

مذكرة من متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي، في العلوم التجارية
تخصص: مالية وتجارة دولية
الموضوع :

تطور النقل البري في الجزائر من 2006 الى 2022
دراسة حالة مديرية النقل بولاية مستغانم

تحت اشراف :
د/ عريس مختار

من اعداد :
الشيخ احمد اعلي محمد

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	مؤسسة الانتماء	الصفة
بن زيدان الحاج	أستاذ التعليم العالي	جامعة مستغانم	رئيساً
عريس مختار	أستاذ محاضر -أ-	جامعة مستغانم	مشرفاً ومقرراً
بوزيد سفيان	أستاذ محاضر -أ-	جامعة مستغانم	ممتحناً

السنة الجامعية: 2022-2023

إهداء

الحمد لله الذي أعاننا بالعلم وزيننا بالحلم وأكرمنا بالتقوى وأجملنا بالعافية
أتقدم بإهداء عملي المتواضع إلى
الذرع الواقي والكنز الباقي، إلى من جعل العلم منبع اشتياقي، لك أقدم وسام
الاستحقاق إلى الوالد الكريم أطال الله عمره في طاعة الله .
رمز العطاء وصدق الإيلاء ، إلى ذروة العطف والوفاء ، أنت أُمي الغالية أطال الله عمرك في طاعة الله
وإلى رمز الصداقة وحسن العلاقة زملاء الدراسة دفعة 2023 قسم علوم تجارية
إلى من هم انطلاقة الماضي وعون الحاضر سند المستقبل اللواتي لا عيش بدونهن ولا متعة إلا برفقتهن
إخوتي الأعزاء و إلى الزملاء
وفي الاخير يا رب لا تدعني أصاب بالغرور إذا نجحت ولا أصاب باليأس إذا فشلت بل ذكرني دائما
بأن الفشل هو التجربة الذي تسبق النجاح أمين يا رب العالمين

الشيخ احمد محمد



شكر وتقدير

بعد أن من الله علينا بانجاز هذا العمل ، فإننا نتوجه إليه الله سبحانه وتعالى أولاً وأخراً بجميع ألوان الحمد والشكر على فضله وكرمه الذي غمرنا به فوفقنا إلى ما نحن فيه راجين منه دوام نعمه وكرمه ، وانطلاقاً من قوله صلى الله عليه وسلم : "من لا يشكر الناس لا يشكر الله" ، فإننا نتقدم بالشكر والتقدير والعرفان إلى الأستاذ المشرف " د/ عريس مختار " ، على إشرافه على هذه المذكرة وعلى الجهد الكبير الذي بذله معنا ، وعلى نصائحه القيمة التي مهدت لنا الطريق لإتمام هذه الدراسة، فله منا فائق التقدير والاحترام ، كما نتوجه في هذا المقام بالشكر الخاص لأساتذتنا الذين رافقونا طيلة المشوار الدراسي ولم يبخلوا في تقديم يد العون لنا وخاصة د/ عريس مختار .

وندين بالشكر أيضاً إلى كل عمال كلية العلوم الاقتصادية و التجارية وعلوم التسيير ،الذين ساعدونا من خلال تقديم جميع التسهيلات ومختلف التوضيحات والمعلومات المقدمة من طرفهم لانجاز هذا البحث .

وفي الختام نشكر كل من ساعدنا وساهم في هذا العمل سواء من قريب أو بعيد حتى ولو بكلمة طيبة أو ابتسامة عطرة



الاهداء

شكر وتقدير

04 - 01

المقدمة العامة

الفصل الأول :عموميات حول النقل (النقل البري)

06 -24

مقدمة

06

المبحث الأول : تاثير النقل في التنمية الاقتصادية

07 -08

المطلب الأول : مفاهيم عامة حول النقل

12 - 09

المطلب الثاني : واقع شبكة النقل في الجزائر و الأفاق التنموية لها

19 - 13

المطلب الثالث :سياسة الدولة في مجال النقل البري

24 - 20

المطلب الرابع : المفاضلة بين وسائل النقل

43 - 24

المبحث الثاني : تأثير النقل في الحياة الإقتصادية

29 - 24

المطلب الأول : دور النقل على التنمية الاقتصادية

33 - 29

المطلب الثاني : أثر النقل على التنمية الاقتصادية

34

المطلب الثالث : دور البنية التحتية للنقل في تدعيم النمو الاقتصادي

43 - 35

المطلب الرابع : دور نشاط النقل البري في تفعيل و تنمية التجارة الداخلية

44

خلاصة الفصل

الفصل الثاني : عقد تأمين للبضائع و الأشخاص

45	تمهيد
58-47	المبحث الاول : عقد النقل البري للأشخاص
47	المطلب الأول :مفهوم عقد النقل بوجه عام .
50 - 48	المطلب الثاني : تكوين عقد النقل البري للأشخاص
52- 51	المطلب الثالث : خصائص عقد النقل البري للأشخاص
58- 53	المطلب الرابع : مجال تحقيق مسؤولية الناقل البري للأشخاص ومجال انتفاءها
75 -59	المبحث الثاني : عقد النقل البري للبضائع
59	المطلب الأول :ماهية حول عقد النقل البري للبضائع
64 - 59	المطلب الثاني : تكوين عقد النقل البري للبضائع
70 - 64	المطلب الثالث : التزامات المرسل و المرسل اليه
75- 71	المطلب الرابع : حالات تحقق واعفاء مسؤولية النقل البري للبضائع
76	خاتمة

82- 79

المبحث الأول : مديرية النقل لولاية مستغانم

79

المطلب الأول :تقديم الهيئة المستقبلية

79

المطلب الثاني :لمحة تاريخية عن مديرية النقل

80

المطلب الثالث :نشاطات المديرية

81

المطلب الرابع: مهام المديرية

82

المطلب الخامس : الهيكل التنظيمي لمديرية النقل

83

المبحث الثاني : نشاطات المديرية العامة

86- 83

المطلب الأول : النقل الطرقي للبضائع

89 -87

المطلب الثاني : نشاط النقل الطرقي للمسافرين

91 -90

الخاتمة

92

خاتمة عامة

94-93

قائمة المراجع

95

الملخص

فهرس الجداول

الصفحة	الجدول	رقم الجدول
83	نقل البضائع لحساب الخاص	01
84	النقل العمومي للبضائع	02
87	عدد المركبات والخطوط	03
24	العوامل المؤثرة على في اختيار وسيلة النقل	04
42	اهداف التدخل الحكومي في نشاط النقل البري ووسائل تحقيقها	05

فهرس الأشكال

الصفحة	العبارة	رقم الشكل
82	الهيكل التنظيمي لمديرية النقل	01
84	التمثيل البياني لتحركات البضائع في القطاع العام من 2006 الى 2022	02
86	التمثيل البياني لتحركات البضائع في القطاع الخاص من 2006 الى 2022	03
88	التمثيل البياني لعدد المركبات والخطوط من 2006 الى 2022	04
29	نقل الركاب والبضائع لسنة 2006	06
31	الاهمية الاقتصادية لقطاع النقل وتكلفته	07
36	المنافع المباشرة والغير مباشرة	08

المقدمة العامة

المقدمة العامة:

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي و يعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني، حيث يمثل هذا القطاع بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التنمية، فهو يقوم بدور أساسي على مستوى الاجتماعي و الاقتصادي و العمراني لكل دولة من الدول المتقدمة منها و النامية على حد سواء كما يعتبر مكونا مهما من مكونات البنية الأساسية للاقتصاد الوطني في أي بلد بالنظر لما له من تأثير على القطاعات الاقتصادية الأخرى مثل قطاع الصناعة والتجارة و غيرها من القطاعات الاقتصادية، حيث أن توفر شبكة حديثة و متكاملة للنقل بوسائله المختلفة (البري الجوي، البحري) يمثل عاملا مهما في تحديد مواقع و اتجاهات الأنشطة الاقتصادية المختلفة، فهناك علاقة ارتباط قوية بين التطور الاقتصادي لبلد ما و مستوى نمو قطاع النقل. كون النمو الاقتصادي يتأثر و بصورة مباشرة بكفاءة قطاع النقل و مرونته حيث يتم من خلال شبكات النقل المختلفة عمليات التبادل بين مراكز الإنتاج و مراكز الاستهلاك، لذلك نجد أن الدول المتطورة قد أولت أهمية كبير لقطاع النقل و ذلك بتجديد بنيات أساسية لهذا القطاع مثل شبكات الطرق، خطوط سكك حديدية، المطارات و الموانئ. ومما لا شك فيه أن النقل مرفق حيوي، بلخص النقل البري لا يمكن الاستغناء عنه و ذلك أن وسائله من مركبات برية تتيح لنا الانتقال و نقل السلع البضائع من مكان إلى آخر مهما بعد دون عناء، وهو الآن نفسه يؤدي وظيفة اقتصادية عظيمة للدول و يعتبر النقل البري معيار من المعايير التي تقاس به درجة تقدم الؤل و نهوضها و نظرا لأهمية النقل و احتياجات الإنسان له يوميا، كان لابد من وضع ترجمة قانونية تنظم هذا النقل، بحيث تعتبر أهم علاقة تنشأ في هذا المجال هي حتما تلك التي تجمع بين الناقل و متلقي خدمة النقل (الشخص او مالك البضاعة)

الإشكالية :

من مجمل ما سبق يمكن طرح الإشكالية الرئيسية على النحو الآتي:

ماهوا دور النقل البري؟ و ما مدى تأثيره على إقتصاديات الدول؟

وتتدرج ضمن هذه الإشكالية التساؤلات الفرعية التالية:

- ما مدى اهمية النقل البري؟
- إلى أي حد يمكن أن يؤثر النقل البري في تطور و ازدهار التجارة الداخلية والخارجية لدولة؟
- ماهوا واقع و افاق النقل البري في تنظيم استرداد و تصدير البضائع في الجزائر؟

فرضيات البحث :

- يوجد دور لنقل البري في الربط بين الأقليم الدولة و ربط مع الدول الأخرى
- من أهم المسؤوليات التي تتطلبها عملية النقل البري سواء البضائع أو الأشخاص هي التزامات الناقل والمستقبل
- يستخدم النقل البري في الجزائر كباقي الدول العالم في تنشيط التجارة والصناعة والاستثمار

المنهج المتبع:

في هذه الدراسة اعتمدنا على المنهج الاستقرائي عن طريق وصف البيانات المجموعة النظرية منها التطبيقية التي أجريت بمؤسسة مديرية النقل مستغانم خلال شهر فبراير لهذا العام.

أهداف البحث :

تسليط الضوء على النقل بصفة عامة و على النقل البري بصفة خاصة و تبيان اهميته في التنمية الاقتصادية.

- تحديد انواع النقل البري في الجزائر و دور مديرية النقل لولاية مستغانم

أهمية البحث :

يكتسي هذا الموضوع أهمية من خلال الضرورة الملحة لمكانة النقل البر في تنمية الاقتصادية و تطوير التجارة الداخلية والخارجية لدولة، التي تظهر في توزيع المسؤولية بين الناقل و المستقبل و بيان كفاءتها بالاعتماد على العقود المبرمة بين الطرفين، و إظهار ادور البارز لدولة في تطويره و سعي ازدهار التجارة والصناعة و تحسين الخدمات و الطرقات.

دواعي اختيار الموضوع :

- قلة الدراسات في هذا الموضوع في الدراسات السابقة
- التطابق الكبير بين هذا الموضوع و تخصص.
- الرغبة الشخصية في البحث عن هذا الموضوع، وتسلية الضوء عليه بسبب الأهمية الملح عليه لتطوير التجارة و اربطها به.

خطة البحث :

يمكن تقسيم الموضوع إلى ثلاثة فصول كما يلي :

في الفصل الأول كان عبارة عن مبحثين، اما المبحث الأول عمومية حول النقل البري و فيه ايضا بينا واقع شبكة النقل في الجزائر و سياسة الدولة، وكيفية المفاضلة بين وسائل النقل. و المبحث الثاني تأثير النقل في الحياة الاقتصادية، دور و أثر النقل في التنمية الاقتصادية، دور البنية التحتية للنقل في تدعيم النمو الاقتصادي، و ذلك دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية اما في الفصل الثاني فكان يتحدث عن عقد النقل البري للبضائع و الأشخاص، مفهوم عقد النقل البري للأشخاص فكان هو ايضا يتكون من فصلين الأول عقد النقل البري للأشخاص، كيفية تكوينه، خصائصه، مجال تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص و مجال انتقائها.

المبحث الثاني عقد النقل البري للبضائع، مفهوم عقد النقل البري للبضائع، تكويم عقد النقل البري

للبنضائع، التزامات المرسل و المرسل إليه، مجال تحقق مسؤولية الناقل البري للبضائع و انتقائها.

الفصل الثالث الجزء التطبيقي، تقديم الهيئة المستقبلية، لمحة تاريخية عن مديرية النقل لولاية مستغانم،

نشاط المديرية، مهام المديرية، الهيكل التنظيمي، نشاطات المديرية العامة.

الفصل الأول:

عموميات حول النقل (النقل البري)

مقدمة :

الجزائر كغيرها من الدول النامية وجدت نفسها غداش الاستقلال أمام مشاكل التخلف الموروثة عن الحقبة الاستعمارية، و كحل مقترح حينها تم اعتماد أسلوب التخطيط المركزي كأداة لتحقيق التنمية الوطنية، هذا الأسلوب لم تراعى فيه خصوصيات كل منطقة بل كان شموليا مما أدى إلى نتائج سلبية انعكست على حياة المواطن وزادت في تفاقم الأزمة إضافة إلى أنها لم تهتم بقطاع النقل كعنصر فعال في تحقيق التنمية الاقتصادية المرجوة إن جزائر اليوم تسعى جاهدة إلى تحقيق تنمية وطنية شاملة و مستدامة قصد الخروج نهائيا من الأزمات المتعددة الجوانب التي عرفتها ، هذه التنمية لا يمكن تجسيدها إلا بالانطلاق من الجزء إلى الكل ومن القاعدة نحو المركز ، واطاعة التنمية المحلية كأساس و منطلق لها تماشيا مع تطوير نظام النقل وجعله جزء من الخطة الشاملة لتطوير الاقتصاد الوطني ويتضح ذلك جليا بالنظر إلى الاهتمام المتزايد والجهد المبذول من قبل الدولة سعيا منها لتطوير قطاع النقل والعمل على التخطيط لسياساته بشكل يضمن نجاعته في تحقيق الأهداف المسطرة للخطة الاقتصادية الشاملة .

المبحث الأول : عموميات حول النقل (النقل البري)

تم الاهتمام في هذا المبحث العديد من الجوانب التي تندرج ضمن المفاهيم العامة للنقل، تمثلت في كل من تقديم مفهوم عامة حول النقل و واقع شبكة النقل في الجزائر و الأفاق التنموية لها و سياسة النقل.

المطلب الأول :مفاهيم عامة حول النقل

يعني النقل ببساطة عملية الانتقال من مكان إلى آخر، وهناك عدة تعاريف من بينها تعريف شيري¹ الذي عرفه على انه: "وسائط مهمتها نقل الأشخاص والبضائع على شبكة الطرقات كما عرفه الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير هانز ادلر بأنه : "يعبر عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الأهلة بالسكن ببعضها " ، في حين عرفه الاقتصادي الانجليزي جي ام تومسن بأنه "على الأغلب خدمة وسيطة ووسيلة إلى هدف دون أن تكون هدفا بذاتها ويكون الهدف المقصود تغييرا في الموقع سواء بالنسبة للناس أو السلع".

وفي تعاريف أخرى يعني النقل: "زيادة المنافع عن طريق حمل الأفراد والمتاع والسلع والمعارف والتقنيات ورؤوس الأموال من موضع إلى موضع آخر، باستخدام وسائل ووسائط مختلفة النوع والسرعة والسعة، عبر المسافات والأبعاد المتباينة، وفق اقصر الطرق وأيسرها واكل تكلفة، و في أقل وقت ممكن".²

وهناك من يعرفه بأنه: "نشاط متعلق بوظائف الإنتاج ,أو أنه: "وسيلة مادية تحوي مجموعة من التقنيات المسطرة من أجل نقل الأشخاص و البضائع .

¹ د. محمود جواد عباس شيع. واقع النقل في مدينة النجف الأشرف، بحث منشور في مجلة "آداب الكوفة" العممية المحكمة، العدد السادس، 2010،

ص 1

² عقاري زكريا بوباكر فارس، النقل و اهميته في التنمية الاقتصادية المستدامة، مجلة العلوم الأنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 40، جوان

2015، ص 146

أما في تعريف القانون الجزائري للنقل فعرف حسب المادة 16 من القانون رقم 88/17 المؤرخ في 10 مايو سنة 1988 بأنه: " بعد نقلا كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي* أشخاصا أو بضائع من مكان لآخر على مين مركبة مهما كان نوعها".¹

و بناء عن غزارة التعاريف المتنوعة التي أطلقت على النقل يمكننا وضع تعريفا له بمفهومنا الخاص بأنه يتمثل في: " نشاط خدمي يعبر عن حركة الأشخاص و البضائع و غيرها من المنقولات عن طريق مركبة مهما كان نوعها(سيارة، طائرة، باخرة...)، بحيث تتوقف حركتها على مدى ملامتها للوسط الذي تسلكه (بري، جوي، بحري)، بهدف خلق منفعة في المكان و الزمان و من خلال ما قدمه الباحثون حول مفهوم النقل يمكن الخروج بتعريف شامل هو أن النقل عبارة عن خدمة ذات طابع الإنتاج اقتصادي، واجتماعي، وهو نظام حركة الأفراد والسلع باستخدام المرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك بهدف تحقيق وتسهيل انتقال من مكان إلى آخر، وسد الحاجات المادية والاجتماعية للسكان وربط متساحق الإنتاج بمناطق الاستهلاك، وتوسيع السوق الوطنية وتوحيدها كما يساهم في توسيع العمران وسهولة التبادل والتواصل بين الدول، وبالتالي فالنقل نظام الوصل بين البيت ومقر العمل أو المدرسة الخ، ورحلات التواصل الاجتماعي بين الناس (التسوق، التنزه) يستهدف نقل الركاب والبضائع من مكان إلى آخر بالأسلوب والتوقيت الملائمين.

³ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون رقم 17/88 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجزائر، 1988، ص 785

المطلب الثاني: واقع شبكة النقل في الجزائر و الأفاق التنموية لها

1- واقع شبكة النقل البري في الجزائر:

أكدت الدراسة الأخيرة الصادرة عن البنك العالمي والمنتدى الاقتصادي العالمي إلى أن النقل العمومي في الجزائر يبقى من بين الأضعف في المنطقة مقارنة مع جيرانه المغرب والتونس، واعتبرت الدراسة أن القطاع يواجه تحديات كبيرة بدءا بالنقل العمومي والنقل الجوي والبحري، وكذا النقل بالسكك الحديدية، إذ كانت حركة السكك الحديدية لا تزال وفقا لتقدير الهيئة الدولية بعيدة عن القدرات المتاحة نظريا بمعدل حوالي مليون وحدة في الكيلومتر.¹

ورغم تسجيل الجزائر نسبة تغطية في مجال شبكة الطرق بلغت 3.3 إلى 4.3 كلم لكل

1000 ساكن، إلا أن نسبة منها لغياب الصيانة غير مهياً في حالة سيئة خاصة الريفية والبلدية.

✓ يمثل قطاع النقل في الجزائر حوالي 10 من PIB (الناتج الصافي الخام).

✓ في سنة 2008، قطاع النقل والاتصالات شغل 1,688,000 موظفا (وظيفة مباشرة)، أي ما

يعادل 1 624% من الفئة العاملة.

✓ يمتص قطاع النقل 10% من الميزانية العامة لاستثمارات لدولة.

✓ في 2008، الحجم الكلي للبضائع المنقولة بكل أنواعها ارتفع 130 مليون من الداخلة للموانئ

بما فيها 70 مليون الخاصة بالنقل الداخلي (طرق وسكك حديدية)، وتقدر ميزانية مخصصة

لقطاع النقل بحوالي 40 مليار دولار للمتعاملين في قطاع النقل

2- الأفاق التنموية لها :

وتتكون شبكات قطاع النقل في الجزائر في المحاور الرئيسية التالية:

1 le section logique sur la rive sud de la méditerranée occidental (diagnostic et proposition pour améliorer

L'offre du services logistique cas des pays du Maghreb) étude monographique Algérie CETMO, année 2014.

النقل الطرقي (البري):

يتكون هذا القطاع من الأقسام التالية:

شبكة الطرقات:

تعتبر شبكة الطرق الجزائرية واحدة من أكبر الشبكات الأكثر كثافة في القارة الإفريقية، حيث يقدر طولها ب 11269 كلم من الطرق، و 29280 كلم من الطريق الوطني وأكثر من 4910 هيكل، كما سيتم استكمال هاته الشبكة بجزء هام مقدر ب 1215 كلم والذي سيربط مدينة عنابة في أقصى الشرق بمدينة تلمسان في أقصى الغرب " شركة النقل الطرقي (SNTR (Société Nationales) Tramport Routiers وهي أكثر أهمية في هذا الميدان بالإضافة إلى أعمال النقل، فهي تقوم بمهام أخرى مثل إجراءات العبور، التوثيق والتخزين.

