نقل البضائع إلى جميع أنحاء العالم. معظم الأنشطة التجارية الدولية تتم عن طريق النقل البحري، عبر 11 ميناء تجاري نذكر منها<sup>143</sup>: الجزائر، وهران، عنابة، سكيكدة، أرزو / بطيوا، بجاية، مستقلم، غزوات، جيجل، تنس ودلس. أما فيما يتعلق بأعمال ترميم المياكل الأساسية للموانئ فإن عدد قليل منها استفادة من هاته العملية باستثناء محطات النفط والغاز.

<sup>141</sup> عبد العزيز بن قيراط: أداء وجودة الخدمات اللوجيستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، في علوم التسيير، تخصص اقتصاد تطبيقي وتسيير منظمات، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، الجزائر، 2010/2009، ص 116.

<sup>142</sup> <http://www.wikipedia.org>

الشكل رقم 3: خريطة لأهم الموانئ التجارية الجزائرية



المصدر: فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني: الموانئ الجزائرية-تحول صعب في تسييرها-مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، ص 167. و من النتائج التي يمكن استخلاصها هي<sup>144</sup>:

- استحوذ الموانئ الجزائرية على 95% من المبادلات التجارية الخارجية؛
- انخفاض الطاقة الاستيعابية للموانئ الجزائرية؛
- احتكار ميناء الجزائر لأكثر من 60% من المبادلات التجارية الخارجية؛
- احتكار الدولة لتسيير الموانئ، وما ترتب على ذلك من مشاكل جانبية عديدة كبطء المعاملات و سيطرة الروتين عليها، و تكلس المخازن و استغلالها للامشروع من طرف بعض الشركات العمومية.

#### خاتمة

خلاصة القول أن البنية التحتية للنقل هي العنصر الأساسي لضمان حرية حركة السلع، وخفض مستوى البطالة و تحقيق التنمية الاقتصادية، بالرغم من أنه يتطلب استثمارات ضخمة لتحقيق هذا التطور. و بخصوص الجزائر مازالت البنى التحتية تحت المستوى المطلوب خصوصا مع ازدياد حركة التجارة الأوروبية، و لتحقيق الموازنة بين التطور اللوجستي للنقل و التنمية الاقتصادية ستورد بعض التوصيات و هي كالتالي:

- تطوير البنى التحتية اللوجيستية الخاصة بالنقل متعدد الوسائط من خلال دمج أحدث التقنيات في مجال النقل والتخزين وللناولة.
- تشجيع شراكة التمويل بين القطاع العام و القطاع الخاص.
- إنشاء شركات شحن دولية مع معدات موحدة وموظفين ذوي خبرات علمية.
- تحسين كفاءة الموانئ والمطارات.
- ضرورة تطوير وسائل الرقابة على البضائع والمستندات في المناطق الحدودية بين الدول العربية بحيث تساهم متطلبات العولة وما يترتب عنها مع آليات السوق الحر العالمي أسوة بما هو متبع بين دول المجموعة الأوروبية.

#### المراجع:

- <sup>1</sup> ثابت عبد الرحمن ادريس، إدارة الأعمال اللوجيستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2002/2003، ص13
- <sup>2</sup> Ronald H. Ballou رونالد اتش بالو، إدارة اللوجستيك - تخطيط و تنظيم و رقابة سلسلة الإمداد، تمهيد: د. تركي إبراهيم سلطان، د. أسامة أحمد مسلم، دار المهيق . الرياض، المملكة العربية السعودية، ص26.
- <sup>3</sup> منظمة عمرة لمديري و معلمي و ممارسي اللوجستيات، تكونت سنة 1962 بفرض التعليم المستمر و دعم الأفكار.
- <sup>4</sup> Ronald H. Ballou رونالد اتش بالو، مرجع سابق.
- <sup>5</sup> إدارة اللوجستيات، الدكتور عبد المليم صابر، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2008، ص17.

