

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير
قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي
الشعبة: العلوم التجارية التخصص: الإمداد و النقل الدولي

إدارة شبكة الإمداد في القطاع الزراعي
دراسة حالة ولاية مستغانم

تحت إشراف:
الأستاذ: يخلف عبدالله

من إعداد:
الطالب: عبدالله بن قلاوز هواري

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الاسم و اللقب	الرتبة	عن جامعة
رئيسا	مجدوب وهراني	أستاذ محاضر	مستغانم
مشرف	عبدالله يخلف	أستاذ مساعد	مستغانم
مناقش	عبدالله شهيدة	أستاذ محاضر	مستغانم

السنة الجامعية 2017-2018

الإهداء

كما تعودنا دائماً أن نقدم هذا الإهداء و الاعتراف لأصحاب الفضل و ذلك من باب قول النبي صلى الله عليه و سلم "من لم يشكر الناس لم يشكر الله" و في مقدمة هذا الإهداء

الوالدين الحبيبين اللذان ضحيا من أجلي بكل شيء

و إلى كل المشايخ و على رأسهم حاج سالم بن إبراهيم، احمد بن قلاوز الشارف

و إلى زوجتي العزيزة و إلى الأبناء يوسف و سالم و مهدي و كل عائلة و إلى الأستاذ الفاضل يخلف عبد الله

و إلى أساتذة جامعة مستغانم و كل طاقم الإداري

و إلى بوطيبة بن قلاوز محمد و الأخ الكريم بن شني عمروش الذي قدم لي كل مساعدة لأداء هذا العمل و إلى سعيد أبو بكر الصديق

و إلى كل قسم ماستر 2 تخصص الإمداد و نقل الدولي و كل الأصدقاء و خاصة رفقاء دربي بأدرار.

عبد الله بن قلاوز هو الشارف

شكرا لكل

الحمد لله رب العالمين

و الصلاة و السلام على سيدنا محمد و على آله و صبحه أجمعين
أشكر بهذه المناسبة الأستاذ: يخلف عبد الله الذي قدم لنا يد المساعدة لإعداد
هذه المذكرة

شكرا لكل الأساتذة جامعة مستغانم

شكرا لكل عمال مديرية الغرفة الفلاحة لولاية مستغانم

شكرا لكل عمال بلدية سيرات و على رأسها رئيس المجلس الشعبي البلدي

و كاتب العام للمساعدة

شكرا إلى من ساعدني من قريب ومن بعيد

شكرا سعيد أبو بكر الصديق، محمد بوطيبة بن قلاوز، بن شني عمروش، إلى كل

الإخوة و الأخوات

شكرا جميعا

و في الأخير أسأل الله سبحانه و تعالى الإخلاص في القول و العمل و أن يرزقنا

حسن الخاتمة و أن يجمعنا في جنته إخوانا على سرر متقابلين

عبد الله بن قلاوز هو الأديب

الفهرس

	الإهداء
	التشكرات
	مقدمة:
الفصل الأول: شبكة الإمداد	
13	تمهيد:
13	1 مفاهيم عامة حول الإمداد
13	1-1- لمحة تاريخية حول الإمداد
19	1-2- مفاهيم الإمداد وأنواعه
22	1-3- مبادئ الإمداد و أهدافه
22	1-3-1 مبادئ الإمداد
23	1-3-2 أهداف الإمداد
29	2- مفاهيم عامة حول الشبكة النقل
29	2-1- مفهوم النقل والمواصلات
30	2-2- ماهية الشبكة النقل
31	2-3- جغرافية النقل والمواصلات
31	2-3-1 تعريف
32	2-3-2 أنواع النقل
33	3- أنواع شبكات النقل البري
33	3-1 مميزات النقل المائي
33	3-2 أهمية النقل الجوي
33	3-3 أهمية السكك الحديدية كأحد وسائل النقل
34	4- كيف أدى تطور وسائل النقل إلى تطور قطاع الزراعة
34	5 أهمية نشاط النقل في المجتمع
37	6- تحول من النقل إلى أرضية الإمداد

38		6-1- مكونات سلاسل النقل
38		6-2- مكونات سلاسل الإمداد
39		6-3- آلية تحول من النقل إلى الإمداد
40		7- طرق حل مشاكل النقل
41		7-1- مقدمة عن نموذج النقل
42		7-2- المراحل الأساسية لحل مشكلة النقل
44		خلاصة
الفصل الثاني: القطاع الفلاحي في الجزائر		
46		تمهيد
47		1 - نظرة شاملة حول الاقتصاد الجزائري
47		1-1 القطاع الفلاحي
48		1-2 - مساهمة القطاع الزراعي في الناتج المحلي الخام
48		1-3- القطاع الصناعي
49		1-4- مساهمة القطاع الصناعي في القيمة المضافة
51		1-5- القطاع الخدماتي
52		2 - مساهمة القطاعات في التشغيل
53		3 - مشكلة اقتصاد الربيعي في الجزائر
56		3-1- تعريف الاقتصاد ربيعي
57		4 - الاقتصاد الجزائري عبر الفترات
60		5- أهمية القطاع الفلاحي
61		6 مساهمة القطاع الفلاحي في الناتج الداخلي الخام
62		6-1- كيفية توزيع مساحة زراعية إجمالية
62		6-2- مساهمة الزراعة في التشغيل
63		6-3- مساهمة الزراعة في الصادرات
64		6-4- فوائد الزراعة

64		7- مشاكل القطاع الفلاحي
66		8- إمكانيات الفلاحة في الجزائر
66		9- أهمية الإمداد في القطاع الفلاحي
67		10 دور النقل في إحداث تغيير إجتماعي
68		خلاصة
الجانب التطبيقي		
70		1- تعريف ولاية مستغانم
71		2- مستغانم اقتصاديا
72		3- الفلاحة في مستغانم
74		4- التقويم الإنتاج الزراعي لولاية مستغانم
77		5- آلية الإمداد الفلاحي لولاية مستغانم
80		خلاصة
82		الخاتمة العامة
المراجع		
الملاحق		

قائمة الأشكال	
19	شكل رقم 01- 01: تاريخ نشأة فكرة الإمداد
23	شكل رقم 01- 02: مبادئ الإمداد
29	شكل رقم 01- 03: أهداف الامداد
37	شكل رقم 01- 04 أنواع النقل
39	شكل رقم 01- 04 مكونات
39	شكل رقم 01- 05: مكونات سلاسل الإمداد
40	شكل رقم 01- 06: من النقل إلى اللوجستيك

42	شكل رقم 01-07: نموذج النقل:
43	شكل رقم 01-08: المراحل الأساسية لنموذج النقل
48	شكل رقم 02-01: قيمة المضافة للزراعة في PIB
51	شكل رقم 02-02: الانتاج الصناعي في الجزائر
52	شكل رقم 02-03: الانتاج الصناعي في الجزائر
71	شكل رقم 03-01: موقع ولاية مستغانم
74	شكل رقم 03-02: الحبوب: (قنطار):
75	شكل رقم 03-03: الحبوب الجافة (قنطار):
75	شكل رقم 03-04: الخضروات (قنطار):
76	شكل رقم 03-05: الفواكه:
76	شكل رقم 03-06: العلف
77	شكل رقم 03-07: الكروم
78	شكل رقم 03-08: التسويق المنتوجات الفلاحية
78	التسويق المنتوجات الفلاحية عبر الولايات
79	شكل رقم 03-10: التسويق المنتوجات الفلاحية دوليا

قائمة الجداول	
61	جدول رقم 02-01: مساهمة القطاع الفلاحي في الناتج المحلي الخام.
63	جدول رقم 02-01: مساهمة القطاع الفلاحي في الناتج المحلي الخام
74	جدول رقم 03-01: المشاريع المعلن عنها حسب القطاعات لولاية مستغانم: (مليون دج)

مقدمه

مقدمة:

على الرغم من تزايد اهتمام بموضوع الإمداد، إلا أن هذا المفهوم لم يزل غامضا إلى حد كبير، حيث لم يتم التوصل بعد إلى تعريف واضح و محدد لمفهوم الإمداد، كما هو الحال بالنسبة لمفاهيم إدارية أخرى، مثل التسويق أو الإنتاج أو التمويل.... إلخ

حيث تعتبر سلاسل الإمداد من أهم طرق الإدارة الحديثة للشركات العالمية و المتوسطة والصغيرة، فيما يخص توفير المنتج أو الخدمة بأقل تكاليف، لاسيما في النقل و التوزيع و التخزين و التعبئة والتغليف، دون أن تؤثر على الجودة، وذلك لضمان وجود ميزة تنافسية للشركة تضمن بقاءها في السوق.

فأصبح موضوع الإمداد يشكل أهمية بالغة في جميع القطاعات من صناعة وزراعة وخدمات، فهو العنصر الأساسي الذي يربط بين جميع هذه العناصر في آن واحد، لأنه يهتم بالرقابة على جميع أنشطة الحركة و التخزين، التي تساعد على تدفق المنتج من مرحلة اقتناء المادة الخام، إلى مرحلة وصوله في شكله النهائي .

يحتل القطاع الفلاحي في الجزائر مركزا مهما في البنيان الاقتصادي من الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية، و هو قطاع متكامل في حد ذاته ، غير أنه نتيجة لأغلب السياسات المتعاقبة التي لم تُؤل العناية اللازمة، فقد تراجع دور هذا القطاع في مدى مساهمته في التنمية، وتدنت أهميته ليهجره أغلب الطموحين، فانخفضت إنتاجيته إلى درجة كبيرة، وسوف تستمر هذه الوضعية أو تتفاقم أكثر ما لم يتم تدارك ذلك، حيث يتطلب الأمر تثمين جهود عمال القطاع الزراعي، وإعطاؤه العناية الأوفر وتشجيع كل المبادرات البناءة سواء الفردية أو المؤسسية، وفتح المجال للاستثمار الأجنبي، لكي يؤدي دوره المطلوب.

إن الإمداد الزراعي يعتبر من أهم المواضيع التي تأخرت الجزائر في دراستها، في حين نجد دولا كانت تعاني في هذا المجال، لكن بفضل سياسات التي انتهجتها أصبحت السباق، و قد حققت نتائج جيدة، على غرار تركيا مثلا سابع أكبر بلد في العالم للإنتاج الزراعي بشكل عام، وهي البلد

الرائد قهالميداً في إنتاج التين والبندق والزيبب السلطاني و الزيبب والمشمش المجفف. كما أنها أيضاً من البلدان الرائدة في العالم لإنتاج العسل. وقد تطاولت تركيا لما أنتجت 18.5 مليون طن من الحليب في عام 2016، مما جعلها كذلك البلد الرائدة في منطقتها الجغرافية في إنتاج الحليب ومنتجات الألبان. كما شهدت البلاد أيضاً على مجاميع الإنتاج البالغة 35.3 مليون طن من محاصيل الحبوب، و30.3 مليون طن من الخضار، و18.9 مليون طن من الفواكه، و1.9 مليون طن من الدواجن، و1.2 مليون طن من اللحوم الحمراء. وبالإضافة إلى ذلك أن تركيا لديها ما هو مقدر بـ 11000 نوعاً من النباتات، في حين أن العدد الكلي لأنواع النباتات في أوروبا هو 11500 نوعاً، و تتطلع تركيا إلى وضع نفسها باعتبار أنها الخيار المفضل لكونها المقر الرئيسي ومركز الإمداد الإقليمي لكبار الشركات العالمية الفاعلة في القطاع الزراعي، حيث أنها تقدم مجموعة من الحوافز للمستثمرين المحليين في مجال الأعمال الفلاحية و التجارية، من أجل تشجيع الاستثمار في هذا القطاع¹.

من هذا المنطلق فالإمداد في القطاع الفلاحي أصبح أمراً لا بد منه، و الجزائر من البلدان التي أصبحت تهتم به كبديل اقتصادي استناداً على مختلف الطرق و السياسات الفعالة، و منه يمكن طرح الإشكال التالي:

ماهي آليات إدارة شبكة الإمداد في القطاع الفلاحي؟

بناء على الإشكال يمكن طرح تساؤلات فرعية التالية :

- ❖ ما المقصود بإدارة الإمداد؟ و ماهي أهم وظائفه؟
- ❖ ماهي الآليات التي يمكن استخدامها في الشبكة النقل؟
- ❖ كيف يمكن تنسيق طرق حل مشاكل النقل في القطاع الفلاحي؟
- ❖ هل استخدام الامداد يساعد على حل مشاكل القطاع الفلاحي؟

¹ <http://business-gate.com.tr> le 23-01-2018.

وقد تم اقتراح فرضيات التالية:

- ❖ يمكن لإمداد أن يساهم إيجابا في تطوير القطاع الفلاحي.
- ❖ الشبكة للإمداد هي تلك المخطط الذي يربط بين مختلف الأطراف.
- ❖ يمكن استخدام أساليب بحوث عمليات لحل مشاكل النقل.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الدراسة في محاولة ربط بين طرق حل مشاكل النقل المستخدمة و الإمداد، لكون كلا الموضوعين يصبان في نفس الهدف، وهو تقليل التكاليف أو تعظيم الأرباح مع تحسين الجودة ، كما تكمن أهمية الدراسة في إعطاء مفهوم واسع حول الإمداد الفلاحي في الجزائر.

أهداف الدراسة:

تكمن أهداف الدراسة في ما يلي:

- ❖ إسقاط و تطبيق مفهوم الإمداد على القطاع الفلاحي.
- ❖ إبراز علاقة النقل بتطوير القطاع الفلاحي.
- ❖ توضيح دراسة ميدانية على أهمية الإمداد في القطاع الفلاحي – دراسة حالة مستغانم-
- ❖ محاولة الإجابة على الإشكالية المدروسة من خلال دراسة نظرية و تطبيقية.

مجال الدراسة:

قصد دراسة الموضوع ارتأينا أن نأخذ ولاية مستغانم كعينة لدراسة القطاع الفلاحي، لكونها من الولايات الفلاحية بالدرجة الأولى، وكذا المساعدة التي تلقيناها من الغرفة الفلاحة بأنهم جادوا بكافة الإحصائيات الفلاحية للولاية.

ولدراسة الموضوع قد تم تقسيم المذكرة إلى جانين نظري و آخر تطبيقي ، حيث تم تقسيم الجانب الأول إلى فصلين الفصل الأول و تم التطرق فيه إلى إعطاء مفاهيم عامة حول الإمداد مبرزين أهميته و مختلف أهدافه ووظائفه، كما تناولنا مشاكل النقل من حيث المفهوم و الأساليب المعتمدة في حلها، كما تم تطرق إلى تعريف الشبكات النقل و كيفية بنائها.

أما الفصل الثاني فقد تم التطرق إلى موضوع القطاع الفلاحي في الجزائر، من مفاهيم عامة و كذا أهميته في الاقتصاد الجزائري ، كما حاولنا إبراز مكانة الإمداد في القطاع الفلاحي بالجزائر، و في نهاية كل فصل تم إعطاء خلاصة جزئية تلخص ما تم التوصل إليه.

أما الجانب التطبيقي هو دراسة ميدانية للموضوع، و قد تم اختيار ولاية مستغانم كنموذج، حيث تم تحليل أهم الإحصائيات و النتائج المتحصل عليها، مستخلصين بذلك طرق الناجعة لتحسين الأداء شبكة الإمداد، و ذلك استنادا على طرق علمية، كما تم إعطاء خلاصة حول الجانب التطبيقي.

أما الخاتمة العامة في الحوصلة لما تم التوصل إليه من نتائج و دراسة صحة أو خطأ الفرضيات المعطاة.

الفصل الأول: شبكة الإمداد

تمهيد:

يعتبر موضوع الإمداد من المواضيع الهامة والحديثة سواء على المستوى التطبيقي أو الأكاديمي، حيث لم يبدأ الاهتمام به إلا أثناء الحرب العالمية الثانية، أين تم تطبيقه في المجال العسكري وهذا بتوفير متطلبات الحرب والمحاربين بزيادة سرعة النقل، وتوزيع المواد الغذائية بطريقة ووقت مناسبين، ولم يقتصر على هذا فقط إذ أصبح يقترن أيضا بالتنظيم و التخطيط ونقل الذخائر وقطع الغيار، هذا في المجال العسكري، أما اقتصاديا فقد بدأ الاهتمام بالإمداد للضرورة الملحة التي تفرضها المنافسة الناجمة عن تطور المؤسسات، والتي تتطلب تقليص التكاليف وتحسين الخدمات للزبائن من ناحية الكم والنوع، من أجل تحقيق مردودية عالية وتوسيع نشاطها وفتح مجالات أوسع للتبادل إلى جانب حصولها على مكانة داخل السوق¹.

فالإمداد أصبح وظيفة مهمة من وظائف المؤسسة الإنتاجية والتجارية فيما يتعلق بالاحتياجات المادية المتضمنة التموين، الإنتاج، التوزيع، وكذلك تدفق المعلومات.

1 مفاهيم عامة حول الإمداد:

إن معرفة ماهية الإمداد تؤدي بنا إلى دراسة تاريخ هذا العلم، وذلك من خلال الإشارة إليه في العصور القديمة وظهور الفكر اللوجستي بالمؤسسة مع ذكر الأسباب التي أدت إلى استعماله في المجال الإداري.

1-1 لمحة تاريخية حول الإمداد:

إن دراسة تاريخ الإمداد تعني دراسة الوقائع والأحداث التي حدثت في الماضي، و قد يظن البعض أن فكرة الإمداد حديثة النشأة أي بعد الحرب العالمية الثانية، و لكن في حقيقة الأمر يرجع تاريخه منذ بداية خلق الإنسان قال الله تعالى " وَقُلْنَا يَا آدَمُ اسْكُنْ أَنْتَ وَزَوْجُكَ الْجَنَّةَ وَكُلَا مِنْهَا رَغَدًا حَيْثُ شِئْتُمَا " (35سورة البقرة) وظهر واضحا في عهد رسول الله صلى الله عليه و سلم في المجال العسكري لما أمده الله سبحانه و تعالى في غزوة بدر، و دليل ذلك قوله تعالى " إِذْ تَسْتَعْجِلُونَ رَيْكُم فَاسْتَجَابَ لَكُمْ أَنِّي مُمِدُّكُمْ بِأَلْفٍ مِنَ الْمَلَائِكَةِ مُرَدِّينَ (9) " سورة الانفال .

¹حواس فاتح، الإمداد و النقل، مذكرة تخرج ماستر، جامعة باتنة، 2010-2011، ص 2.

و في الحديث الذي رواه الإمام مسلم عن أُسَيْرِ بن جابر قال: كان عمر بن الخطاب رضي الله عنه إذا أتى عليه أمداد أهل اليمن سألهم: أفياكم أويس بن عامر؟ حتى أتى على أويس فقال: أنت أويس بن عامر؟ قال: نعم، قال: من مواد ثم من قرن؟ قال: نعم، قال: فكان بك برص فبرأت منه إلا موضع درهم؟ قال: نعم، قال: لك والدّة؟ قال: نعم، قال: سمعتُ رسول الله صلى الله عليه وسلم يقول: ((يأتي عليكم أويس بن عامر، مع أمداد أهل اليمن، من مواد ثم من قرن، كان به برص فبرأ منه إلا موضع درهم، له والدّة هو بها برٌّ، لو أقسم على الله لأبرّه، فإن استطعت أن يستغفرك، فافعل)) رقم 2542.

ثم تطور مفهوم اللوجستيات Logistics في الميدان العسكري، حيث بدأ استخدامه في الجيش الفرنسي عام 1905 بهدف تأمين وصول المؤن والذخائر في الوقت الملائم وبأمثل طريقة ممكنة، ثم استخدم بكثافة إبان الحرب العالمية الثانية، حيث كان أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء وما إن وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدأ ظهور دراسات ترمي إلى تطبيق اللوجيستيات في مجال الأعمال، فيما عرف باسم Business Logistics حيث تبين من الدراسات التي أجريت في هذا المجال أن نحو 40% (في المتوسط) من تكلفة إنتاج أي سلعة في الدول المتقدمة يمكن ردها إلى الأنشطة اللوجيستية¹.

ودراسة تاريخ اللوجستيك تقودنا إلى دراسة الفكر اللوجستي في الرياضيات والعلوم العسكرية ودراسة تاريخه في المؤسسة

أولاً: الفكر اللوجستي في الرياضيات والعلوم العسكرية²: يعود أصل كلمة اللوجستية إلى اللغة الإغريقية القديمة وتأتي من كلمة لوجوس (λόγος) وتعني "نسبة، حساب، سبب، خطاب". وكذلك الكلمة اللاتينية LOGISTICUS نفس المعنى. ويعتبر الفيلسوف اليوناني أفلاطون 348 - 428 ق م هو أول من استعمل كلمة LOGISTIKOS.

¹مرجع سابق ذكره، ص4.

² http://www.army-tech.net، الامداد والتموين في الجيش الحديث، نشرت يوم 18 ديسمبر 2013.

1- اللوجستيك في الرياضيات: كلمة اللوجستيك استخدمت لأول مرة في عام 1614 للدلالة على الأمور المتعلقة بالاستنباط العقلي، ثم استخدمت في عام 1656 للدلالة على فن العمليات الأولية للحسابات الرياضية، وقد أخذت هذه العمليات في التطور حتى عام 1727، حيث شملت اللوغريتمات، المنحنيات، الحسابات الفلكية، المعادلات والكسور كما نجد في الاقتصاد الرياضي نموذجاً رياضياً يسمى Logit Model ، ويرى واضعه أن اسم هذه المعادلة وهو Logit مستمد من كلمة¹ Logistics .

2- اللوجستيك في العلوم العسكرية: إن الكلمة اليونانية LOGISTEUO تعني قبل كل شيء الإدارة، واستخدم الجيش هذا لتحديد الأنشطة التي تُمكن من الجمع بين عاملين أساسيين في إدارة التدفقات هما: المكان والزمان.