متعاملي النقل الخواص:

كنتيجة للتحرير لسنة 1987، أصبح الخواص يمتلكون أكثر من 80% من الحصة المسؤولة في مجال النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات إذ تجد أكثر من 195,000 متعامل، أغلبهم مقاولين أفراد. شركات تمتلك وسائل النقل الخاصة:

بما يبقى هذا القسم جد مهم، نظرا لتغطيته حوالي 40% من الطلب وتجميعه (65,000 متعامل بينهم 1080 فقط من القطاع العام) .

شبكة السكة الحديدية:

تقدر شبكة السكة الحديدية في الجزائر ب 2150 كلم، إذ شهدت في الأونة الأخيرة كهربة بعض المقاطع لوضع قطارات ذات سرعة فائقة قريبا من شأنها أن تربط المدن الرئيسية للبلاد، وتسير شبكة السكك الحديدية من قبل شركة النقل للسكك الحديدية الوطنية (SNTF) . وهذه الشبكة مجهزة بأكثر من 200 محطة تغطي خاصة شمال البلاد منها:

❖ 299 كلم سكك حديدية مكهربة.

❖ 305 كلم سكك مزدوجة

❖ 1005 كلم سكك ضعيفة

ومن بين مشاريع السكك الحديدية التي هي في طور الإنجاز يوجد مشروع كهربية 1000 كلم من السكك الحديدية وإنجاز 3000 كلم عن السكك الحديدية، وبطول عام 2014 بلغ طول شبكة السكك الحديدية في الجزائر إلى 10515 كلم 1
النقل عبر السكك الحديدية :

هناك شركة السكك الحديدية واحدة فقط، وخاصة بنقل الأشخاص والبضائع (Société SNTH Nationales
,Transport Ferroviaet)

هناك متعاملين خاصين بالنقل المتجمع (سكة، طريق) وهي:

❖ (Société intermodal de Marchandises de Transporty) STIM وتعتبر فرع

100% تابع لـ SNTF

❖ Rallink Algérie والتي تمتلكها SNTF بنسبة 45,655%¹ Rail Link Algérie

تعتبر شبكة الطرق الجزائرية واحد من أكبر الشبكات الأكثر كثافة في القارة الأفريقية، حيث يقدر طولها به 180,000 كلم من الطرق منها 29,280 كلم من الطريق الوطني وأكثر من 4910 هيكل و 42,000 كلم طرق ثانوية.

1 عبد العلي الخفاف، جغرافية النقل و الإتصالات و التجارة، دار الفكر للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، عمان، 2000، ص58، ص130

إن شبكة الطرق الجزائرية في تطور مستمر بفضل برنامج تحديث الطرقات السريعة نذكر منها إنجاز الطريق (السيار شرق غرب) الذي يبلغ 1330 كلم، بتكلفة 11 مليار دولار والإطلاق القادم لمشروع إنجاز الطريق السيارالهضاب العليا بطول 1020 كلم كما تذكر الطريق السريع العابر للصحراء (شمال جنوب) والذي تمت إعادة تهيئته بقرار من الحكومة لزيادة تبادل التجاري بين الدول الست المتواجدة على طول هذا الطريق وهي (الجزائر، مالي، النيجر، التشاد، تونس، ونيجيريا)، تقدر شبكة السكك الحديدية في الجزائر 4575 كلم منها 3854 كلم مستغلة، إذ شهدت في الآونة الأخيرة كهربة بعض المقاطع لوضع قطارات ذات سرعة فائقة قريبا من شأنها أن تربط المدن الرئيسية للبلاد، الجزائر العاصمة، وهران، عنابة وقسنطينة، وتقدر كمية البضائع المنقولة 5 ملايين طن (2014)¹

¹ le section logique sur la rive sud de la méditerranée occidentale (diagnostic et proposition pour améliorer L'offre du services logique cas des pays du Maghreb) étude monographique Algérie CETMO, année 2014

المطلب الثالث: سياسة الدولة في مجال النقل البري

وإذا نظرنا إلى سياسة لدولة في هذا الإطار النقل البري نجد انه قد مر بعدة مراحل ابتداء من

سنة 1962 وصولا إلى غاية اليوم وتمثلت هذه المراحل في :

. مرحلة النظام الموروث (1962-1967):

بعد الاستقلال كانت الجزائر تعتمد على القوانين التي ورثتها عن فرنسا، وقصد النهوض بقطاع النقل تم إنشاء الديوان الوطني للنقل (ONT) سنة 1963، وهو عبارة عن مؤسسة عمومية ذات خاصية تجارية مكلفة بتنفيذ الأعمال التي اسند تاليه في المرسوم رقم 63/729 المؤرخ في 07 نوفمبر 1963، كالإشراف على النقل عبر الطرقات الجزائرية، ومراقبة المؤسسات المسيرة ذاتيا.

. مرحلة احتكار الدولة (1967-1982):

بدأت هذه المرحلة منذ صدور الأمر 67/130 المؤرخ في 22 أوت 1967، والمتضمن تنظيم النقل البري في الجزائر والذي يعد أول تنظيم بعد الاستقلال وبمثابة الركيزة الأساسية التي يعتمد عليها النقل خلال هذه الفترة، حيث عمل على إلغاء كل القوانين الفرنسية، وجاء الأمر بعد فشل الديوان (ONT) في تنفيذ المهام الموكلة إليه، وأكدت المادة رقم 05 من الباب الأول من الأمر على احتكار الدولة: "تحتكر الدولة جميع أنواع النقل الجماعي التي تكتسي منفعة عامة أو تنجر عنها التزامات تفرضها ظروف المرفق العمومي لذلك تم التوجه أساسا نحو تكوين مؤسسات وطنية للنقل العمومي تمثلت في: 2

. الشركة الوطنية لنقل البضائع (SNTR):

أنشأت هذه الشركة بمقتضى المرسوم رقم 58/67 المؤرخ في 22 مارس 1967، وبتاريخ 22 جويلية تم تحديد الدور الأساسي للشركة التي تعمل على النقل البري للبضائع عبر الطرقات المحلية والدولية، وبعد أن أصبحت الشركة مجمعا لشركة الأم فيه مقرها بالعاصمة قسمت إلى ثلاثة فروع تمثلت

في: فرع خاص بالإمداد بقطع الغيار عبر التراب الوطني ونقل البضائع، فرع خاص بتسيير الشحن ذو الطابع التجاري، وفرع خاص بالصيانة ولواحقها.

ووزعت الشركة إلى عدة مديريات عبر التراب الوطني يمكن ذكرها : 1

- الوحدة الجهوية بالجزائر العاصمة؛

-الوحدة الجهوية بوهران؛

- الوحدة الجهوية بعنابة؛

- الوحدة الجهوية بسطيف؛

- الوحدة الجهوية بتقرت؛

-الوحدة الجهوية ببشار ؛

- الوحدة الجهوية بالبليدة؛

. الشركة الوطنية للنقل البري للمسافرين (SNTV):

في سنة 1971 تم تجميع كل المؤسسات التي تنشط في مجال النقل البري للمسافرين وضمها

في شركة واحدة وذلك بمقتضى المرسوم رقم 71/73 المؤرخ في 13 نوفمبر 1971 ، والذي تضمن

إنشاء الشركة الوطنية لنقل المسافرين (SNTV) بهدف تنفيذ وتأمين النقل العمومي للمسافرين عبر

الطرق البرية (الوطنية والدولية).

كما اسند إليها دور تكميلي مع الشركة الوطنية للسكك الحديدية، وتتضمن نقل المسافرين إلى

المناطق التي لا يوجد فيها خطوط السكة الحديدية وخاصة مناطق الجنوب، ونظرا للصعوبات التي

واجهتها الشركة أعيد النظر في هيكلها بتاريخ 07 ماي 1983، حيث انبثقت عنها خمس (05)

مؤسسات وزعت عبر جهات

- مؤسسة نقل المسافرين للوسط (ETVC) تهتم بنقل المسافرين بالجزائر العاصمة والمناطق المجاورة لها على شرط ان لا تتجاوز 150 كم.

- مؤسسة نقل المسافرين للشرق الجزائري (ETVE)
- مؤسسة نقل المسافرين بالغرب الجزائري (ETVO)
- مؤسسة نقل المسافرين بالجنوب الغربي الجزائري (ETVSO).
- مؤسسة نقل المسافرين بالجنوب الشرقي الجزائري (ETVSE).

. الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF):

لمعرفة أكثر التفاصيل عن إنشاء الشركة الوطنية للنقل بسكك الحديدية، يمكننا العودة بالخلفية التاريخية لإنشاء السكك الحديدية بالجزائر من خلال الخطوات التالية :

- تعود فكرة إنشاء السكك الحديدية بالجزائر إلى الاستعمار الفرنسي الذي عمل على ذلك قصد تحقيق أهدافه الاقتصادية والمتمثلة في تأمين المواصلات بين أماكن تواجد الثروات السطحية والباطنية والموانئ للتمكن من تصريفها إلى البلد الفرنسي، كذلك لأجل تحقيق أهدافه العسكرية المتضمنة تأمين المواصلات لنقل الجيوش والأسلحة عبر مختلف مناطق الوطن، ففي 08 أفريل 1857 تم فتح المجال للإنجاز ما يقارب 1357 كم من السكك، وأوكل للجيش الفرنسي آنذاك مهمة انجاز الخط الرابط بين الجزائر العاصمة ومدينة البليدة، وتم فتح تأسيس شركة سميت بشركة السكك الحديدية الجزائرية التي أخذت مهمة انجاز الخط الرابط بين مدينة وهران ومدينة سيق، والخط الرابط بين قسنطينة وسكيكدة، حيث كان ذلك بتاريخ 11 جويلية 1860، لكن في إطار هذه العملية لم يتم انجاز سوى الخط الرابط بين الجزائر العاصمة ومدينة البليدة والذي شرع في نقل المسافرين بتاريخ 08 سبتمبر 1862 وهو تاريخ بداية النقل بالسكك الحديدية في

الجزائر، أما الخطوط الأخرى لم يتمكن من انجازها بسبب المشاكل التمويلية، ولأجل إتمام عملية الانجاز أوكلت المهمة إلى خمس شركات أخرى هي :

. شركة بون قالمة (BG)؛

. شركة الشرق الجزائري (EA)؛

. شركة باريس _ ليون _ حوض البحر الأبيض المتوسط (PLM)؛

. شركة الغرب الجزائري (OA)؛

. شركة الفرنكو الجزائرية (FA)؛

- وفي سنة 1938 تم إنشاء الشركة الوطنية في فرنسا (SNCF) التي وضعت السكك الحديدية في الجزائر تحت تصرف وحماية السلطات الحكومية الجزائرية وفق الأمر المؤرخ في 04 فيفري 1959 الذي غير طبيعة الشركة وتحويلها إلى شركة ذات طابع صناعي وتجاري تابعة في مجملها إلى الحكومة الفرنسية.

- ومع استقلال الجزائر تم تحويل مهام الدولة الفرنسية الى الدولة الجزائرية، ونتيجة لذلك تم إنشاء الشركة الوطنية للسكك الحديدية في الجزائر (SNCFA) بتاريخ 16 جوان 1963، وبقيت الدولة الفرنسية تملك أسهمها خلال هذه الحقبة ثم قامت الحكومة الجزائرية بشرائها سنة 1969، وأصبح تأميم الشركة بنسبة مئة بالمئة أي كلها ملك للدولة الجزائرية، غير انه كانت القوانين المعمول بها تستمد تشريعاتها من اتفاقية 1959 التي أعدت في واقع نظام جلسات السلطات العمومية لمصلحة (SNCFA)

- وطبقا للمرسوم رقم 76/28 المؤرخ في 25 مارس 1976 تم ميلاد الشركة الوطنية للسكك الحديدية (SNTF) التي حلت محل الشركة الوطنية للسكك الحديدية (SNCFA)، أصبحت اتفاقية 1959 غير معمول بها، كما وزعت مديرياتها على أربع جهات من الوطن

(وحدة الجزائر العاصمة، عنابة، وهران ووحدة قسنطينة)، وأخذت الشركة عدة فروع التي يمكن

اختصارها في عدة نقاط : 1

- الشركة الوطنية لنقل متعدد الوسائط (STIM) تم تأسيسها في 14 فيفري 1994 وتتمثل مهامها في نقل البضائع وتوزيعها والنشاطات المكملة لها.

- شركة نقل الحبوب (STG) ثم تأسيسها بتاريخ 26 نوفمبر 1997.

- شركة دراسات ومتابعة أعمال منشآت السكك الحديدية (SETIRIAL) ويعود تأسيسها إلى تاريخ 28 فيفري 1993.

- شركة نقل المنتجات الطاقوية (STPE)

- شركة الإطعام (RESTAURIL) أنشأت في 29 ديسمبر 1993، تتكفل بمهمة الإطعام داخل القاطرات وتسير المحلات التابعة للقطاع.

- شركة منشآت السكك الحديدية (INFRARAIL) تأسست في 20 أكتوبر 1997، تختص

بأعمال الهندسة المدنية، وإنجاز مختلف البيانات والمنشآت القاعدية التابعة للشركة.

. شركة الإشهار والملصقات (RPA) أنشأت بتاريخ 10 فيفري 2007 للتكفل بمهام الإعلان والإشهار

الخاص بالشركة وكل النشاطات الأخرى المرتبطة بها.

- راي ترانزيت (RAIL TRANSIT) تم تأسيسها في 26 ماي 1998 للتكفل بمهام النقل عبر

الحدود وكل الأعمال المرتبطة بها.

راي تيليكوم (RAIL TELECOM) أنشأت في 10 فيفري 2007، تتمثل مهامها في شبكة الإتصال

الخاصة بشركة (SNTF)

-راي لينك (RAIL LINK) أنشأت في أبريل 2007 بهدف نقل الحاويات من الميناء عبر الحديدية وتوجيهها عبر القطر الوطني.

- راي اكسبرس (RAIL EXPRESSE) تم تأسيسها في أبريل 1993 من اجل ضمان النقل السريع عبر الخطوط.

- راي الكهرباء (RAIL ELECT) نتولى مهام الكهرباء وأعمال الصيانة الخاصة بها.

- راي اوتوماتيك (RAIL AUTOMATION) التي تتمثل مهامها في كل ما يتعلق بالإشارات والمنبهات المستعملة كأدوات لتسيير الخطوط وغيرها.

وبعد إنشاء الشركات الوطنية الثلاث للنقل البري (SNTF-SNTV-SNTR) لم يظهر توجه

استقلالية النقل خلال الفترة (1967-1982) إلا في نهاية سنة 1981 مع بداية المخطط الخماسي

الأول (1980-1984) أين صدر القرار رقم 81/375 الذي يسمح للجماعات المحلية (الولايات

والبلديات) بالعمل على نشاط النقل على مستواها .

. مرحلة تحرير النقل البري (1982-2001):

منذ سنة 1982 تم الانتقال إلى مرحلة جديدة تمثلت في اللامركزية التسيير والاستقلالية

(باستثناء النقل بالسكك الحديدية)، أي التمهيد لدخول المؤسسات ذات الطابع الخاص في قطاع النقل

البري، ولم تنفيذ ذلك بصدور القانون رقم 88/17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل

وتوجيهه، حيث نصت المادة 05 منه على انه "يجب ان يرمي نظام النقل إلى التلبية الحقيقية لحاجات

المواطن و النقل ضمن شروط أكثر فائدة للمجموعة الوطنية، والمستعملين من حيث التكلفة والوفرة

والتسعيرة، و جودة الخدمات و الأجل والأمن"، ونصت المادة 06 منه بان تعود مهمة وضع هذا النظام

إلى الدولة والجماعات المحلية حيث تقوم بتنظيم الشروط العامة لممارسة أنشطة النقل منها تلك التي

تتعلق بالتأهيل والاستغلال والأمن والنظافة والتعريفة كما تقوم بترقية مجالات البحث والدراسات

والإحصائيات والإعلام المتعلقة بنظام النقل، كما رخص بإمكانية إنشاء مؤسسات خاصة للنقل العمومي عبر الطرق للمسافرين والبضائع، هذه المؤسسات تمارس نشاطها عن طرق التنظيم وتوضح واجباتها في مجال الاستغلال والأمن والنظافة وشروط العمل والراحة والتعريفات ١. ويعود السبب لفتح المجال أمام الخواص في مجال نقل البضائع أو المسافرين في مجال نقل البضائع أو المسافرين دون إشراف أو رقابة نتيجة لعجز مؤسسات الدولة عن تلبية رغبات طالبي خدمة النقل فضلا عن التكاليف الكبيرة التي تتحملها، بالإضافة إلى تدني نوعية الخدمة المقدمة.

. مرحلة عودة الدولة (2001 إلى غاية اليوم):

بعد المشاكل التي ظهرت بسبب المنافسة الناجمة عن تحرير قطاع النقل والمتمثلة في الزيادة المفرطة والغير منظمة التي نتج عنها انتشار فوضى أثرت على نوعية الخدمة من جهة، وزيادة استخدام السيارة الشخصية التي أثرت سلبا على المحيطات الحضرية ٢ من جهة أخرى أدى الى ضرورة عودة الدولة وتدخلها في تنظيم قطاع النقل البري، وهو ما استدعى إعادة النظر في القانون رقم 88/17، وصياغة قانون جديد رقم 01/13 المؤرخ في 07 أوت 2001 تضمن مجموعة من المواد غير العارضة للقانون السابق، مع إعطاء نفسها مرة أخرى للتدخل في تنظيم النقل البري وتوجيهه.

المطلب الرابع : المفاضلة بين وسائل النقل

معايير وأسس الاختيار والمفاضلة بين وسائل النقل:

يشير نشاط النقل إلى كل الطرق والوسائل التي يمكن بواسطها نقل مستلزمات الإنتاج والمنتج النهائي لذلك فإن القرارات الخاصة بتحديد الأسلوب الأمثل للنقل تتطوي على تحديد كيفية التي تنقل بها البضائع¹ حيث تجد المؤسسة اختبارات عدة امامها تندرج تحت العناصر التالية:

✓ استخدام أي وسيلة من وسائل النقل الرئيسية

✓ الاعتماد على وكلاء النقل المختلفين ليقدموا خدمة نقل البضائع للمؤسسة

✓ الاعتماد على مزيج من الوسائل المختلفة مثل استخدام أكثر من وسيلة لنقل السلع

هذه القرارات يجب أن تؤدي إلى تحقيق التوازن المطلوب ما بين نوعية الخدمات التي تقدمها

وسائل النقل المختارة وما بين التكاليف المرتبطة باستخدام هذه الوسائل النقل المواد والسلع من وإلى

المنظمة وعند قيام إدارة الإمداد باتخاذ القرارات المرتبطة بتحديد أسلوب النقل الأمثل يمكن أن تعتمد على

مجموعة من المعايير الرئيسية والتي تتمثل في:

1- التكلفة (Cost):

على المكلف باللوجستيك أن يقرر ما إذا كانت الخدمات المصاحبة لاستخدام أي وسيلة

ما تبرز الزيادة في التكلفة المتعلقة بها قياسا على الوسائل الأخرى وبافتراض تشابه الخدمات

المقدمة، فإن عامل التكلفة يصبح أهم المعايير المستخدمة في المفاضلة بين بدائل النقل، ومن الجدير

بالذكر أنه لا يجب اختيار فقط الوسيلة التي تحقق وفرة في التكاليف، بل يجب على المنظمة دراسة

الوسائل البديلة من جهة تأثيرها على تكاليف وظيفة الإمداد الأخرى على سبيل المثال فإن قرار

¹ المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 61

المنظمة باستخدام النقل الجوي لتصدير سلعة إلى سوق خارجي معين قد تترتب عليه تحمل التكاليف المرتفعة لهذه الوسيلة إلا أنه قد يمكن من ناحية أخرى من تحقيق وفورات ملموسة من حيث تقليل الحاجة إلى استخدام نوعيات معينة من الأغلفة بالإضافة إلى الاقتصاد في تكاليف التأمين والتخزين وغيرها من البنوك التكاليف المتصلة بنقل السلعة إلى ذلك السوق.¹

ويشمل صافي التكلفة الأساس المقارنة بين البدائل المختلفة للنقل من حيث التكلفة وفي دراسة أجريت في الولايات المتحدة الأمريكية في أوائل الثمانينات تبين أن النقل الجوي هو أكثر الوسائل تكلفة في حين أن النقل النهري هو أقل تكلفة كما ظهر أن النقل الثقيل تبلغ تكلفته ضعف تكلفة النقل بالسكك الحديدية كما أن التكلفة بالسكك الحديدية تبلغ أربع إلى خمس أضعاف النقل النهري أو النقل بالأنابيب وهذه المؤشرات يمكن أن تصلح كأساس لتقييم التكاليف النسبة لكل وسيلة ضد الوسائل المتاحة²

السرعة أو الوقت (Time):

يؤثر الوقت على مقدرة المسؤول على وظائف الإمداد على تقديم الخدمة الفعالة للعملاء، حيث يمثل الوقت المستغرق في نقل البضاعة من محطة الشحن إلى المخازن أو الأسواق (العملاء) أحد المعايير المستخدمة في المفاضلة بين وسائل النقل المختلفة ومن الملاحظ أن هناك علاقة طردية بين طبعة الوسيلة من حيث السرعة ومعدل الأجر الذي تتقاضاه نظير أداء الخدمة وتختلف وسائل النقل من حيث قدرتها على تحقيق الترابط والاتصال المباشر ما بين النقل، لذلك فالأعراض

¹ دريس مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية - الإمداد والتوزيع المادي، مرجع سبق ذكره من 266

² جمال الدين محمد المرسي، ثابت عبد الرحمن إدريس، المنشآت الصوفية - إدارة منافذ التوزيع، مرجع سبق ذكره، ص 292

المقارنة واتخاذ القرار الأفضل تتم مقارنة الفترة اللازمة (الوقت) من الباب حتى لو كان الأمر متعلق باستخدام أكثر من وسيلة نقل في نفس الوقت

الاعتمادية (Reliability):

يشير مفهوم الاعتمادية إلى مدى الثقة والقدرة على تحقيق الانتظام في عملية الإمدادات من قبل وسيلة النقل ويؤثر كل من عامل الوقت والاعتمادية على تكلفة التخزين، بما فيها تكلفة الفرس البيعية التي تم فقدانها لعدم توافر السلعة إضافة إلى تأثيره على مستوى الخدمة المقدمة لعملاء ويؤثر ذلك في مجموعه على درجة كفاءة نظام الإمداد لمنظمة

القدرة على تغطية السوق (Accessibility):

ويقصد بها مقدرة وسيلة النقل على تحريك السلع إلى مناطق محددة بذاتها مثل المخازن والأسواق، وعليه فإن عدم وجود البحر أو السكك الحديدية في مناطق معينة يعني صعوبة خدمة تلك المناطق من خلال تلك الوسائل وهو ما يعني استبعادها كبدائل لخدمة هذه المناطق

القدرات التسهيلات (Capability):

ان وصول البضاعة بنفس الظروف التي شحنت بها بعكس مستوى أمان وسيلة النقل على رغم أن البضاعة المنقولة قد يتم التأمين عليها من جميع المخاطر كالتلف، السرقة... فإن حدوث هذه المخاطر قد يؤثر على العلاقة

الأمان:

وتعني مدى قدرة وسيلة النقل على توفير الإمكانات والظروف المناسبة لنقل نوعيات معينة من

السلع فهناك بعض المنتجات التي تحتاج إلى درجة حرارة أو برودة مثل المواد والغازات فإذا لم تستطع وسيلة النقل من توفير هذه المتطلبات فإنها لا تعتبر مناسبة للغرض من عملية النقل إضافة إلى الاعتبارات السابقة الذكر يتوقف اختيار وسيلة النقل على عوامل أخرى أهمها:

الخصائص اللوجستية للسلع المنقولة ومدى مرونة الطلب عليها طبيعة المنافسة السائدة¹ قيمة السلعة والخدمات التي يتوقع أن يحصل عليها العميل.