- <sup>6</sup> إدارة اللوجستيات، د.غمال فريد مصطفى، و د.جلال إبراهيم العبد، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص 12.
- <sup>7</sup> الأستاذ الدكتور إسماعيل محمد السيد، الأستاذ الدكتور محمد توفيق الماضي، الدكتور محمد أحمد حسان، إدارة الإمداد و التوزيع، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006. ص 131
- <sup>8</sup> محمد محمود كمال، تقويم إدارة نظام النقل بالسكك الحديدية، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا، سوريا، 2010/2011، ص 06.
- <sup>9</sup> محمد محمود كمال، مرجع سابق، ص 07.
- <sup>10</sup> الأستاذ الدكتور إسماعيل محمد السيد، إدارة الإمداد و التوزيع، الأستاذ الدكتور محمد توفيق الماضي، الدكتور محمد أحمد حسان، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006. ص 132
- <sup>11</sup> رونالد اتش بالو، إدارة اللوجستيات - تخطيط و تنظيم و رقابة لسلسلة الإمداد، تعريب: د. تركي إبراهيم سلطان، د. أسامة أحمد مسلم، دار المريخ . الرياض، المملكة العربية السعودية. 2006. ص 160
- <sup>12</sup> الأستاذ الدكتور إسماعيل محمد السيد، إدارة الإمداد و التوزيع، الأستاذ الدكتور محمد توفيق الماضي، الدكتور محمد أحمد حسان، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006. ص 132
- <sup>13</sup> الأستاذ الدكتور إسماعيل محمد السيد، إدارة الإمداد و التوزيع، الأستاذ الدكتور محمد توفيق الماضي، الدكتور محمد أحمد حسان، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006. ص 133.
- <sup>14</sup> رونالد اتش بالو، إدارة اللوجستيات - تخطيط و تنظيم و رقابة لسلسلة الإمداد، تعريب: د. تركي إبراهيم سلطان، د. أسامة أحمد مسلم، دار المريخ . الرياض، المملكة العربية السعودية. 2006. ص 161.
- <sup>15</sup> إسماعيل محمد السيد، إدارة الإمداد و التوزيع، الأستاذ الدكتور محمد توفيق الماضي، الدكتور محمد أحمد حسان، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006. ص 133.
- <sup>16</sup> النقل متعدد الوسائط: التطبيقات و الفوائد و التحديات، إعداد د.فهي السيد التويتي على موقع: [http://www.arabfcs.org/db\\_bin/doc\\_doc\\_pdf\\_66.pdf](http://www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc_pdf_66.pdf)، ص 02.
- <sup>17</sup> يعد نظام النقل المتعدد الوسائط تكنولوجيا جديدة في مجال النقل مصمما لتسهيل انتقال السلع بين نقطتين في بلدين مختلفتين بموجب نظام واحد للمسؤولية القانونية. و هو نظام للنقل عبر الحدود، يستهدف تسهيل تدفق حركة النقل، باستخدام وسائط نقل مختلفة منسقة وفق منهج ثابت و مستقر.
- <sup>18</sup> هو مثل النقل متعدد الوسائط يتم بواسطة عدة ناقلين يخضع اثنين منهم على الأقل لنظم قانونية مختلفة، و لكن بالرغم من ذلك فان النقل المشترك يختلف عن النقل متعدد الوسائط في أن الأول يتركز على تنوع الأنظمة القانونية المطبقة على مراحل النقل المختلفة و ليس على اختلاف وسائل النقل.
- <sup>19</sup> le secteur logistique sur la rive sud de la méditerranée occidentale ( diagnostic et proposition pour améliorer l'offre de services logistique cas des pays du Maghreb ) études monographique Algérie CETMO.
- <sup>20</sup> <http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport>
- <sup>21</sup> <http://www.mtp.gov.dz/arabic/permalink/3797.html>
- <sup>22</sup> <http://www.mtp.gov.dz/arabic/permalink/3797.html>
- <sup>23</sup> <http://www.mtp.gov.dz/arabic/permalink/3797.html>
- <sup>24</sup> على الموقع: <http://ar.wikipedia.org/wiki/> الطريق السيلار شرق-غرب تاريخ الاطلاق 2013/11/21 على الساعة 23.11
- <sup>25</sup> عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجيستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، تخصص اقتصاد تطبيقي وتسيير المنظمات، جامعة 08 ماي 1945 قالة، 2010/2009، ص: 25.
- <sup>26</sup> MODERNISATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT FERROVIAIRE 80 MILLIARDS DE DOLLARS ENGAGÉS, disponible sur : [www:// transactiondalgerie.com](http://www.transactiondalgerie.com).
- <sup>27</sup> <http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport>
- <sup>28</sup> عبد العزيز بن قيراط: أداء وجودة الخدمات اللوجيستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، في علوم التسيير، تخصص اقتصاد تطبيقي وتسيير منظمات، جامعة 08 ماي 1945، قالة، الجزائر، 2010/2009، ص 116.
- <sup>29</sup> <http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport>
- <sup>30</sup> فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموائج الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، ص 178.