ففي القرن الرابع قبل الميلاد H Nikolopoulou سلط الضوء على الحاجة لاستعمال شاحنات الطعام أما الاسكندر الأكبر أمر بحرق جميع هذه العربات قبل الشروع في رحلته البحرية حول آسيا وذلك لكي لا تعيق تحركات جيشه. حيث فكر في سبق حركة جيوشه بتنظيم المؤونة والإمدادات. أيضاً الروماني خوليو قيصر انشأ وظيفة «LOGISTA» القائد حيث يكلف الضابط بالاهتمام بتحركات الفيالق الرومانية من اجل تنظيم التخييمات الليلية وإنشاء مخازن في المدن المحتلة.

في القرن 17 بفرنسا وبالضبط عام 1670 اقترح أحد مستشاري الملك لويس الرابع عشر حلاً للمشاكل الإدارية المتزايدة التي ظهرت بالجيش في تلك العصور، وكان الاقتراح بعمل رتبة تسمى "Marechal General De Logis" كانت مسؤولياته عبارة عن التخطيط، اختيار المواقع، تنظيم التنقلات والإمداد. أما سنة 1806 ، نابليون الأول أنشأ مجموعة عسكرية خاصة بالإدارة وهي عبارة عن مجموعات من الحرس الإمبراطوري تتألف من الحبازين والحزازين والحرفيين مكلفين بضمان تموين جيوش نابليون والجيوش الملكية. وفي سنة 1836 تم تقسيم الجيش إلى خمسة قطاعات: الاستراتيجية، التكتيكي، اللوجستي، الهندسي، التكتيكا الصغيرة. وعرف اللوجستيك آنذاك بفن تحريك الجيوش. وفي الحرب العالمية الثانية كان اللوجستيك أحد عوامل

¹ حواس فاتح، مصدر سابق، ص3

انتصار جيوش الحلفاء أثناء هبوطهم على شواطئ نورماندي في جوان 1944، تتطور التاريخي لمفهوم الإمداد.

ثانيا :الفكر اللوجستي في المؤسسة:

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

ثالثا :أسباب ظهور اللوجستيك في المؤسسة¹:

هناك عدة عوامل وأسباب ساعدت على ظهور اللوجستيك في المؤسسة أو بالأحرى تطبيقه ، في الأعمال الإدارية، كمصلح إداري وليس عسكري أو رياضي، ومن بين هذه الأسباب نذكر مايلي:

- الخبرة العسكرية.
- تطور مفهوم التحليل لعناصر التكلفة.
- تطور مدخل النظم.
- تغير أنماط الاستهلاك.
- اهتمام بمستويات الخدمة المقدمة للمستهلك.
- الثورة الاقتصادية وثورة التكنولوجيا المعلومات

قبل تطور موضوع اللوجستيك كان يتميز بانفصال بين وظائف المؤسسة خاصة بين إدارة التوزيع المادي وإدارة المواد، وبالنظر إلى تطوره السريع ، فتطور من التوزيع المادي إلى إدارة المواد، ثم تحول إلى لوجستيك متكامل يضم كل من إدارة المواد والتوزيع المادي. ولم يقف الأمر عند هذا الحد. بل تطور كذلك اللوجستيك ليصبح سلسلة الإمداد Chain Supply التي تطورت بدورها لتكون سلسلة كونية للإمداد. فاللوجستيك المتكامل منذ استقرار مفهومه أصبح الهدف هو تحقيق الترابط

¹مقتبس من الانترنت

والتكامل بين أنشطة التوزيع المادي وأنشطة إدارة المواد، التي بدورها تساعد كل في مجاله على تلبية احتياجات التشغيل وتحقيق أهداف وتجميع الأفراد والأنشطة الخاصة بالإمداد والتوزيع في مكان تنظيمي واحد، من أجل ممارسة تلك الأنشطة بشكل أكثر كفاءة. لم يبق دور اللوجستيك مقتصر على المحيط الداخلي فحسب بل تعدى إلى المحيط الخارجي بحيث ظهرت المنافسة التي جعلت المؤسسة تتخذ بعض العوامل كبحث عن أسواق جديدة، وتحسين نوعية المنتج، وبحث عن موردين وعملاء من أجل تخفيض تكلفة المنتجات وزيادة سرعة الاستجابة إلى السوق.

رابعا: مفهوم الإمداد¹

لقد رأى كُتاب إدارة الأعمال تطوير مصطلح الإمداد وتطبيقه في المجالات الاقتصادية، واعتباره فنا من فنون إدارة الأعمال ذو الأثر الاقتصادي البالغ. حيث لم يكن هناك اتفاق كامل على مفهوم الإمداد بين الخبراء، كما أن محتوى ومفهوم الإمداد تغير مع تغير بيئة الأعمال والتنمية الصناعية. وسنبين بعض مفاهيم اللوجستيك حسب التطور التاريخي ومن بينها ما يلي :

التعريف 1: عرف مجلس إدارة الأعمال اللوجستية بالو.م.أ سنة 1962: اللوجستيك هو تلك العملية الخاصة بتخطيط، تنفيذ، رقابة التدفق والتخزين الكفاء والفعال للمواد الخام، والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة من الخطوط الخلفية إلى مكان الاستعمال بغرض تحقيق الاستجابة السريعة لمتطلبات الميدان.

التعريف 2: عرفت جمعية هندسة اللوجستيك 1981 "اللوجستيك هو فن وعلم إدارة وتنظيم الأنشطة التقنية المتعلقة بالمتطلبات وتصميم وسيلة التوريد(التموين) وصيانة الدعم لخدمة الأهداف والتنبؤات والعمليات".

و هو أيضا عبارة عن مجموعة من الأنشطة المتعلقة باكتساب حركة تخزين وتسليم القطع والسلع في سلسلة اللوجستيك. ويشمل اللوجستيك مهام النقل، التوزيع، التخزين، وإدارة المواد والمخزون.

التعريف 3 : عرف مجلس إدارة اللوجستيك: CLM هو جزء من أنشطة سلسلة الإمداد، وهو يغطي عمليات التخطيط، وسائل التنفيذ، الرقابة على أنشطة اللوجستيك، الانسياب الفعال للمواد،

¹حواس فاتح، مصدر سابق، ص15

تخزين المواد والمعلومات والبيانات ذات العلاقة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستخدام، لأغراض توليد الإشباع الزبائن أو كسب رضاهم". في هذا التعريف نجد أن اللوجستيك يشمل التخطيط والتنفيذ والرقابة والسيطرة لرفع كفاءة انسيابية المواد، مع التركيز على المعلومات والبيانات. فمن خلال التعاريف السابقة يتضح أن الإمداد والتمويل جملة متداولة كثيراً، وتزداد أهميتها ويتعاضد دورها في كل زمان ومكان، ويتجلى مضمونها مع التطور التكنولوجي السريع في الأسلحة والمعدات وتعقد المنظومة العسكرية واتساع مسرح العمليات والتباعد بين الوحدات العسكرية المقاتلة وقواعد الإمداد الرئيسية، مع الزيادة الكبيرة في حجم احتياجات القوات المسلحة وتنوعها وتعقيدها، كما تقتضي هذه الحالة إتباع أسلوب إمداد خاص وتجهيز خاص، لأن الجيش العصري الذي يعرف بالجيش الذكي الصغير يستلزم تعبئة كل الطاقات البشرية والاقتصادية والمعنوية لخدمة هذا الجيش الذي يركز أساساً على القيمة النوعية لأفراد الجيش من قادة ومرؤوسين، والقيمة النوعية للأسلحة والمعدات المستخدمة، إن التطورات المتلاحقة والسريعة على شكل الجيوش الحديثة يكون لها بالغ الأثر في أنظمة الإمداد والتمويل وعلى أسلوب القادة الإداريين وعلى الخطط الإستراتيجية والإدارية. إن كل دولة تضع لنفسها خططاً إستراتيجية وإدارية تتماشى مع ظروفها السياسية والاقتصادية والأمنية، ومن ذلك تتضح الأساسات التي تبنى عليها عقيدتها العسكرية على مختلف المستويات، ويلعب التطور التقني دوراً في تطوير العقيدة العسكرية وتحديثها، وتنعكس الإستراتيجية العسكرية للدولة بشكل مباشر على بناء وتطوير وتجهيز القوات المسلحة، ومن ثم تؤسس الدولة عقيدتها العسكرية بما ينسجم مع أهدافها الإستراتيجية وإمكانياتها الاقتصادية والبشرية والجغرافية.

شكل رقم 01- 01: تاريخ نشأة فكرة الإمداد



المرجع: <https://fr.slideshare.net>, 31-12-2017

1-2 مفهوم الإمداد وأنواعه¹:

لغة:

- إِمْدَانٌ سَاعَةٌ تَقْدِمْ إِعَانَةً
- تَوَصَّلَ الْجَيْشُ بِإِمْدَادَاتٍ عَسْكَرِيَّةٍ : العُدَادُ ، كُلُّ مَا يَرْسَلُ إِلَى الْقُوَّاتِ الْحَارِبِيَّةِ مِنْ رِجَالٍ وَأَسْلِحَةٍ وَهُؤُونَةٍ لِتَنْتَوِيحِ صَفِّهَا
- هَلْ مِنْ إِمْدَادٍ فِي الْأَجْلِ الْإِطَالَةِ فِيهِ

2. أَمَدٌ : فعل

- أَمَدْتُ ، أَمَدْتُ ، أَمَدْتُ ، مَصْدَرُ إِمْدَادٍ
- أَمَدَّ النَهْرُ : مَدَّهُ
- أَمَلَجُ نَدٌ : نَصَرَهُمْ بِجَمَاعَةٍ غَيْرِهِمْ ، دَعَمَهُمْ وَقَوَّاهُمْ أَمْدًا لِيَجِيشَ بِالْعُمَّةِ وَالْعِتَادِ ، أَمَدَّهُ بِمَهْلَةٍ لِيُنْجِزَ تَمَارِينَهُ : أَمَهَلَهُ
- كَانَ الْجُنْدُ بِحَاجَةٍ إِلَى مَنْ يَمُدُّهُمْ بِالْحَوْزَةِ : إِلَى مَنْ يَنْوُدُهُمْ ، يَمْلَعُهُمْ
- أَمَدَّهُ بِالْمَالِ مِنْ أَجْلِ مَشْرُوعِ تِجَارَتِهِ إِيَّاهُ

¹قاموس المعاني الجامع، <https://www.almaany.com> ، 2018-01-23.

- اللَّهُ فِي عَمْرِهِ ، فِي أَجَلِهِ : أَطَالَهُ
- أَمَدًا الدَّوَاءَ : زَادَ فِي مَائِهَا أَوْ جَعَلَ فِيهَا الْمَدَادَ ، الْحَبِيرَ
- أَمَدًا الْجَوْجَ : صَارَتْ فِيهِ الْمَدَّةُ ، أَيِ الْقَيْحِ
- أَمَدًا النَّهَارَ : رَفَعَ وَأَنْبَسَّ ضِيَاؤَهُ
- أَمَلِي مَشِيَّتَهُ : تَبَخَّرَ

اصطلاحاً:

- هو فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك¹.
- هو أسلوب إدارة تدفق السلع والخدمات التي يحتاج إليها المشروع ونظام المعلومات اللازم لتحقيق هذا التدفق.²
- هو ربط بين عناصر النقل و التوزيع والتوريد في آن واحد والرقابة على جميع هذه الأنشطة من مرحلة اقتناء المادة الخام إلى مرحلة وصوله في شكله النهائي إلى العملاء والمستهلكين في الوقت المناسب والمكان المناسب و في الشكل المناسب بأقل تكلفة.
- و وظيفة الإمداد بأنها النشاط المسؤول عن توفير الاحتياجات أو الموارد المادية اللازمة لسير وانتظام عمليات المنظمة من إنتاج وبيع، مثل: المواد الأولية، التجهيزات، المعدات، وسائل النقل، مستلزمات سلعية وخدمية، منتجات تامة وغير ذلك من المواد، وذلك بالكمية الاقتصادية والجودة المناسبة والسعر المناسب وشروط الإمداد والتوريد الملائمة ومن المصادر الأفضل. وينطوي هذا التعريف ضمناً على كل العمليات الفرعية المتعلقة بشحن ونقل واستلام وفحص المواد للتأكد من أنها مطابقة لما هدف مسبقاً من حيث الأنواع والأصناف والكميات والمواصفات³.

¹ د. علي فلاح الزعبي ، د. زكريا أحمد عزام . إدارة الأعمال اللوجيستية . ط 1، : دار المسيرة للنشر والتوزيع ، عمان ، 2012، ص 26.

² د. نihal فريد مصطفى ، إدارة الإمداد ، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية ، 2003، ص 19

³ <https://hrdiscussion.com/le/30-12-207>.

فإن إدارة سلاسل الإمداد قد يخفى دورها أو لا يشعر به الكثيرون ولكن يتم تذكره فقط في حالة فشل أو تقصير في أداء هذا الدور. فمثلا لو قمت بطلب هديه لصديق لك كي تصله في يوم ميلاده ولكنها وصلت بعدها بأسبوع مثلا أو تم توصيلها إلى شخص خطأ أو تغليفها لا يتناسب مع كونها هديه أو تم توريد سلعة خطأ غير التي قمت بطلبها فحينها فقط تتذكر دور إدارة سلاسل الإمداد. وعليه فإن إدارة سلاسل الإمداد هي إدارة تصميم وتخطيط وتنفيذ ومراقبه ومتابعه كل الأنشطة الخاصة بتوفير احتياجات المستهلك النهائي من سلع وخدمات من مصادرها حتى نقطة إستهلاكها وذلك في الوقت والمكان والشكل والجودة المناسبة.

كما لا يعرف كثير من الناس فضلا عن المتخصصين في مجال إدارة الأعمال للفرق بين إدارة سلاسل الإمداد من جهة وإدارة اللوجستيات من جهة أخرى ولكي يتسنى لنا معرفة الفرق نستعرض أولا تعريف منظمه إدارة سلاسل الإمداد (CSCMP) لكلا المصطلحين.

فإدارة سلاسل الإمداد حسب تعريف منظمة إدارة سلاسل الإمداد (CSCMP) تتضمن تخطيط وإدارة كل النشاطات الخاصة بعمليات خلق المصادر (Sourcing) والمشتريات والنشاطات اللوجستية، كما تتضمن التنسيق والتعاون بين كل الأطراف المشتركة في سلسلة الإمداد، من موردين ووسطاء ومقدمو الخدمات والعملاء. فجوهر إدارة سلاسل الإمداد هو خلق التكامل بين الطلب والعرض عن طريق التنسيق بين الشركات لخلق نموذج لإدارة الأعمال عالي الأداء¹.

أما بالنسبة لتعريف إدارة اللوجستيات فهي الجزء من إدارة سلاسل الإمداد التي تقوم بعمليات التخطيط والتطبيق والرقابة والكفاءة وفعالية التدفقات الأمامية والخلفية والتخزين لكل من البضائع والخدمات والمعلومات من مصدرها إلى نقطة إستهلاكها، وذلك لمقابلة متطلبات العميل. وتتضمن إدارة اللوجستيات إدارة النقل الوارد والصادر و إدارة أسطول النقل والمخازن ومناولة البضائع وإنجاز أوامر التوريد وتصميم شبكة التدفقات اللوجستية و إدارة المخزون، وكذلك متابعة مقدمو الخدمات اللوجستية من خارج المنظمة كما تتضمن أيضا عملية خلق المصادر (Sourcing) والمشتريات

¹مقتبس من الانترنت

وتخطيط وجدولة الإنتاج وعمليات تغليف وتجميع البضائع وكذلك خدمة العملاء. وتحتوى إدارة اللوجستيات على كل مستويات التخطيط والتنفيذ (الاستراتيجية - التنفيذية - التكتيكية). و إدارة اللوجستيات هي إدارة تكاملية حيث تقوم بالتنسيق بين التسويق والمبيعات والتصنيع والإدارة المالية وإدارة تكنولوجيا المعلومات.

وبناء على التعريفين السابقين يتضح أن إدارة اللوجستيات هي جزء من إدارة سلاسل الإمداد وليست مجرد مصطلح مرادف. فإدارة سلاسل الإمداد كمصطلح حديث يتخطى التكامل بين الخدمات اللوجستية مع الأنشطة الأخرى بداخل المنظمة إلى التكامل مع المنشآت القانونية الأخرى في مجال تدفق السلع والخدمات بمعنى آخر، بينما تهتم إدارة اللوجستيات بإنشاء خطة تدفقات للسلع والخدمات الخاصة بمنشآت معينة، و تقوم إدارة سلاسل الإمداد بالإضافة إلى ذلك بالربط والتنسيق بين العمليات اللوجستية في أكثر من منشأة داخل سلسلة الإمداد¹

1-3 مبادئ الإمداد و أهدافه:

1-3-1 مبادئ الإمداد:

إن المبادئ هي الأساس الذي يتركز عليه كل عمل أو فكر، وقد تتغير أو تتطور هذه المبادئ خاصة في الجانب العسكري حسب تطور الجيوش، ومبادئ الإمداد تكون عادة متناسبة ومنسجمة مع بعضها ، ومن أهم مبادئ الإمداد ما يلي:

أ- التنبؤ: وهو البحث والدراسة في كل ما يمكن أن يستجد وبشكل طارئ وأحياناً غير متوقع، ويترتب على ذلك تقدير متطلبات الإمداد وتأمينها في الوقت المناسب، وفي الغالب تكون التوقعات غير دقيقة، ولكن يجب أن توضع هذه التقديرات وفق دراسة علمية وافية وأقرب ما تكون إلى الواقع.

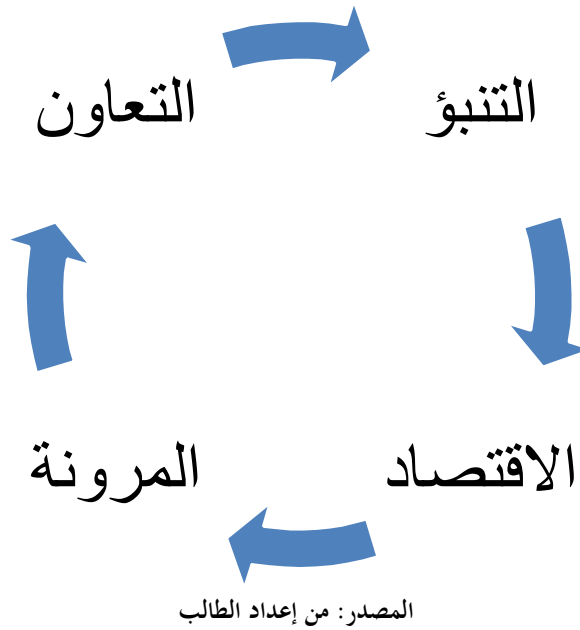
ب- الإقتصاد: هو استغلال واستخدام موارد الإمداد بطريقة تحقق الأهداف بأقل تكلفة ممكنة.

¹ <http://commerce-logistique.alafdal.net/> 30-12-2017

ج-المرونة: يجب أن تكون إجراءات الإمداد مرنة وخالية من التعقيد وقادرة على الاستجابة السريعة لمتغيرات ومتطلبات المواقف لكل قطاعات وفي كل ما يتعلق بتأمين الاحتياجات وعمليات الاستلام والتخزين والصرف والإصلاح وغيرها.

د-التعاون: يجب توجيه جهود كافة إدارات وفروع هيئة الإمداد وجهود الوحدات الإدارية إلى تحقيق أقصى استفادة من الإمكانيات المتاحة واستغلال نقاط القوة في الجهاز الإداري لتحقيق الأهداف الرئيسية للإمداد ، كما يجب أن يتحقق التعاون بكل صورة بين هيئة الإمداد والجهات الموردة للاحتياجات، وبذلك يمتد التعاون إلى خارج المؤسسة .

شكل رقم 01-02: مبادئ الإمداد



1-3-2 أهداف الإمداد¹:

ينطوي الإمداد على أهداف معينة تسعى المؤسسة بواسطتها إلى بلوغ مردودية أكبر ونشاط

مستمر ودائم على النحو التالي:

¹ <http://commerce-logistique.alafdal.net,04-05-2018>

1- الجودة المناسبة:

تعريف: يقصد بالجودة تلك النوعية التي يجب الحصول عليها بأقل تكلفة لتتناسب الحاجة التي من أجلها يتم الشراء بمعنى أن مفهوم الجودة هنا مرتبطة بملائمة ومدى إمكانية الحصول على مستوى معين من المواد المطلوب توفيرها.

اعتبارات الجودة: تمارس وظيفة الإمداد رقابة إيجابية على الجودة والتكلفة الخاصة بالمواد أو بصفة عامة يمكن ذكر أربع عناصر أساسية ذات التأثير في مستوى الجودة للمواد التي تشتريها الشركة في الأجل الطويل وهي:

أ) - أن تضع المواصفات الكاملة المستوى للجودة وهي:

أ.1- متطلبات تصميم المنتج.

أ.2- عوامل الإنتاج.

أ.3- الاعتبارات الخاصة بالشراء التجاري.

أ.4- العوامل السوقية.

ب) - اختبار الموردين الذين لديهم الإمكانيات الفنية لإنتاج هذا المستوى بتكلفة اقتصادية.

ب.1- تجربة المنتج.. Product Testing

ب.2- تحليل الاقتراح أو العطاء Proposal Analysis الكفاءة في اختبار المورد أو الموردين

الأكفاء ذوي القدرة على توفير المواد بالمواصفات المطلوبة من خلال تحليل العطاء المقدم منهم.

ب.3- دراسة المقدرة الفنية. Capability Survey

ج) - تنمية العلاقات مع الموردين: لتحقيق فهم أفضل وواقعي لمتطلبات الجودة وتنمية الحافز

لديهم للإنتاج وفقا لهذا المستوى.