¹ Philippe Vallin. La logistique-modèles et méthodes du pilotage des flux. page 105

الجدول الموالي بلخص أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل

جدول رقم 02 : العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل¹

عوامل متعلقة بالسلع المنقولة	عوامل متعلقة بوسيلة النقل	عوامل متعلقة بالمنظمة
وزن السلع	التكلفة	حجم المنظمة وأهدافها
أحجام السلع	السرعة (الوقت اللازم للنقل)	استراتيجيات التسويق بالمنظمة
مدى انتظام الشحنات	مدى الاعتماد على الوسيلة	الهيكلية الإدارية للمنظمة
قابلية البضائع للتلف من الخدمة	المدى الجغرافي الذي تغطيه الوسيلة	طبيعة المنافسة السائدة
نوعية التغليف	مدى الرقابة على السلع أثناء عملية نقل	الدقة في تحرير مستندات النقل

¹ ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية الإمداد والتوزي

المبحث الثاني : تأثير النقل في الحياة الاقتصادية

المطلب الأول : دور النقل البري في التنمية الاقتصادية

للنقل البري دورا بارزا في عملية نقل البضائع والركاب . وتزداد أهميته من خلال وسائله (السيارات و السكك الحديدية ...)، وذلك لما تتمتع به هذه الوسائل من مزايا تفوق بدائل النقل الأخرى.

حيث يساهم النقل البري في ضمان نقل المواد الأولية من مناطق استخراجها إلى أماكن إنتاجها ، ونقل القوى العاملة إلى المصانع ورشات الإنتاج ، كما يعمل على وصول المنتجات النهائية إلى المستهلك للاستفادة منها ، ومن ناحية أخرى يضمن تنقل الأفراد وأمتعتهم إلى مقاصدهم . وتقوم وسائل النقل البري بفك العزلة على المناطق النائية قليلة الكثافة السكانية، والتي يكون غالبا تركز على الموارد الطبيعية فيها وهذا لحسن استغلالها وفي ظروف ملائمة ، كما يقدم هذا القطاع الحساس تسهيلات لمختلف القطاعات الحيوية الأخرى كالزراعة، الصناعة والتعليم، وذلك بتوسيع مساحة الأراضي المستغلة زراعيا، نمو المدن والمركز الحضارية وازدهارها ، وأيضا تحقيق التوازن بين عرض السلع والطلب عليها في الأسواق المحلية والخارجية.

كما لا يمكن التغاضي عن أهمية النقل البري في توفيره لفرص ومناصب شغل لشريحة كبيرة من الأفراد سواء في قطاع النقل نفسه أو قطاعات أخرى ترتبط بصورة مباشرة أو غير مباشرة به ، وبالتالي إستيعاب أعداد هائلة من اليد العاملة والتقليص من ارتفاع البطالة ، وتطور وسائل النقل البري يساهم في تزايد التبادل الاجتماعي بين الشعوب والأمم ، والتكامل والاندماج الاقتصادي والثقافي. أما عن عمليات الإنتاج والتوزيع ، والتصنيع فإن وسائل النقل البري يعمل على تنميتها ، وتنظيمها، وازدهارها ووصول السلع إلى الأسواق البعيدة وتوسيع الأسواق الداخلية والخارجية ، مما يؤدي إلى تخفيض التكاليف وتدعيم الركائز الاقتصادية لأي دولة ، ويمكن أن تحدد أهميتين :

- النقل بالمركبات يزداد الاعتماد عليها والحاجة إليها لما تتميز به من المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء نقل الأفراد أو البضائع ، وذلك من خلال الترابط السهل ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في كثير من الأحيان على الوسائل الأخرى تحقيقها لكن يساهم النقل بالمركبات في زيادة الآثار السلبية للنقل من الاكتظاظ الطرقي ، ارتفاع نسبة الحوادث حيث أن الشاحنات الثقيلة تكون المتسبب الرئيسي في حدوثها، زيادة التلوث.... الخ
فرغم الأهمية الاقتصادية للنقل بالمركبات إلا أن النقل السكك الحديدية يبقى أكثر أنماط النقل الحيوية وتأثيرا في اقتصاديات الدول .¹

فتبرز أهمية الاقتصادية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة تفوق الوسائل الأخرى ، وبالتالي تشجيع الاستثمارات الضخمة التي تسعى أي دولة لتحقيقها كما تعتبر أيضا عاملا من عوامل التوطن الصناعي خاصة في مرحلتي الإنتاج والتوزيع، ففي مرحلة الإنتاج تتمثل أهمية السكك الحديدية في توفير خدمات نقل المواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسطية، وفي مرحلة التوزيع بمرز دور السكك الحديدية في نفل الإنتاج من مناطق الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك وموانئ التصدير، كما أن لهذا النوع من النقل وظائف اقتصادية عديدة ومهمة بالنسبة لأي دولة تمتلك أسطولا متطورا من القطارات، وخط من السكك الحديدية ممتد في جميع أراضيها وخاصة إذا كان يصل إلى المناطق الساحلية ، حيث يساهم هذا الأخير بفعالية في النقل نحو الموانئ في البلاد ، منشطا حركة التجارة والصناعة.

أيضا فالنقل بالسكك الحديدية يعوض عن استخدام الملايين من الشاحنات الناقلة سنويا، فهو الذي يتم استخدامه للمنقولات الضخمة التي تعجز أي وسيلة أخرى عن نقلها، مما يسرع وتيرة المبادلات التجارية والمنتجات الصناعية بتوفير المواد أولية بالكميات الأزمة وفي المواعيد المحددة وبكميات هائلة

¹ <http://www.maarefa.org/index/php2023-5-27>

يتم إيصالها في نفس الوقت ، وبالكمية المطلوبة كلها مرة واحدة وليس بدفعات مثل النقل بالشاحنات ومن ناحية أخرى فالنقل السككي يعمل علي امتصاص الاكتظاظ الموجود في الطرقات (السيارات والشاحنات الحافلات...الخ).

ويضاف أيضا إلى أن إنشاء سكة حديدية يكون أفضل من تعبيد آلاف الكيلومترات من الطرق، من حيث التكلفة والمصاريف اللازمة لذلك، مما يوفر للدولة مبالغ هائلة تستثمرها في مجالات أخرى ، كما أن النقل بالسكك الحديدية يضمن التوازن من حيث وجود مدن صغيرة مكتظة بالسكان ، ووسائل نقل خاصة وعامة لا تلبي حاجاتهم، على القطار فلا يحتاج إلى طرق معبدة تنقص من مساحة المدن بل أنه يمر حتى بالمناطق الجبلية ، ونفس الوقت يمتص عددا هائلا من المنتقلين ويلبي رغباتهم ، فكل منطقة تمر بها خطوط حديدية حتى وإن كانت ريفية قليلة الحركة السكانية ، تنتعش بها جميع نواحي الحياة من خلال :

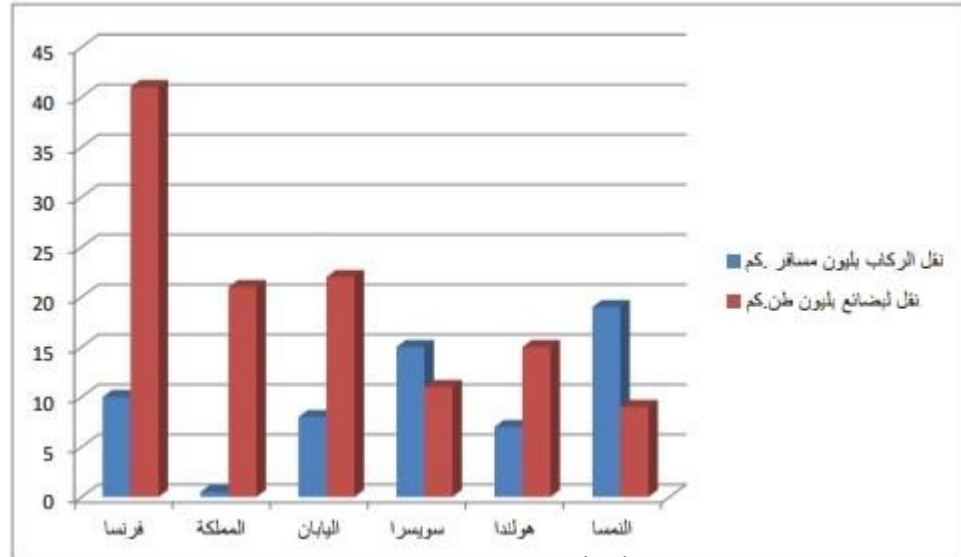
✓ **الزراعة :** (تفصل المحاصيل للبيع ، والحصول على كميات البذور اللازمة إلى مقر الأرض باستخدام القطارات دون ضرورة لاستخدام الشاحنات بتكاليفها الضخمة).

✓ **إنعاش الصناعة :** (إمكانية إحضار المواد الأولية اللازمة في الوقت وبالكميات المطلوبة دون تأخير كمية عن أخرى وكذلك بيع المنتجات بسهولة نقلها إلى الأسواق المختلفة)؛

. أما بالنسبة للتجارة فإن استخدام القطارات تصبح المناطق المعزولة أهلة بالسكان لازدهار الصناعة والزراعة فيها فيتم تشكل تكتلات سكانية في الأرياف وبذلك يخفض الاكتظاظ في المدن . كذلك من الناحية السياحية فإن وجود وسائل جديدة بالمدن يضمن إيصال السياح سنويا إلى المحميات الطبيعية الجبلية ، دون ضرورة استخدام السيارات والحافلات السياحية التي تدوس سنويا على هذه المناطق السياحية، وتعمل على إفسادها تدريجيا مع مرور الزمن ومن الملاحظ أن المواصلات

الحديدية في العالم كانت ولا تزال تحظى بأعلى نسبة من حجوم النقل المتحققة في كافة البلاد المتقدمة ، حيث تلاحظ هذا من خلال الشكل رقم (2) الذي يعطي نسبة مشاركة السكك الحديدية في بعض بلدان العالم في إجمالي النقل لكل دولة لعام 2006م وهذا ما تؤكد به بعض الإحصائيات حول نقل الركاب ونقل البضائع لسنة 2006م.

الشكل رقم (01):نقل الركاب والبضائع في الدول لسنة 2006¹



ومن الشكل يتضح أن أغلبية الدول المتطورة تعتمد على النقل بالسكك الحديدية سواء فيما

يخص الركاب أو البضائع وبدرجات متفاوتة فمثلا كل من فرنسا المملكة المتحدة اليابان هولندا فإن نقل البضائع يكون بنسب عالية جدا مقارنة بنقل الركاب ، وبالتالي تدعيم الهيكل الاقتصادي للسدول وزيادة دخل نقل البضائع ، في حين اليابان، والنمسا فإن نقل الركاب يكون أكثر من نقل البضائع، لأنها تتميز بضيق المساحة، والطرق فتستعمل النقل بالسكك الحديدية لفك مشاكل الاختناق الطرقي وأصبح يعتمد

¹ من إعداد الطالب بالاعتماد على الإحصائيات

على السكك الحديدية بنقل ما يزيد في مجموعة عن عشرة مليار راكب كم يوميا بين البلدان والمدن ،
وبين المدن والضواحي فيها ،بإضافة إلى قطارات الأنفاق (المترو) بتقديم أفضل الخدمات المواصلات .
فتقوم بنقل الملايين يوميا بأسر السبل وأقل التكاليف وأسرع الأوقات.

ومن خلال الشكل السابق يتضح أن النقل بالسكك الحديدية وأهمية اقتصادية كبيرة، ويساهم في
النمو الاقتصادي والتنمية الشاملة للدول ، وتقديم خدمات للركاب وذلك بهدف التقليل من الازدحام
والاكتظاظ داخل مراكز المدن ، والبضائع بالحمولات الكبيرة وبأقل التكاليف.

المطلب الثاني : أثر النقل على التنمية الاقتصادية

إن تحليل أهمية قطاع النقل و مدى تأثيره يتطلب دراسة بعض المؤشرات وقياس درجة ارتباطه
بالتنمية الاقتصادية، وفيما يلي بعض منها:

1- على مستوى الاقتصاد القومي ككل:

وتبرز أهمية نشاط النقل على مستوى الاقتصاد القومي ككل من خلال التأثير على إستراتيجية
التنمية الاقتصادية، التي تعتمد الدولة إنتاجها خاصة في القطاع الصناعي وعملية التوطن الصناعي كما
أن خدمات النقل تؤثر على تكاليف الإنتاج وسعر البيع، وبالتالي على حجم الطلب والعرض الكلي
ومعدلات تغيير كل منهما بالنسبة للمنتجات الصناعية، أيضا العمل على تدعيم العلاقات طاقة الدولة
على التخصيص وتقسيم العمل، أي أن كل دولة تصبح مميزة في إنتاج منتج معين أو مجموعة من
المنتجات بتكاليف وأسعار منخفضة، وتحقيق فائض تلك المنتجات.¹

وتحسين مركز المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية، وتحقيق المزيد من العملات

الأجنبية إلى جانب توفير الواردات من السلع الموجهة لتشجيع الصناعات التي تتخصص في إنتاج

¹ حيدر كمونة، دور النقل في التنمية الاقتصادية 2018-5-27 www.almadpapper.com

الصادرات من جهة، وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى، كما أن قطاع النقل يعمل على تدعيم علاقات الترابط والتكامل الاقتصادي بين الصناعات المختلفة داخل القطاع الواحد، أو بين القطاعات الاقتصادية الأخرى و ذلك بهدف تعظيم الوفرات الاقتصادية الداخلية والخارجية"

2- على مستوى الوحدات الإنتاجية:

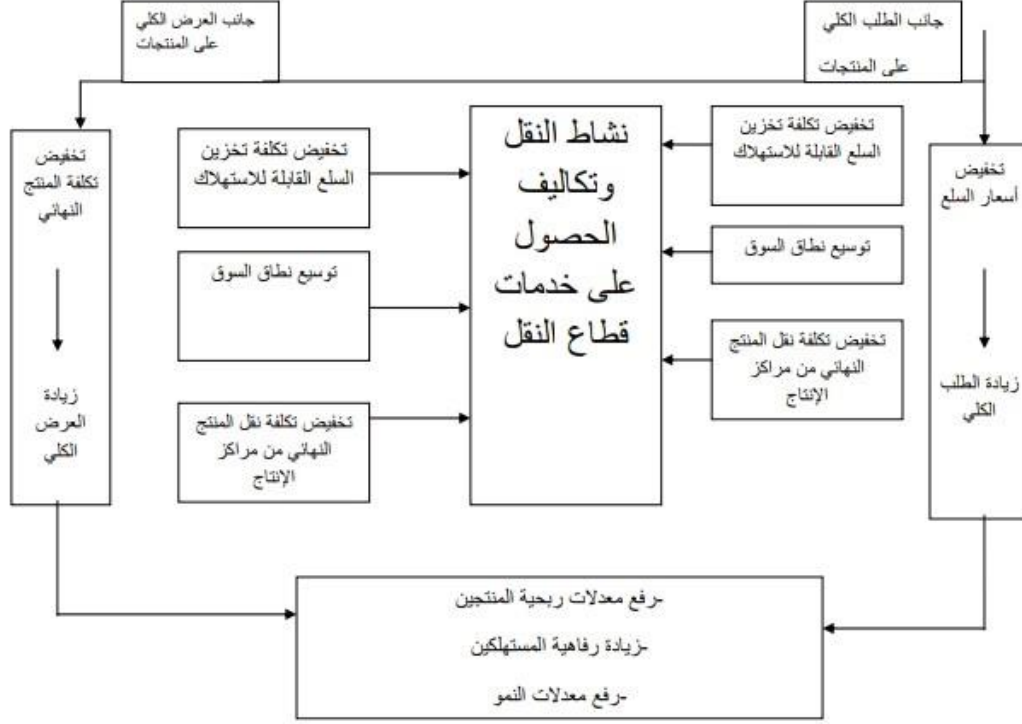
يتمثل تأثير قطاع النقل على مستوى الوحدات الإنتاجية فيما يلي:¹

- سهولة حصول المنتجين على خدمات عناصر الإنتاج بالكمية والوقت الملائمين، هذا يؤدي إلى تخفيض نقل المواد الخام ومستلزمات الإنتاج؛
- مساهمة تخفيض تكلفة النقل في تخفيض تكاليف التخزين، والتكلفة النهائية للمنتجات وبالتالي زيادة المنتجات السلعية والخدمية وتعظيم المردود
- توسيع نطاق الأسواق ومن ثم ضمان سهولة تصريف المنتجات ووصولها إلى المستهلك
- تخفيض التكاليف الإجمالية لنقل المنتجات النهائية إلى الأسواق، ومن ثم المزيد من التخفيض في أسعار بيع هذه المنتجات، وزيادة الطلب الكلي
- تنوع أساليب ووسائل تقديم خدمات النقل (البري، سكك الحديد، البحري، الجوي).

² محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل والتجارة، دار المعرفة الجامعية، مصر، 2006، ص 40.34 .

يوضح الشكل التالي الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل وتكلفة الحصول على خدماته

على مستوى الوحدات الإنتاجية:



ومن خلال الشكل يتضح أنه كلما كان التنسيق بين الطلب والعرض على المنتجات يؤدي هذا

إلى تخفيض في أسعار السلع والتكلفة النهائية للمنتجات، مما يحقق ارتفاع التنمية الاقتصادية في

معدلات النمو الاقتصادي وربحية المنتج، بسبب زيادة الطلب على هذه المنتجات، مما يساهم في تحسين

نوعية الخدمات المقدمة، والعرض، بالإضافة إلى زيادة رفاهية ورضا العملاء والمنتجين على حد سواء.

3- نفقات العائلات في النقل:

إن الاستعمالات المتكررة لوسائل النقل وضرورة الاستفاضة من مختلف خدماته تلزم الأفراد على

تحديد إستهلاكاتهم ، سواء باستعمال وسائل النقل العام أو الخاص

وهذا تتحكم فيه عدة عوامل منها:¹

3-1 - تكلفة النقل بالنسبة للدخل:

يقصد بها مدى قدرة الفرد على دفع ثمن تنقلاته وهي مرتبطة بعدد الرحلات التي يقوم بها، و لذلك فإنه لابد الأخذ بعين الاعتبار حجم العائلة، والدخل الثابت والصافي للفرد.

2-3 نفقات النقل بحجم المدن:

إن حجم المدينة يمكن أن يحدد نفقات النقل و ذلك لأنه كلما كانت المدينة كبيرة كانت حركة المرور كبيرة وتكون الكثافة السكانية مرتفعة، وبالتالي زيادة الطلب على النقل من جهة، وزيادة النفقات من جهة أخرى، أما إذا كانت المدن صغيرة فتكاليف النقل ترتبط بمدى ربط المدن والقرى بالمدن الكبيرة، والخطوط الرئيسية، ومنه فتكاليف النقل تتأثر بعدة عوامل منها اختبار أنماط النقل، الزمن، والسعر الذي يتناسب مع دخل الفرد واحتياجاته

4-4 قياس عوامل الإنتاج:

ويعني إمكانيات النقل المتوفرة و ذلك كما يلي:

4-1 طول شبكة النقل:

يعتبر مؤشر هام و ذلك لأن هذه الشبكة توضح مختلف النقاط المتوفرة، وأهمية كل واحدة، وتقاس كثافة شبكة النقل وفقا للعلاقة التالية:

الطول الإجمالي للشبكة / مساحة البلد

4-2 حظيرة الوسائط:

ويقصد بها مدى شدة وقوة الطلب على النقل، وتساهم في تحديد حصة الاستهلاك من مختلف

النشاطات

¹ حسين عبد الحميد احمد رشوان مرجع سابق ص 34, 40

3-4 اليد العاملة:

لمعرفة أهمية ومكانة النقل، لأن هذا القطاع يقوم بامتصاص حصة معتبرة من الأيدي العاملة، وذلك لاختلاف أنواعه

5- مساهمة نشاط النقل في الإنتاج الداخلي الخام:

ويعني قيمة رقم الأعمال، وقيمة الخدمات التي يقدمها نشاط النقل، وقياس مساهمة هذا القطاع في إنتاج الاقتصاد الوطني يكون حسب العلاقة التالية:

$$VA = C/100 \times PIB \text{ (معامل القياس معبرا عنه بالنسبة المئوية)}$$

القيمة المضافة لنشاط النقل VA

الإنتاج الداخلي الخام PB

المطلب الثالث : دور البنيات التحتية للنقل في تدعيم النمو الاقتصادي :

وفي سبيل تحقيق وحدة اقتصادية عربية لأبد من وضع سياسة نقل عربية متكاملة تعمل على تفعيل أنظمة النقل بين الدول العربية وتحقيق أهداف كل الدول العربية بشكل متكامل، تأثر البنيات التحتية للنقل على النمو الاقتصادي بشكل مباشر من خلال تحقيق وإنشاء الاستثمارات الخاصة بالنقل (تأثير المنشآت)، وقد يكون التأثير غير مباشر، حيث أن الاستثمار في رؤوس الأموال في البنيات التحتية يؤدي إلى تفعيل التجارة الداخلية التي تؤدي بدورها إلى :

أولا - زيادة النمو في إنتاجية القطاع الإنتاج الاستثمار في النقل ودور المنشآت القاعدية:

إنشاء البنى التحتية الجديدة من مسببات زيادة الإنتاج، وهذا التأثير المضاعف المطبق في المخطط الكينزي ويحظى تأثير الاستثمار في البنيات التحتية للنقل على الإنتاج بأهمية كبيرة نظرا لأن propage عرض في نموذج إنشاء البنية التحتية ينطوي على استخدام الأشغال العمومية التي تحتوي على خاصيتين: حيث لأن لهذا القطاع ميل ضعيف للاستيراد ويوظف نسبة معتبر من العمالة، لهذه

الأسباب، فإن تحديث البنية التحتية يعتبر أداة مثالية لتفعيل أثارها على النشاط الاقتصادي على المدى القصير والمتوسط، وهذه التأثيرات يتوجب أن تكون أكثر دقة وتفصيلا في تحديد نوع التمويل المعتمد.

ثانيا- البنية التحتية للنقل مصدر للتجارة الداخلية :

أجريت اختبارات إحصائيات على مساهمة الاستثمار العمومي في النمو الاقتصادي وقد أجرى

Ashauer تقييما اقتصاديا للولايات المتحدة الأمريكية، حيث أشار إلى أن زيادة بنسبة 1 % في

الاستثمارات العمومية تزيد من الإنتاجية الكلية لعاملي العمل والرأس المال الخاص بنسبة 34 %.

استنادا إلى هذه النتيجة Fordoret افترض أن تخفيض نسبة الاستثمارات العمومية من سنة

1970 ، منتصف الثمانينات في بلدان منظمة التعاون و التنمية، هي واحدة من الأسباب التي أدت إلى

انخفاض الإنتاجية وقد أجريت اختبارات قياسية من نفس النوع التي أجراها Ashauer على مجموعة دول

منظمة التعاون والتنمية والتي أكدت جزء من النتائج التي توصل إليها Ashauer¹.

المطلب الرابع: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية

1 - ممارسة نشاط النقل البري:

في إطار صناعة منفردة مستقلة من خلال دراسة وسائل النقل المختلفة، تجد أنه رغم وجود

عدة خصائص اقتصادية مشتركة لأنشطة النقل، إلا أن قطاع النقل بصفة عامة لا يمثل صناعة

واحدة منفردة، بل يتكون من مجموعة من الصناعات المتباينة تضم كل أنواع النقل المختلفة، نظرا

لعدم وجود منحنى بياني شامل لكل خدمات النقل المختلفة، فنشاط النقل البري يتميز بانفراد

صناعته واستقلاليتها واختلاف خصائصها عن باقي الأساليب الأخرى من حيث السرعة، الأمان.

وظروف التشغيل، وكذا التكاليف الرأسمالية.²

¹ محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2008، ص 48

² حماده فريد منصور، إقتصاديات النقل، المرجع السابق،

2- طبيعة المنتج في قطاع النقل البري:

يتم التعبير على الإنتاج في نشاط النقل البري بالقدرة التحميلية له والتي يتم قياسها من خلال

مقياس: الطن/كم.

3- تحليل جانبي المردود والتكاليف في نشاط النقل البري:

يتميز نشاط النقل البري بوجود نوعين من المنافع، منافع خارجية ويطلق عليها بالوفورات

الخارجية الموجبة، وتكاليف خارجية أي وفورات سالبة، هذا إضافة إلى التكاليف والعوائد المباشرة الناتجة

عن خدمات النقل البريء

جانب المردود المباشر وغير المباشر:

يترتب على ممارسة نشاط النقل البري نوعين من المنافع الاقتصادية والاجتماعية، ويمكن

تصنيفهما كمنافع مباشرة وأخرى غير مباشرة، والشكل التالي يوضح ذلك



المصدر: من اعداد الطالب

تصنيفات عناصر التكاليف في شركات النقل البري:

1- تصنيف عناصر التكاليف وفقا لحجم النشاط:

تكاليف ثابتة :

هي التكاليف التي لا تتغير قيمتها مع تغير طول المسافة، ويمكن تصنيفها إلى تكاليف صناعية مثل أجور السائقين، أو إدارية هي تكاليف مباشرة على وسائل النقل البري مثل

الأجور، التأمين، الخ.¹

تكاليف متغيرة (المرئية):

وهي التكاليف التي تتغير مع زيادة حركة وسيلة النقل، أو التكاليف المرئية مع حجم

الإنتاج مثل الوقود، الزيوت، البطاريات والصيانة بشكل عام.

2- تصنيف التكاليف حسب وحدة النشاط : التكاليف المباشرة وغير المباشرة :

2.1 - التكاليف المباشرة :

2.1.1 - التكاليف الثابتة :

تتمثل في الحصول على كافة الأصول الثابتة طويلة الأجل بما في

ذلك التكاليف الثابتة الملموسة بالإضافة إلى التكاليف الثابتة غير الملموسة

مثل فترة اختبار المشروع. تكاليف الإدارة الخ.

2.1.2 - تكاليف التشغيل :

¹ حمادة فريد منصور، اقتصاديات النقل، ص215

يقصد بها كل التكاليف الجارية التي يتم إنفاقها لإنتاج خدمة النقل البري وتتضمن تكلفة شراء مستلزمات الإنتاج اللازمة لعملية تشغيل وحدات النقل على المديين الطويل والقصير، كتكلفة شراء قطع الغيار، أجور العمال، الوقود والصيانة .. الخ.

2.2- التكاليف غير المباشرة لنشاط النقل البري (الآثار الخارجية السالبة) :

وتشمل التكاليف التي يتحملها مستخدمي خدمة النقل البري، وتعدد تلك التكاليف

فتشمل ما يلي:

- ✓ تكاليف الازدحام.
- ✓ تكاليف الحوادث.
- ✓ تكاليف تلوث الهواء.

3- تكاليف نشاط النقل عبر السكك الحديدية:

وفي هذا الجانب ستحاول التمييز بين الأنواع المختلفة للتكاليف في نشاط النقل عبر السكك

الحديدية، حيث تتنوع التكاليف إلى تكاليف ثابتة ومتغيرة وتكاليف يمكن تجنبها وأخرى عمومية ثم

مشتركة، نذكر منها ما يلي :

3.1- التكاليف الثابتة:

تتميز التكاليف الثابتة بكونها مستقلة عن التغير في الحجم الكلي للحركة أو المسافة

المقطوعة، ويطلق عليها أيضا بالتكاليف غير المباشرة، وهي التي لا ترتبط بحجم حركة البضائع

أو بكمية خدمات النقل التي تقدمها السكك الحديدية. وتشمل التكاليف الثابتة عناصر التكاليف

الأنية :

✓ أقساط أهلاك المباني والمعدات وحق الطريق بسبب عامل الوقت أو عوامل

الطقس أكثر منها بسبب الاستعمال.

✓ ضرائب الملكية.

✓ عقود الاستئجار الطويلة.

✓ الصيانة الدورية لوسيلة النقل التي ليس لها علاقة بحجم الحركة.

✓ الرواتب المدفوعة للموظفين والتي ليس لها علاقة بحجم الحركة مثل مرتبات

الإدارة التنفيذية.

✓ ولا بد من الإشارة إلى أن احتساب التكاليف الثابتة لفترة معينة يختلف عن

حسابها لفترة طويلة، حيث أن هذه التكاليف تعتبر تكاليف متغيرة على المدى

الطويل، في حين أنها تبقى ثابتة إذا تم حسابها على المدى القصير.

3.2- التكاليف المتغيرة:

ويعبر عنها أيضا بالتكاليف المباشرة والتي لها علاقة طردية بحجم حركة البضائع

خلال الفترة الزمنية. وتشمل التكاليف المتغيرة تكاليف المواد التشغيل مثل الوقود والزيوت وطاقم

العمل المباشر، وتكاليف الأدوات وأقساط الإهلاك المرتبطة استعمال الأصول، كما تشمل صيانة

الوحدات المتحركة ونظم الإشارات والخطوط الحديدية.

وتتمثل أهمية تحليل التكاليف المتغيرة في الإدارة التنفيذية للسكك الحديدية بشكل رئيسي

في عملية اتخاذ القرارات على أساس هذه التكاليف المتغيرة، وهنا تبرز مشكلة تحديد مفهوم

وحساب التكاليف المتغيرة، ذلك أن مفهوم التكاليف المتغيرة هو مفهوم غير محدد، فقد يكون

عنصر التكلفة متغيرا بمعنى أنه تكلفة متغيرة في حالة معينة، وقد لا يكون كذلك في حالة أخرى

وترجع صعوبة تحديد مفهوم التكاليف المتغيرة إلى ارتباطها بالحركة والتي تعكس العديد من

خصائص التشغيل في السكك الحديدية، نذكرها فيما يلي:

✓ تواجه ظاهرة عدم الانقسام في العديد من مراحل العملية الإنتاجية؛

✓ توظف السكك الحديدية العديد من الأصول الإنتاجية ذات الأعمار الإنتاجية المتفاوتة،

ومن ثم

✓ تختلف التكاليف المتغيرة باختلاف الفترة المأخوذة في الاعتبار عند اتخاذ أي قرار؛

حدود المعلومات أمام إدارة السكك الحديدية

هذه الخصائص المذكورة أدت إلى اتساع فجوة قياس التكاليف،¹ لذلك لتداخل أنواع

الحركة.

والمرحلة الثانية في تحديد العلاقة بين التكاليف الثابتة والمتغيرة، وتحديد نسبة كل منها باعتبار

أن مجموع التكاليف ينقسم بينهما، ولا يمكن انكار أن هناك جدلاً قائماً على تحديد نسبة

التكاليف المتغيرة والثابتة من التكاليف الكلية بين الاقتصاديين المهتمين بالنقل عبر السكك

الحديدية، وما تم التأكد منه من خلال الدراسات السابقة هو أن التكاليف الثابتة تحظى وتنظم

الإشارة والخطوط الحديدية.

وتتمثل أهمية تحليل التكاليف المتغيرة في الإدارة التنفيذية للسكك الحديدية بشكل رئيسي

في عملية اتخاذ القرارات على أساس هذه التكاليف المتغيرة، وهنا تبرز مشكلة تحديد مفهوم

وحساب التكاليف المتغيرة، ذلك أن مفهوم التكاليف المتغيرة هو مفهوم غير محدد، فقد يكون

عنصر التكلفة متغيراً بمعنى أنه تكلفة متغيرة في حالة معينة، وقد لا يكون كذلك في حالة أخرى

. وترجع صعوبة تحديد مفهوم التكاليف المتغيرة إلى ارتباطها بالحركة والتي تعكس العديد من

خصائص التشغيل في

السكك الحديدية، نذكرها فيما يلي:

¹ سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل

- ✓ تواجه ظاهرة عدم الانقسام في العديد من مراحل العملية الإنتاجية؛
- ✓ توظف السكك الحديدية العديد من الأصول الإنتاجية ذات الأعمار الإنتاجية المتفاوتة،

ومن ثم

- ✓ تختلف التكاليف المتغيرة باختلاف الفترة المأخوذة في الاعتبار عند اتخاذ أي قرار:
- ✓ حدود المعلومات أمام إدارة السكك الحديدية.

هذه الخصائص المذكورة أدت إلى اتساع فجوة قياس التكاليف، ذلك لتداخل أنواع

الحركة، والمرحلة الثانية في تحديد العلاقة بين التكاليف الثابتة والمتغيرة، وتحديد نسبة كل منها باعتبار أن مجموع التكاليف ينقسم بينهما، ولا يمكن انكار أن هناك جدلاً قائماً على تحديد نسبة التكاليف المتغيرة والثابتة من التكاليف الكلية بين الاقتصاديين المهتمين بالنقل عبر السكك الحديدية، وما تم التأكيد منه من خلال الدراسات السابقة هو أن التكاليف الثابتة تحظى بالنسبة الأكبر في النقل عبر السكك الحديدية، وذلك خلال فترة محدودة، وقد رأى بعض الكتاب الأوائل في اقتصاديات النقل أن نسبة التكاليف الثابتة قد يصل إلى التكاليف الكلية بينما الثلث الأخير يمثل التكاليف المتغيرة التي ترتبط بحجم الحركة .

4- التكاليف التي يمكن تجنبها:

وتمثل في التكاليف التي لا يمكن للمؤسسة تحملها في حالة عدم وجود إنتاج، والتكاليف الممكن تجنبها لها علاقة مباشرة بالتكاليف المباشرة أو المتغيرة .

الجدول رقم 1-3: أهداف التدخل الحكومي في نشاط النقل البري ووسائل تحقيقها

الأهداف	وسائل تحقيق الأهداف
تحسين مستوى جودة خدمة النقل النقل، وزيادة قيمة معامل الأمان فيها	وضع معايير استرشادية محددة السرعة. ب- الصيانة الفنية الدقيقة لوحدة النقل المستخدمة. ج- تنظيم دورات تدريبية لتدعيم المهارات الفنية والادارية لرفع مستوى أداء طاقم القيادة.
رفع معدلات عرض الخدمة من خلال ترشيد استخدام طاقة العمل على استغلال الطاقة التحميلية الفائضة.	ب - التقدير الدقيق للطاقة الاستيعابية لكل وحدة من وحدات النقل المتحركة. ب- ترشيد عملية التوزيع الجغرافي لخدمات النقل بما يتناسب مع مواقع النشاط الاتنحي. ج- العمل على تحديد أجرة النقل بما يتناسب مع الطاقة التحميلية وظروف العرض، والطلب على خدمة النقل.
ترشيد استخدام الطاقة في قطاع النقل باعتباره المستهلك الرئيسي لمواد الطاقة.	دارسة تكلفة استهلاك الوقود اللازم لوحدة النقل البري المتعددة. ب- تخصيص قدر أكبر من الموارد الاقتصادية في اتجاه وحدات النقل ذات الاستخدام الرشيد للطاقة.
رفع كفاءة تخصيص المواد الاقتصادية المستخدمة في قطاع النقل بهدف رفع معدل مساهمة هذا القطاع في زيادة القيمة المضافة على مستوى الاقتصاد القومي ككل.	ب - تحديد تكلفة الفرصة البديلة لكل عنصر من عناصر الإنتاج التي تشكل المدخلات الرئيسية للإنتاج في قطاع النقل البري. ب- تحديد التكاليف غير المباشرة لممارسة نشاط النقل البري وأخذها في الاعتبار عند تخطيط الطاقة التحميلية لوحدة النقل ومعدلات الطلب المتوقعة ومعدلات خدمات النقل عبر الطرق البرية.

سياسات التدخل الحكومي وأهدافه في نشاط قطاع النقل البري:

يعتبر قطاع النقل البري من القطاعات الناهضة بالاقتصاد الوطني، لذلك توليه الحكومة اهتماما

خاصا نظرا لدوره الفاعل في تحسين الوضع الاقتصادي والنهوض بالمستوى الاجتماعي للدولة، ومن

خلال الجدول نلاحظ أهداف تدخل الحكومة في تطوير قطاع النقل البري

خلاصة الفصل الأول :

من خلال ما سبق يتضح لنا كيفية تطور و النمو الذي مره به النقل البري في الجزائر، و أن للنقل أهمية كبيرة في السعي لتحقيق التنمية الاقتصادية وهذا من خلال توفير مناصب الشغل، وكذا سرعة وصول الأشخاص والسلع والخدمات من خلال تطور وسائل النقل وكذا إنعاش مختلف القطاعات الاقتصادية (الزراعة، الصناعة، الخدمات) من خلال إيصال السلع في الوقت المناسب وبالكميات المطلوبة وكذا سهولة نقل المواد الخام إلى مراكز التصنيع وبحمولات كبيرة وأقل التكاليف وأسرع الأوقات، والتقليص من اكتظاظ المدن بنقل سكان المدن للعمل في الأرياف من خلال توفر مناصب العمل (الزراعة، الصناعة، المناجم... الخ) .

الفصل الثاني:

عقد النقل البري للأشخاص والبضائع

تمهيد :

النقل البري إما الأشخاص أو البضائع، وقد تعرض المشرع الجزائري لعقد النقل البري ضمن أحكام القانون التجاري مميزا بين النقل البري للأشخاص والنقل البري للبضائع، وكذا أحكام قانون توجيه النقل البري وتنظيمها الذي بين من خلاله أنماط النقل البري وقسمها إلى ثلاثة أقسام:

✓ النقل بالسكك الحديدية

✓ نقل الأشخاص عبر الطرقات

✓ نقل البضائع عبر الطرقات.

وعليه سنتعرض لعقد النقل البري للأشخاص ثم نعرض على عقد النقل البري للبضائع سواء عبر

الطرق أو عبر سكة الحديد وهذا وفقا للقانون الداخلي.

المبحث الأول: عقد النقل البري للأشخاص.

بغرض الانتقال من مكان لآخر، نلجأ في حياتنا اليومية إلى استعمال مختلف وسائل النقل البرية كسيارة الأجرة أو القطار أو الحافلة، وينجم عن هذا الاستعمال قيام علاقة قانونية تتجسد في عقد النقل البري للأشخاص الذي يجد تنظيمه القانوني الأساسي في القانون التجاري، ولتسليط الضوء على هذه الرابطة العقدية علينا تناول مفهوم عقد النقل البري للأشخاص و كيفية تكوينه و حالات تحقق و إعفاء مسؤولية الناقل.

المطلب الأول : مفهوم عقد النقل بوجه عام

مفهوم عقد النقل بوجه عام :

هو اتفاق يلتزم بمقتضاه شخص يطلق عليه أمين النقل بنقل أشياء أو اشخاص من جهة إلى أخرى بواسطة أداة نقل في مقابل أجر. كما يعرف عقد النقل بأنه ذلك العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل البضائع أو الأشخاص من مكان إلى آخر وذلك لقاء أجر معلوم".

ولم يخرج المشرع الجزائري عما صاغه الفقه من تعريف لعقد النقل إذ أنه جاء بتعريف شامل له بشقيه نقل الأشخاص ونقل البضائع، حيث نصت المادة 36 من القانون التجاري على أن عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".

وبالرجوع إلى القانون رقم: 11-09 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه نجد تعريفا ليس لعقد النقل البري وإنما للنقل البري كنشاط أو كعمل وذلك باعتباره " كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو المسلك على متن مركبة ملائمة ، كما

بينت لنا الفقرة الثانية من ذات المادة مفهوم النقل العمومي بأنه النقل الذي يتم بمقابل ولحساب الغير يقوم به مستغلون مرخص لهم لذا الغرض

المطلب الثاني : تكوين عقد النقل البري للأشخاص

تكوين عقد النقل البري للأشخاص:

لا يخرج عقد النقل البري للأشخاص عن القواعد العامة للعقد، لذلك فإن انعقاده يتطلب توافر جميع أركان العقد من رضا سبب، أما الشكلية ونقصد بذلك تذكرة السفر فهي ليست إلا لإثبات العقد كونه من العقود الرضائية، و تتطلب صحة انعقاد عقد النقل البري للأشخاص صحة وسلامة أركانه: التراضي بين طرفيه، المحل والسبب.