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

2- السعر المناسب¹:

تعريف: قيمة الاحتمالات للتكاليف عند المورد فيما يتعلق بإنتاج الصنف المطلوب شراؤه (تكاليف الأجر، أعباء التصنيع والأعباء العامة).

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

أ - النماذج وقوانين الأسعار: وهي قوائم يرسلها الموردون إلى العملاء بصفة دورية ويشترط فيها عدم تغيير أو تعديل في المواصفات أو الأسعار كما يجب أن تكون بأعداد كثيرة.

ب - النشرات التي تصدرها البورصات: تنشر البورصات في الأسواق المحلية والدولية أسعار بعض السلع مثل (البترو، القطن) ويعتمد عليها لمعرفة أسعار هذه الأنواع، ورتب كل نوع، وتكون كمية الشراء كبيرة مما يجعل حجم الصفقات كبيرا.

ج - مندوبي البيع: يعتبرون من المصادر الهامة في الحصول على المعلومات السعيرية كما تقوم

المؤسسات بتزويد مندوبيها بسلطة المعلومات أو الارتباط بأسعار مع مندوبي المؤسسات المشترية.

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

هـ - العطاءات (المناقصات بأنواعه): وهي من أحسن المصادر للتعرف على أسعار وشروط الموردين للأصناف المطلوبة.

و - المفاوضات: تقوم المؤسسة بالتفاوض مع أصحاب العطاءات أو مع العطاء الأقل سعرا، وتنجح إدارة المواد عن طريق المفاوضات في الوصول إلى الأسعار الأقل من تلك الواردة في عطاءاتها.

3- الشراء بالكميات المناسبة²:

تحديد الكمية المناسبة يحكمها العديد من العوامل منها طبيعة المواد المشتراة وطبيعة الإنتاج، الظروف

¹ <http://commerce-logistique.alafdal.net,04-05-2018>

² نفس المرجع السابق.

الاقتصادية واتجاهات العرض والطلب و إمكانيات التخزين المتوفرة والتسهيلات الخاصة به و تكلفتي الطلب والتخزين والظروف المالية للمؤسسة.

4-الشرء في الوقت المناسب¹:

يقصد به الوقت الذي يتم فيه توريد المستلزمات فيه وألا يتناسب مع احتياجات الإدارة الطالبة والذي يضمن عدم تعطيل الإنتاج حيث توجد مجموعة من العوامل تقوم المؤسسات بأخذها الاعتبار عند تحديد توقيت الشرء.

أولاً: العوامل تؤخذ بعين الاعتبار عند تحديد وقت الشرء منها:

أ -توقيت دورة الإنتاج: تسليم المواد والمستلزمات في الوقت الذي يناسب معدلات السحب من المخزون وفق جداول الإنتاج وظروف التشغيل.

ب -النقل: تبدأ هذه المرحلة من نقطة الشرء إلى وصول الطلبية إلى المخازن بحيث يتم القيام بالتسهيلات لتجنب حدوث المشاكل.

ج -طبيعة السلعة المرغوب شراؤها: شراء المواد أو الأصناف من أجل التخزين أو الشرء أو عن طريق تجزئة التوريد على دفعات قصيرة أو طويلة الأجل مثل السلع الاستثمارية.

د -الظروف المادية للمؤسسة: وتخص السيولة النقدية وتوقيت التدفقات النقدية الداخلية والخارجية ومعدلات سعر الفائدة واستقرار أو تقلب العرض والطلب.

ثانياً: سياسات توقيت الشرء:

ومن أهم السياسات المتبعة، سياسة الشرء في الكميات أي حسب الحاجة والشرء المقدم للتخزين والشرء للمضاربة وغيرها.

5-اختيار المورد المناسب:

تعتبر عملية اختيار المورد المناسب من الخطوات الأكثر أهمية، حيث تتطلب تحليل المعلومات التي سبق جمعها عن الموردين، لذلك فإن التحليل ينصب على الأسلوب الذي يمكن من خلاله

¹نفس المرجع السابق

الكشف عن أهم الخصائص التي تتصف بها كل من هذه المصادر، هذا بالإضافة إلى ضرورة المعرفة التامة بخصائص ومواصفات المواد المطلوب الحصول عليها، لذا يتطلب الأمر تحديد المعيار المناسب الذي يمكن أن يساعد في الاختيار السليم للمورد.

أ - اختيار المعيار:

ومن المعايير المختارة نذكر منها:

أ.1- إذا كان السعر هو العامل الوحيد، فإنه تتم المفاضلة على أساس هذا العامل فقط بحيث يتم اختيار المورد الأقل سعرا مع تساوي العوامل الأخرى، ولكن في الوقت الحاضر، ولا يعتبر السعر المعيار أو العامل الوحيد في المفاضلة بين مصادر التوريد بحيث يجب الجمع بين السعر والجودة ومدى تواجد أو استمرارية هذا المورد في الأجل الطويل.

أ.2- على المشتري أن يحدد الأهمية النسبية لكل من هذه العوامل (السعر، الجودة، الاستمرارية...) مثلا إذا كان العامل الخاص بمدى دقة المورد والتزامه بتسليم المواد في التواريخ المحددة أكثر أهمية من السعر بسبب الشرط الجزئي المنصوص عليه في العقد الذي على المشتري أن يقرر مدى الأهمية النسبية لهذا العامل.

ب) - تقسيم الموردين:

يجب تقسيم الموردين المتنافسين على أساس المعيار المختار وعلى أساس مدى كفاءة نشاطه باستخدام الإحصاءات استعراض وفحص سجلات المورد لمعرفة التزامه إلى مدى الاستجابة السريعة والفورية للمعلومات وطلبات المؤسسة.

ومن أهم العوامل للكمية المستخدمة في تقييم الموردين:

ب.1- التقييم من خلال الموازن المرجحة: يتم تحديد العوامل الواجب تقييمها (كالجودة، الخدمة، السعر،..) ومن ثم إعطاء لكل من هذه العوامل وزن نسبي حسب الأهمية النسبية.

مثال:

العمال الوزن النسبي

الجودة 40%

السعر 35%

الخدمة 25%

هذا التحديد يكون من طرف مندوب الشراء (المشتري).

ب.2- التقييم على أساس معدل التكلفة: بناء على هذا المدخل يمكن للمشتري أن يعرف إجمالي

تكلفة التعاملات مع المورد المعين بالنسبة لطلب شراء معين، وفق الخطوات التالية:

- تدفق المعلومات من الحاسب الآلي على أساس نظام محاسبة التكاليف.

- صافي سعر التسليم للصنف.

- نظام النقاط المرجحة.

ج.- اختيار أكثر من مورد:

الأسباب التي تدفع للتعامل مع أكثر من مورد:

ج.1- إن تعدد الموردين يعطي مجالاً لاستفادة المشتري من قاعدة عريضة من الخدمات الفنية.

ج.2- وجود منافسة نشطة وحيوية حيث يبحث كل مورد ويسعى بزيادة حجته السوقية بتقديم

خدمات أفضل وسعر أفضل.

ج.3- يحمي المشتري نفسه من مخاطر الإفلاس أو توقف مصنع مورد معين لأنه لديه خيارات أخرى

للحصول على احتياجاته.

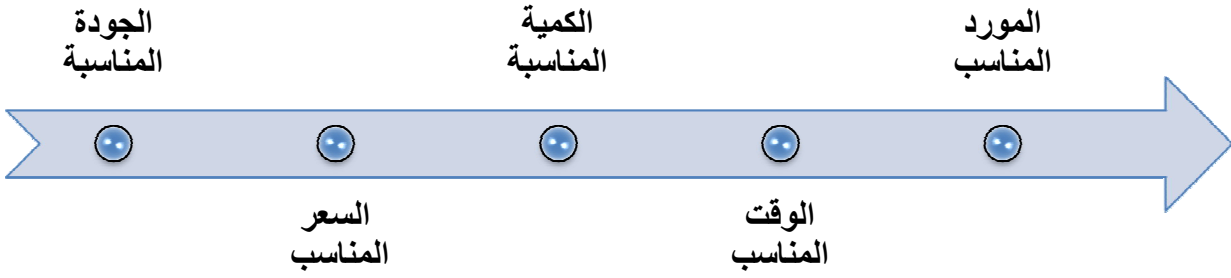
ج.4- عامل المبادلة: يعطي المشتري الأولوية أو التفضيل في التعامل مع المورد الذي يعتبره عميلاً

له أي مستخدماً لمنتجات المشتري.

ج.5- الأهداف الاجتماعية: إعطاء الأولوية في التعامل مع الموردين المحليين لتحسين وتقوية العلاقة

بين المؤسسة والمجتمع وبالتالي دعم الاقتصاد المحلي.

شكل رقم 01- 03: أهداف الإمداد



المصدر: من إعداد الطالب

2- مفاهيم عامة حول الشبكة النقل:

يعتبر النقل واحد من الركائز الأساسية للتنمية المستدامة والازدهار لأي بلد، و عليه فإن

وجود نظم نقل فعالة، وشبكات حديثة ضروري، لتحقيق التنمية الاقتصادية و الرفاهية الاجتماعية والإنتاج على نطاق واسع وحماية البيئة.

و قد عرف قطاع النقل في الجزائر تحولاً حقيقياً، حيث تم إنجاز عدد كبير من المشاريع، و أخرى

في طور الإنجاز لجعل هذا القطاع أكثر كفاءة وفعالية للمساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد.

2-1 مفهوم النقل والمواصلات:

هما عبارة عن حركة الأفراد والبضائع وانتقالهم من مكان إلى آخر، ويمكن أن يكون هذا المكان

لذي ينتقلون إليه داخل البلد الذي يعيشون فيه أو حتى خارجه، وقد عرفت وسائل التنقل من أزمان

قديمة جداً، حيث بدأ الناس باستخدام المواشي للتنقل من خلالها مثل الحصان والجمل الذي كان

يُطلق عليه سفينة الصحراء، ثم بدأ الناس باختراع طرق أخرى أسهل وأسرع وأقل كلفة لهم، ومن

المعروف في وقتنا الحاضر أن وسائل النقل قد تطورت بشكل كبير، وأصبحت تضم أكثر من نوع،

فهناك وسائل النقل البرية مثل السيارات والقطارات، وهناك وسائل النقل البحرية مثل السفن

والبواخر، وهناك وسائل النقل الجوية مثل الطائرات، وستحدث في هذا الموضوع عن مجموعة من وسائل النقل الحديث فيما يتعلق بالنقل البري لإستراتيجية القطاعية¹.

تهدف الإستراتيجية القطاعية إلى زيادة عروض وسائل النقل من أجل:

- تلبية احتياجات تنقل الأشخاص والبضائع.
- تحسين نوعية الخدمة لتقليل الزمن و المسافة.
- الاستجابة للاحتياجات اللوجستية للمتعاملين الاقتصاديين.
- ضمان التنمية المستدامة مع إعطاء الأولوية للتنوع والربط بين مختلف وسائل النقل.

و على أساس هذا المنظور حددت الدولة الجزائرية برامج مختلفة لقطاع النقل للفترات (1999-2004، 2005-2009، 2010-2014).

و في هذا السياق خصصت ميزانية قدرها 40 مليار دولار لقطاع النقل في البرنامج للفترة الممتدة من 2010-2014 من أجل:

- تحديث وتوسيع السكك الحديدية: 30 مليار دولار.
- تحسين النقل الحضري سيما تحقيق إنجاز مشروع الترامواي عبر 14 مدينة.
- تحديث القطاع الجوي.

2-2- ماهية الشبكة النقل:

هي مجموعة من الخطوط تؤمن أدفاق النقل بين العقد (المطارات و محطات القطارات و الحافلات

¹الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، <http://www.andi.dz/> 2018-01-13.

عبر خطوط مترتبة لتفاوتها من حيث أحجامها و أهميتها في نقل الأشخاص و البضائع التي تمر بها¹.

2-3-جغرافية النقل والمواصلات:

2-3-1تعريف: هي إحدى فروع الجغرافيا التي تهتم بدراسة العديد من الجوانب المتعلقة بالنقل والمواصلات ، كتطور وسائل النقل وأنواعه وأهميته ومشكلاته.

2-3-2 أنواع النقل:

حوالي عام 5000 ق.م بدأ الناس يستخدمون الحمير والثيران كحيوانات تحميل، 3500ق.م بني سكان بلاد الرافدين أولى المركبات ذات العجلات، 3200ق.م.ماخترع المصريون الأشرعة وصنعوا أول مركبة شرعية،من القرن الرابع قبل الميلاد إلى القرن الثالث الميلادي أنشأ الرومان أول شبكة موسعة من الطرق المعبدة².

القرن التاسع الميلادي ظهر طوق رقبة الحصان الصلب في أوروبا، القرن الثاني عشر الميلادي ابتكر صانعو العربات في أوروبا أولى المركبات التي تجرها الخيل، القرن الخامس عشر الميلادي ساعدت التحسينات في بناء السفن على جعل الرحلات الطويلة عبر المحيطات ممكنة،ستينات القرن السابع عشر الميلاديافتتح في باريس أول خط عربات داخل المدينة.

القرن الثامن عشر الميلادي طورالمخترعون البريطانيون المحرك البخاري،1807م بدأ أول خط سفن بخارية ناجحتجاريا" في الولايات المتحدة الأمريكية، 1825م بدأ أول خط حديدي بخاري

<http://histor-geo.tw.ma> 7

<http://www.jo1sat.com>،² 2018-06-22 .

ناجح في إنجلترا ثمانينات القرن التاسع عشر الميلادي صنع الألمان أولى المركبات ذات المحركات التي تعمل بالبتروول واستخدموها لتشغيل مركبات ذات عجلات¹.

تسعينات القرن التاسع عشر الميلادي صنع المهندسون الفرنسيون أولى المركبات ذات المحركات التي تعمل بالبتروول وبأجسام سيارات 1903م أصبحت الطائرة التي صنعها أورفيلو ولبور رايت من الولايات المتحدة الأمريكية أو لطائرة تحمل إنساناً إلى الجو وتطير بنجاح. عشرينات القرن العشرين وحتى الخمسينات منه أصبحت السيارات على نحو متزايد وسيلة المواصلات الرئيسية. خمسينات القرن العشرين بدأت أول طائرة تجارية نفاثة عملها. سبعينات القرن العشرين أدى الهبوط في احتياطي النفط في العالم إلى نقص وقود المواصلات في البلدان الصناعية. 1976م عملت أول طائرة ركاب تطير بسرعة تفوق سرعة الصوت بين أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية².

توجد ثلاثة أنواع رئيسية للنقل وهي كالتالي³:

أ- **النقل البري:** النقل البري هو أول وأقدم أنواع النقل التي استخدمها الإنسان بدءاً بالنقل وحده على أقدامه، ثم باستخدامه للحيوانات التي تساعده في ذلك، ثم المركبات التي تجرها الحيوانات، وأخيراً إلى مختلف أنواع السيارات التي نعرفها في عصرنا الحالي، والقطارات، والنقل البري هو النقل الذي يعتمد عليه الطرق المعبّدة في التنقل.

¹ نفس المرجع السابق.

² نفس المرجع السابق

³ أنواع وسائل النقل، <http://www.maioz.com>، نشر يوم 2017-02-08، 2018-06-22

ب- النقل المائي: هو النوع الثاني من أنواع النقل التي استخدمها الإنسان بعد النقل البري ويعتمد هذا النوع من النقل على المياه والبحار والمحيطات وقد تم تطوير الكثير من وسائل النقل البحرية، بدءاً بالسفن الشراعية، والسفن التجارية، والسفن الحربية، وتم اختراع السفن التي تعتمد على البترول والنفط، فبنوا سفناً ضخمة جداً، وكذلك الغوّصات.

ج- النقل الجوي: هو أحدث وسائل النقل التي اخترعها الإنسان، والتي تعتمد على الجو في نقلها، ويتم باستخدام (الطائرات). ووسائل النقل الجوية تستخدم في نقل الأفراد والبضائع، وقد أحدث اختراعها تطوراً هائلاً في عالم المواصلات الحالي.

3-3- أنواع شبكات النقل البري:

1- الطرق البرية: وتشمل الطرق المحلية و الطرق الإقليمية والطرق الدولية.

2- السكك الحديدية: وتشمل السكك الحديدية التي تربط بين المدن أو حتى الدول التي لها حدود برية.

3-4- مميزات النقل المائي:

- ❖ مرونة الحركة ، وحرية تغيير الاتجاه.
- ❖ انخفاض تكلفة النقل ، حيث يعد النقل البحري أقل أنماط النقل تكلفة.
- ❖ يعد النقل المائي أكثر أمناً من أنواع النقل الأخرى.
- ❖ الحمولة الكبيرة.

3-5- أهمية السكك الحديدية كأحد وسائل النقل:

لقد كان للسكك الحديدية دور كبير في وسائل النقل منها:

- 1- للسكك الحديدية دور كبير في نقل الحمولات الكبيرة من المواد الخام والمواد المصنعة
 - 2- نقل الركاب لمسافات طويلة.
 - 3- المساهمة في حل أزمة النقل داخل المدن مثل مترو الأنفاق والقطار المغناطيسي في اليابان.
- 3-6- أهمية النقل الجوي:

إن الإضافة التي أحدثتها النقل الجوي والذي يتميز بها عن وسائل النقل الأخرى وهي: كونه أحدث أنواع النقل وأكثرها سرعة، قطوراً واستخداماً للتقنيات الحديثة، ومن خلال الطيران تمكن الإنسان من الوصول إلى أماكن لم يستطع الوصول إليها بوسائل النقل الأخرى، ومن خلاله بدأت مرحلة جديدة من حياة الإنسان من حيث السرعة والراحة وقطع مسافات طويلة.

4- كيف أدى تطور وسائل النقل إلى تطور قطاع الزراعة ؟

لقد أدى تطور وسائل النقل إلى تطور قطاع الزراعة حيث أن وسائل النقل تشكل جزءاً من البنية التحتية للزراعة ولأي نشاط اقتصادي ، وهناك الكثير من المنتجات الزراعية كالورود وبعض أنواع الخضروات والفواكه وكذلك بعض المنتجات الحيوانية كالألبان تتلف بسرعة، لذلك فإن وجود وسائل نقل سريعة ساهمت في تطور هذه المنتجات وسهولة استيرادها وتصديرها دون تعرضها للتلف

5- أهمية نشاط النقل للمجتمع¹:

وتتجلى أهمية نشاط النقل في النقاط التالية:

¹ <http://commerce-logistique.alafdal.net>, 01-03-2018

5-1 تقديم خدمات هامة وأساسية للمجتمع ككل: وهذا مما يساهم في تقدم وتطور المجتمعات

وذلك من خلال مساهمته في تقديم العديد من الخدمات الهامة.

5-2 الإسهام في خلق ظروف المنافسة: وذلك بنقل السلع والخدمات من مراكز إنتاجها في مختلف

الأماكن إلى مراكز استخدامها في أماكن مختلفة، مما يعمل على زيادة البدائل المتاحة بالنسبة

للمستهلك، وهذا كله يعني خلق الظروف المطلوبة المناسبة، كما أنه كلما زادت فعالية وسائل النقل

كلما قلت أسعارها، مما يعمل على إمكانية نقل المنتجات بأسعار معقولة، وهذا مما يساعد على

حفاظ المستوى العام للأسعار واستقرارها.

5-3 تحقيق اقتصاديات الحجم الكبير في مجال الإنتاج: هذا الأخير مرتبط بالنقطة السابقة

فانتشار وزيادة مساحة الأسواق يزيد من حصة المنشآت، مما يمنحها فرصة الإنتاج بحجم كبير، الذي

يؤدي بدوره إلى انخفاض التكلفة وبالتالي انخفاض أسعار هذه المنتجات لتحقيق درجة من الرفاهية

للمجتمع.

5-4 تخفيض تكلفة الإنتاج: يؤدي تخفيض تكلفة الإنتاج إلى انخفاض مستويات الأسعار وهذا

كنتيجة طبيعية لثلاث عوامل وهي:

العامل الأول: إتاحة المنافسة كلما زادت أدى ذلك إلى استقرار وانخفاض مستوى الأسعار.

العامل الثاني: ينبع من إتاحة الفرص للإنتاج بالحجم الكبير وحصول المنشآت على فرص هذا الحجم

الكبير، مما يخفض من تكلفته وهو ما ينعكس على المجتمع في صورة انخفاض الأسعار.

العامل الثالث: وهو ناتج من كون تكاليف النقل جزء من التكاليف الكلية لذلك كلما أمكن

تخفيض هذا العنصر من عناصر التكاليف كلما أدى ذلك إلى تخفيض التكلفة الكمية للمنتجات بالتالي تخفيض أسعارها.

5-5 إمكانية الحصول على بعض السلع المنتجة خارج البلاد:

ويتضح هذه الإمكانية في عنصرين أساسيين هما:

أولاً: فتوافر وسائل النقل المتقدمة والآمنة والمعدة بالإمكانات لنقل مختلف المنتجات، يزيد من إمكانية توفير بعض السلع التي لا تنتج على المستوى المحلي، مما يعني زيادة الإشباع لدى أفراد المجتمع. ثانياً: أهمية نشاط النقل للمنشآت بدأ اختيار موقع المنشأة ومرورا بالقرارات الخاصة بالإصدار أملاً لتوريد مستلزمات الإنتاج، والانتهاء بقرارات توزيع المنتجات التامة وتوفيرها في الأسواق كما يلي: كما أن تكلفة النقل تعتبر من العوامل المؤثرة والهامة في اتخاذ القرارات المتعلقة بموقع المنشأة وإصدار أمر توريد لمستلزمات الإنتاج وهذا مما يلي:

- التكلفة من نشاط النقل تتعلق أيضاً بالطاقة والجدولة.