1- التراضي :

هو أول وأهم أركان العقد، إذ لا عقد من دون رضا، والرضا يتطلب وجود إرادتين متطابقتين يعبر عنهما بالإيجاب والقبول. فعمن يصدر الإيجاب والقبول في عقد النقل البري للأشخاص؟ نشير إلى أن المسألة تختلف بحسب طبيعة النقل ونوع النقل إن كان بناء على الطلب أو مفتوحا للجمهور، فإذا كان النقل بناء على الطلب حيث يتقدم المسافر إلى الناقل ويتفاوض معه على شروط العقد بصفة حرة فإن الاتفاق يتم في الأصل بأن يصدر الإيجاب من طالب خدمة النقل والقبول من الناقل، ومثال ذلك سيارات الأجرة الفردية، بحيث أن توقف هذه السيارات بعد مجرد دعوة للتعاقد.

أما إذا كان النقل عموميا بمفهوم المادة الثانية من قانون توجيه النقل البري وتنظيمه سواء عبر سكة الحديدية أو مختلف أنماط النقل الأخرى كالحافلات فإن الناقل يعد في حالة إيجاب عام موجه للجمهور إذ أنه ملزم بأن يعلن للمسافرين شروطا معينة لانعقاد العقد، من: نقاط الانطلاق، ثمن النقل،

الوقوف، الجهات المقصودة، ساعات الانطلاق والوصول¹، وهنا يكون الناقل في حالة إيجاب دائم وعام، في حين أن القبول في هذه الحالة يصدر عن المسافر كما هو الحال في النقل الحضري حيث يعبر هذا الأخير عن قبوله بمجرد ولوجه إلى وسيلة النقل واتخاذ مكانا فيها²، أما في النقل عبر السكة الحديدية أو النقل عبر الطرق ما بين الولايات بالحافلة فيصدر قبول المسافر بمجرد شرائه لتذكرة السفر قبل الركوب في وسيلة النقل.

هذا ويشترط الأهلية التجارية بالنسبة للناقل أما المسافر فلا يلزمه إلا التمييز لإبرام عقد النقل³، ولا بد أن يكون الرضا سليما من العيوب التي تؤثر على صحته من غلط، وإكراه أو تدليس وإن كان ذلك أمر مستبعد أو نادر عمليا.

2-المحل :

محل عقد النقل البري للأشخاص هو نقل هؤلاء من مكان إلى آخر وليس الأشخاص في حد ذاتهم، وهو يتطابق في هذه الحالة مع محل الالتزام وهو القيام بعمل أي نقل الأشخاص، فمحل العقد هنا ليس شيئا ماديا حتى نقول إنه يجب أن يكون معينا أو قابلا للتعيين، وإنما يتعلق بخدمة ومع ذلك فإنه من خلال شروط عقد النقل يكون المحل معينا ومحددا بدقة من خلال بيان كل تفاصيل النقل، والأصل أنه لا يطرح مسألة مخالفة النظام العام والآداب العامة إلا إذا وجدت لوائح تحظر نقل الأشخاص في نطاق معين أو فترة زمنية محددة.

3-السبب :

¹ المادة 16 من القانون رقم: 01-13 المعدل والمتمم ونصها: " يلتزم متعاملو النقل البري بإعلام المستعملين عن طريق كل الوسائل المناسبة وباستمرار، بالشروط العامة للنقل فيما يخص الأجال الوتيرة والتوقيت، كما يلتزم متعاملو النقل البري للمسافرين بضمان علانية تسعيرة خدماتهم. "

² G. GUYON, Transport collectif urbain des voyageurs, CELSE, Paris, 2000, p. 91.

³ سمير جميل حسين الفتلاوي ، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001، ص 301

نظرية السبب بمفهومها التقليدي والحديث تجد مجالاً للتطبيق على عقد النقل البري للأشخاص، فيشترط في سبب عقد نقل الأشخاص ما يشترط في بقية العقود، فيشترط أن يكون السبب موجوداً ذلك أن الناقل لا يلتزم بنقل المسافرين إلا لأن هؤلاء يلتزمون بدفع الأجرة والعكس صحيح وذلك دليل على وجود سبب الالتزام أو السبب المباشر للعقد وهو لا يطرح إشكالا، كما يشترط أن يكون السبب مشروعاً غير مخالف للنظام العام والآداب العامة والمقصود هنا هو الباعث أو سبب العقد فلا يصح أن يلجأ المسافر إلى إبرام عقد مع الناقل ليصطحب معه ممنوعات، أو يرمي الناقل من وراء إبرام عقود نقل الأشخاص إلى تحقيق غاية غير مشروعة كسائق سيارة الأجرة الذي ينقل زبائنه، وهو يوزع في نفس الوقت بضاعة محظورة يخفيها في المركبة.

وبناء على ما سبق متى تطابقت إرادتي طرفي عقد النقل الناقل والمسافر وكان رضاهم سليماً، ومادام أن المحل معين براءة في عقد نقل الأشخاص من خلال شروطه، وكذلك السبب موجود ومشروع العقد عقد النقل سليماً ومرتباً لجميع آثاره، وإن كانت تذكرة السفر ضرورية إلا أنه لا علاقة لها بتكوينه .

المطلب الثالث : خصائص عقد النقل البري للأشخاص

يتميز عقد النقل البري للأشخاص بعدة خصائص نجملها فيما يلي:

أ- هو من العقود الرضائية:

يعد عقد النقل البري للأشخاص من العقود الرضائية التي تنشأ بمجرد تبادل الإيجاب والقبول بين طرفيه، وهما الناقل والمسافر، أي بمجرد الاتفاق بين الطرفين على شروطه وعناصره¹. وهذا ما تؤكد لنا المادة 38 من القانون التجاري: " يتكون عقد النقل وعقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده ". فعقد نقل الأشخاص يتم بتطابق إرادتي الأطراف المتعاقدة دون أن يتوقف ذلك على القيام بأي إجراء، وأما تذكرة النقل فدليل إثبات لا غير .

¹ عزيز العكيلي ، الوجيز في القانون التجاري، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2000، ص 112

ب- عقود الملزمة لجانبين:

عقد نقل الأشخاص هو من العقود الملزمة لجانبين، ذلك أن الناقل لوقت المحدد قانونا، والي السكان المحدد، ومن جهة أخرى المسافر ملزم بدفع ثمن النقل، وبذلك إذا لم يتم أحد المتعاقدين بالالتزام، جاز للمتعاقد الآخر طلب فسخ العقد وطلب التعويض عن الضرر الذي لحق به.

ج- هو من العقود التجارية:

نصت المادة 549 من القانون المدني فإنه من بين العقود الواردة على عمل عقد المقاوله وهو "

عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يصنع شيئا أو أن يؤدي عملا مقابل أجر يتعهد به للمتعاقد الآخر"، ومن جهة أخرى بالرجوع للمادة الثانية الفقرة 8 من القانون التجاري: تعد مقاوله النقل والانتقال عملا تجاريا بحسب الموضوع، المقاوله هي مشروع يتعلق بنشاط يمارس على نحو متكرر ومستمر ومنتظم وهو الحال بالنسبة لمشروعات النقل سواء كان صاحب المشروع فردا أو مؤسسة خاصة أو عامة، إذن عقد النقل من الأعمال التجارية والمتمثلة في المقاوله التي يتعهد بمقتضاها أحد الناقلين أن يؤدي عملا وهو الالتزام بنقل شخص أي مسافر إلى مكان معين وفي وقت محدد، مقابل أجر يتعهد به هذا الأخير، وعليه فإن عقد النقل يعد عملا تجاريا بالنسبة للناقل، هذا فضلا عن أن الناقل قد يكون في شكل شركة تجارية وهو ما يعد أيضا عملا تجاريا بحسب الشكل طبقا للمادة 3 من القانون التجاري.

د - هو من العقود بعوض:

فعقد النقل يعتبر من عقود المعاوضة، فلا يقوم إلا إذا كان النقل مقابل أجره، وفي هذا العقد تقع على عاتق كل من طرفيه التزامات ولكل طرف حقوق، فالناقل ملزم بعملية نقل الأشخاص من مكان إلى مكان آخر المتفق عليه ويلتزم المسافر بالمقابل بدفع ثمن النقل، وبالتالي فإن النقل المجاني لا تسري عليه أحكام عقد النقل ولا تطبق بشأنه أحكام المسؤولية العقدية.

هـ - هو من عقود الإذعان:

يستأثر الناقل في تعاقدته مع المسافر متلقي خدمة النقل بصياغة ووضع شروط لا تقبل المناقشة، حيث لا يكون أمام هذا الأخير إلا القبول بها إذا ما أراد الانتفاع من خدمة النقل، فيكون إذعانه هنا متزامنا مع قبوله على خلاف الإكراه الذي يكون سابقا ودافعا للقبول. وطابع الإذعان هذا يفرضه كون النقل مرفق حيوي لا يمكن للجمهور الاستغناء عنه، كما يفرضه المركز الاقتصادي للمؤسسات النقل، فضلا عن حالة الاحتكار في بعض الأحيان، كل ذلك يتم ترجمته في شروط ينفرد الناقل بإدراجها في سند النقل. وقد كان الناقل في البداية يضع من الشروط ما يتماشى ومصالحته بغض النظر عن مصلحة المسافر، فإذا لحق ضرر بهذا الأخير كان شرط الإعفاء من المسؤولية يحول دون الحصول على التعويض، غير أن المشرع بتوجيه من الفقه والقضاء تصدى للمثل هذا الشرط وجعله باطلا كونه تعسفيا ويفرغ عقد النقل من محتواه.¹ هذا وقد يضع الناقل شروطا أخرى يمكن للقاضي أن يعدلها أو يلغيها إذا ما تبين أنها شروط تعسفية إعمالا للمادة 110 من القانون المدني، وهذا حماية للطرف الضعيف في هذا العقد وهو المسافر .

المطلب الرابع : مجال تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص و مجال انتفائها

أولا : مجال تحقق مسؤولية الناقل:

تدور أحكام مسؤولية الناقل البري للأشخاص حول الإخلال بالالتزامات التي يربتها عقد النقل على عاتقه اتجاه المسافرين، هؤلاء و أمتعتهم قد يتعرضون أثناء فترة النقل إلى حوادث تصيبهم بأضرار، مما يضطرننا إلى ضبط قواعد هذه المسؤولية: من حالات المسؤولية، شروط قيامها، نطاقها والتعويض فيها، إلى جانب الدعوى المثارة ضد الناقل.

وعلى ذلك سوف نتطرق إلى مجال تحقق مسؤولية الناقل البري للأشخاص فيما يلي :

¹ المادة 65 من القانون التجاري الجزائري

أولاً : المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالمسافر

كان القضاء الفرنسي إلى غاية أوائل القرن العشرين يرى أن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر أثناء نقله لا يمكن أن تكون إلا تقصيرية، وعلى المسافر لضمان حقه إقامة الدليل على خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته للحصول على التعويض¹ ، وإزاء انتشار وسائل النقل وتطورها وزيادة حوادث المرور وتعذر إثبات خطأ الناقل وتحت تأثير الفقهاء تحول القضاء الفرنسي عن مذهبه السابق واستقر على تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على حوادث نقل المسافرين على أساس أن عقد النقل يتضمن التزاما على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر Obligation de sécurité أي بإيصاله سالما معافى إلى المكان المقصود، فلا يلتزم المسافر المضرور إلا بإثبات قيام العقد والضرر الذي بالتالي أصبح الناقل بمجرد وقوع الضرر للمسافر يعد مخلة بالتزامه، باعتبار أن المسافر يضع كامل ثقته في الناقل، فحق أن يكون هذا الأخير مسؤولاً عن نقل المسافر وإيصاله إلى المكان المقصود سليماً معافاً .

دور المسافر هنا سلبي ما عدا عند ركوبه أو نزوله، وما على المسافر إلا إثبات أن الإصابة كانت نتيجة للنقل لتترتب مسؤولية الناقل، كما أن الحوادث التي يبقى مصدرها مجهول تبقى بدورها ملقاة على عاتق مسؤولية الناقل، فأساس المسؤولية هو الخطأ المفترض في جانب الناقل الذي لا يقبل إثبات العكس، أما عن فترة تحقق مسؤولية الناقل البري فتميز بين كون تذكرة النقل شرطاً للركوب من عدم ذلك، فإذا كان حصول المسافر على تذكرة النقل شرطاً للركوب في وسيلة النقل، كما هو الحال في النقل بالسكك الحديدية، فإن فترة المسؤولية تبدأ من وقت تواجده في المكان المخصص للصعود إليه من حاملي تذكرة النقل (أي على الرصيف) ، وأما في وسائل

¹ مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، د. ط ، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص 42.

النقل الأخرى فتبدأ فترة المسؤولية من الوقت الذي يصعد فيه المسافر إلى وسيلة النقل. وقد أشار

المشرع الجزائري إلى حكم عام يجعل الناقل البري مسؤولاً منذ لحظة التكفل بالمسافر.¹

وأما عن نهاية المسؤولية يمكن تحديدها من الوقت الذي ينتهي فيه اتصال المسافر

بوسيلة النقل، وهذا لا يعني وقت الوصول، لا الوقت الذي يغادر فيه المسافر وسيلة النقل،

وتتقطع المسؤولية بانقطاع اتصال المسافر بوسيلة النقل بصفة مؤقتة، كما في حالة تغيير

القطار أو ترك وسيلة النقل في إحدى المحطات لقضاء حاجة، فلا يكون الناقل مسؤولاً على

أساس الالتزام بضمان سلامة المسافر عن الأضرار التي تصيبه أثناء فترة الانقطاع، والعبارة في

هذا هي انقطاع الاتصال الفعلي للمسافر بوسيلة النقل مهما كانت مدته، لا بمجرد توقف وسيلة

النقل في الطريق ما دام المسافر لم يغادرها في هذا الوقت.

وبخصوص الأضرار التي تصيب المسافرين أثناء فترة النقل والتي يسأل عنها الناقل

البري، فهي كالأضرار يتعرض لها المسافرون في وسائل النقل الأخرى كالجروح والإصابات

الجسدية ولم يحدد المشرع في القانون التجاري فئات هذه الأضرار، ولكنه استعمل عبارة عامة

في المادة 65 من القانون التجاري، وهي " الأضرار البدنية فضلا عن مفهوم المخالفة لعبارة

"سألما معافى" الواردة في المادة 62. من القانون التجاري، التي يفهم منها أن الناقل يسأل عن

كافة الأضرار التي تلحق بالراكب منذ تكفله به بما في ذلك الوفاة.

ثانيا : المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالأمته

تحدثنا فيما سبق عن أن الأمته نوعين: أمته يدوية أو شخصية، وأمته مسجلة،

حيث يختلف حكم المسؤولية من نوع لآخر، أما بخصوص الأمته اليدوية فالناقل لا يسأل عن

الأضرار التي تصيبها مهما كانت قيمتها وهذا بصريح المادة 67 من القانون التجاري، التي

¹ المادة 64 من القانون التجاري ونصها : ترتب مسؤولية الناقل ابتداء من تكلفه بالمسافر

استندت في ذلك على معيار الحراسة حيث أنه من المعلوم أن تظل هذه الأمتعة بين يدي المسافرين وتحت رقابته مما يجعل هذا الأخير هو المسؤول عن الأضرار اللاحقة بها وليس للناقل أي دور في ذلك، وإن كان هو من يتولى نقلها وبالتالي تكون المسؤولية في هذه الحالة ملقاة على صاحبها، أما إذا أراد متابعة الناقل عنها فما عليه إلا اثبات أن الضرر اللاحق بها إنما يرجع إلى خطأ صدر عن الناقل وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية، وينصرف هذا الحكم على جميع أنواع النقل.

أما الأمتعة المسجلة فيستلمها الناقل البري وتوضع تحت حراسته مما يستوجب أن يكون مسؤولا عما يصيبها من ضرر أثناء فترة النقل، أي منذ لحظة استلامها في محطة الانطلاق إلى غاية تسليمها للمسافر في محطة الوصول، فيسأل الناقل عن تلفها أو هلاكها أو ضياعها كأن تتعرض للسرقة أو التحطيم أو الفقدان. وما يؤكد ذلك هو إعطاؤها حكم البضاعة بصريح المادة 68 من القانون التجاري، إذ نجد أن الأمتعة المسجلة في نص هذه المادة تأخذ نفس حكم البضاعة من جميع جوانب المسؤولية سواء من حيث شروطها وأهمها تعرضها للضرر هلاكا كان أم تلقا أم ضياعا، أو من حيث مجالها إذ العبرة بفترة الحراسة من الاستلام إلى التسليم، أو من حيث أسباب الإعفاء منها القانونية والاتفاقية، وهو ما ستفصله عند الحديث عن المسؤولية في نقل البضائع.

وغني عن البيان أن الالتزام بالمحافظة على الأمتعة المسجلة هو التزام بتحقيق نتيجة، فيكون الناقل البري مسؤولا عما يصيبها من ضرر بمجرد وصولها في غير الحالة التي كانت عليها كما وكيفا أو عدم وصولها من الأساس، حيث يفترض خطأ الناقل بمجرد حصول الضرر.

ثالثا : مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير

يلتزم الناقل بموجب عقد النقل بإيصال المسافر إلى الوجهة المقصودة وفي الميعاد المتفق عليه طبقاً للمادة 62 من القانون التجاري. ذلك أن اللجوء إلى وسائل النقل البرية لاسيما السريعة منها القطارات السريعة إنما الغرض منه ربح الوقت، لذلك كان أمراً طبيعياً أن يسأل الناقل عن أضرار التأخير، فالغالب أن يلزم الناقل البري نفسه بميعاد محدد للإقلاع، وفترة معقولة للوصول إلى مقصد المسافر، فإذا تقاعس عن الإقلاع أو كانت فترة النقل غير معقولة وترتب عن ذلك ضرر أصاب المسافر جراء التأخير كان الناقل البري مسؤولاً عن ذلك. ونفس الحكم بالنسبة للتأخير في إيصال الأمتعة.

ويفهم مما سبق أن الناقل البري لا يسأل عن التأخير في حد ذاته حتى وإن كان تأخيراً غير عادي، وإنما يسأل عن الأضرار الناجمة عن التأخير في النقل والتي تصيب المسافرين حيث يقع على هؤلاء واجب إثبات هذه الأضرار فضلاً عن إثبات التأخير ذاته. وأضرار التأخير غالباً ما تأخذ صورة تقويت فرصة معينة بالنسبة للمسافر كإجراء مسابقة أو المشاركة في تظاهرة، ذلك أنه إذا كانت الفرصة أمراً غير محقق فتقويتها أمر محقق، وما دام أن الضرر واقعة فيخضع إثباته لمختلف الوسائل القانونية المتاحة.

ثانياً : الإعفاء القانوني من المسؤولية.

مسؤولية الناقل البري للأشخاص كما مر بنا هي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض قطعاً، مما يترتب عنه حق الناقل في إثبات السبب الأجنبي لدفع المسؤولية عنه.

وقد أشار القانون التجاري ضمن المادة 63¹ إلى أسباب الإعفاء من مسؤولية الناقل البري للأشخاص ونصها: " يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة أو خطأ المسافر " ، فقد حصر المشرع التجاري أسباب الاعفاء في القوة القاهرة وخطأ المسافر ، أما القوة القاهرة فهي كحادث خارجي لا يد للناقل في حدوثه ولا يمكن توقعه ولا دفعه، فيتحمل الناقل من المسؤولية بإثبات أن هذا الحادث هو سبب الضرر أو أن الضرر كان سيقع لا محالة مهما بذل الناقل من عناية لتفادي وقوع الضرر .

اما خطأ المسافر فكذلك هو من أسباب الإعفاء وفقا للقواعد العامة لإثبات الناقل أنه السبب الوحيد للضرر يعني الناقل كلية من المسؤولية، أما إذا ثبت وجود خطأ الناقل إلى جانب خطأ المسافر فنكون أمام الخطأ المشترك حيث إنه طبقا للمادة 127 من القانون المدني تخفف مسؤولية الناقل بحسب درجة إسهام خطأ المسافر في وقوع الضرر ، ويمكن أن يستغرق أحد الخطأين الآخر فيكون ذلك محل تقدير من طرف قاضي الموضوع.

أما عن خطأ الغير فلم تشر إليه المادة 63 من القانون التجاري، الأمر الذي يفهم منه أن الناقل البري يتحمل المسؤولية عن أخطائه هو وأخطاء تابعيه أو مستخدميه، وكذا أخطاء الغير ولو لم يكن في إمكانه توقعها أو دفعها، وهذا ينبأ بمسؤولية شبه موضوعية للناقل البري للأشخاص لاسيما وأن نظام التأمين من المسؤولية الذي يضمن الحق في التعويض لكل مضروري النقل البري يصب في نفس المفهوم طبقا للأمر رقم: 74-15 المتعلق بالتأمين الإلزامي على السيارات والقانون رقم: 88-131، المتعلق بالتعويض عن أضرار حوادث المرور ، أما الإعفاء القانوني من المسؤولية عن الأمتعة فقد نظمته نص المادة 48 من القانون التجاري الذي حصر أسبابه في القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه، وهذا أيضا لا مجال لدفع المسؤولية بإثبات خطأ الغير .

¹ المادة 63 من القانون التجاري الجزائري

ثالثاً: الاعفاء الاتفاقي :

نصت المادة 66 من القانون التجاري على جواز الاعفاء من المسؤولية، كما نصت المادة 65 من القانون التجاري على بطلان شرط الاعفاء من المسؤولية عن الاضرار البدنية، فضلاً عن ذلك يشير القانون رقم: 90-35 الى بعض الأحكام الخاصة تأخذ جلها وصف خطأ المضرور، كالحوادث التي تقع في الممرات الممنوعة، أما ما يأخذ منها وصف الحوادث الجماعية كاصطدام القطارات أو انحرافها عن السكة فهي حوادث تتبأ بذاتها عن خطأ الناقل السكك، ولا مجال للتحلل منها بل على الناقل أن يسعى إلى تسوية ودية مع المضرورين قبل أن يجروه إلى القضاء، حيث وضع المشرع في القانون 90-35 الذي يتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، بنصه في المواد من 32 إلى 37 على مجموعة من الأفعال التي يجب على الأشخاص ومستعملي النقل بالسكك الحديدية ألا يقوموا بها، وذلك باستعمال المشرع بعض العبارات التي تعني الناقل من المسؤولية الناشئة جراء أفعال لا دخل للناقل فيها.

المبحث الثاني: عقد النقل البري للبضائع

بعد النقل بوجه عام عصب حركة تداول الثروات حيث يتطلب إنجاز المبادلات، ففي أغلب الأحوال نقل الأشياء من مكان إلى آخر، سواء داخل إقليم الدولة الواحد أو بين الأقاليم، ولولا النقل لوجب استهلاك السلع في مواقع انتاجها، وهو ما يؤدي حتماً إلى شل حركة التبادل، ومن هنا تأتي أهمية عقد النقل البري للبضائع كعصب للاقتصاد والمبادلات التجارية.

المطلب الأول: ماهية عقد النقل البري للبضائع

لنقل أهمية بالغة في اقتصادات الدول والحياة اليومية للأفراد لاسيما منه النقل البري، لذلك فقد أولى المشرع أهمية كبيرة لعقد النقل البري للبضائع وأفرده بأحكام خاصة في القانون التجاري وكذا في

القانون رقم: 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، وعلى ذلك سنطرق في هذا المطلب إلى

مفهوم عقد النقل البري للبضائع.¹

تعريف عقد النقل البري للبضائع:

عرف المشرع الجزائري عقد النقل البري للبضائع في المادة 56 من القانون التجاري بأنه: " اتفاق

يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".

المطلب الثاني : تكوين عقد النقل البري للبضائع

يخضع عقد النقل البري للبضائع إلى القواعد الموضوعية العامة في سائر العقود من رضا ومحل

وسبب، وتحيل بشأنها إلى الأحكام العامة، وسنقتصر فيما يلي على ما يختص به هذا العقد من أحكام.

1 - ركن الرضا :

عقد النقل البري للبضائع هو عقد رضائي ينعقد بين طرفين هما الناقل والمرسل، وقد يكون هناك

طرف ثالث في العقد يدعى المرسل إليه فهو ينعقد بمجرد اقتران الإيجاب بالقبول، فيفترض وجود رضا

المتعاقدين وصحته لقيامه صحيحا.

أ - من حيث وجود الرضا:

يستوجب العقد النقل البري للبضائع وجود الإرادة، لأن الشخص المعدوم الإرادة لا يمكن أن

يصدر منه الرضاء ويستلزم لإبرامه التعبير عن إرادتي الناقل والمرسل وتوافقهما، ويكون التعبير عن إرادة

الناقل في شكل إيجاب، أما التعبير عن إرادة المرسل فيكون في شكل قبول، ولا يكفي صدور التعبير عن

إرادتي المتعاقدين في شكل إيجاب وقبول، بل يتعدى ذلك إلى توافر تطابق الإيجاب الصادر من الناقل

والقبول الصادر من المرسل.

¹ - محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، ط 4، دار الهدى، الجزائر، 2009،

- خصوصية الإيجاب والقبول في عقد النقل البري للبضائع:

يعرف الإيجاب في العقود بصفة عامة أنه العرض الذي يتقدم به شخص معين إلى آخر، أو آخرين بقصد إبرام عقد ما للحصول على قبول هذا العرض، وبالتالي إنشاء العقد وبعبارة أخرى فالإيجاب تعبير نهائي عن الإرادة يتم به العقد إذا ما تلاقي معه قبول .

يصدر الإيجاب عادة من الناقل في شكل إيجاب عام موجه للجمهور أي لكافة الناس، كالشركات التي تجر عربات النقل من مركبات وسكك حديدية ونحوها في الشوارع والطرق العامة، لكن هذا لا يمنع في بعض الأحيان أن يكون موجها لشخص مسمى، غير أنه في أغلب الأحوال توجد مؤسسات النقل في حالة إيجاب دائم موجه للجمهور، واتخاذ هذا الشكل في العقد البري للبضائع، يجد دعمه القانوني في نص المادة 61 من القانون رقم : 01-13 المؤرخ في 08 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه"، التي تلزم الناقلين بإعلام زبائنهم بكافة الشروط العامة للنقل عن طريق وسائل محددة، إذ تنص الفقرة الأولى من هذه المادة بأنه: "يلتزم متعاملو النقل البري بإعلام المستعملين عن طريق كل الوسائل المناسبة وباستمرار، وبالشروط العامة للنقل فيما يخص الآجال والوثيرة والتوقيت".

وقد يكون الناقل في بعض الأحيان محتكرا أحد أنواع النقل دون سواه كما هو الشأن بالنسبة لاحتكار المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية نشاط النقل العمومي للبضائع عبر السكك الحديدية، مثلما يستخلص من نص المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 95-91 المؤرخ في 01 جوان 1991 المتعلق بالشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للبضائع والأشخاص ونصها: " تتدخل المؤسسة الوطنية بالشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للبضائع والأشخاص ونصها: " تتدخل المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية كمتعامل وحيد للنقل العمومي للبضائع عبر السكك الحديدية".

وفي حالة الاحتكار يلتزم الناقل المحتكر بقبول كل ما يقدم إليه من طلبات النقل وليس الاختيار بين تلك التي يقبلها، والتي لا يقبلها مراعاة لمصلحة الطرف الآخر .

ونظرا لكون الايجاب الصادر من الناقل المحتكر بعد خدمة ضرورية للمستهلك، يعتبر عقد النقل البري للبضائع عقد من عقود الإذعان في أغلب الأحوال التي يصدر فيها الايجاب عادة إلى الناس كافة ويشكل مستمر وواحد بالنسبة للجميع، غالبا يكون الايجاب مطبوعا في شكل نماذج معدة سلفا من طرف الناقل، والتي تختلف شروطها وبياناتها طبقا لطبيعة العقد ووسيلة النقل ومحل النقل، ويتقيد في إعدادها بالكيفيات والشروط التي تبينها التنظيمات المحددة لعقود النقل البري للبضائع طبقا للمادة 15 فقرة 02 من القانون رقم 01-13 ونصها" تتحدد شروط وكيفيات إعداد عقود النقل عن طريق التنظيم"، ويتضمن كل نموذج الشروط الخاصة به، ويجب على طرفي العقد تحديد النموذج المتفق عليه حتى يتم تنفيذ العقد في ضوء شروط هذا النموذج.

وإذا اتفق في العقد أن يتبع نموذج معين يشتمل على شروط خاصة فلا ينعقد العقد إلا وفقا لهذه الشروط الواردة بهذا النموذج المتفق على اتباعه، ولا يجوز تجزئة الشروط التي يشتمل عليها هذا النموذج، وإنما لأبد من اتباعها كاملة، ولا يوجد ما يمنع الناقل من أن يعدل عن نماذجه كلها وبعد صيغة خاصة لعقد معين غير نماذجه العامة والخاصة، لأن هذه النماذج كلها كما سبق القول بعدها الناقل بنفسه، ولذلك لا يوجد ما يمنع المحكمة عند التنازع أن تعتبر النموذج عقد إذعان.¹

أما بالنسبة للقبول فيخضع في عمومه إلى القواعد العامة في القبول، فهو يعرف الحرية القانونية التي يعرفها في باقي العقود، بمعنى أنه حر لا يتقيد بشكل معين، ولكن الغالب أن قبول المرسل عادة ما يتخذ شكل الانضمام أو الإذعان لشروط الايجاب الموضوعة مسبقا من قبل الناقل، بمعنى التسليم لها

¹ - القانون رقم: 01-13 المؤرخ في 08 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر، ع 44، لسنة 2001

دون مناقشتها، لأنه ليس للمرسل سوى التسليم بها كما هي، إذ لا غنى عن التعاقد خاصة إذا كان الناقل في مركز محتكر، حيث نصت المادة 70 من القانون المدني أنه: "يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم للشروط المقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها". ويسري على تطابق الإيجاب والقبول في عقد النقل البري للبضائع القواعد العامة في القانون المدني المادة 60 وما يليها. وكذلك الشأن بخصوص صحة التراضي فلا توجد قاعدة خاصة لصحة رضا المتعاقدين في عقد النقل البري للبضائع، بل تطبق القواعد العامة المتعلقة بأهلية المتعاقد وعيوب الرضا في القانون المدني كما تطبق أحكام الأهلية في القانون التجاري.¹

2 _ الركن المحل:

الغالب في عقد النقل أن يرد المحل على منقولات مادية، سواء كانت بضائع أو حيوانات أو محاصيل زراعية وغيرها، وكذلك قد يكون محل عقد النقل منقولات غير مادية، كالرسائل البرقية وما يشابهها، أما محل عقد النقل البري للبضائع فهو نقل بضاعة أو شيء منقول، التي يريد المرسل نقلها، والأجرة التي يهدف إليها الناقل، وعليه فإن لعقد النقل البري للبضائع محلين: البضاعة المرسلة وأجرة النقل.

1- البضاعة المرسلة:

يشترط في البضاعة المرسلة الشروط الواجب توافرها في محل الالتزام بوجه عام، من أن يكون موجود أو قابلاً للوجود وأن يكون معيناً أو قابلاً للتعيين، وأن يكون مشروعاً وهو ما نصت عليه المواد من 92 إلى 96 من القانون المدني.

كما يمنع القانون نقل بعض البضائع بالوسائل العادية والتي تخضع لشروط خاصة بالتغليف والتعليب،

كما هو الحال بالنسبة للبضائع الخطيرة وهو ما نصت عليه المادة 38 من القانون رقم 01-13

¹ - عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد مرجع سابق، ص 18

المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ونصها: "يخضع نقل المواد الخطرة لشروط خاصة تحدد عن طريق التنظيم".

وأضافت المادة 39 من ذات القانون نوعا من البضائع تتميز بخصوصية نوعية لهذا حدد

القانون كيفيات

نقلها ونسها: " يتم نقل البضائع التي تتطوي على خصوصيات نوعية، لاسيما نقل المواشي وفق شروط تحدد عن طريق التنظيم".¹

-أجرة النقل:

أجرة النقل هي عبارة عن مبلغ من النقود أي المقابل المالي الذي يتقاضاه الناقل مقابل نقل البضاعة، والأصل أن يحدد عقد النقل البري للبضائع أجرة النقل المستحقة للناقل مقابل إنجاز عملية النقل، ولكن الوضع الشائع في تحديد أجرة النقل هو تحديدها سلفا بمعرفة الناقل في قائمة أسعار يتعامل بها مع الكافة وتسمى تعريفة النقل .

وفي حالة عدم الاتفاق على الأجرة أو عدم تحديدها مسبقا هنا يتولى القاضي تحديدها وفقا للعرف وهو أرض نادر العمل به. أما الركن الثالث والأخير في عقد النقل البري للبضائع وهو السبب فيخضع لأحكام السبب في عقد النقل البري للبضائع إلى أحكام السبب في القواعد العامة وفق ما نصت عليه المواد 97 و 98 من القانون المدني الجزائري، بحيث يجب أن يكون للعقد سبب موجود ومشروع.²

المطلب الثالث : التزامات المرسل و المرسل إليه.

¹ - عبد الحميد الشواربي، التعليق الموضوعي على القانون المدني: الكتاب الثاني مصادر الالتزام، ج1، منشأة المعارف الإسكندرية، ص 237

² عدلي أمير خالد، عقد النقل البري قواعد وأحكام، مرجع سابق، ص 35، 36

يلتزم المرسل بتقديم بيانات صحيحة إلى الناقل، والالتزام بإعداد البضاعة للنقل إذا اقتضت طبيعة البضاعة ذلك، وكذا الالتزام بتسليم البضاعة المراد نقلها ووثائقها للناقل، كما يلتزم بدفع أجرة ومصاريف النقل إذا كانت مستحقة عند الإرسال، و بموجب العقد الذي أبرم بين المرسل إليه و الناقل يترتب له حقوق و واجبات

أ - التزامات المرسل:

1_التزام المرسل بتقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة :

وتضمنتها المادة 41 فقرة 1 من القانون التجاري ونصها: "على المرسل أن يبين بتذكرة النقل اسم المرسل إليه وعنوانه ومكان تسليم الأشياء المنقولة ونوعها وعددها ووزنها أو حجمها"، وفي السياق ذاته نصت الفقرة 02 من ذات المادة على أنه: بعد المرسل مسؤولاً اتجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها". ويمكن للمرسل إثبات خلاف ذلك لاستبعاد مسؤوليته، فإذا ثبتت لا يترتب عنها بطلان تذكرة النقل وإنما يلتزم بتعويض الأضرار الناجمة عن خطئه. وإذا ترتب عن خطئه عدم تحصيل الناقل للأجرة الحقيقية للنقل، يكون لهذا الأخير طلب تكملتها والتعويض عما أصابه من ضرر، وحق الناقل في هذا التعويض لا يؤثر بأي حال عن مسؤوليته الناشئة عن العقد اتجاه أي شخص آخر غير المرسل، وبالمقابل إذا أثبت الناقل توقع المرسل الضرر إزاءه فله دائماً إمكانية التمسك بخطأ المرسل كسبب للإعفاء أو التخفيف من مسؤوليته.

ويمكن الكشف عن العيوب التي قد تشوب البيانات التي يقدمها المرسل من خلال ممارسة حق

الفحص في وقت تسلم البضاعة، حينها يمكنه إبداء تحفظاته على التذكرة بغرض حفظ حقوقه حالة

النقص أو التلف الثابت عند التسليم، أم في حالة عدم إبداء التحفظات فلا يمكنه الاحتجاج بعدم ممارسة

حق الفحص الاستبعاد مسؤوليته، لأن قبوله التذكرة قرينة على تسلم بضاعة مطابقة للبيانات التي أعطاها

للمرسل إليه، وبدءاً من هذا التسليم كل ضياع أو تلف يفترض أنه حصل بسبب فعل الناقل ويحمل كل تبعاته القانونية،

2_ التزام المرسل بإعداد البضاعة للنقل:

نصت المادة 43 من القانون التجاري على أنه: " إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحريمه وجب على المرسل القيام بالتحريم بشكل يكون واقياً من الضياع والتلف ولا يؤدي لضرر الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة.. فالمرسل ملزم بأن يعد البضاعة للنقل، ومصطلح التحريم جاء على سبيل المثال لا الحصر، فيكون إعداد البضاعة بحسب طبيعتها، ويمتد التزام المرسل بإعداد البضاعة إلى عملية تشخيصها، بحسب طبيعة البضاعة كالترقيم ووضع العلامات والبطاقات والوزن وغيرها وتمتد عملية التشخيص لباقي أطراف العقد.¹

وإذا اتفق مع الناقل على حصول التغليف بطريقة معينة أو حجم العبوات أو حجمها مثلاً على المرسل الالتزام بهذا الاتفاق وإلا جاز للناقل الامتناع عن استلام البضاعة، ونصت المادة 44 من القانون التجاري إلى مسؤولية المرسل عن عيوب تحضير وإجهاز البضاعة للنقل ب نصها: "يكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم، غير أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحريم أو انعدامه إذا قبل الشيء وهو عالم بعيوب التحريم أو انعدامه، وإن عيوب التحريم الخاص بالشيء المنقول لا يعني الناقل من التزاماته المتولدة بموجب عقود نقل أخرى". من المادة فإن المرسل يعد مسؤولاً عن عيوب إعداد البضاعة للنقل، ومن جهة أخرى تسقط مسؤولية المرسل إذا كان الناقل على علم بالعيوب الواردة في إعداد البضاعة فيكون مسؤولاً عنها بحسب المادة 77 من القانون التجاري.

¹ عبد الفضيل محمد الحمد، العقود التجارية، دار الفكر والقانون، 2010ء ص 40

3_ التزام المرسل بتسليم البضاعة ووثائقها :

يلتزم المرسل بتسليم البضاعة إلى الناقل وهذا لا يعد شرطاً في العقد العقد بل هو شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه بنقل البضاعة.

ويجب أن يسلم المرسل إلى الناقل الشيء والوثائق اللازمة لتنفيذ النقل، ويكون المرسل مسؤولاً عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عدم مطابقتها للحقيقة، ويكون الناقل مسؤولاً عن ضياعها أو إساءة استعمالها.

ويخضع مكان التسليم لاتفاق الطرفين، كما يلعب العرف دور بارز في تحديد التفاصيل الخاصة بالتسليم، أما وثائق النقل الضرورية فهي الوثائق الخاصة بالبضاعة المنقولة الوثائق الخاصة بالتصدير، الوثائق الجمركية، والمستندات الخاصة بمنشأ البضاعة، ويكون المرسل مسؤولاً عن عدم كفاية الوثائق اللازمة للنقل أو عدم صحة البيانات الواردة فيها.

4_ التزام المرسل بدفع أجرة ومصاريف النقل عند الإرسال:

وبعد الالتزام الرئيسي للمرسل المقابل للالتزام الرئيسي للناقل، وقد تكون الأجرة واجبة الدفع عند القيام أو عند الوصول، فإذا كانت مستحقة عند القيام ولم تدفع يكون للناقل أن يدفع بعدم التنفيذ بالامتناع عن النقل، أما عند الوصول فالأصل أن يدفعها المرسل إليه، ونصت المادة 40 من القانون التجاري على أنه: "على المرسل دفع أجرة النقل والمصاريف المترتبة على الأشياء المنقولة ونوعها وعددها ووزنها أو حجمها. وبعد المرسل مسؤولاً اتجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها".

أما عن أثر القوة القاهرة بالنسبة لأجرة النقل، فالأصل أن تسقط الأجرة إذا هلكت البضاعة واستحال تنفيذ الالتزام طبق القواعد العامة، أما في حالة تلف البضاعة دون هلاكها الجزئي أو الكلي فتستحق الأجرة.

وإذا كان الناقل قد تسم الأجرة كلها أو بعضها وجب عليه ردها، وبخصوص ضمانات الوفاء بالأجرة، فإذا كانت مستحقة عند القيام بجوز للناقل أن يمتنع عن استلام البضاعة حتى يستوفي أجرة النقل، أما إذا كانت مستحقة عند الوصول فللناقل أن يحبس البضاعة إلى أن يحصل على أجرة النقل، وله حق الامتياز على البضائع المنقولة ضمانا للوفاء بالأجرة.

ب - التزامات المرسل إليه.

يرتب عقد النقل الذي أبرم بين المرسل والناقل أثرا بالنسبة للمرسل إليه فيرتب له حقوقا والتزامات في مواجهة الناقل.

1. التزام المرسل إليه باستلام البضاعة:

يلتزم المرسل إليه باستلام البضاعة، وهو ما نصت عليه المادة 45 من القانون التجاري ونصها: "في حالة نقل الشيء غير مشروط تسليمه للموطن، وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه". وتطرق المشرع لمصير البضاعة إذا رفض المرسل إليه تسلمها أو عدم وجوده في المادة 46 من القانون التجاري ونصها: "فيما عدا الحالات المنصوص عليها في المادة 54 إذا لم يرفع الشيء المنقول من المكان الموجه إليه، وجب على الناقل أن يخبر المرسل بذلك وأن يطلب منه التعليمات بهذا الشأن وأن ينتظر هذه التعليمات، ويجب عليه في هذه الحالة إبداع الشيء في مكان أمين، على أنه يجوز للناقل بيع الشيء المنقول إذا كان من الأشياء التي يخشى عليها من التلف قبل ورود تعليمات الناقل في الوقت المناسب، ويسمح بهذا البيع بمقتضى أمر صادر في ذيل العريضة من طرف رئيس المحكمة المختصة، وفضلا عن ذلك فإنه يمكن إتلاف الشيء أو طمره إذا كان غير صالح للاستهلاك وتتم معاينة هذه الحالة الخاصة بعدم صلاحية الشيء للاستهلاك بموجب محضر معد من قبل رئيس المجلس الشعبي البلدي

ورئيس أمن الدائرة أو ممثليها بحضور مسؤول عن مصلحة حفظ الصحة بالمجلس الشعبي البلدي ومواطنين اثنين يمارسان النشاطات التجارية".

2_ التزام المرسل إليه بدفع الأجرة ومصاريف النقل عند الوصول:

يلتزم المرسل إليه بدفع الأجرة إلى الناقل في حالة الاتفاق على أن يكون دفع الأجرة عند الوصول من المرسل إليه.