- قرارات تسعير المنتجات يتعلق أيضاً بالتكلفة التي تؤثر على أسعار المنتجات.

- القرارات الخاصة بتحديد منافذ المنتجات على أساس مدى وسائل وتسهيلات النقل

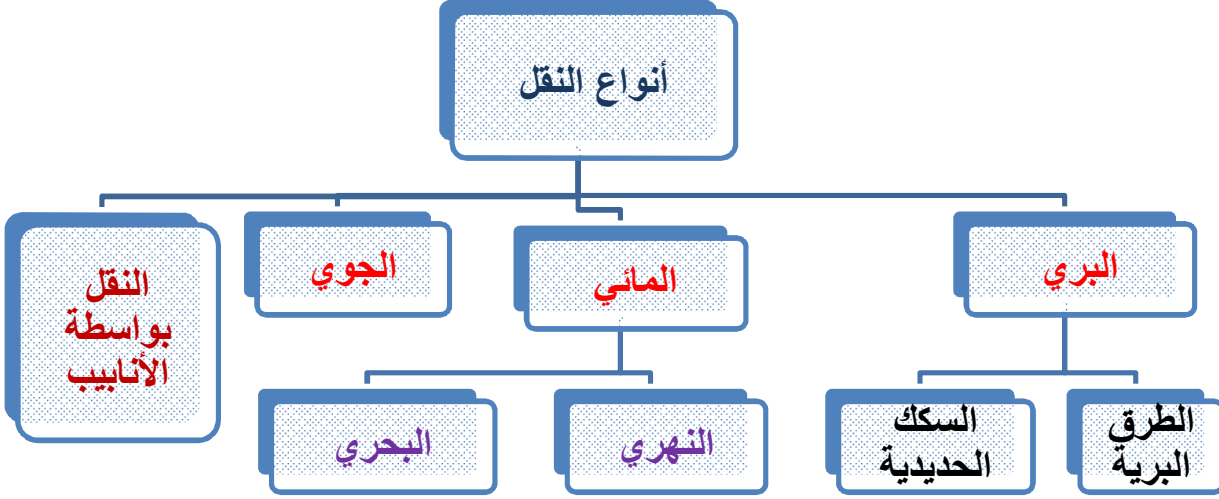
بالإضافة إلى تكلفة هذه الوسائل.

وبصفة عامة ترجع أهمية النقل إلى أنها تساعد على إضافة المنافع الزمنية والمكانية للسلعة،

حيث تتعدد سرعة انتقال المنتجات من نقطة إلى أخرى في ضوء كفاءة هذه الوظيفة، ولا يتم قيام

أي وظيفة اقتصادية دون اتصالها بوظيفة النقل

شكل رقم 01-04 أنواع النقل



المصدر: من إعداد الطالب

6- تحول من النقل إلى أرضية الإمداد:¹

تعد عمليات النقل والإمداد داخل الدولة من العناصر الأساسية في إجراءات عملية إدارة سلسلة التوريد المحلية، رغما عن تقليل شأن هذه العمليات في كثير من الأحيان، وهي تركز على التخطيط والتنفيذ ومراقبة التدفق الكفاء والفعال للمستلزمات والخدمات من نقطة وصولها إلى الموانئ المحددة، إلى أن يتم تخزينها في الجهة النهائية داخل الدولة المتلقية. ويمكن للخدمات المقدمة أن تتم من خلال تخطيط وإنشاء نظام جديد للنقل والإمداد أو إلى دعم، وتحسين أو تأمين نظام النقل والإمداد القائم من قبل .

مع إمكانية تنفيذ الأعمال التالية:

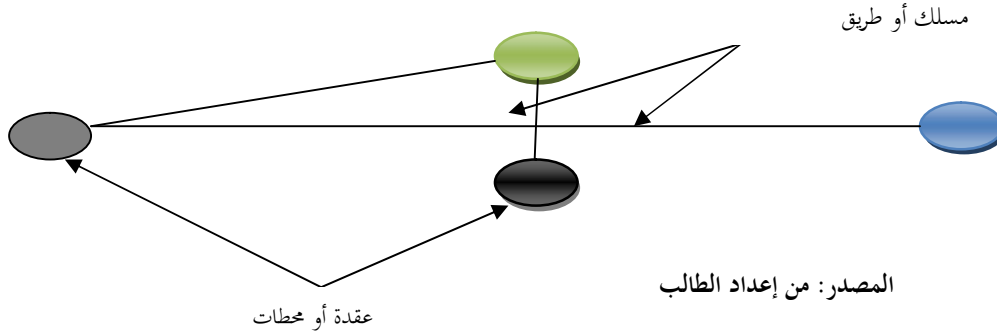
- الاستلام داخل البلد المتلقي .

- التفتيش قبل إجراءات التخليص الجمركي .
- الإجراءات الجمركية .
- التخزين و التوزيع المحلي .
- النقل والتسليم .
- إنشاء ترتيبات لدعم إجراءات سلسلة الإمداد مراجعة نظام النقل والإمداد القائم¹.

1-6 مكونات سلاسل النقل:

هي مجموعة من الخطوط تؤمن أدفاق النقل بين العقد (المطارات و محطات القطارات والحافلات ... إلخ) عبر خطوط مترتبة لتفاوتها. حيث أحجامها و أهميتها في نقل الأشخاص و البضائع التي تمر بها.

شكل رقم 01-04 مكونات



2-6 مكونات سلاسل الامداد:

سلسلة التوريد هي منظومة من المؤسسات والناس والتكنولوجيا والأنشطة والمعلومات والموارد المطلوبة لنقل المنتجات أو الخدمات من الموردين إلى العملاء، فنشاطات سلسلة التوريد تقوم بتحويل الموارد الطبيعية والمواد الخام والمكونات إلى المنتج النهائي الذي يتم تسليمه إلى العميل النهائي.

¹ <https://www.unicef.org>, le 13-02-2018.

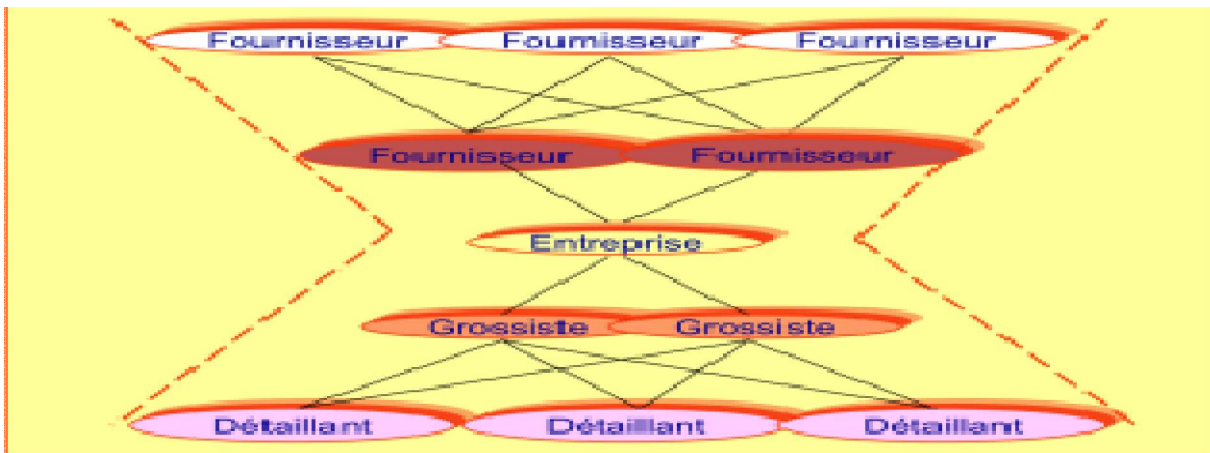
ومن خلال نظم متطورة في سلسلة التوريد تستخدم منتجات ربما تستطيع إعادة إدخال سلسلة التوريد في أي نقطة حيث القيمة المتبقية غير القابلة لإعادة التدوير، و سلاسل التوريد ترتبط بقيمة السلسلة.

3-5 ألية تحول من النقل الى الإمداد:

وينطبق اللوجستية بالطبع إجراءات النقل الرئيسية، والتخزين والخدمات اللوجستية، تشغيل وصيانة برنامج الجدول الزمني للآلات والمعدات، شراء واستلام وتخزين ومناولة وإرسال وتوزيع المواد والمنتجات. وتعاون في إدارة المخزون.

وتضمن اللوجستيات أن تدفقات السلع والمعلومات ورأس المال ونقل الأشخاص في الوقت المناسب إلى المكان المناسب وفي الحالة المناسبة. سوف تتعلم لدراسة والعمل مع الناس من مختلف الثقافات والخلفيات في بيئة دولية حقا.

شكل رقم 01-05: مكونات سلاسل الإمداد

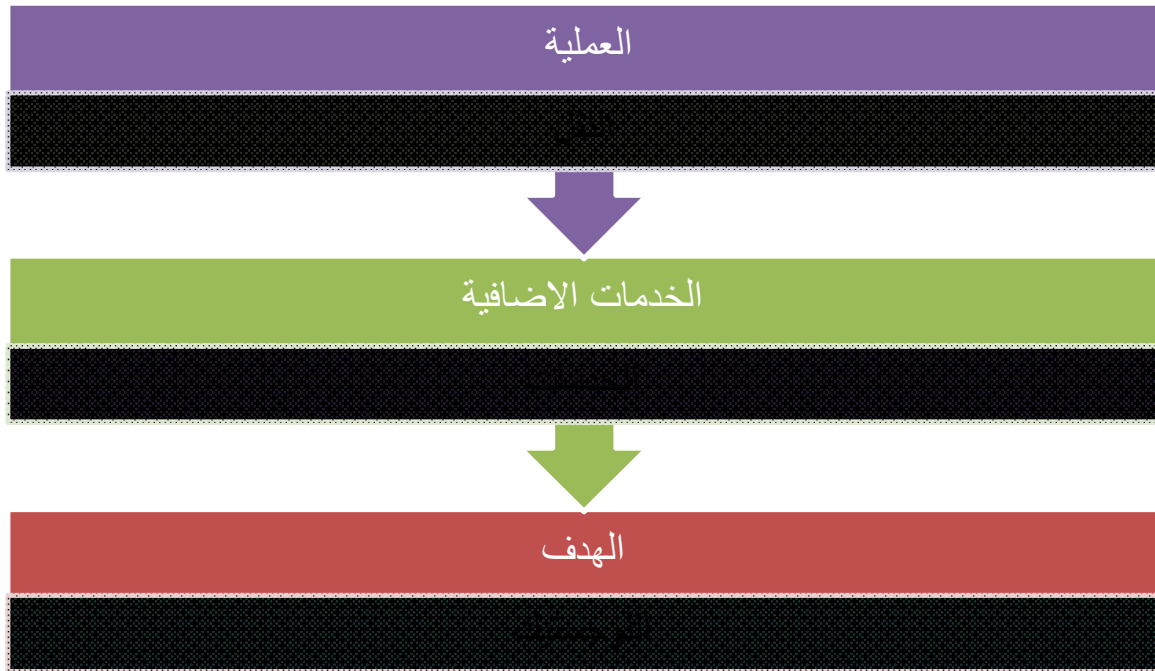


المصدر: <http://tics-supplychain.over-blog.com> Les TICs au services de la supply chain

6-3 آلية التحول من النقل إلى الإمداد:

يمثل الشكل التالي تطور فكرة النقل إلى الإمداد وذلك من خلال إضافات خدمية متنوعة، من خدمات ما بعد النقل وصولاً إلى اللوجستك.

شكل رقم 01-06: من النقل



المصدر: من أعداد الطالب

7- طرق حل مشاكل النقل:

تعتبر مشكلة النقل حالة خاصة من البرمجة الخطية والتي يمكن حلها بطريقة أكثر كفاءة من طريقة السمبلكس بسبب طبيعة تكوينها، وهي تعالج بصفة عامة مشاكل نقل البضائع وتوزيعها، إلا أن هذا لا يمنع من استخدام نموذج مشكلة النقل بعد تعديله في حل مشاكل أخرى مماثلة من حيث التكوين ولا يشترط أن يكون لها علاقة بالموصلات ونقل البضائع.

7-1 مقدمة عن نموذج النقل¹:

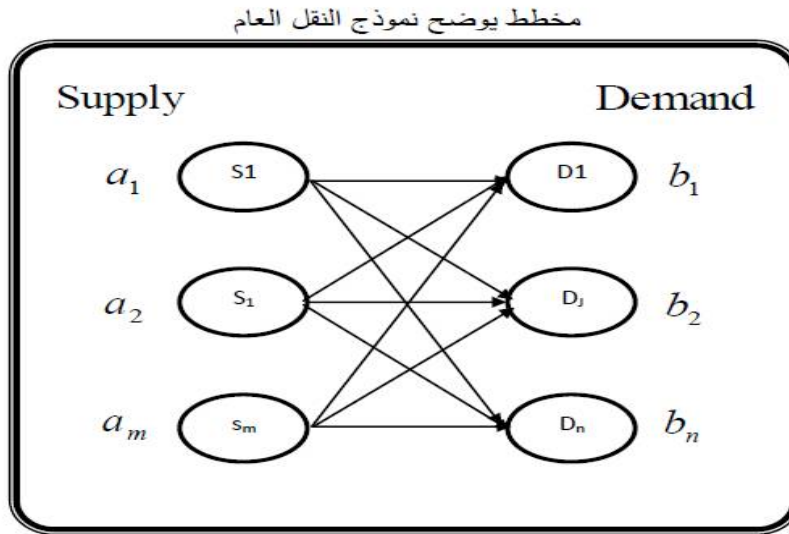
تقوم فكرة نماذج النقل على أساس النقل الاقتصادي للوحدات الإنتاجية المتجانسة من مصادر الإنتاج أو التسويق إلى مواقع الطلب أو الاستهلاك أو بعبارة أخرى فأن نموذج النقل هو خطة النقل لعدد من المنتجات (سلع أو خدمات) من عدة مصادر الإنتاج أو التجهيز إلى عدد من مواقع الطلب أو الاستهلاك بأقل كلفة نقل ممكنه.

إن نموذج النقل يعتمد على الافتراضات الأساسية الآتية:

- إن جميع المواد المنقولة بين المصادر ومناطق الطلب متجانسة.
- عدم وجود عوائق للنقل بين أي مصدر للتجهيز وأي موقع للطلب.
- إن مجموع كمية الطلب المتوفرة لدى المصدر يساوي مجموع كمية الطلب في المواقع.
- إن تكاليف نقل المواد بين أي مصدر وأي موقع للطلب معروفة ولن تتغير في الأمد القريب.
- إن كلفة النقل بين أي مصدر وأي موقع لا تتغير بتغير كمية المواد المنقولة.
- إن الهدف الرئيسي لمشكلة النقل هو تخفيض تكاليف النقل الكلية بين مصادر التجهيز ومناطق الطلب والاستهلاك.

¹ عمر محمد ناصر حسين العشاري، استخدام البرمجة الخطية في حل مشكلة النقل المتعددة المراحل، جامعة بغداد، حجم 7، عدد4، 2011، ص 45.

شكل رقم 01-07: نموذج النقل:



المصدر: أ. م. سميرة خليل ابراهيم الباحثة / غفراء عباس، استعمال طريقة النقطة الصفرية لحل مشكلة النقل Using Zero Point

Method FOR Solve Transportatation Problem

(دراسة تطبيقية في شركة مصافى الوسط)، قسم الاحصاء كلية الادارة والاقتصاد جامعة بغداد، ص 7.

2-7 المراحل الأساسية لحل مشكلة النقل¹: يتضمن نموذج النقل الخاص بحل مشكلة النقل

المراحل الأساسية التالية:

❖ إعداد مصفوفة النقل ومن ثم تصميم حل مبدئي أساسي ممكن يلبي احتياجات النهايات

المختلفة في حدود الطاقات المتاحة للمصادر.

ويمكن تحديد هذا الحل بعدة طرق من أهمها طريقة الركن الشمالي الشرقي وطريقة أدنى تكلفة

وطريقة فوجل التقريبية.

❖ اختبار مثالية الحل: وذلك بتحديد تكلفة الفرصة المضاعفة لكل خلية من الخلايا الفارغة -

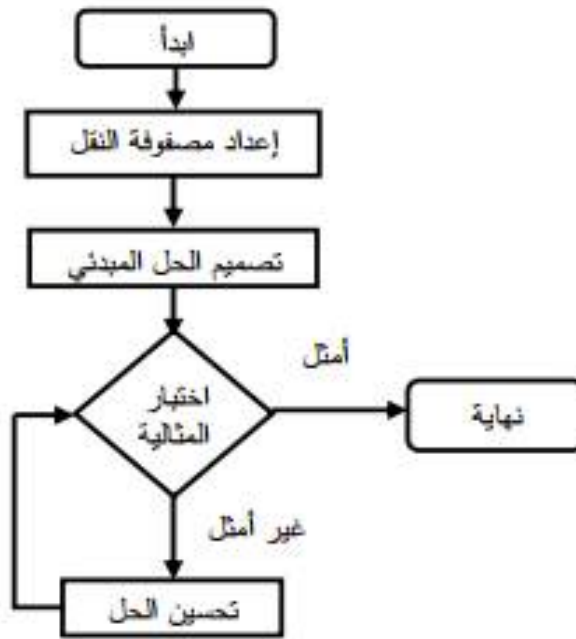
❖ أي المتغيرات غير الأساسية في الحل الذي يتم اختياره - للتعرف علي ما إذا كان يمكن

¹ د. جمال عبد العزيز صابر، بحوث العمليات في المحاسبة، كلية التجارة - جامعة القاهرة، 2009، ص 5.

❖ تخفيض تكلفة النقل الكلية بشغل خلية أو أكثر خلاف تلك الخلايا التي تم شغلها في الحل السابق (المبدئي). وتحقق مثالية الحل إذا كانت تكاليف الفرصة المضاعفة لجميع الخلايا الفارغة سالبة أو مساوية للصفر.

❖ تصميم حلول أخرى وذلك باستخدام الخلايا الفارغة التي تحقق أكبر تخفيض في تكلفة النقل الكلية (أي إدخال متغيرات غير أساسية في الحل لتصبح متغيرات أساسية). ثم يتم تكرار الخطوتين السابقتين حتى نصل إلى الحل الأمثل.

شكل رقم 01-08: المراحل الأساسية لنموذج النقل



المصدر : د. جمال عبد العزيز صابر، بحوث العمليات في المحاسبة، كلية التجارة - جامعة القاهرة، 2009، ص 5.

خلاصة:

غالباً ما تتضمن سلسلة الإمداد كافة الخدمات المرتبطة بنقل البضائع والدعم. حتى إن أكثر المنتجات التي تتسم بالبساطة تحتاج إلى المرور بسلسلة من عمليات نقل البضائع المعقدة والمرتبطة ببعضها البعض. فالنقل يمثل عنصراً واحداً فقط من سلسلة إمداد التي تضم التخزين والمناولة والمعالجة للمنتجات التي تشكل أجزاءً أساسية أخرى من السلسلة، ودائماً ما تتضمن سلاسل الإمداد مجموعة من العوامل التقنية والمؤسسية والاقتصادية فضلاً عن مجموعة من العوامل الأخرى التي تؤثر في عمليات شراء البضائع والإمداد بها والتكاليف ذات الصلة لعوامل سلسلة الإمداد المتنوعة، هذا فضلاً عن أنها تتسم بالتعقيد في الغالب ولا يمكن توثيقها بسهولة. وفي حقيقة الأمر، يختلف كل عمل عن الآخر، ويحمل متطلبات مختلفة، فضلاً عن أن هذه المتطلبات تتغير مع مرور الوقت.

الفصل الثاني: القطاع الفلاحي في الجزائر

تمهيد:

لقد شهد القطاع الفلاحي الجزائري عدة إصلاحات، وكان الهدف من كل تلك الإصلاحات هو إيجاد الإطار التنظيمي الأمثل للحصول على نتائج جيدة أو أفضل من السابق، وهذا يعني الاستغلال الأمثل لكل الطاقات المتاحة، كما أولت الحكومة الجزائرية أهمية كبيرة للقطاع الفلاحي، نظرا للإمكانيات التي تتوفر عليها من موارد طبيعية وبشرية ونباتية وحيوانية، تؤهله لرفع عجلة التنمية من خلال زيادة الناتج الداخلي الخام وفي نصيب الفرد منه، وفي توفير مناصب الشغل للسكان خاصة في المناطق الريفية، حيث رسمت خطة عملية ترمي من خلالها إلى تحقيق التوازن والاستقرار الغذائي الذي يمر عبر تشجيع الفلاحة وتوفير التسهيلات اللازمة كبرامج الدعم و التحفيزات التي وفرها للفلاحين والعاملين في القطاع الزراعي، وكذا الاستثمارات في البنية الأساسية التي قامت بها الدولة لتوفير الظروف الملائمة للتنمية الزراعية¹.

¹د.محمد لمين علون،أ. حليلة عطية،مجلة نور للدراسات الاقتصادية، العدد 03، 2016،ص0132.

1 نظرة شاملة حول الاقتصاد الجزائري:

1-1 القطاع الفلاحي:

لقد عانت الفلاحة في الجزائر من التهميش ولفترة طويلة من الزمن، فظلت حبيسة شعارات المغرية ، ونظرا لتحسن الوضع المالي للجزائر فإنه تم وضع مخطط يقوم على تدعيم الدولة للقطاع الفلاحي في إطار ما يسمى بالمخطط الوطني للتنمية الفلاحية سنة 2000 ، حيث عملت الدولة مباشرة من خلال الصندوق الوطني FNRDA، على تدعيم الفلاحي وتقوم بتقديم قروض للضبط والتنمية الفلاحية بدون فائدة، كما تقدم 10 إعانات فلاحية وهذا حسب النشاطات التالية:

- تطوير الإنتاج والإنتاجية لمختلف فروع القطاعات.
- تحويل أنظمة الإنتاج وتكييفها.
- استصلاح الأراضي الزراعية بالاستعانة بدعم الدولة¹.