3- الأساس القانوني لحقوق المرسل إليه:

انقسمت الآراء حول هذا الأساس بين من يرى أن المرسل إليه بقبوله حيازة تذكرة النقل قد قبل إيجاب المرسل والناقل فيصبح بذلك طرفا في العقد، وبين من رأى بأن عقد النقل يتضمن اشتراطا لمصلحة المرسل إليه، ورأي ثالث يعتبر المرسل نائبا عن المرسل إليه فيعقد النقل، ورأي رابع يرى بأن عقد النقل عملية ثلاثية الأطراف يضم كل من الناقل والمرسل و المرسل إليه الذي يعد طرفا استثناء من نسبية أثر العقد ما تبرره الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل والعرف التجاري المستقر ولعله هو الراجح.

ج - التزامات الناقل :

ويقصد بالناقل حسب المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم: 04-415 ، ونصها: "...الناقل عبر الطرقات كل شخص طبيعي أو معنوي مرخص له بالقيام بالنشاطات كما هي محددة في المادة 02 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001...". ونتطرق فيما يلي إلى التزامات الناقل في عقد النقل البري للبضائع.

1_ التزام الناقل باستلام البضاعة وشحتها:

وهو التزام يقابل التزام المرسل بتسليم البضاعة، وللناقل أن يتحقق من نوع البضاعة وكميتها...، كما يلتزم بشحن البضاعة ويقصد به وضعها في وسائل النقل المعدة لهذا الغرض، إلا إذا اتفق على أن المرسل هو من يلتزم بالشحن فيكون هو المسؤول عن عيوب الشحن.

2 - التزام الناقل باستلام البضاعة والمحافظة على سلامتها:

يلتزم الناقل بنقل البضاعة وبذل العناية اللازمة لإيصالها سالمة إلى المكان الوصول، وتشمل العناية الحفظ، والقيام بما يلزم من أعمال الصيانة اليومية، فيما لا يلتزم بأعمال العناية الاستثنائية التي تقتديها طبيعة البضاعة ذاتها، وهو معيار موضوعي يرجع تقديره لقاضي الموضوع، ويتولى الناقل هذا الالتزام بنفسه.

3_ التزام الناقل بتفريغ البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه:

يتضمن وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه عمليتين متميزتين الأولى مادية هي التفريغ، والثانية قانونية هي التسليم بمعنى الكلمة، والتفريغ هو إنزال البضاعة من وسيلة النقل، ويقوم بها الناقل عادة ويتحمل مصاريفها، فإذا أصاب البضاعة ضرر كان مسؤولاً عنه، إلا إذا اتفق أن يتحمل المرسل عملية التفريغ. وهي عملية مادية تقابل عملية الشحن، أما التسليم الأخير فهو عملية قانونية لها أهمية كبرى إذ تنتهي بموجبها التزامات الناقل وتتحصر مسؤوليته عن البضاعة، وتخضع أحكام التفريغ والتسليم من تحديد المكان والموعود إلى اتفاق الأطراف أو العرف. ويثبت التسليم بإعطاء إيصال إلى الناقل بتسلم البضاعة عن طريق توقيعه على سند النقل المرافق للبضاعة.¹

وفي حال امتناع المرسل إليه عن تسلم البضاعة يجوز للناقل اللجوء لقاضي الأمور المستعجلة، وطلب تعيين خبير لمعاينة البضاعة، ويجوز للقاضي أن يأمر بإيداع البضائع لدى أمين أو في مخزن

¹ المرسوم التنفيذي رقم 04-415، المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 المتضمن شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع، جره ع 82، لسنة 2004.

عام وأن يأمر أيضا ببيع جزء منها بقدر أجرة النقل ما نصت عليه المادة 53 من القانون التجاري، كما يجوز للناقل الامتناع عن تسليم البضاعة إلى المرسل إليه إذا امتنع هذا الأخير عن دفع أجرة النقل متى كانت مستحقة عند الوصول، أو كان ثمن البضاعة مؤجل إلى الوصول... ويترتب على استلام الشيء المنقول بحسب المادة 55 من القانون التجاري "...سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاث (03) أيام من تاريخ الاستلام ودون احتساب أيام العطل، بتبليغ الناقل احتجاجه السبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها، ويكون هذا الاحتجاج صحيحا مهما كان شكله إذا ثبت من الإشعار باستلام الناقل، أن الاحتجاج المذكور قد حصل ضمن المهلة المذكورة أعلاه، وإذا طلب أحد الأطراف إجراء الخبرة المقررة في المادة 54 قبل تسلمه الشيء المنقول أو خلال الثلاثة أيام التالية لاستلامه إياه، ويكون طلبه بمثابة احتجاج ولا محل عندئذ للقيام بالإجراءات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة."

المطلب الرابع : حالات تحقق و إعفاء مسؤولية الناقل البري للبضائع

الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل.

وتضمنتها المادة 47 من القانون التجاري ونصها: " بعد الناقل مسؤولا من وقت تسلّم الأشياء المراد نقلها عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها"، وتقتصر هذه الحالات فيما يلي:

1 - حالة هلاك البضاعة:

ويقصد به فقدانها أثناء عملية النقل، وقد يكون الهلاك كلياً، كما قد يكون جزئياً، ولا يعتبر النقص أو الهلاك الجزئي ويسمي عجز الطريق، وهو النقص العادي الذي يصيب الشيء بحسب طبيعته.

ب - حالة تلف البضاعة:

ويقصد به أن البضاعة موجودة بكاملها، لكنه لحقها ضرر أو عيب لم يفقدها خصائصها وإنما أنقص من قيمتها فجعلها غير قادرة على أداء غرضها بالشكل الذي خصصت له في الأصل كخدش أو كسر، ويختلف التلف عن الهلاك حيث في الأخير تكون البضاعة منقوصة من حيث وزنها أو عددها أو حجمها بينما في التلف يصل الناقل بالبضاعة كاملة من حيث وزنها وعددها لكنها تكون معيبة.

ج - حالة التأخير في تسليم البضاعة:

ويقصد به حالة وصول البضاعة بعد الميعاد المتفق عليه، أو الذي يحدده العرف حال عدم وجود اتفاق، فيكون الناقل مسؤولاً عن التأخر حيث لا مصلحة للمرسل إليه بتسليم البضاعة بعد الميعاد المحدد ولا يسأل الناقل إذا لم يترتب عن التأخير أي ضرر.

د - عبء الإثبات:

الأصل أن يقع عبء الإثبات على المدعي وهو المرسل أو المرسل إليه، أيهما يرفع دعوى المسؤولية على الناقل، ويكفي المدعي أن يثبت واقعة استلام الناقل للبضاعة، بتقديم مستند النقل، وله أن يثبت بكافة وسائل الإثبات الضرر الذي لحقه، من عدم تنفيذ الناقل لالتزامه وإثبات واقعة الهلاك أو التلف أو التأخر، ويستعين المرسل إليه بأهل الخبرة لمعاينة البضاعة وإثبات حالتها قبل استلامها بناء على عريضة يقدمها لرئيس المحكمة المختصة نظراً لما للخبرة القضائية من الفعالية في مجال الإثبات، طبق ما تضمنه المادة 54 من القانون التجاري ونصها:

" يكون الطالب ملزماً تحت مسؤوليته بأن يوجه الدعوى لحضور هذه الخبرة بواسطة رسالة موصى عليها أو برقية، ويمكن إدخال جميع الأطراف في الدعوى وخاصة المرسل والمرسل إليه والناقل والوكيل بالعمولة، على أنه يمكن الإعفاء من إتمام الإجراءات المقررة بهذه الفقرة كلياً أو

جزئياً بترخيص صريح ينص عليه في الأمر المذكور، ويمكن بإيداع الأشياء المتنازع فيها أو حجزها ثم نقلها إلى مستودع عمومي، ويجوز الأمر ببيعها تسديداً لنفقات النقل وغيرها من النفقات التي سبق صرفها، ويقرر الحكم منح ثمن المبيع لمن قام بتسبيق تلك المصاريف من الأطراف".

الثاني: حالات إعفاء مسؤولية الناقل.

وتضمنتها المادة 43 من القانون التجاري ونصها: " يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها، وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه"، وتفصلها فيما يلي:

1- القوة القاهرة:

إذا كان الهلاك أو التلف أو العيب أو النقصان يرجع إلى قوة القاهرة فلا يسأل الناقل، ولا تعتبر قوة القاهرة سوى الحوادث التي يستحيل ردها أو توقعها مثل الكوارث الطبيعية، كما يعتبر فعل الغير قوة القاهرة إذا توافرت فيه شروط عدم التوقع وعدم القدرة على رده ولم يكن بإهمال الناقل، هذا وتعد أعمال السلطة العامة من قبيل القوة القاهرة.

2- العيب الذاتي للبضاعة:

لا يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الهلاك أو التلف ناتجاً عن عيب ذاتي في البضاعة، ويقصد به أي سبب ناشيء من طبيعتها الداخلية أو من حوادث سابقة على تسليمها إلى الناقل، وعلى الناقل أن يثبت أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناجم عن عيب خاص بها، وأنه السبب الوحيد في هلاك أو تلف البضاعة، وله أن يتمسك به ولو كانت وثيقة النقل خالية من أي تحفظ.

خطأ المرسل أو المرسل إليه: تسقط مسؤولية الناقل إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها أو

تأخرها في الوصول كان بسبب خطأ المرسل أو المرسل إليه، كسوء تغليف البضاعة من قبل

المرسل، كما أن خطأ المرسل إليه يبرئ ذمة الناقل كتلف البضاعة نتيجة امتناع المرسل إليه عن تسلمها.

3- عبء الإثبات:

يقع عبء الإثبات في حالات الإعفاء من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها على عاتق الناقل، إلا في حال تحفظه عند الاستلام من جراء عيب فيها، فهذا التحفظ يولد لمصلحته قرينة على أن العلاك بسبب ذلك وليس نتيجة خطئه أو خطأ تابعيه، لكنها قرينة بسيطة يحق للمرسل أو المرسل إليه أن يطعن فيها، ولا يكون إعفاء الناقل كلياً، إنما يتحمل قدر ما يعادل مقدار ما أسهم به خطأه في تحقيق الضرر، ويخضع ذلك لتقدير قاضي الموضوع.

ب - حالات تحديد مسؤولية الناقل:

يمكن الاتفاق على إعفاء أو تحديد مسؤولية الناقل ما سنتناوله فيما سيأتي :

- الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية:

قد يتفق الناقل مع المرسل على إعفائه من المسؤولية الناجمة عن الهلاك أو التلف، وهذا بإدراج شرط في العقد ينص على إعفاء الناقل من حالات المسؤولية المذكورة في المادة 52 من القانون التجاري ونصها: " فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل المطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل يجوز للناقل، عدا الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدمه:

✓ تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل بكثير من

قيمة الشيء نفسه بحيث يصبح في الحقيقة وهمياً

✓ إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية التأخير

✓ يكون باطلا كل اشتراط من شأنه أن يعني الناقل كليا من مسؤوليته عن فقدان الكلي أو الجزئي و التلف".

✓ ويعد إعفاء من المسؤولية الشرط الذي يلزم المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين على مسؤولية الناقل، وكذا شرط تنازل المرسل أو المرسل إليه عن الحقوق الناشئة عن التأمين على الشيء ضد أخطار النقل. كما يجوز للناقل أن يشترط إعفاء الكلي أو الجزئي من المسؤولية عن التأخير شرط أن يرد هذا كتابة في وثيقة النقل وإلا اعتبر كأن لم يكن.

✓ إذا ثبت أن تأخير نشاء عن خطأ جسيم أو غش من قبل الناقل أو أحد تابعيه يكون مسؤولاً، فعل الغير قوة قاهرة إذا توافرت فيه شروط عدم التوقع وعدم القدرة على رده ولم يكن بإهمال الناقل، هذا وتعد أعمال السلطة العامة من قبيل القوة القاهرة.

- العيب الذاتي للبضاعة:

ان يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الهلاك أو التلف ناتجا عن عيب ذاتي في البضاعة، ويقصد به أي سبب ناشيء من طبيعتها الداخلية أو من حوادث سابقة على تسليمها إلى الناقل، وعلى الناقل أن يثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة ناجم عن عيب خاص بها، وأنه السبب الوحيد في هلاك أو تلف البضاعة. وله أن يتمسك به ولو كانت وثيقة النقل خالية من أي تحفظ.

- خطأ المرسل أو المرسل إليه:

تسقط مسؤولية الناقل إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها في الوصول كان بسبب خطأ المرسل أو المرسل إليه، كسوء تغليف البضاعة من قبل المرسل، كما أن خطأ المرسل إليه يبرئ ذمة الناقل كتلف البضاعة نتيجة امتناع المرسل إليه عن تسليمها

خاتمة :

يتميز عقد النقل البري للبضائع و الأشخاص بصفته القانونية، حيث يعتبر عقد النقل بمثابة ترجمة قانونية لعملية النقل و تعمل على تنظيمها، و واضح كافة السبل الكفيلة ببرام عقد النقل بين المسافرين و الناقل و بين الناقل و المنقول إليه استنادا إلى نصوص قانونية تقوم بحماية كل الطرفين و تسهل العملية، و تحفظ حقوق الأطراف المعنية في العقد كما انها تحدد مسؤولية الأطراف و تسهل العملية.

الفصل الثالث :

(دراسة ميدانية بمديرية النقل -مستغانم)

إن قطاع النقل بمجالاته المختلفة، يلعب دورا مهما في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية ويشكل حجر أساس في تطوير الأنشطة الاقتصادية المختلفة، ومكونا مهما للبنية الاقتصادية نظرا لدوره التنموي الفعال وذلك من خلال نظام نقل متعدد الأنماط والوسائل يساهم في تحقيق الربط والتواصل بين كافة المناطق السكانية، ومناطق الإنتاج والاستهلاك والتصدير، وخلق فرص استثمارية في قطاعات وخدمات النقل المختلفة وكذا خلق فرص عمل للشباب، و يعتبر النقل البري بدوره من أهم الأنشطة التي تخدم مختلف قطاعات الاقتصاد الإنتاجية والخدماتية، وهو مؤشر هام للنمو الاقتصادي، ولذلك قمنا بدراسة ميدانية على مستوى مديرية النقل لولاية مستغانم بمصلحة النقل البري و بالتحديد تطرقنا للنقل البري للبضائع بالولاية، و النقل البري للأشخاص.

المبحث الأول : مديرية النقل لولاية مستغانم

المطلب الأول : تقديم الهيئة المستقبلية

تعتبر الهيئة المستقبلية كهيئة إدارية عمومية غير منتجة، تتمثل في ما يسمى بمديرية النقل لولاية مستغانم التي دورها تقديم خدمات إدارية عمومية تابعة للدولة والتي تعمل تحت وصاية وزارة الأشغال العمومية والنقل، مقرها الاجتماعي هو الي الإداري صلامندر - مستغانم رقم الهاتف للمقر هو 045-33-92-33 و رقم الفاكس هو 045333492 ، و بريدها الالكتروني هو DTWmostaganem@Gmai.com، عدد العاملين بها 37 عامل منهم 29 موظف دائم 05 أعوان متعاقدين و 3() موظفين في إطار إدماج حاملي الشهادات الجامعية .

المطلب الثاني : لمحة تاريخية عن مديرية النقل

أنشأت مديرية النقل لولاية مستغانم بموجب المرسوم التنفيذي رقم : 90/381 المؤرخ في 24/11/1990 المتضمن تنظيم مديريات النقل بالولايات، و عملها جاء بموجب القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 23/04/1991

المتعلق بكيفيات تنظيم إدارة مديريات النقل الولائية وتتكون من المصالح والمكاتب التالية¹:

1- مصلحة النقل البري

2- مصلحة النقل الجوي والأرصاد الجوية مكلفة بالشؤون البحرية

3- مكتب إدارة الوسائل

4- مكتب المحاسبة والوسائل

¹ المرسوم التنفيذي رقم : 90/381 المؤرخ في 24/11/1990 المتضمن تنظيم مديريات النقل بالولايات

5-مكتب خاص بحفظ البيانات

6-مكتب تسيير المستخدمين

7- مكتب حركة المرور و التفتيش مكلف بتكوين سائقي سيارات الأجرة

8-مكتب النقل العمومي للبضائع

10-مكتب النقل العمومي للمسافرين

11-خلية المعلوماتية والإحصائيات

12- خلية متابعة التخطيط والدراسات

13- خلية التفتيش

المطلب الثالث: نشاطات المديرية

الفرع الأول : في ميدان النقل العمومي للبضائع والمسافرين ويتمثل في :

- القيام بكل التدابير الموجهة لضمان التدخل المنسق لمختلف المتعاملين في مجال النقل البري

-السهر على تطبيق التنظيم المتعلق بالنقل البري والمروري، و الأمن عبر الطرقات

-التأكد من المتابعة والمراقبة لنشاطات المتعاملين في مجال النقل البري للمسافرين والبضائع

-تسليم الرخص والسندات والاعتمادات المقررة بموجب التنظيم المعمول به

جمع وتحليل العناصر الضرورية لإعداد مخططات النقل وسيارات الأجرة والسهر على تنفيذ البرامج

المقررة

الفرع الثاني: في ميدان حركة المرور و الأمن عبر الطرقات و يتمثل في :

- القيام بتدابير و برامج الوقاية في مجال حركة المرور و الأمن على الطرقات ومتابعة وتقييم جميع

النشاطات وذلك بمعية المصالح المعنية

جمع و تحليل الإحصائيات المتعلقة بحوادث المرور و اقتراح كل التدابير التي ترمي إلى تحسين الوقاية
-على الطرقات

- دراسة ملفات طلبات فتح مدارس تعليم السياقة وتسليم الرخص الخاصة بيا و مراقبة نشاط هذه الأخيرة
- تنظيم امتحانات رخص السياقة
- تسليم شهادات لمستغلي وممرني مدارس السيارات

الفرع الثالث: في ميدان الطيران المدني والأرصاد الجوية

- المشاركة في لجان تسهيل النقل الجوي الولاية
- المشاركة في إعداد مخططات ومشاريع تطوير الهياكل الخاصة بالطيران والمنشأة الخاصة بالمطارات
- مراقبة سير منشآت الأرصاد الجوي.

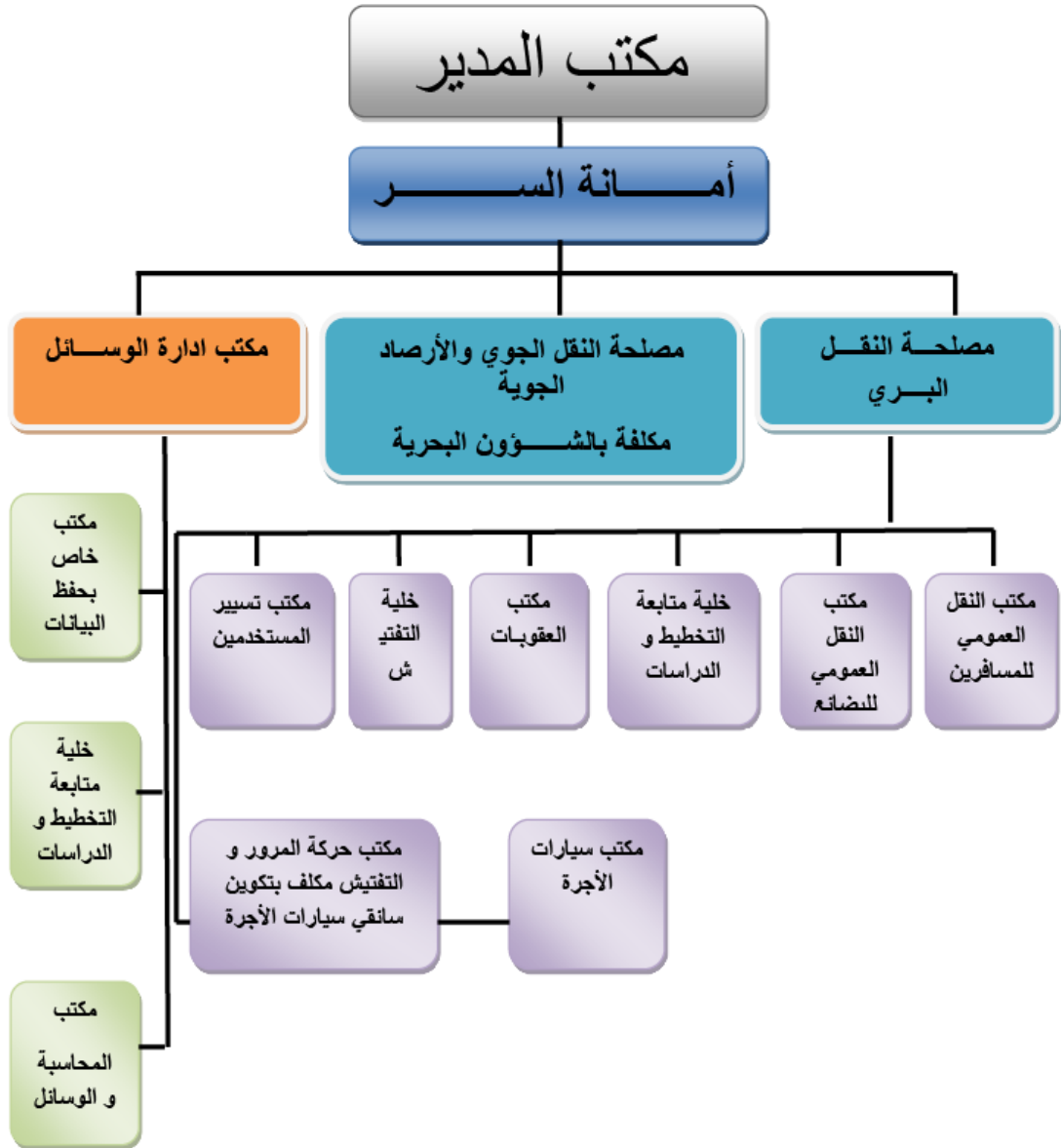
المطلب الرابع: مهام المديرية

لمديرية النقل عدة مهام رئيسية وتتمثل في :