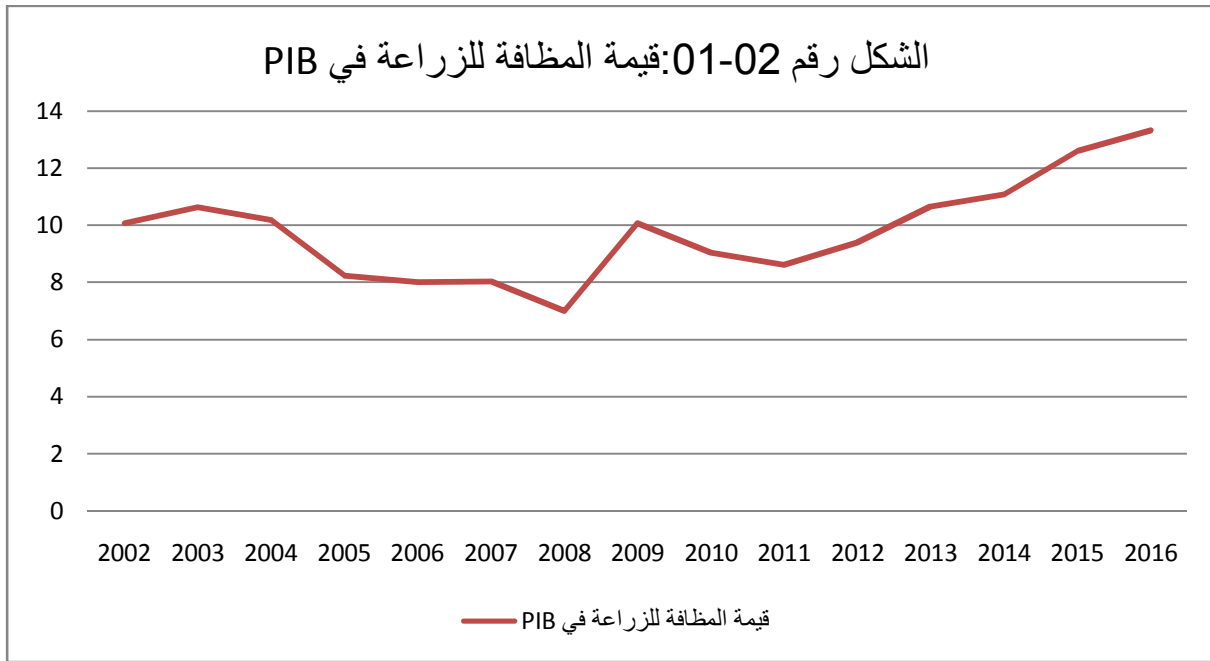
يحتل القطاع الفلاحي مكانة هامة في الاقتصاد الوطني حيث يساهم ما يفوق 12% من الناتج المحلي الإجمالي الخام و كذلك توفير مناصب الشغل لمختلف الفئات خاصة في المناطق الريفية، إذ يشتغل بالقطاع الزراعي حوالي 25% من اليد العاملة، كما يساهم في توازن ميزان المدفوعات من خلال تصدير المنتجات الفلاحية و تقليل من حجم الواردات، بالإضافة إلى دوره الفعال في ضمان الأمن الغذائي و توفير الاحتياجات الغذائية للسكان².

¹ د. محمد لمين علون، أ. حليلة عطية، مجلة نور للدراسات الاقتصادية، العدد 03، 2016، ص138.

² بوعافية رشيد، عاز سارة، دور القطاع الفلاحي في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، المجلة الجزائرية لاقتصاد و المالية، العدد 07، 2017، ص253.

1-2 مساهمة القطاع الزراعي في الناتج المحلي الخام¹:

منحنى التالي يبين مساهمة القيمة المضافة للزراعة في الناتج المحلي الخام للجزائر من سنة 2002 الى سنة 2016 و الظاهر في الامر أن هناك نمو متذبذب بين السنوات فقط خلال 2008 التي لاحظت انخفاض كبير ليتحسن بعد ذلك من السنة 2011 إلى سنة 2016.



1-3 القطاع الصناعي:

لقد انطلقت الجزائر في مسيرتها التصنيعية من العدم، وبذلت جهودا معتبرة لبناء قاعدة صناعية حقيقية من خلال الأولوية التي أولتها للصناعة الثقيلة التي تسمح برفع الإنتاجية في القطاعات الأخرى وتؤدي إلى تنميتها وتزويدها بالمداخل الضرورية، ومنذ البداية تم توجيه الصناعة أساسا نحو لبية احتياجات السوق الداخلي، وخلق مناصب الشغل وتوفير منتجات بأقل تكلفة ممكنة دون اللجوء إلى الاستيراد، أي أنها كانت إستراتيجية التوجه الداخلي.

¹ http://www.apia.com.tn 2018-05-05

ومنذ مطلع التسعينات وانتهاج الجزائر اقتصاد السوق بدل الاقتصاد المخطط، وبعد تطبيق برنامج التعديل الهيكلي (PAS) الذي أدى إلى هدم الكثير من المؤسسات الاقتصادية العمومية التي أصبح ميئوس من حالتها للتكيف مع اقتصاد السوق، بعد تطبيق عدة إجراءات صارمة وإعادة هيكلتها بغطاء الاستغلالية وتصفية ديونها مع الخزينة العمومية ودراسة حالاتها المختلفة إما عن طريق خصصتها أو تصفيتها أو إجراء تعديلات من أجل استعادة قدرتها الإنتاجية، وهو ما اصطلح على تسميته بالإصلاحات الاقتصادية.

وضعت الجزائر مؤخرا إستراتيجية جديدة للإنعاش الصناعي و التي تهدف إلى تطوير وتحديث وإدماج متزايد للصناعة الجزائرية، وفي هذا المنظور تسعى الحكومة لتحسين جاذبية الجزائر كوجهة استثمارية من أجل بعث النشاط الصناعي و خلق فرص الأعمال وتشجيع إنشاء استثمارات جديدة، كما تهدف هذه المبادرة أيضا إلى ترقية الاقتصاد الرقمي والتنمية و وضع آليات جديدة مرنة ومبتكرة لتمويل المشاريع و تشجيع الصناعيين من أجل تحديث معداتهم الإنتاجية¹.

1-4 مساهمة القطاع الصناعي في القيمة المضافة:

يساهم القطاع الصناعي في القيمة المضافة من خلال الصناعات الاستخراجية و الصناعات التحويلية، هذه الأخيرة تتكون من الصناعات الكهربائية و الالكترونية والغذائية و مواد البناء والنسيجية و الجلود و الأحذية والخشب و الورق، الكيمياء و البلاستيك.

و أن الصناعة التحويلية في الجزائر تعاني من سيطرة الصناعات الاستهلاكية، إضافة إلى ذلك

¹الوكالة الوطنية الجزائرية لتطور الاستثمار، <http://www.andi.dz>، 2018-05-05.

الفصل الثاني: القطاع الفلاحي في الجزائر

يتصف طابع صناعة القطاع الخاص بالطابع الأسري، الأمر الذي تصعب معه عمليات التوسع و
الشراكة.

و تشمل الصناعات الاستخراجية في استخراج النفط و الغاز الطبيعي و خامات المعادن
والخامات غير المعدنية.

واستمرت الصناعات الاستخراجية في النمو، و سلكت اتجاهها متزايد ماعدا في سنة 2009
حيث انخفضت نسبة مساهمتها بسبب الأزمة المالية العالمية.

تزايدت القيمة المضافة للصناعات التحويلية من سنة لأخرى، و قيمتها ضعيفة مقارنة
بالصناعات الاستخراجية، و يعكس هذا الضعف بعدم قدرة المنتجات الصناعية على منافسة في
السوق المحلية و خاصة قطاع صناعات النسيج و قطاع الجلود و الأحذية، أضف إلى ذلك عمليات
الخصوصية التي مست القطاع، أما بالنسبة للقطاعات التي ساهمت بشكل كبير في تكوين القيمة
المضافة نجد قطاعات الكيمياء و المطاط و الصلب.

و تتوفر الجزائر على قطاع واعد هو قطاع الميكانيك و المنتجات الكهربائية و السيارات،
بلغت نسبة مساهمة القطاع الصناعي في القيمة المضافة سنة 1990 حوالي 32.2% تمثل ثلث من
الناتج المحلي الإجمالي، و في النصف الثاني من فترة التسعينات تحسن وضع القطاع الصناعي نسبيا،
فقد سجلت أعلى نسب مساهمة في الناتج المحلي الإجمالي حث بلغت 38.4% في سنة 1996
لترتفع هذه النسبة إلى حوالي 50% في سنة 2006 و سبب هذه الزيادة يرجع بالدرجة الأولى إلى

الصناعات الاستخراجية و على قطاع النفط و الغاز الطبيعي ثم لتتخفف نسبتها في سنة 2014 إلى حوالي 30% نتيجة لانخفاض أسعار البترول¹.

شكل رقم 02-02: الانتاج الصناعي في الجزائر



المرجع: <https://ar.tradingeconomics.com> 208-05-05

1-5 القطاع الخدماتي:

بات قطاع الخدمات منذ بدايات الثورة الصناعية الثانية المحدد الرئيسي للمستوى الحقيقي لتقدم الدول وتطور اقتصادها، فبفضل قطاعات النقل والاتصالات والتسويات المالية والمصرفية والطرق والتعبئة والتخزين تطور التبادل التجاري وتحسن مستويات التصنيع وبت في الإمكان الحديث عن اقتصاديات متطورة متقدمة، بما تتميز به من خدمات عن غيرها من الاقتصاديات. ويعد قطاع الخدمات الأكبر مساهمة في الناتج المحلي لمعظم الدول المتقدمة وتلك التي في طور النشوء والتقدم، ففي الولايات المتحدة يشكل القطاع نحو ثلثي الناتج المحلي الإجمالي، ويشغل وفقا لبعض الدراسات ما يقرب من 78% من القوى العاملة في البلاد، وفي الصين التي تُعد ثاني اقتصاديات

¹ د مصطفى بودرامة، د الطيب قصاب، المشاكل التي تواجه القطاع الصناعي في الجزائر، مجلة رؤى اقتصادية، الوادي، الجزائر، العدد 12، جوان 2017.

الفصل الثاني: القطاع الفلاحي في الجزائر

العالم اليوم يسيطر قطاع الخدمات على ما يزيد عن ثلث الاقتصاد وهو القطاع الأول من حيث المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي للدولة، و يأتي من بعده قطاع الصناعة ثم قطاع الزراعة. والحال كذلك في الاقتصاديات الناشئة والتي هي في طور التقدم السريع في منطقتنا، مثل اقتصاد دولة الإمارات وخاصة في إمارة دبي، التي يسيطر فيها قطاع الخدمات على نحو ثلاثة أرباع من الناتج المحلي الإجمالي ويعتبر أكبر مشغل للقوى العاملة في الدولة¹

2 مساهمة القطاعات في التشغيل:

تختلف نسبة مساهمة القطاعات باختلاف السياسة المنتهزة في الدولة لذي نرى نسب ضئيلة في بعض القطاعات و اخرى عالية مما يفسر اتجاه الاحادي للاقتصاد، و الاحصائيات التالية يبين ذلك.

شكل رقم 02-03: الانتاج الصناعي في الجزائر

الفرع الصناعي	عدد المشاريع	%	القيمة بمليون دينار جزائري	%	منصب الشغل	%
الزراعة	1 316	2,06%	222 790	1,74%	53 445	4,69%
البناء	11 389	17,85%	1 310 896	10,24%	246 138	21,62%
الصناعة	11 256	17,64%	7 411 469	57,90%	466 382	40,97%
الصحة	935	1,47%	171 948	1,34%	22 478	1,97%
النقل	31 097	48,74%	1 095 948	8,56%	162 976	14,32%
السياحة	1 018	1,60%	974 396	7,61%	62 069	5,45%
الخدمات	6 786	10,64%	1 169 895	9,14%	116 476	10,23%
التجارة	2	0,00%	10 914	0,09%	4 100	0,36%
الاتصالات	5	0,01%	432 578	3,38%	4 348	0,38%
المجموع	63 804	100%	12 800 834	100%	1 138 412	100%

المرجع: الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، <http://www.andi.dz>، 05-05-2018

¹ د. خالد واصف الوزني، قطاع الخدمات شريان الاقتصاد، مجل الغد، <http://www.alghad.com>، 05-05-2018.

3مشكلة اقتصاد الريعي في الجزائر:

الفكر الاقتصادي التقليدي يعتمد كثيرا على ما تنتجه الأرض، و الإشكالية في الاقتصاد الريعي أنه يعتمد على منتجٍ منتجٍ حتى لو بعد أزمان طويلة، كما يعزز ثقافة الاتكال على الأرض أكثر من الاتكال على اليد والعمل، وعلى ذلك كانت إشكاليات الاقتصاد الخارجي نافعة في العصور القديمة، كونها تؤخذ من نتاج الآخر أيا كان هذا الآخر، لكنها ليست نافعة في العصر الحديث إلا مرحليا.

فالإنتاج الريعي هو في الأخير عمل يتسم باستغلال الموارد الطبيعية دون البشرية، وهذا ما جعل الدول المعتمدة عليه أقل بكثير من دول ليست لها تلك الموارد؛ بل بعضها شبه معدومة، ومع ذلك فقد استطاعت أن تكون أكثر تقدمية من دول اقتصاد الريعي. لكن أهم تجليات دول الإقتصاد الريعي تتمثل في انهيار الجانب القيمي. ففي غياب احترام قيمة الإنتاج تكون الأفضلية لمن يتقنون مهارات الشطارة والتسلق واقتناص الفرص. في هذا المناخ تتضاءل قيمة العلم والكفاءة والإبداع لأنها تصبح عملات لا قيمة لها، وتصبح القيمة الوحيدة هي القدرة على اقتناص نصيبك من الربح.

إن التحول الزبائن من الاقتصاد الريعي إلى الاقتصاد الإنتاجي التنافسي؛ يحتاج إلى تحويل سوق العمل من توظيف قسري في القطاع العام (تعميش) إلى تشغيل إنتاجي؛ إلى جانب تحويل العنصر البشري من إنسان مدعن إلى إنسان خلاق مبدع؛ وتحويل العدالة الاجتماعية من سوء توزيع الربح الى توزيع الدخل والحماية الاجتماعية.

و يكثر الجدل حول معنى الاقتصاد الريعي وتأثيره على بنيان الدول التي تعتمد عليه كمصدر أساس في دخلها القومي هذا من منظور المفهوم. أما المنظور الآخر فهو ذلك المتعلق في الآثار السلوكية على المواطن نتيجة اعتماده على ما تنفقه الدولة من أموال مصدرها الربيع. وما مفهوم العلاقة بين السلطة والمواطن في ظل هذا الاقتصاد المسئول تماماً عن التغيير الجذري الذي طرأ على مواطني البلدان التي تعتمد على الربيع في اقتصادياتها وهذه هي الإشكالية . فقد تغيرت السلوكيات وتبدلت منظومة القيم . لمجتمع الريعي هش سهل الانهيار حيث يراه الاقتصاديون نظاماً اقتصادياً استثنائياً لا يدوم طويلاً وهو يمثل حالة من حالات التسيّد والتملك بين شعب ورعية وحكومات تمتلك الربيع ومن ثم تمتلك الرعية ويرى آخرون أن هذا النوع من الاقتصاد هو مصدر نكبة العرب الذين يعتمدون عليه .

3-1 تعريف الاقتصاد الريعي:

الاقتصاد الريعي هو اعتماد الدولة على مصدر واحد للربيع (الدخل) وهذا المصدر غالباً ما يكون مصدراً طبيعياً ليس بحاجة إلى آليات إنتاج معقدة سواء كانت فكرية أو مادية كميّاه الأمطار والنفط والغاز ، بحيث تستحوذ السلطة الحاكمة على هذا المصدر وتحتكر مشروعية امتلاكه. **الربيع لغة:** تعني النماء والزيادة ويقال أرض مربعة أي مخصصة وربيعان كل شيء أوله ومنه ربيعان الشباب وفرس رائع أي جواد.

ويشير الكاتب أن أول من استعمل هذا المصطلح باعتباره شكلاً من أشكال المردود المالي هو آدم سميث في كتابه (ثروة الأمم) ولكن أول من استعمله كنمط اقتصادي هو كارل ماركس في كتابه

(رأس المال) حيث قال : في الاقتصاد الريعي تقوى علاقات القرابة والعصبية أما في التشكيلات الاجتماعية الرأسمالية فتسيطر علاقات الإنتاج.

اقتصاد الريع هو مصطلح اقتصادي المقصود به في الأساس الأراضي الكثيرة الثمر حيث أن اقتصاد الريع عليه اختلاف كبير فيما بين الاقتصاديين من حيث مفهومه الأساسي ولكن في غالبه ، هو اقتصاد يقوم على الكسب بدون مجهود أي يعني اعتماد بعض الدول على مصدر وحيد لدخل خزانتها ، حيث أن ذلك النوع من الاقتصاد الريعي هو عدم القيام بأي مجهود سواء كن مجهوداً بدنياً أو فكرياً أو مالياً من أجل الكسب من مورده فيما بعد كإنشاء مصنع وشراء معداته وأدواته الإنتاجية ومن ثم المرور على مراحل تصنيعية للمنتج الذي سوف يقوم بإنتاجه ومن ثم بيعه والريح منه أي تم بذل العديد من أشكال المجهود البدني والمالي وهكذا، و لكن الاقتصاد الريعي لا يقوم بكل هذا فهو يعتمد على موارد طبيعية موجودة لديه مثل معادن ذهب مواد بترولية أو حتى قناة ملاحية أو ممر مائي رئيسي يقوم بتحصيل الرسوم الخاصة بالمرور من خلاله على السفن التجارية دون أي مجهود، وبالتالي تدخل تلك العوائد إلى خزينة الدولة بدون جهد، إذن فهو مصطلح اقتصادي يعني تمتع دولة ما بموارد في الغالب تكون طبيعية ، حيث يتم استهلاكها وذلك من خلال بيعها لدول أخرى بشكل مباشر، مما يعني إدرار الدخل (إكثار الدخل وزيادة سيولة المالية) إلى خزانة الدولة يطلق عليه ريع تعتمد عليه الدولة في توفير احتياجات مواطنيها الأخرى مثال ذلك دولة الجزائر ، حيث أن الجزائر هي من أكبر تلك الدول التي تعتمد في اقتصادها وموارد خزنتها على اقتصاد الريعي بحكم أنها غنية بالنفط والغاز فهي تقوم ببيع المواد البترولية إلى دول أخرى ومن ثم تحصل على المال الذي يدخل كمورد إلى خزانة الدولة ثم تقوم باستيراد كل احتياجاتها كدولة وأفراد من الخارج أي أنه تتبع الاقتصاد الريعي كمورد أساسي للدولة، ومن ثم عندما ينتهي ذلك المورد الطبيعي البترول بها ستكون أمام كارثة اقتصادية حقيقية. فإقتصادها وقتها لم يستطيع أن ينهض أو يقاوم هذا التغيير ، حيث أن الدراسات العالمية تؤكد نضوب البترول والغاز بها في حوالى عام 2075 م فوقتها ستكون دولة مفلسة لا تستطيع الوفاء بالتزاماتها لأن المورد الأساسي للموارد المالية لها لم يعد موجوداً إذن فالإقتصاد الريعي من أسوأ أنواع الاقتصاد التي تتبعها بعض الدول في العالم.

3-2 مخاطر وسلبات الاقتصاد الريعي : للاقتصاد الريعي العديد من المخاطر والسلبات على مصلحة الدول ، حيث أن ذلك النوع من الاقتصاد أصبحت تعتمد عليه جزء كبير من خزانة تلك الدول أي أن هناك مصدر وحيد للدخل بمعنى أن أي تغيير قد يطرأ في المستقبل على ذلك المورد مثل انتهاءه أو حتى خارجياً بمعنى نقص المطلوب منه يعني ضعف إيراد الدولة الأساسي وبالتالي مشكلة كبيرة في توفير التزاماتها واحتياجاتها المالية ، حيث أن اقتصاد الربع هو اقتصاد هش وسهل التأثير فيه بكل سهولة، كما أنه من عيوبه ظهور الطبقة والتفاوت المجتمعي داخل المجتمع وأطرافه ، حيث أن السلطة أو الحكومة هي من تستطيع التحكم في مدخول مواطنيها، وبالتالي فإن المقربين منها يستطيعون الحصول على موارد مالية أكبر من المنبوذين منها أو المعارضين لسياساتها ، حيث أن السلطة أو الحكومة هي من تقوم بعملية التوزيع للدخل على مواطنيها وهي صاحبة القرار لمن تعطى ومن تمنع هذا علاوة، إلى أن ذلك النوع من الاقتصاد الهش للاقتصاد الريعي والذي عمل على توفير احتياجات مواطنيه بكل سهولة قد زرع فيهم الكسل والاستكانة، حيث قلت فرص الإنتاجية والعمل وبذل الجهد بينهم كنتيجة طبيعة للكسب السهل بدون مجهود.

3-3 المصادر الأساسية لدخل الاقتصاد الريعي:

الاقتصاد الريعي ينقسم إلى نوعان هما :

أولاً اقتصاد الربع الداخلي :- فأما الربع الداخلي فهو ربع يكون في الأغلب معتمداً على خدمات تقدمها الدولة لخدمة قطاعات أخرى بها ، حيث أنه وكنتيجة لاقتصاد الربع فقد تحول هذا القطاع مقدم الخدمة للقطاعات الأخرى إلى أن أصبح قطاعاً مستقلاً بذاته بل أنه أصبح المورد الأكثر إدراكاً لخزانة الدولة من غيره وفي بعض الأحيان أصبح هو المورد الوحيد لخزانتها وبالتالي لأفراد الدولة.

ثانياً اقتصاد الربع الخارجي : وهو ربع يكون في الغالب ممثل في اعتماد الدولة على تلك الثروات أو المواد الخام الموجودة بأرضها مثل الذهب والبتروول والمعادن أو ممر مائي حيوي يمر عبر أراضيها تقوم منه بتحصيل رسوم مرور على السفن المارة به ، من ثم تجني الإيرادات بدون تعب أو جهد مناطق سياحية تتميز بها بل هناك ما هو أخطر حيث هناك عدد من الدول تعتمد بشكل رئيسي على اقتصاد الربع الخارجي ولكنه ليس لأنها غنية بموارد طبيعية أو ثروات ولكنها تعتمد على المنح والمساعدات المالية إليها من دول أخرى أي دخل اقتصاد ريعي دون تعب أو بذل أي مجهودات.

4- الاقتصاد الجزائري عبر الفترات:

مر الاقتصاد الجزائري بعدة مراحل أبرزها كمايلي:

4-1 المرحلة الأولى 1962 - 1965 :

في هذه المرحلة واجهت الجزائر العديد من المشاكل الاقتصادية الاجتماعية والثقافية، ذلك أن الاستعمار لم يخرج منها إلا بعد أن ترك راسب متعفنة كان على النظام الجديد أن يزيلها للبناء من جديد ولهذا فقد تركزت جهود الدولة في هذه المرحلة على معالجة المشاكل الاقتصادية والاجتماعية الموروثة عن الاستعمار وقد اعتمدت الجزائر في هذا المجال على توجيهات مؤتمر طرابلس الذي قرر العمل بالنظام الاشتراكي كمنهج لتحقيق التطور في جميع الميادين وذلك عن طريق :

- الإصلاحات الزراعية التي تجسدت في تأميم أراضي المعمرين وتوزيعها على المسير ذاتيا بموجب مرسوم مارس 1963.

- تأميم بنك الجزائر الذي تحول إلى البنك المركزي الجزائري و إلغاء العملة الفرنسية واستبدالها بالدينار الجزائري في جانفي 1963.

- البدء في استرجاع الثروات الطبيعية والاشتراك مع الشركات الأجنبية بنسب ضئيلة لا تتعدى 40 %.

- ظهور شركات وطنية أبرزها شركة سوناطراك سنة 1963 ومهمتها نقل وتسويق المحروقات.

- وضع سياسة اجتماعية لتحسين مستوى المعيشة والقضاء على الأمية وتحسين الظروف الصحية.

4-2 المرحلة الثانية 1965 - 1979: شهدت الجزائر خلال هذه الفترة قيام منجزات

اقتصادية و اجتماعية وثقافية ضخمة وعديدة، ويمكن إيجازها فيما يلي:

أ - استرجاع الثروات الوطنية والإشراف المباشر عليها، وتمثل ذلك في حركة التأمينات مثل : تأميم جميع البنوك الأجنبية سنة 1966، تأميم المحروقات 1971.

ب - الإصلاح الزراعي الذي تجسد في تأميم الأراضي الزراعية في نطاق الثورة الزراعية بموجب قانون 1971 وذلك قصد تحسين ظروف معيشة الفلاح ومضاعفة الإنتاج والقضاء على الإستغلال والفوارق الجهوية.

ج - التصنيع والذي شكل في هذه المرحلة محوراً هاماً من المحاور الكبرى في السياسة الإقتصادية للجزائر بهدف القضاء على التخلف والخروج من التبعية الإقتصادية فقد تم إنشاء قطاع عمومي واسع يتركز على الصناعة الثقيلة فظهرت صناعات عديدة وضخمة كانت مفخرة للجزائر مثل : مصنع الحجار للحديد والصلب، مصنع المحركات والجرارات بقسنطينة، مصانع تكرير البترول وتمييع الغاز الطبيعي بسكيكدة وأرزيو... إلخ وغيرها من المصانع المتعددة عبر الوطن تطبيقاً لسياسة التوازن الجهوي.

د - وضع سياسة إجتماعية وثقافية لفائدة الجماهير الشعبية مثل : سياسة التشغيل، ديموقراطية التعليم، الطب المجاني، جزارة الإطارات.

وقد شهدت هذه الفترة تحقيق معدل نمو قدر بـ 6.9% وبلغ معدل الاستثمارات 47.6% وبلغ معدل الإستهلاك 47% .

3-4 المرحلة الثالثة 1979 - 1992 :

عرفت الجزائر في هذه المرحلة تغيرات جذرية على المستويين الإقتصادي والإجتماعي وعلى هذا الأساس يمكن تقسيم هذه المرحلة إلى فترتين مختلفتين هما :

أ - الفترة الأولى 1979 - 1986 :

تميزت هذه الفترة بارتفاع أسعار البترول وبالتالي زادت مداخيل الدولة من العملة الصعبة واغتنتم الدولة هذه الفرصة لمضاعفة الاستثمارات وإعطاء الأولوية للقطاعات ذات

الفصل الثاني: القطاع الفلاحي في الجزائر

الطابع الاجتماعي، فصارت الفلاحة والسكن والصحة والتعليم والتكوين المهني من الانشغالات الهامة.

ومن جهة أخرى ظهرت بالجزائر في هذه الفترة أنماط استهلاكية جديدة مثل : استيراد المواد الكيماوية الغذائية والصناعية وتزويد المنحة السياحية وتشجيع الاستثمار في مجال وسائل الترفيه، وقد غطت هذه المرحلة المخطط الخماسي الأول "1980 - 1984" والذي كان شعاره "من أجل حياة أفضل".

ب - الفترة الثانية 1986 - 1992 :

امتازت هذه المرحلة بانخفاض أسعار البترول من 36 دولار للبرميل الواحد إلى 08 دولار، فظهرت الصعوبات المالية وبدأت الأزمة، وبالتالي لجأت الدولة إلى سياسة التقشف تحت شعار "العمل والصرامة لضمان المستقبل" وهو ما نص عليه المخطط الخماسي الثاني 1985 - 1989 وقد ترتب عن هذه الصعوبات :

- تعطيل المشاريع وإلغاء البعض الآخر.
- انخفاض الدينار والتضخم النقدي.
- نقص المواد والسلع وارتفاع الأسعار.
- ازدياد البطالة حيث أصبحت تفوق 1.5 مليون عاطل.
- انخفاض القدرة الشرائية للمواطنين.

هذه الأوضاع الصعبة أملت على الدولة التوجه نحو الإصلاحات التنموية، وتجسدت هذه الإصلاحات فيما يلي :

- التحول التدريجي عن النظام الاشتراكي والأخذ بنظام اقتصاد السوق.
- التحلي عن القطاع المسير ذاتيا والثورة الزراعية وظهور تنظيم جديد للقطاع الزراعي يسمى قانون المستثمرات الفلاحية الصادر في ديسمبر 1987.

- الاهتمام بالقطاع الخاص وجعله قطاعاً منتجاً وتشجيع الاستثمارات الخاصة الوطنية والأجنبية.

- تفكيك الشركات الوطنية الكبرى إلى وحدات صغيرة في إطار إعادة الهيكلية، وتحويل البعض منها إلى شركات مساهمة وذلك بموجب قانون 1987.

- إلغاء احتكار الدولة للتجارة الخارجية.

وعلى العموم فإن هذه التحولات الاقتصادية الجديدة جاءت في ظل معطيات دولية جديدة، وإن نتائجها لازالت ضعيفة والجزائر اليوم لازالت تبحث عن الطرق الكفيلة بإخراجها من الأزمة التي تعاني منها.

5- أهمية القطاع الفلاحي:

إن الزراعة الأرض وإعمارها من الفروض الكفاية التي يجب على المسلمين بمجموعهم القيام بها فإن أقامه بعضهم أصبح مندوباً أو مباحاً في حق الآخرين قال الإمام القرطبي "الزراعة من الفروض الكفاية، فيجب على الإمام أن يجبر الناس عليها .

ومن الأدلة القرآنية التي تحث على الزراعة هو قوله تعالى "وَأَيُّونَ (34) لِيَأْكُلُوا مِنْ ثَمَرِهِ وَمَا عَمِلَتْهُ أَيْدِيهِمْ أَفَلَا يَشْكُرُونَ (35) سُبْحَانَ الَّذِي خَلَقَ الْأَزْوَاجَ كُلَّهَا مِمَّا تُنْبِتُ الْأَرْضُ وَمِنْ أَنْفُسِهِمْ وَمِمَّا لَا يَعْلَمُونَ (36) " سورة يس.

ومن أحاديث الرسول صلى الله عليه وسلم التي تبين فضل الغرس والزرع وتثبت الأجر لفاعلها ما انتفع بذلك منتفع من إنسان أو حيوان أو طير أو حشرة من حديث أنس رضي الله عنه عن النبي عليه الصلاة والسلام انه قال "ما من مسلم يغرس غرساً أو يزرع زرعاً ف يأكل منه إنسان أو بهيمة إلا كان له به صدقة"¹

¹ صحيح البخاري 1/ 226 رقم 2320. صحيح مسلم 3/ 1188 رقم 1552

الفصل الثاني: القطاع الفلاحي في الجزائر

وقال صلى الله عليه وسلم كذلك: " مَنْ نَصَبَ شَجْرَةً فَصَبَّ رِ عَلى حَفِظِهَا وَآلِ قِيَامِ عَلَيْهَا حَتَّى تُثْمَرَ كَانَ لَهُ فِي كُلِّ شَيْءٍ يُصَابُ مِنْ ثَمَرِهَا صَلَقَةٌ عَدَّ اللَّهُ¹"
قال صلى الله عليه وسلم

"إن قامت الساعة وفي يد أحدكم فسيلة فليغرسها"
الفسيلة: النَّخْلَةُ الْفَرْعِيَّةُ مِنَ الْأُمِّ ، تَقْطَعُ فُتْعَسُ

لقد اعتنى السلمون بالزراعة عناية كبيرة واهتموا بإصلاح شبكات الري والقناطر وتحسين

الغلة الزراعية و إحياء الموات

الموات : الأرض التي لم تزرع ولم تعمّر ولا جى عليها ملك أحد.

وتعتمد العديد من الدول على النشاط الزراعي لتوفير الأمن الاقتصادي لشعوبها، وبعض

المفكرين يقولون ويل² "لأمة تأكل ما لا تزرع الأمة التي تخطط لمستقبلها تخطيطاً سليماً ينبغي

أن تأكل ما تزرع، أن تكتفي ذاتياً من خلال هذا العمل فقط، وليس من خلال السعي وراء

الوظائف التي لا تنفع ولا تضر، وهذه الأمر الذي اضر بالزراعة في علمنا العربي.

6- مساهمة القطاع الفلاحي في الناتج الداخلي الخام²:

تساهم الزراعة حوالي 12% من الدخل الوطني الخام، و يعيش من هذا القطاع بطريقة مباشرة أو

غير مباشرة 21% من السكان.

جدول رقم 01-02: مساهمة القطاع الفلاحي في الناتج المحلي الخام.

الخدمات	الصناعة	الزراعة	توزيع النشاط الاقتصادي حسب القطاع
2,4	2,6	2,0	القيمة المضافة(النمو السنوي بـ %)
33,7	54,5	11,7	القيمة المضافة (من الناتج المحلي الإجمالي بـ %)
53,0	26,0	20,7	العمل حسب القطاع (من نسبة العمل الكلي بـ %)

المصدر: البنك العالمي آخر المعطيات الموجودة

¹مسند أحمد، 22659.

² https://www.algeria.cropsscience.bayer.com، 2018-05-11.

الفصل الثاني: القطاع الفلاحي في الجزائر

تقدر المساحة الزراعية الإجمالية بـ 42.4 مليون هكتار و التي تمثل 18% من المساحة الإجمالية للبلاد.

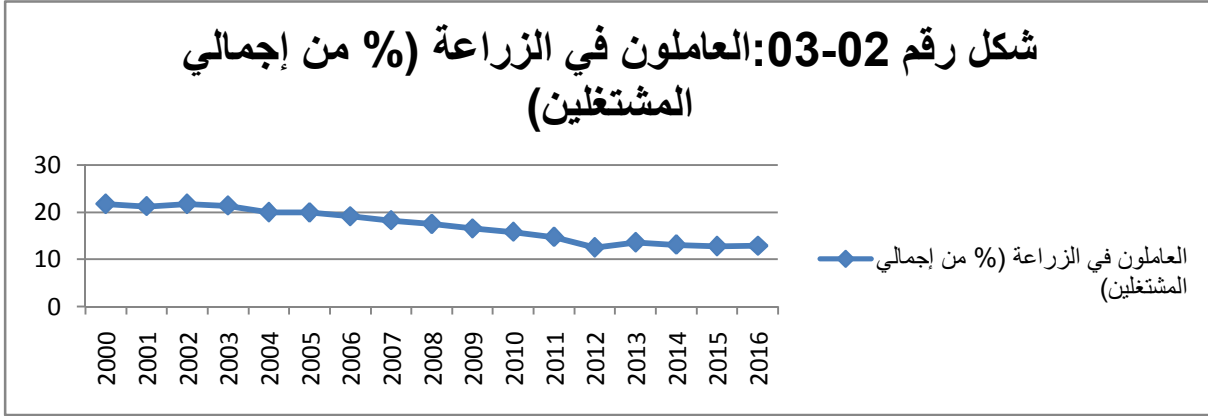
تقدر المساحة الزراعية المستعملة بـ 8.458 مليون هكتار أي ما يعادل 28% من المساحة الزراعية الإجمالية

6-1 تنوع المساحة الزراعية الإجمالية كما يلي:

- القمح: 3322 ك هكتار
- الفواكه ذات النواة و الفواكه ذات النواة الحجرية: 263 ك هكتار
- الحمضيات: 65 ك هكتار
- الخضروات: 330 ك هكتار
- البطاطا: 138 ك هكتار
- الكرمة: 74 ك هكتار
- البقول: 86 ك هكتار
- أشجار التين: 47 ك هكتار
- أشجار الزيتون: 329 ك هكتار
- النخيل، النخيل المثمرة: 160 ك هكتار
- المحاصيل الأخرى: 407 ك هكتار
- الأراضي الخاملة : 3200 ك هكتار

6-2 مساهمة الزراعة في التشغيل:

لا يخفى أن القطاع الزراعي من القطاعات المعول عليها في ميدان التشغيل خصوصا تلك الدول التي تجعل الزراعة من أولويتها.



المرجع: من إعداد الطالب اعتماد على databank.worldbank.org، 11-05-2018

3-6 مساهمة الزراعة في الصادرات:

من المعروف أن الاقتصاد الجزائري مبني على القطاع المحروقات، وان معظم مشاريع التنمية التي تشهدها الجزائر من الصادرات، ومن ثم فإن اقتصاد الجزائري هو اقتصاد ريعي، ولا يمكنه تحقيق النمو الدائم ونرى كذلك يوجد بعض الصادرات الفلاحية التي تقوم بتصديرها الجزائر¹.

تراجع عجز الميزان التجاري للجزائر للعام 2017 إلى 11.19 مليار دولار مقابل 17.06 مليار دولار للعام 2016.

وأظهرت بيانات المركز الوطني للإعلام والإحصاء التابع لإدارة الجمارك الجزائرية ارتفاع الصادرات الجزائرية للأسواق الخارجية في 2017، حيث بلغت قيمتها 34.76 مليار دولار مقابل 30.02 مليار في 2016، مسجلة بذلك زيادة بقيمة 4.47 مليار دولار بينما شهدت الواردات تراجعا طفيفا بقيمة 1.13 مليار دولار.

وتتوقع الحكومة الجزائرية استمرار انخفاض قيمة الواردات خلال العام 2018، وذلك في ظل الإجراءات التي اتخذتها من بينها منع استيراد قرابة 1000 منتج وسلعة، بهدف حماية الصناعات المحلية أهمها المنتجات الغذائية ومواد التجميل والتنظيف، والاسمنت والسيارات، وغيرها².

¹عبدو فاطمة الزهراء - كروي أم الخير، آليات تمويل البنوك للقطاع الفلاحي

دراسة حالة بنك الفلاحة والتنمية الريفية ولاية المسيلة، رسالة ماستر، جامعة محمد بوضياف - المسيلة، 2017، ص 39.

²تراجع عجز الميزان التجاري للجزائر في 2017، جريدة لوسيل، نشرت يوم 21 يناير 2018.

ومن ناحية أخرى فإن النهوض بقطاع التصنيع الزراعي يعني مزيدا من الطلب على مخرجات القطاع الزراعي ومزيدا من الطلب على منتجاته ومزيدا من الطلب للتصدير ومزيدا من رفع مستوى الدخل في القطاع، هذا علاوة على استمرار نمو الطلب العالمي على القطاعين كنتيجة طبيعية لنموهما غير أن القطاع الزراعي قد واجه العديد من المشاكل والصعوبات الموروثة على فترة الاستعمار، لا مجال لذكرها ضمن هذا البحث المحدد زمنيا. أما في المراحل اللاحقة فعمل جانبا هاما من مشكلة القطاع الزراعي في الجزائر والدول النامية عموما، يتمثل بصفة عامة في وقوعه ضحية السياسات المتبعة منذ بداية مخططات التنمية باعتمادها الكامل والخطئ على إستراتيجية التصنيع كأساس للتنمية، بإتباع نهج إستراتيجية التنمية غير المتوازنة التي تولي قطاع المحرقات وبعض فروع الصناعة الثقيلة أهمية قصوى وإهمال القطاعات الأخرى، خصوصا تلك المرتبطة بالاستهلاك الجماهيري الواسع، كالقطاع الفلاحي والصناعات الغذائية¹.

4-6 فوائد الزراعة:

و يمكننا تلخيص أهم فوائد الزراعة في مايلي:

- توفير الغذاء لناس وبأسعار معتدلة.
- تكون الدولة في أمن وسلام ورخاء واستقرار وهناء.
- كلما انتفع الإنسان كذلك ينتفع الحيوان بالأعلاف.
- توفر دخلا ممتازا للدولة من خلال زيادة في الصادرات.
- تساعد على حماية البيئة من التلوث.
- هي من أهم مصادر الأكسجين.
- تساعدنا على القضاء على البطالة وهذا ما فيها من عدة فرص عمل كالعاملين والناقلين والتجار وغيرهم.

فالمسلم مدعو دائما إلى أن يهتم بالزراعة والفلاحة ويغرس ويثابر (واظب عليه وداوم) ويكثر منها.

7- مشاكل القطاع الفلاحي:

¹ أهمية القطاع الزراعي في الجزائر، <https://agronomie.info>، 2018-05-11.

العوائق الكبرى للفلاحة في الجزائر¹

تواجه الفلاحة في الجزائر عوائق ثلاثة كبرى هي :

- عائق طبيعي متصل بالخصوصية المناخية والجغرافية اللتين تحددان المناطق الفلاحية وتوزيعها حسب طبيعة الإنتاج الزراعي التي توفره مناطق (التل، والسهوب، وواحات الجنوب) بالجزائر، وكباقي دول البحر الأبيض المتوسط، فإن عدم القدرة على التألوم مع الطبيعة والضعف في مقاومة التحديات البيومناخية تنتظم كلها من أجل إضفاء خصوصية بارزة للفضاء الجزائري، الذي يتميز جزء كبير منه بتأثير مناخ جاف، وجُهد الأرض.
- عائق اجتماعي متصل تاريخيا بظروف منبثقة عن عالم الفلاحين الذي عرف مضايقات كثيرة مست طبيعة حياته الريفية و الإحتلال و عدم استقرار السياسي واستعمار الزراعي، كانت دوما عائقا في تكوين وإرساء طبقة فلاحين مرتبطة بالأرض، تمتلك حيازة دائمة لعقار فلاحي وركام معرفي مكتسب عبر الممارسة المهنية للتقنيات الزراعية. وباستثناء المناطق ذات التأهيل السكاني الحضري، أو المحيط الحضري لبعض المناطق الجبلية أو الواحات، أين تكونت الملكية والتملك الجماعي، والاستغلال المكثف للأرض و "طرق الحياة" المتصلة بـ"بالزراعة الرعوية" حيث هيمنت ممارسات فلاحية بصورة كبيرة بالجزائر حتى نهاية القرن التاسع عشر، فإن الفلاحة عرفت مشاكل كثيرة عاقت تطورها.
- العائق التقني الذي يرتبط بغياب ثورات زراعية بالجزائر والتكثيف الزراعي و موضوع كبير للسياسة الزراعية، تعرض لصعوبات التطبيق لنموذج تقني ذي مرجعية متصلة بالفلاحة المطبقة على طبيعة التربة وظروف المناخ، فإن دراسة هذه القضية المتعلقة بالجانب التقني تظهر الحلول المتوصل إليها، والعوائق التي تحد من تطوير الفلاحة بالجزائر.

¹ عمر بسعود، ترجمة على عبد القادر شرشار، الفلاحة في الجزائر : من الثورات الزراعية إلى الإصلاحات الليبرالية (1963-2002)، مجلة إلكترونية إنسانيات،
2018-05-11، <https://journals.openedition.org>

8- إمكانات الفلاحة في الجزائر:

إن إمكانات الثروات الطبيعية- كالتربة والماء- ضعيفة جدا، والقدرة النباتية والمناخية تحد بشكل كبير من إمكانات تكثيف النشاطات الزراعية، وتزيد حدة في تميز المجال الزراعي الجزائري. وتحتل باقي المساحات أكثر من 30 مليون هكتار، حيث تبدو الأراضي الخصبة الصالحة للزراعة جد محدودة في المجال الجغرافي الجزائري من المساحة الكلية، من أجل مساحة مخصصة للزراعة تقدر بأكثر من 40 مليون هكتار، أما الغابات فتتمثل أقل من 4 ملايين هكتار (أي بنسبة تشجير شمال الجزائر قريبة من 11%، تحتل الجزائر بالفعل على الخارطة رقعة معتبرة، غير أن الأرض الصالحة للزراعة محدودة جدا؛ حوالي 8 ملايين هكتار صالحة للزراعة، أي 3.3%.