- تسهر على تطبيق التنظيم المتعلق بمختلف أنماط النقل والأرصاد الجوية
- تنسيق تنظيم مختلف أنماط النقل وتنفيذه و مراقبته
- تطبيق تدابير الوقاية والسلامة عبر الطرق
- تعد فهرس أنشطة النقل البري وتضبطه باستمرار
- تسلم مستندات النقل ورخص وشهادات الكفاءة المهنية
- تطبيق التدابير الخاصة بمتابعة نشاط تعليم قيادة السيارات و مراقبتها
- تنشط وتنظم أشغال الأجهزة المكلفة بالعقوبات في مجال النقل البري والأجهزة المكلفة برخص
- تنظم امتحانات رخص السياقة
- تسلم رخص كل عملية تتعلق بالعمل الجوي ومستندات الملاحة الجوية

- تنشط الأعمال المرتبطة بالتكوين التمهيدي في مجال الطيران
 - تسهر على حسن سير شبكة الأرصاد الجوية المقامة في الولاية
 - تجمع الإحصاءات المتعلقة بمجال النقل وحوادث المرورى تستغلها
 - يتولى مكتب الإدارة والوسائل على تسيير ميزانية الموظفين والوسائل طبقا للتنظيم الجاري العمل به
- المطلب الخامس : الهيكل التنظيمي لمديرية النقل مكتب ادارة الوسائل

الشكل رقم 01 : الهيكل التنظيمي لمديرية النقل¹



¹ القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 16 ذي القعدة عام 1411 الموافق ل 30/05/1991 يتعلق بمصالح مديريةية النقل في الولاية

مع تطوير نظام النقل في الجزائر ظهر تغير كبير في عدد المتعاملين و كمية البضائع المنقولة عبر

الطرق حيث تظهر الجداول التالية هذا التطور في النقل عبر الطرق نستعرض في هذا المطلب

تحركات البضائع من سنة 2006 إلى غاية 2022¹

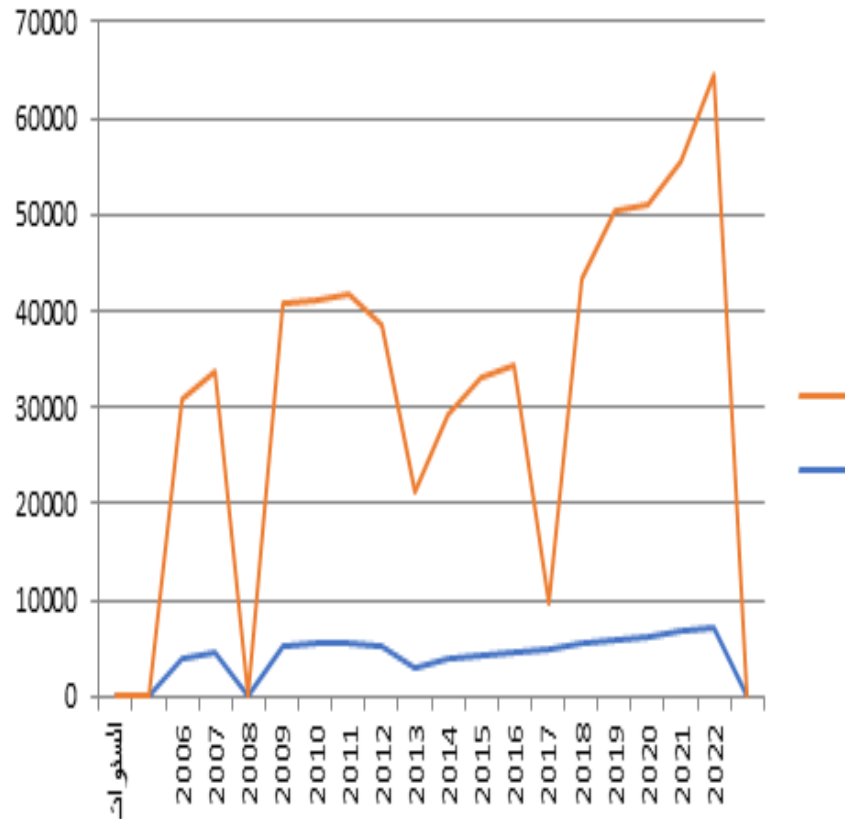
نقل البضائع للحساب الخاص		السنوات
الحمولة (طن)	عدد الشاحنات	
26630.88	4081	2006
29129	4490	2007
-	-	2008
35457.63	5359	2009
35783.19	5420	2010
36331.25	5462	2011
33241.74	5174	2012
18319.18	2862	2013
25431.74	3842	2014
28795.83	4266	2015
29848	4429	2016
4765.26	4789	2017
37843	5566	2018

¹ احصائية مديرية النقل في الولاية

44648	5900	2019
45044	6048	2020
48881	6678	2021
57339.5	7167	2022

الشكل 02: التمثيل البياني الاتي يمثل التطور في النقل عبر الطرقات لتحركات البضائع في القطاع

العام من سنة 2006 إلى غاية 2022¹



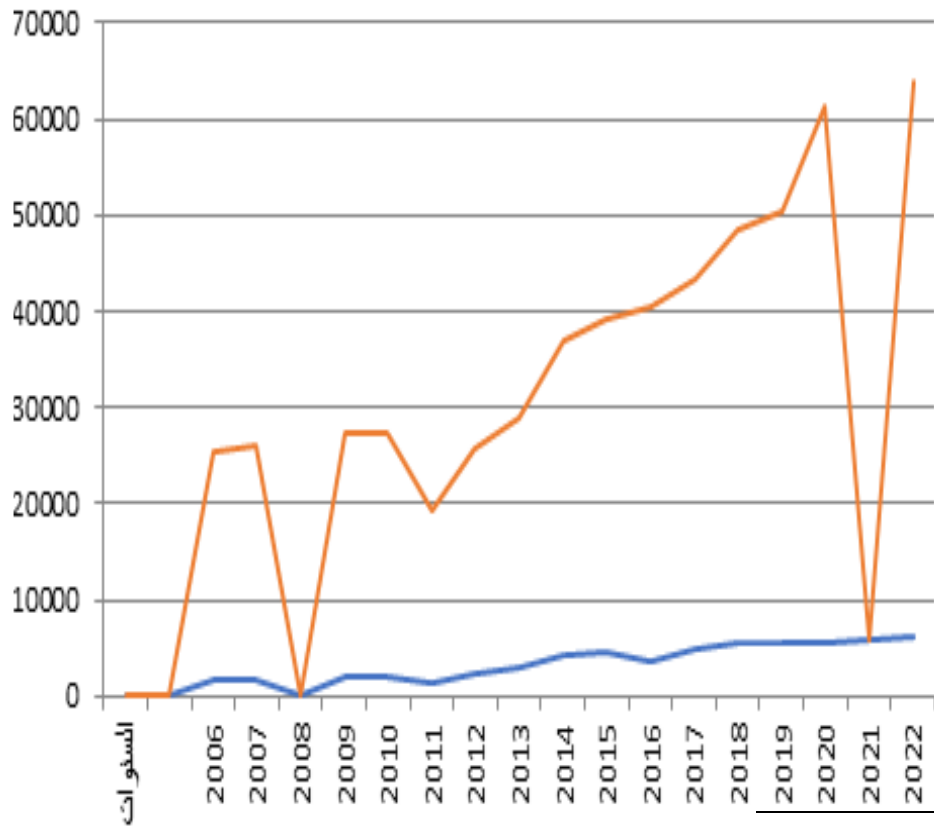
¹من اعداد الطالب

نلاحظ في هذا المنحنى الذي يمثل الحمولة و عدد الشاحنات في نقل البضائع العمومية، بحيث بدأت الدراسة من سنة 2006 إلى غاية 2022 و ظهرت تطورة و تزايد مستمر في عدد الشاحنات المرخصة في نشاط النقل البري، و تذبذب في كمية الحمولة حيث لم تكن في ثبات ولا تزايد مستمر مما يظهر مشاكل في الإنتاج الداخلي، و بعد سياسة الحكومة في تطوير قطاع النقل البري. مع تطوير نظام النقل في الجزائر ظهر تغير كبير في عدد المتعاملين و كمية البضائع المنقلة عبر الطرقات حيث تظهر الجداول التالية هذا التطور في النقل عبر الطرقات نستعرض في هذا المطلب تحركات البضائع من سنة 2006 إلى غاية 2022

النقل العمومي للبضائع		السنوات
الحمولة (طن)	عدد الشاحنات	
23597.21	1758	2006
24336.35	1836	2007
-	-	2008
25468.4	1951	2009
25468.4	1951	2010
17915.75	1472	2011
23414.02	2328	2012
25993.98	2910	2013
32866.61	4200	2014
34651.96	4420	2015

36765	3743	2016
38438.43	4968	2017
43076	5451	2018
44689	5563	2019
55649	5692	2020
57058,4	5949	2021
57940	6059	2022

الشكل 03: التمثيل البياني الاتي يمثل التطور في النقل عبر الطرقات لتحركات البضائع في القطاع الخاص من سنة 2006 إلى غاية 2022¹



¹من اعداد الطالب

في هذا الشكل تم تداول فيه عداد الشاحنات و الحمولة المنقولة في حساب خاص، و نلاحظ تذبذب في كيان المنحنيين و عدم الثبات و تطور المستمر، حيث شهد تراجع شديد في سنة 2013، كما استرجع نشاطه من سنة 2019 و عرف تزايد في كمية الحمولة بشكل كبير و مستمر إلى غاية 2022، وهذا يرجع إلى تعديلات التي عرفت سياسة الإقتصادية للحكومة، وسعي إلى تحريرها.

المطلب الثاني: نقل المسافرين عبر الطرقات

مع تطوير نظام النقل في الجزائر ظهر تغير كبير في عدد الخطوط و المركبات عبر الطرقات حيث يظهر الجدول التالية هذا التطور في النقل عبر الطرقات نستعرض في هذا المطلب عدد المركبات والخطوط من سنة 2006 إلى غاية 2022¹

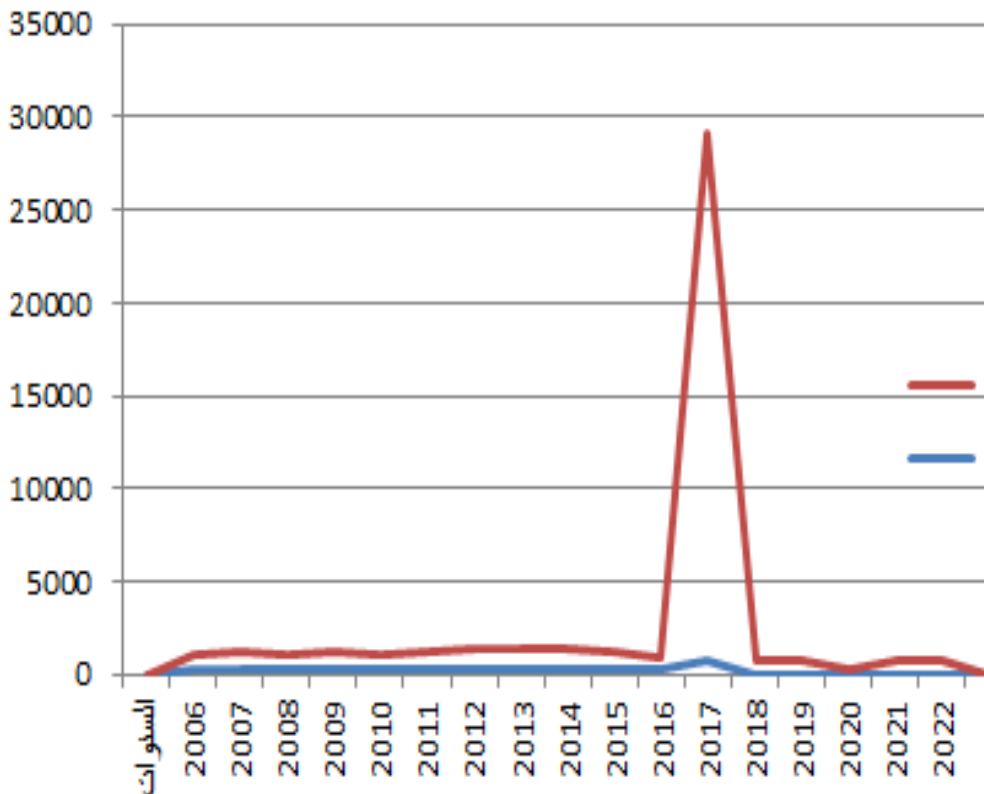
السنوات	عدد الخطوط	عدد العربات
2006	335	786
2007	340	877
2008	321	808
2009	321	893
2010	223	895
2011	293	959
2012	314	1024

¹ من اعداد الطالب

1089	293	2013
1098	257	2014
949	266	2015
736	258	2016
28327	718	2017
781	-	2018
798	-	2019
294	-	2020
805	-	2021
797	-	2022

الشكل 04 : المنحنى البياني الاتي يمثل التطور في النقل عبر الطرقات نستعرض في هذا المطلب

عدد المركبات والخطوط من سنة 2006 إلى غاية 2022



في هذا الرسم تم تداول كل من عداد الخطوط و عداد العربات الناقل للشخاص، حيث عرف ثبات نسبياً من سنة 2006 إلى غاية 2016، بحيث بلغ ذروته في نشاط في سنة 2017، و شهد بعدها تراجع¹ لمؤشر عداد العربات و ثبات تام لمؤشر عداد الخطوط، بحيث يرجع هذا تراجع في العربات إلى عوامل داخلية (تطور الخطوط الجوية) و أخرة خارجية (فيروس كورونا).

¹ من اعداد الطالب

الخاتمة:

للولاية مستغانم من خلال استعراض تحليل وضعية نشاط النقل البري للبضائع على مستوى مديرية النقل وبالرغم من التحسن الواضح في هذا النشاط تبين أنه لا زال يعاني وجود نوع من التذبذب في هياكله و أنظمتها و أجهزته خاصة إذا علمنا أن غالبية الناقلين يفتقدون إلى التجربة في هذا النشاط و عليه ارتأينا أن نقدم مجموعة من التوصيات و الاقتراحات التي نرى أنها أكثر من ضرورية للمساهمة في تحسين هذا النشاط منها:

- تشجيع الاستثمار في هذا المجال .
- تحسين خدمة الدعم اللوجستي بسلاسل الإمداد
- اختيار وسائل نقل البضائع
- التواصل المستمر مع الشركاء في قطاع نقل البضائع والشحن.
- تقديم إرشادات مهنية توعوية و تحسيسية
- صناعة القرارات المرتبطة بنقل البضائع.

خاتمة عامة :

من خلال الدراسات التي قمنا بها، و الأهمية التي ظهرت في سياسة الدول اتضح لنا أن النقل بصفة عامة، والنقل البري بصفة خاصة هو المحرك الأساسي في عجلة التنمية الاقتصادية و تطورها، بحيث أصبح جل تركيز الدولة على قطاع النقل في تطور و زدهار الثورة الصناعية للبلد و نشاط المشاريع التنموية فيها.

و تطوير التجارة الداخلية والخارجية لدولة و المساهمة الفعال في تطوير البنية التحتية للنقل، كما اعطته طابعه القانوني من خلال إظهار دور الناقل و المستقبل و بيان كفاءتها بالاعتماد على العقود المبرمة بين الطرفين، و لتطور الدول و تحقيق مشاريعها التنموية لابدئ من الإنعاف على تطوير المشاريع و تحسينها لنهوض اكثر في المجال النقل البري، وإرتباط المشاريع التنموية الكبيرة فيه و تأثيره في بها.

لذا ارتئينا إلى أن نختم هذا البحث بمجموعة من النتائج و الاقتراحات :

النتائج :

- ✓ النقل هو المحرك لجعالة الاقتصادية والاجتماعية لدولة
- ✓ النقل البري من اقل تكاليف من بين الأنواع الأخرى
- ✓ العقد يحفظ حقوق الأطراف المعنية و يحميها
- ✓ النقل يعتبر رابط بين المستهلكين الأولين و النهائيين

الاقتراحات :

- ✓ سياسة الدول لا تسمح في تسارع تطور المجال
- ✓ عدم ربط مع الدول المجاورة و غزو الأسواق المحلية لها
- ✓ الاستقلال السبيء للموقع الجغرافي

قائمة المراجع

اللغة العربية

1 - الكتب

- إبراهيم عبد اللطيف، "الإطار الفكري للتنمية المحلية"، مجلة الإدارة، عدد3 ، مجلد 24 ، يناير 1992 ..، الأمر 67/ 130 المؤرخ في 22 أوت 1967، يتضمن توجيه النقل البري في الجزائر، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 63.
 - أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء FaresBoubakour ، القانونية، مصر 2009
 - أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون التجاري، جر، ع 101، مصادرة في 19 ديسمبر 1975.
 - الأمر رقم: 76-80 المؤرخ في 13 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، ج،ر، ع 29، صادرة في: 10 أبريل 1977.
 - ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، الدار الجامعية، الإسكندرية 2003
- الجرائد والمجلات:**
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 32، قانون رقم 11/09 المؤرخ في 5 يونيو 2011، يعدل ويتم القانون رقم 01/ 13 المؤرخ في 07 غشت 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45، 07 شعبان عام 1430 هـ الموافق لـ 29 يوليو سنة 2009. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون رقم 88/17 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجزائر، 1988
- جمال الدين محمد المرسى، إدارة الشراء و الإمداد. الدار الجامعية، الإسكندرية 2005
- جمال الدين محمد المرسى، ثابت عبد الرحمن إدريس، المنشآت التسويقية - إدارة منافذ التوزيع، الإسكندرية 2005
- حماده فريد منصور، دور النقل، القاهرة، 2004
- حيدر كمونة، دور النقل في التنمية الاقتصادية 27-5-2018
- دلال يزيد، محاضرات في قانون النقل، جامعة تلمسان 2019-2020
- سمير جميل حسين الفتلاوي ، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001.
- سميرة أيوب، إقتصاديات النقل، الدار الجامعية، الإسكندرية 2003
- شتواح العياشي ، عقد النقل البري، رسالة ماجستير في القانون، جامعة قسنطينة 2005-2004
- عبد الرحيم بخلخال، محاولة بناء نموذج التخفيض تكاليف النقل "حالة المؤسسة الوطنية للنقل البري وحدة تقرت"، مذكرة ماجستير، قسم علوم التسيير، كلية العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة ورقلة (الجزائر)، 2003 - 2004
- عبد العلي الخفاف، جغرافية النقل و الاتصال و التجارة، دار الفكر للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، عمان 2000.
- عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، دار الجامع الجديدة، الإسكندرية، 2006.

- عزيز العكيلي ، الوجيز في القانون التجاري، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان،
2000.

- عزيز العكيلي، الوجيز في القانون التجاري، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان،
2000.

- علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965

- علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965.

- فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، ج1 ، ط1، دار المكتبة التربوية، بيروت، 1997

- فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، ج1 ، ط1، دار المكتبة التربوية، بيروت، 1997،

- القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة

بالطيران المدني. ج-ر، ع 48، السنة-1998

اللغة الفرنسية :

FaresBoubakour, Les transports sur rail dans les villes algériennes, à
propos de quelques Motivations, communication présentée lors de la
premiere conférence internationale de Meghreb, Paris, 18-19 mai 2009

- G. GUYON, Transport collectif urbain des voyageurs, CELSE, Paris,

2000

-<http://www.maarefa.org/index/php2023-5-27>,

المذكرات :

- المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات ، تأليف مجموعة من الخبراء المنظمة،

إشراف د. عبد القادر فتحي لاشين

الملخص:

تهدف هذه الدراسة لمعرفة مدى فاعلية النقل البري في زدهار الاقتصاد الوطني لدولة على مستوى مديرية النقل لولاية مستغانم، حيث تم في الجانب النظري عرض مفاهيم عامة حول النقل البري و دوره و تأثيره في التنمية الاقتصادية، كما تم أيضاً كيفية إنشاء عقد النقل البري و دوره في التجارة الداخلية والخارجية. اما في الجانب التطبيقي تم عرض نتائج الدراسة الميدانية، بإبراز كمية البضائع المنقولة و عداد شاحنات، كما تم الاعتماد على المنهج الاستقرائي، وتم توصل إلى أن النقل البري في الجزائر له دور فعال في تحقيق التنمية الاقتصادية المرجوة تحسين تدفق السلع.

The summary:

This study aims to find out the effectiveness of land transport in the prosperity of the national economy of a country at the level of the Directorate of Transport of the State of Mostaganem, where general concepts about land transport and its impact on economic development were presented on economic development on the theoretical side, as well as how to establish the land transport contract and its role in internal and .external trade

On the applied side, the results of the field study were presented, highlighting the amount of goods transported and the meter of trucks, and the inductive approach was also relied on, and land transport in Algeria was found to have an effective role in achieving the desired economic development and improving the flow of baldness .