كما استنفدت الحدود الزراعية الممكنة، وتوسعت أراضي مزروعة خارج الإمكانات التي تسمح بها طبيعة التربة و ظروف المناخ (حبوب على تخوم السهوب مثلا)¹.

9- أهمية الإمداد في القطاع الفلاحي:

إن الدور الذي يلعبه قطاع النقل على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والعمري لكل دولة لا يمكن تغافله أو التغاضي عنه، فالنمو والازدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع يمتد تأثيرهما ليشمل جميع القطاعات الأخرى، وبالتالي هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو النشاط الاقتصادي للبلد بمجمله، وينعكس هذا كله في المساهمة الكبيرة التي يقدمها هذا القطاع في نمو الناتج المحلي الإجمالي وفي زيادة العوائد المالية للدولة سواء كان ذلك بشكل مباشر أو غير مباشر، وتتجلى مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في أنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما أنه يعتبر عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية وخصوصاً المعادن، التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية وقليلة الكثافة بالسكان، ولا يمكن بأي حال من الأحوال التقليل من أهمية قطاع النقل في تشغيل الأيدي العاملة وتوفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان سواء كان ذلك

¹ 8 -Boukhobza, M. : Monde rural : Contraintes et Mutations.- Alger, OPU, 1992. •

في مجال النقل ذاته أو في مجالات أخرى ترتبط به أو تتأثر بتطوره؛ وبالتالي يجب الاعتراف بمساهمة هذا القطاع في استيعاب الأعداد المتزايدة من السكان الداخلين في قوة العمل وبالتالي في حل مشكلة البطالة وما ينجم عنها من آفات اجتماعية عديدة، هذا بالإضافة إلى أن تقدم وسائل النقل بأنواعها المختلفة يُساهم مساهمة كبيرة في تزايد التبادل الثقافي بين الشعوب ويدعم بالتالي تطور الفكر البشري وازدهار العلوم وانتشار مكتسباتها لتعم جميع بلدان العالم.

إن صناعة النقل هي الدعامة الرئيسية التي تركز عليها البرامج التنموية للدولة، نظراً لما لهذه الصناعة من دور كبير وتأثير واضح في تطور الشعوب في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية سواء كان ذلك في البلدان المتقدمة أو النامية؛ حيث إن تقدم الدول يمكن قياسه بتقدم وسائل ونظم النقل فيها، وتتجلى مساهمات قطاع النقل في النمو الاقتصادي والاجتماعي لأي دولة في الأمور التالية:

اختيار أماكن توطين الصناعات التي توفر للاقتصاد الوطني أكبر الفوائد المتمثلة في خفض نفقات الإنتاج والنقل والتوزيع ولتحقيق الاستثمار الأمثل لشبكات ووسائل النقل وأنظمتها يجب أن تفعل البحوث وتحديث الدراسات اللازمة للنقل باستمرار، ويجب أن تشمل هذه الدراسات على تحديد حجم الطلب على النقل وتطوره مستقبلاً، والتحكم في هذا الطلب وتوجيهه على وسائل النقل المختلفة،

ودراسة أساليب الاستثمار الأمثل للبنية الأساسية لشبكات النقل، ورفع كفاءة تشغيلها وتسعير خدمات النقل، وتعظيم مشاركة القطاع الخاص في دعم منجزات التنمية الاقتصادية وبالتالي تقليل الاعتماد على الإنفاق الحكومي¹.

10- دور النقل في إحداث التغيير الاجتماعي: يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير

الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموماً وذلك من خلال ربط الريف بالمدينة بطرق حديثة تسهل عملية

¹فهد بن خالد الفوزان، قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية، صحيفة يومية تصدرها مؤسسة الجزيرة للصحافة والطباعة والنشر، ط 1، العدد 10498، 26 جوان 2001.

الاتصال الاجتماعي بينهما، وبذلك فكلما توسعت شبكات وخطوط النقل بين أرجاء البلد الواحد من جهة وبينه وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية ساهم ذلك بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي باعتبار إن المجتمعات المتخلفة هي التي تنغلق على نفسها بسبب صعوبة الاتصال مع المجتمعات الأخرى. وهذا ما يلاحظ على بعض مجتمعات أفريقيا وآسيا حيث ما زالت هذه المجتمعات تعيش في مستوى الإنسان البدائي، ولعل السبب يرجع إلى انعدام الاتصال بين هذه المجموعات البشرية المنعزلة والمجتمعات الأخرى.

إن عملية التطور التكنولوجي الحاصلة في قطاع النقل والمواصلات تتطلب أن يصاحبها تغيير في نظام النقل المعمول به وهذا ما يستلزم بالمقابل أن يتم إحداث تغيير في سلوكية الفرد وعاداته باتجاه تحقيق الانسجام مع ذلك التغيير¹.

خلاصة:

تعتبر الزراعة من القطاعات الأساسية للاقتصاد الوطني خصوصا في الجزائر، ولا يمكن للقطاع أن يحقق تطورا إلا إذا حققها محليا، كما تعتبر توفر شبكة الإمداد من أهم الأسباب هذا التطور فهي همزة وصل بين الوحدات المختلفة.

¹أ.د المهندس حيدر كمونة، دور النقل في التنمية، 2018-05-11، <http://www.arabgeographers.net>

الجانب التطبيقي

1 تعريف ولاية مستغانم¹:

تقع ولاية مستغانم في الشمال الغربي من الجزائر وتغطي مساحة قدرها 2270 كلم² يحدها من الشرق ولاية الشلف ومن الجنوب ولايتي غليزان ومعسكر ومن الغرب ولاية وهران ومن الشمال البحر الأبيض المتوسط. ويبلغ عدد سكان الولاية حوالي 800 ألف نسمة وفق تعداد 2008.

التقسيم الإداري:

تنقسم ولاية مستغانم إداريا إلى 10 دوائر و32 بلدية:

- 01 – مستغانم: مستغانم.
- 02 – حاسي مماش: حاسي مماش، ستيدية، مزگران.
- 03 – عين تادلس: عين تادلس، السور، سيدي بلعطار، واد الخير
- 04 – بوقيرات: بوقيرات، سيرات، السوافلية، الصنصاف
- 05 – سيدي علي: سيدي علي، تازقايت، أولاد مع الله
- 06 – عشعاشة: عشعاشة، نقمارية، خضرة، أولاد بوغالم
- 07 – عين النويصي: عين النويصي، فرناكة، الحسينان
- 08 – ماسرى: ماسرى، منصور، الطواهرية، عين سيدي شريف
- 09 – سيدي لخضر: سيدي لخضر، حجاج، بن عبد المالك رمضان
- 10 – خير الدين: خير الدين، صيادة، عين بودينار

¹ <https://mostaghanem.wordpress.com>, 1-05-2018.



المصدر: من إعداد الطالب اعتمادا على google maps.

2- مستغانم اقتصاديا:

إن الولاية تملك الإمكانيات بان تكون فضاء حقيقيا وقطبا متعدد الوظائف نظرا للطابع الفلاحي والصناعي، الذي تتميز به المنطقة والدور الاستراتيجي بتحريك كافة أقاليمها للتنمية المحلية وتحرير القيود عن المبادلات المحلية والاستثمارات من خلال كل القدرات المتوفرة“. مؤكداً أن الولاية وضعت إستراتيجية خاصة بالاستثمار ودفع عجلة التنمية والنشاط الاقتصادي علي مستوى الولاية، داعيا إلي استرجاع العقار الصناعي وتطهير وفق ديناميكية جديدة للمستثمرين المحليين الجدد ، وكشف والي الولاية عن جملة المشاريع المنتظر تجسيدها في إطار النهوض بالمنطقة، على غرار إعادة بعث خط السكك الحديدية في الأيام المقبلة بين مستغانم - المحمدية ومستغانم - وهران ومستغانم - مستغانم غليزان مع ربط المنطقة بالطريق السريع شهر جوان 2017، كما قال الوالي انه سيعمل علي الرفع وإعادة نشاط المطار الصغير بالولاية، موضحا انه سيتم مستقبلا انجاز مطار

عسكري ومدني، حيث قال انه رفع هذا الانشغال إلى السلطات المعنية، التي لم تبخل إطلاقا في مرافقة الفعلية لأصحاب المشاريع وتسهيل العمل الاستثماري¹.

3- الفلاحة في مستغانم:

تعد ولاية مستغانم منطقة ذات طابع فلاحي بما أن نسبة 54 في المائة من مساحتها الكلية هي عبارة عن أراضي فلاحية بامتياز رغم أنها كذلك معروفة بطابعها السياحي بالنظر إلى موقعها الاستراتيجي على الساحل الغربي للجزائر و توفرها على مقومات سياحية مختلفة تجعلها قبلة لعشرات الملايين من السياح الجزائريين و الأجانب خلال فصل الصيف، و عليه فان الفلاحة و السياحة تعدان بالنسبة لولاية مستغانم المورد الأساسي لجلب الإيرادات المالية في ظل ضعف مردودية القطاعات الأخرى .

و الثروة التي تختص بها مستغانم أكثر من غيرها هو إنتاجها الوفير للمحاصيل الزراعية التي تسوق محليا إلى باقي الولايات الأخرى حتى الشرقية منها قياسا بجودتها و نوعيتها الممتازين اغلبها على الإطلاق منتج البطاطس الذي نصب مستغانم في الريادة على المستوى الوطني حيث يبلغ معدل إنتاج هذه المادة مليون قنطار على مساحة إجمالية تقدر بـ 9000 هكتار بمردودية تتراوح ما بين 250 و 300 قنطار في الهكتار الواحد حيث يتم جني المحاصيل بالمستثمرات الفلاحية المتواجدة بكل من بلديات سيرات و بوقيراط و حاسي ماماش و عين النويصي و عين تادلس و هو ما جعلها محل إقبال كبير للتجار من عدة مناطق من الوطن لاقتناء محصول البطاطا الموسمية.

و قد سبق و أن تم الاستعانة بمحصول بطاطس مستغانم خلال الشتاء الفارط لتزويد الولايات الشرقية بهذه المادة بعدما تعرضت لسقوط كثيف للثلوج .

فالفائض في منتج البطاطس جعل السلطات المحلية تقوم بتصدير كميات معتبرة منه نحو اسبانيا و التي بلغت 1200 طن العام الفارط انطلاقا من ميناء مستغانم بمعدل 8 عمليات تصدير بقيمة 10 ملايين دج. و هو دليل قاطع على أن إنتاج البطاطس في هذه الولاية بلغ مستويات قياسية و هو

¹ جريدة الوقت الجزائري، مستغانم تملك كل المقومات لتصبح قطبا اقتصاديا بامتياز، 05 مارس 2016.

الأمر الذي جعل سعر البطاطس في الأسواق المحلية لا يتجاوز عتبة الـ 70 دج للكغ في أسوأ الأحوال في حين يصل إلى 100 دج في باقي الولايات¹.

إلى جانب هذا المنتج فإن مستغانم تعرف بإنتاج المادة الأولية المستخدمة في صناعة البطاريات بأحد المصانع المتواجدة على ترابها التابع لشركة ذات أسهم و الذي يسوق المنتج إلى باقي المصانع المتخصصة في صناعة البطاريات بالولايات الجزائرية منها تيارت كما انه تم تصدير فائض من المواد الأولية إلى أوروبا ، حيث تم التصريح بـ 15 عملية بقيمة 361 مليون دج . و هي الصناعة التي تعول عليها السلطات المحلية و الجزائر عامة في الرفع من قيمة الصادرات بدل المحروقات.

الأراضي التي تستخدمها الزراعة هي لـ 144,778 هكتار أو 63.81% من مساحة الولاية. 132.268 هكتار أي 91 % من إجمالي المساحة الزراعية. تمثل الأراضي المروية 12 % من الإجمالي.

الإنتاج النباتي متنوع للغاية: الحبوب ، الأعلاف ، البستنة في السوق ، البقول ، الشجيرات ، زراعة الكروم

الإنتاج الحيواني: تعتمد إمكانات هذا الإنتاج أساساً على تربية الأبقار الحلوبة (5612 رأساً) ، أي متوسط إنتاج 31 لترًا في اليوم.

تربية الدواجن: لديها القدرة على تركيب 6000000 وحدة لوضع و 720000 وحدة للحوم البيضاء².

صيد البحري: تضم ولاية مستغانم منطقة لصيد الأسماك تمثل إمكانات اقتصادية كبيرة مع كتلة حيوية تقدر بنحو 76000 طن / سنة ومخزون لصيد الأسماك طلب من 45000 طن في السنة. هذه السنة ؛ إنتاج الأسماك بجميع فئاته البالغ 16115 طن كما يلي:

- السمكة البيضاء: 1579588 طن.
- السمك الأزرق: 13852633 طن.

¹ جريدة الجمهورية، % 54 من أراضي مستغانم صالحة للزراعة، 31 جانفي 2018.

² Agence Nationale de développement de l'Investissement (ANDI), wilaya de mostaganem, 2015.

• القشريات: 164384 طناً و 55778 طناً من قطعة.

تبلغ القدرة الحالية لميناء مستغانم 234 وحدة منها:

- 32 سفينة صيد، - 56 قوارب السردين، - 146 تداولات صغيرة.

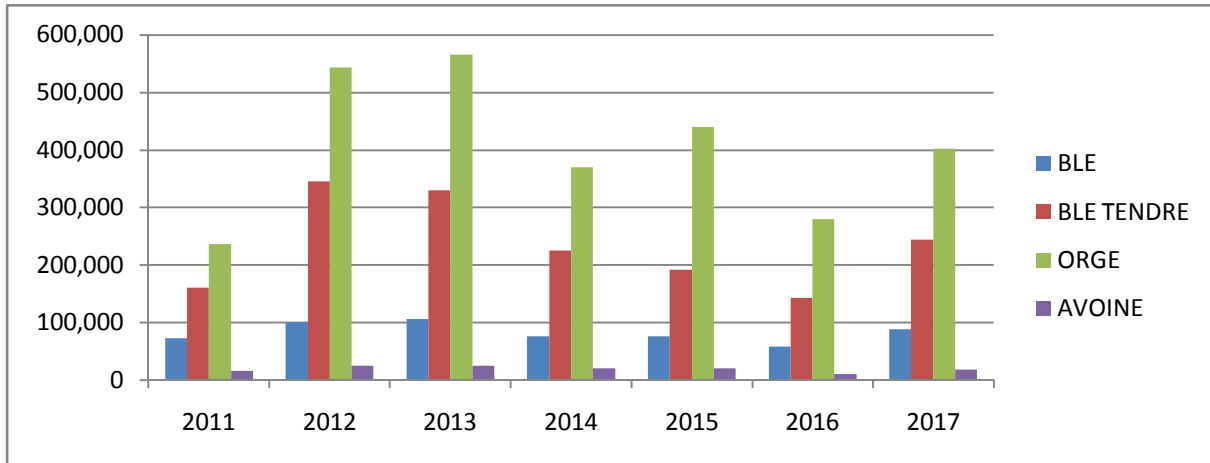
جدول رقم 03-01: المشاريع المعلن عنها حسب القطاعات لولاية مستغانم: (مليون دج)

القطاع	عدد المشاريع	المبلغ الإجمالي	عدد العمال
النقل	615	15265	3504
المباني والأشغال العمومية	337	47007	7929
الصناعة	164	143737	6320
الخدمات	116	12706	2190
الزراعة	89	8717	1071
السياحة	25	5149	868
الصحة	14	2203	433
المجموع	1360	234785	22315

المصدر: من إعداد الطالب استنادا على إحصائيات الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار

4-التقويم الإنتاج الزراعي لولاية مستغانم:

شكل رقم 03-02: الحبوب: (قنطار):

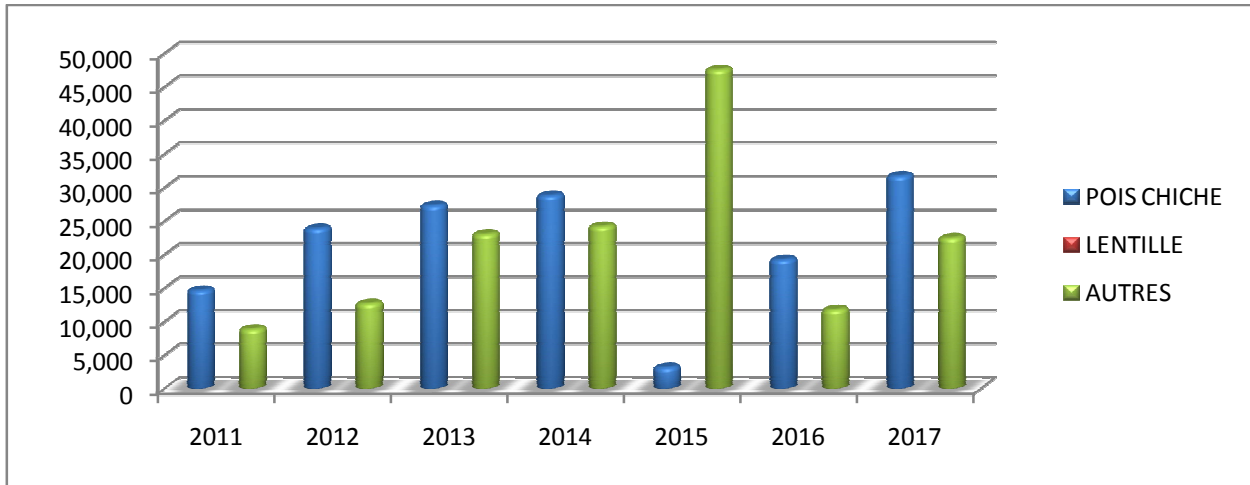


المصدر: من إعداد الطالب استنادا على مديرية الفلاحة لولاية مستغانم

التعليق:

بناء على الشكل أعلاه نلاحظ أن نسبة القمح في الولاية هي أكثر إنتاجا ووصلت إلى نسبة إنتاج كبيرة سنة 2013 حيث بلغت حوالي 570000 قنطار يليه الشعير حيث بلغ أعلى نسبة في نفس السنة بـ 330000 قنطار ونلاحظ أن السلت هو أقل إنتاجا من بين أنواع هذه الحبوب وهذا راجع لقلة طلبه في المطاحن.

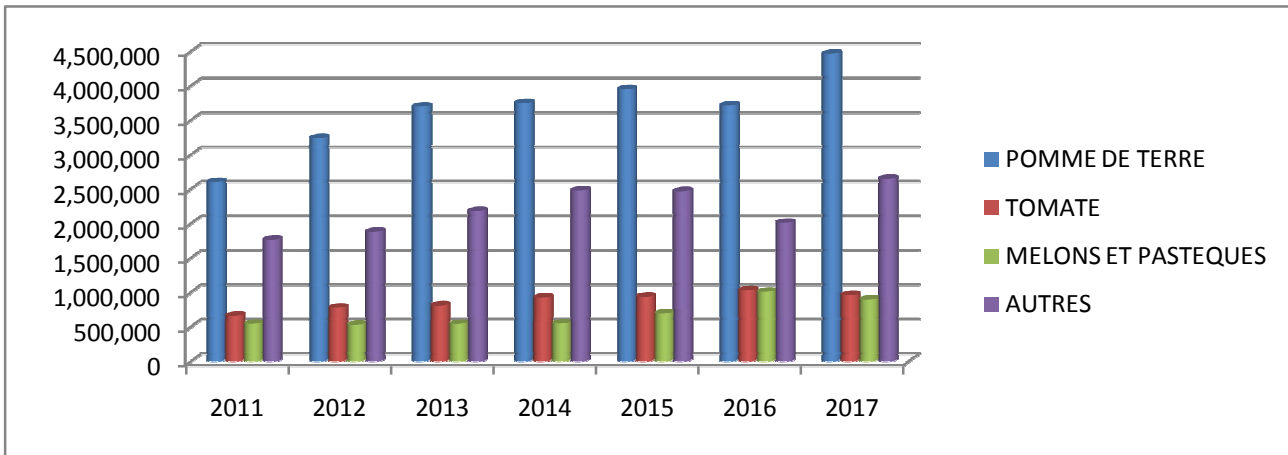
شكل رقم 03-03: الحبوب الجافة (قنطار):



المصدر: من إعداد الطالب استنادا على مديرية الفلاحة لولاية مستغانم

تعليق: بناء على الشكل نلاحظ محاصيل الزراعة الخاصة بالباقوليات تشكل نسب معتبرة في حين يشكل الجلبان أعلى النسبة لكونه محصول يكثر الطلب عليه.

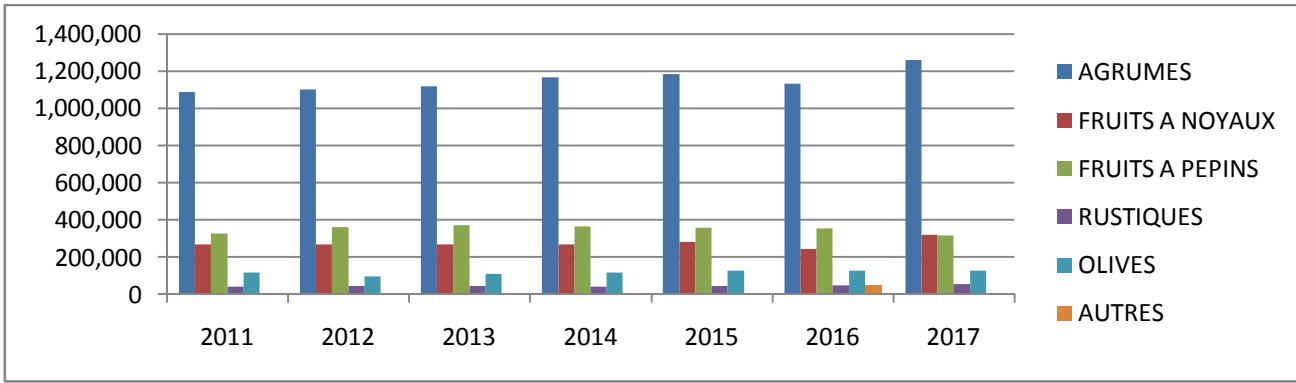
شكل رقم 04-03: الخضروات (قنطار):



المصدر: من إعداد الطالب استنادا على مديرية الفلاحة لولاية مستغانم

تعليق: استنادا على الشكل أعلاه نلاحظ أن محصول البطاط هو أعلى إنتاجا من بين الخضروات حيث وصل اعلي نسبة مسجلة سنة 2017 حيث بلغ الإنتاج حوالي 4500000 قنطار وهذا راجع إلى اهتمام الفلاحين بهذا المنتج لأنه من الخضروات الأساسية للمستهلك ويليها الطماطم حيث وصلت اعلي إنتاجا سنة 2016 حوالي 1000000 قنطار كما تشكل باقي خضروات كالبصل وخيار و الكروم والبندجل و فلفل والجزر نسبة معتبرة الضرورية لتنوع القيمة الغذائية.

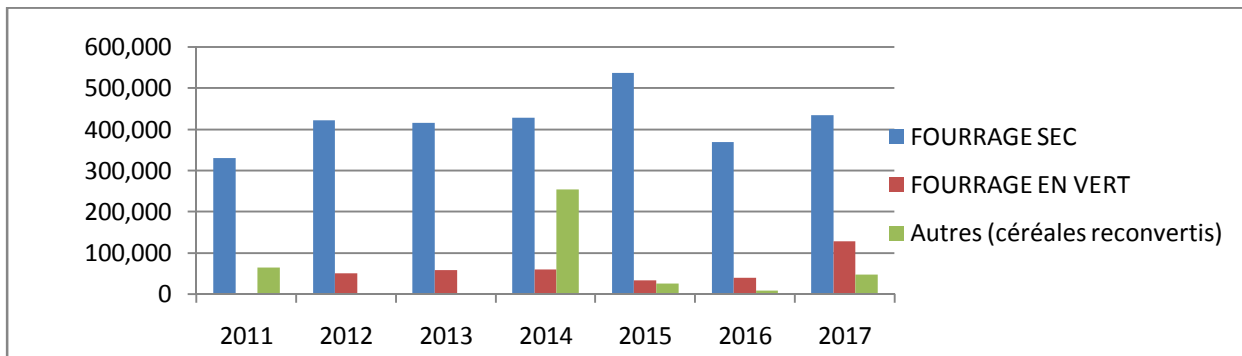
شكل رقم 03-05: الفواكه:



المصدر: من إعداد الطالب استنادا على مديرية الفلاحة لولاية مستغانم

تعليق: بناء على الشكل ، نلاحظ أن الحمضيات تشكل اعلي نسبة من ناحية الإنتاج في ولاية مستغانم حيث سجلت سنة 2017 أزيد من 1200000 قنطار نظر لكون ولاية ساحلية و معتدلة المناخ الذي يناسب الحمضيات ، ثم تأتي في المرتبة الثانية الفواكه بدون نواة مثل التين، الرمان، كما تسجل الفواكه بالنواة مثل المشماش والخوخ نسبة معتبرة تصل الى ازيد من 200000 سنة 2017. والزيتون الذي يعتبر من الفواكه الاستراتيجية في الدول العالم الا انه يسجل نسبة معتبر لكنها تعتبر قليلة اذا ماقرنت بخصوبة التربة والمناخ المعتدل.

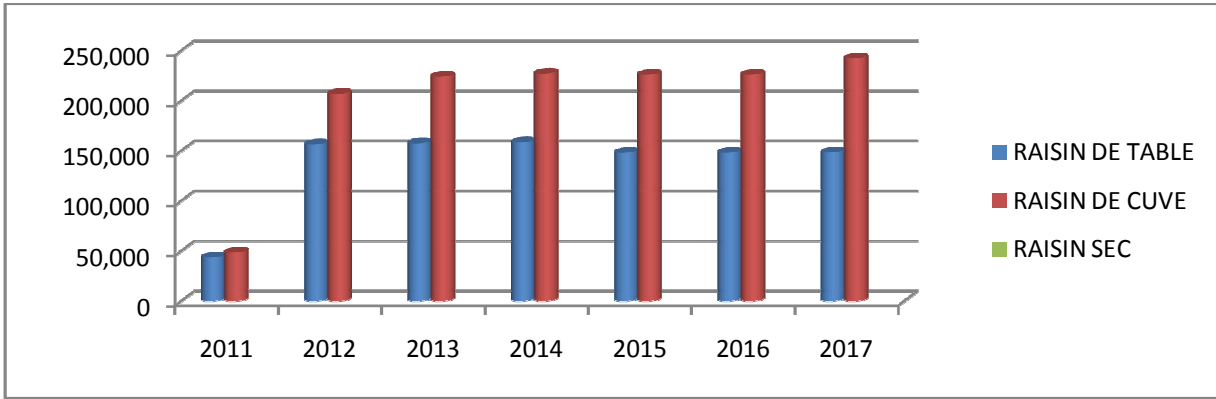
شكل رقم 03-06: العلف:



المصدر: من إعداد الطالب استنادا على مديرية الفلاحة لولاية مستغانم

تعليق: استنادا على الشكل نلاحظ أن نسبة العلف الجاف تسجل إلى نسب إذا ما قرنت بأنواع الأخرى هذه النسبة مرتفعة تتناسب مع ارتفاع نسبة القمح المسجلة في السنوات و التي تمت دراستها في الشكل الأول، مما يبين أن الولاية تهتم نوعا ما بتربية الأنعام.

شكل رقم 03-07: الكروم



المصدر: من إعداد الطالب استنادا على مديرية الفلاحة لولاية مستغانم

تعليق: نلاحظ من الشكل أن زراعة الكروم تسجل أعلى مستويات بالنسبة لولاية مستغانم لخصوبة التربة واعتدال المناخ.

5آلية الإمداد الفلاحي لولاية مستغانم:

1-5 داخليا:

تسوق ولاية مستغانم في القطاع الفلاحي منتوجاتها مع معظم الولايات المجاورة لها وهران غليزان، تلمسان، معسكر، عين تمونشت، سيدي بلعباس...

وكذلك الولايات الوسطى مثل جزائر العاصمة، بلدية، عين دفلة،....
والولايات الشرقية خصوصا البطاط كعين المليلة وقسنطنة و سطيف....

5-2 سياسة الإمداد الداخلي:

تتوزع المنتوجات الفلاحية للولاية بشكل عشوائي وهذا راجع لعدم وجود سياسة منظمة للتوزيع من قبل السلطات المختصة و هذا راجع إلى أسباب هما :

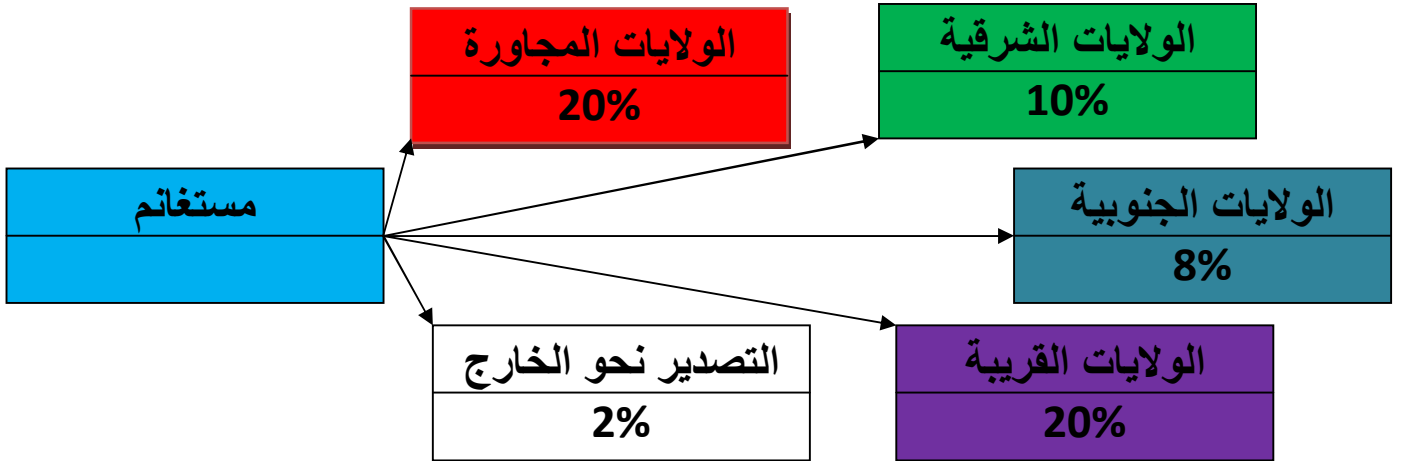
- عدم وجود تناسق بين طرف المنتج و الميسير.

• انعدام الثقة بين المنتجين و السلطة.

• انعدام ثقافة توزيعه للمنتجات.

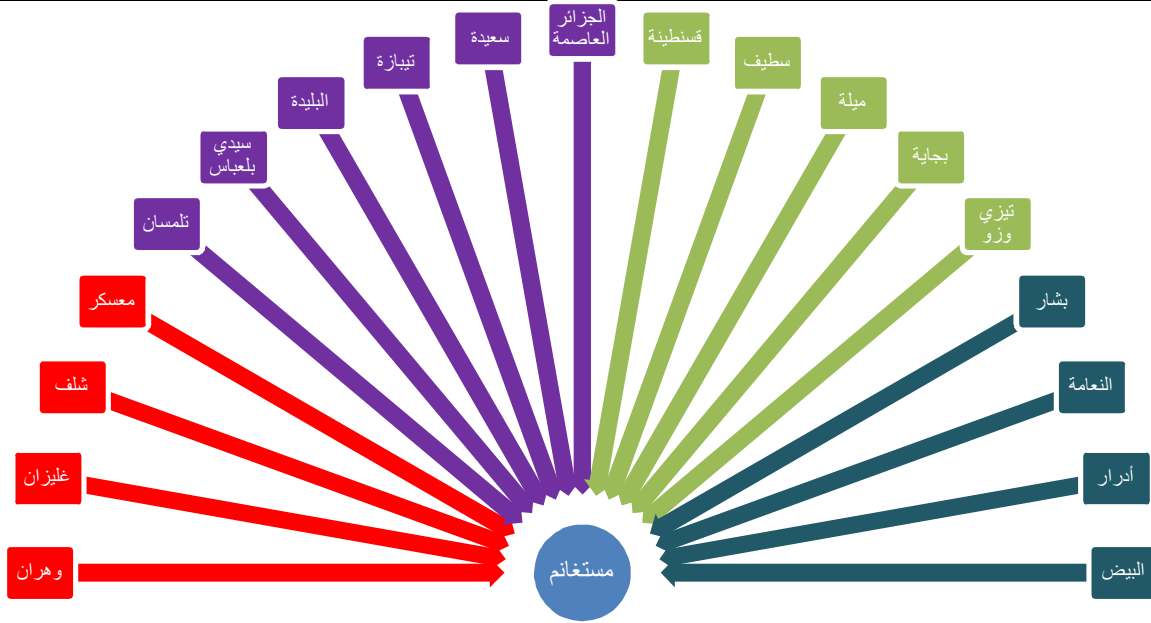
3-5نسب تقريبية تسويق المواد الفلاحية:

شكل رقم 03-08:التسويق المنتوجات الفلاحية



المصدر: من إعداد الطالب استنادا على مديرية الفلاحة لولاية مستغانم

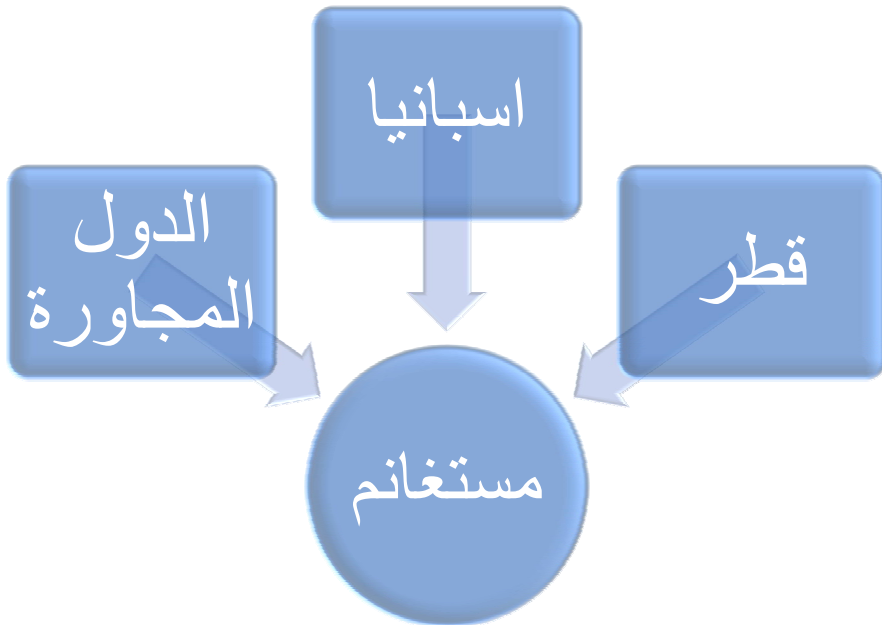
شكل رقم 03-09:التسويق المنتوجات الفلاحية عبر الولايات



المصدر: من إعداد الطالب استنادا على مديرية الفلاحة لولاية مستغانم

4-5: خارجيا: تسوق المنتوجات بشكل مكثف إلى البلدان التالية: قطر، الإمارات، اسبانيا، والصحراء الغربية، تونس.

شكل رقم 03-10: التسويق المنتوجات الفلاحية دوليا



المصدر: من إعداد الطالب استنادا على مديرية الفلاحة لولاية مستغانم

5-5 وسائل النقل المنتوجات الزراعية لولاية مستغانم¹:

نقل البري: بالنسبة للدول المجاورة

نقل البحري: بالنسبة الى اسبانيا

نقل الجوي: قطر

خلاصة:

مستغانم من المناطق الزراعية الهامة في الجزائر، ومن خلال درستنا الميدانية لا حظنا هناك نقص كبير في عملية الإمداد برغم التطور في الإنتاج والإصلاحات التي قامت بها الدولة في هذا المجال ، إلا انه كان سابقا يتم التوزيع من طرف الديوان الخضر و الفواكه الجزائرية حيث كان متخصص في التسويق و كان يوفر التعبئة و الشحن و النقل حيث كانت معاملاته مع المزارع التسيير الذاتي التابعة للدولة وكذا المزارع الخاصة كان يقوم باقتناء كل منتوجاتها وهو يتولى دور التوزيع و التسويق، وتم حله بعد حل تسيير الذاتي للمزارع.

¹ مقابلة شخصية، ممثل مديرية الفلاحة لولاية مستغانم.

الخاتمة العامة

تعد الزراعة أهم عنصر من عناصر اقتصاد أي دولة، فهي التي تمد المجتمع بكل احتياجاته من أنواع الغذاء المختلفة، وتستطيع الزراعة في أي بلد أن تواكب عملية الزيادة السكانية المستمرة، كما أنها توفر الكثير من العمل، وتعد الزراعة أسلوب حياة متكامل حيث نجد أن الفلاحين لهم نمط معيشة مختلف عن باقي المدن الأخرى، وتوفر أيضاً الزراعة ما يحتاجه إنشاء الكثير من المشاريع من رأس مال.

وأصبحت الأعمال اللوجستية في السنوات الأخيرة تشكل أهمية كبيرة ومتزايدة بالنسبة للعديد من منظمات الأعمال والدول، باعتبارها عملية أساسية تؤدي إلى إضافة حقيقية للقيمة، وعندما أيقنت هذه الدول والمنظمات أن الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي وتحقيق الميزة التنافسية، وزيادة الأرباح إنما يبدأ من خدمة العملاء، وخفض التكاليف بدأت في تطبيق قواعد الإدارة الإمداد. من خلال هذه الدراسة حاولنا إسقاط هذا المفهوم على القطاع الزراعي في الجزائر وولاية مستغانم كعينة الدراسة مما لها من الإمكانيات الزراعية هائلة، و التموقع الجغرافي الجيد مبرزين مكانة الإمداد سواء الداخلي والخارجي.

تعد طرق النقل المختلفة عاملا هاما في زيادة الإنتاج، فهي التي تربط بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك. كزيادة الرقعة الزراعية في مناطق لم تكن مستغلة من قبل، تحتاج المحاصيل الزراعية سريعة التلف الى وسائل النقل السريعة لنقلها الى الأسواق، والى توافر التجهيزات الخاصة لبعض السلع من تعليب وتبريد وتجميد، ولولا توافر هذه الوسائل لما امكن انتاج الكميات من الفاكهة والخضر والزهور في بعض المناطق الصالحة لها. و عليه:

يتضح صحة الفرضيات التي تقول أن للنقل أهمية كبيرة في عميلة تطوير القطاع الفلاحي.

كما أن إستخدام شبكة الامداد تساهم في عملية التنمية الزراعية

لكونه خدماتي من جهة و تسويقي من جهة اخري وعليه يجب إستغلال كافة الامكانيات التقنية و الفنية لادراج فكرة الامداد بأسلوب علمي في القطاع الزراعي.

أهم النتائج:

- عدم وجود ثقافة الامداد في القطاع الزراعي في الولاية مستغنام
- تواجد ضعيف لشبكة الامداد في القطاع الزراعي
- قلة استخدام التكنولوجيا في القطاع الفلاحي.
- خصوصية القطاع الفلاحي أتي بسلب على القطاع ككل.

التوصيات:

- نقص الوازع الديني في المجتمع خصوصا في الإدارة.
- استخدام تكنولوجيا المعلومات في القطاع الفلاحي.
- مسايرة التطورات العلمية فيما يخص اللوجستيك.
- تشجيع الاستثمار في الداخلي و الخارجي في اللوجستيك
- توفير اليد العاملة المؤهلة عن طريق التكوين الجيد في الموارد البشرية في المجال اللوجستيك

البراجع

كتب و مجالات و رسائل:

1. القرآن الكريم
2. صحيح المسلم
3. د. علي فلاح الزعبي ، د. زكريا أحمد عزام . إدارة الأعمال اللوجيستية . ط 1،: دار المسيرة للنشر والتوزيع ، عمان ، 2012،
4. د. نغال فريد مصطفى ، إدارة الإمداد ، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية ، 2003،
5. عمر محمد ناصر حسين العشاري، استخدام البرمجة الخطية في حل مشكلة النقل المتعددة المراحل، جامعة بغداد، حجم 7 ، عدد4، 2011.
6. د. جمال عبد العزيز صابر، بحوث العمليات في المحاسبة، كلية التجارة – جامعة القاهرة، 2009.
7. د. محمد لمين علون، أ. حليلة عطية، مجلة نور للدراسات الاقتصادية، العدد 03، 2016،.
8. بوعافية رشيد، عزاز سارة، دور القطاع الفلاحي في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، المجلة الجزائرية لاقتصاد و المالية، العدد 2017، 07..
9. دمصطفى بودرامة، د الطيب قصاص، المشاكل التي تواجه القطاع الصناعي في الجزائر، مجلة رؤى اقتصادية، الوادي، الجزائر، العدد 12، جوان 2017.
10. د. خالد واصف الوزني، قطاع الخدمات شريان الاقتصاد، مجل الغد، <http://www.alghad.com>، 05-05-2018.
11. عبدو فاطمة الزهراء – كروي أم الخير، آليات تمويل البنوك للقطاع الفلاحي
12. دراسة حالة بنك الفلاحة والتنمية الريفية ولاية المسيلة، رسالة ماستر، جامعة محمد بوضياف – المسيلة، 2017.
13. تراجع عجز الميزان التجاري للجزائر في 2017، جريدة لوسيل، نشرت يوم 21 يناير 2018.
14. عمر بسعود، ترجمة على عبد القادر شرشار، الفلاحة في الجزائر : من الثورات الزراعية إلى الإصلاحات الليبرالية (1963-2002)، مجلة الكترونية انسانيات،
15. فاتح حواس، مذكرة ماستر ، جامعة باتنة: 2010-2011.
16. 8 -Boukhobza, M. : Monde rural : Contraintes et Mutations.- Alger, OPU, 1992.
17. فهد بن خالد الفوزان ،قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية، صحيفة يومية تصدرها مؤسسة الجزيرة للصحافة والطباعة والنشر، ط 1، العدد 10498، 26 جوان 2001.
18. جريدة الوقت الجزائري، مستغانم تملك كل المقومات لتصبح قطبا اقتصاديا بامتياز، 05 مارس 2016.
19. جريدة الجمهورية، 31 جانفي 2018.
20. wilaya de ، Agence Nationale de développement de l'Investissement (ANDI) mostaganem, 2015.
21. مقابلة شخصية، ممثل مديرية الفلاحة لولاية مستغانم.

المواقع:

1. <https://hrdiscussion.com>
2. <http://commerce-logistique.alafdal.net>
3. <http://www.andi.dz>
4. <http://histor-geo.tw.ma>
5. <https://www.unicef.org>
6. <https://www.algeria.cropsience.bayer.com>
7. <http://www.apia.com.tn>
8. <https://journals.openedition.org>
9. <https://mostaghanem.wordpress.com>
10. <https://agronomie.info>
11. <http://www.arabgeographers.net>

اللاحقى