



جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

تخصص: النقل والإمداد الدولي

دور النقل البري في تفعيل التجارة الداخلية في الجزائر

دراسة حالة: ( المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF )

تحت إشراف المؤطرة: د. بلهادف رحمة

مقدمة من طرف الطالبين:



باشكات الشارف

مغالط ناصر

اعضاء لجنة المناقشة:

الرتبة	الإسم واللقب	الصفة
أستاذة محاضرة ب	أ. عتيق عائشة	رئيسا
أستاذة محاضرة ب	أ. بلهادف رحمة	مقررا
أستاذة محاضرة ب	أ. تمار خديجة	مناقشا

السنة الجامعية 2020/2019



---

# شكر

الحمد لله رب العالمين و الصلاة والسلام على سيدنا محمد أشرف الخلق والمرسلين سيدنا محمد و على آله وصحبه و

سلم تسليما.

الحمد والشكر لله تعالى أولا على أن و فقنا و أعاننا على إتمام هذا العمل المتواضع الذي بين أيديكم وبعد:

نتوجه بجزيل التشكر والتقدير للأستاذ الفاضل براينيس عبد القادر على تأطيري وعلى ما قدمه من مجهود في

توجيهي و مساعدتي في هذا العمل، و الذي لم يبخل علي بخبرته و في إمدادي بالمعلومات اللازمة والإرشادات الكافية.

فندسأل الله أن يجازيه خير الجزاء و يجعل ما قدمه في ميزان حسناته.

كما نتوجه أيضا بالشكر لكل من كان لنا سندا و عوننا في إنجاز هذا العمل

و الذين وقفوا قلبا و قالبا معنا لإعداد هذا تقرير

كما يطيب لي أن أتقدم بالشكر الجزيل إلى مشرفتي على مستوى شريكة التبرص، و أتوجه بالشكر أيضا على كل عمال

ومسؤولين ملبنة الساحل لولاية مستغانم لحسن استقبالهم و موافقتهم على إجراء تبرص نهاية دراستي في مؤسستهم

كما أشكر كل اساتذة و أعضاء هيئة التدريس كلية العلوم الإقتصادية و التجارية و علوم التسيير لجامعة مستغانم





# الإهداء

الهي لا يطيب الليل الا بشكرك ولا يطيب النهار الا بطاعتك، ولا تطيب اللحظات الا بذكرك ، اما بعد:

أهدي هذا العمل الى:

\_الى الذي وهبني كل ما يملك حتى احقق له اماله، الى من كان يدفعني قدما نحو الامام لنيل المبتغى،

الى الانسان الذي امتلك الانسانية بكل قوة، الى الذي سهر على تعليمي بتضحيات جسام، الى من علمني

العطاء دون انتظار، الى من احمل اسمه بكل افتخار، ارجوا من الله ان يمد في عمرك لترى ثمارا قد

حان قطافها بعد طول انتظار والدي العزيز.

\_الى التي وهبت فلذة كبدها كل العطاء والحنان، الى التي صبرت على كل شيء، الى التي رعتني وكانت

سندي في الشدائد، الى من كان دعائها سرنجاحي وحنانها بلسم جراحي أمي الحبيبة رحمها الله

الى من حبهم يجري في عروقي عائلي صغيرة زوجتي وإبنتي حفظهما الله

الى من بهم أكبر و عليهم اعتمد، الى من عرفت معهم معنى الحياة أخواتي

الى ينابيع الصدق الصافي الى رفقاء دربي

اهدي اليهم ثمرة جهدي لادخل على قلوبهم شيئا من السعادة.

الى كل من يؤمن بان بذور نجاح التغيير هي في ذواتنا وفي انفسنا قبل ان تكون في اشياء اخرى....

الى كل هؤلاء اهدي هذا العمل المتواضع

## بشكات الشارف



# الإهداء

الهي لا يطيب الليل الا بشكرك ولا يطيب النهار الا بطاعتك، ولا تطيب اللحظات الا بذكرك ، اما بعد:  
أهدي هذا العمل الى:

\_الى الذي وهبني كل ما يملك حتى احقق له اماله، الى من كان يدفعني قدما نحو الامام لنيل المبتغى،  
الى الانسان الذي امتلك الانسانية بكل قوة، الى الذي سهر على تعليمي بتضحيات جسام، الى من علمني  
العطاء دون انتظار، الى من احمل اسمه بكل افتخار، ارجوا من الله ان يمد في عمرك لترى ثمارا قد  
حان قطافها بعد طول انتظار والدي العزيز.

\_الى التي وهبت فلذة كبدها كل العطاء والحنان، الى التي صبرت على كل شيء، الى التي رعتني و كانت  
سندي في الشدائد، الى من كان دعائها سرنجاحي وحنانها بلسم جراحي أمي حفظها الله  
الى من بهم أكبرو عليهم اعتمد، الى من عرفت معهم معنى الحياة أخواتي.

الى ينابيع الصدق الصافي الى رفقاء دربي

اهدي اليهم ثمرة جهدي لادخل على قلوبهم شيئا من السعادة.

الى كل من يؤمن بان بذور نجاح التغيير هي في ذواتنا وفي انفسنا قبل ان تكون في اشياء اخرى....

الى كل هؤلاء اهدي هذا العمل المتواضع

## مغالط ناصر



الصفحة	فهرس المحتويات
	الإهداء.....
	الشكر والتقدير.....
I	الفهرس
IV	قائمة الأشكال و الجداول
02	مقدمة عامة.....
<b>الفصل الاول : النقل البري</b>	
08	المبحث الأول: اللوجستيك
08	المطلب الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيك
11	المطلب الثاني: علاقة وظيفة اللوجيستيك بوظائف المؤسسة
13	المطلب الثالث: اللوجستيك العكسي
15	المبحث الثاني: النقل
15	المطلب الأول: مفاهيم عامة حول النقل
29	المطلب الثاني: تنظيم قرارات النقل وتصنيف الناقلين:
20	المطلب الثالث: خصائص جانبي عرض و طلب خدمات النقل وإدارة حركته
24	المبحث الثالث: النقل البري و مقارنته بأنواع النقل الاخرى
24	المطلب الأول: النقل البري
24	المطلب الثاني: : أقسام النقل البري
28	المطلب الثالث: المقارنة بين خصائص وسائل النقل و أهمية اختيار وسيلة النقل

الفصل الثاني: التجارة الداخلية	
39	المبحث الأول: التجارة في الجزائر
39	المطلب الأول: ماهية التجارة
40	المطلب الثاني: أنواع التجارة:
42	المطلب الثالث: أهمية التجارة والأنشطة المتعلقة بها
46	المبحث الثاني: التجارة الداخلية:
46	المطلب الأول ماهية التجارة الداخلية
48	المطلب الثاني: أهداف التجارة الداخلية ومعوقاتهما
50	المبحث الثالث: الأهمية الاقتصادية للنقل
50	المطلب الأول: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية
53	المطلب الثاني: دور البنيات التحتية للنقل في تدعيم النمو الاقتصادي
54	المطلب الثالث: أهمية لوجستيات النقل للمنشآت
دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة - الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF	
59	المبحث الأول: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية و مفاهيم حول النقل البري المستدام
59	المطلب الأول: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية
66	المطلب الثاني: النقل البري المستدام
72	المطلب الثالث: تقييم استثمارات الجزائر في قطاع النقل الطرقي والسكة الحديدية وعلاقتها بالنقد المستدام

## الفهرس:

76	المبحث الثاني: الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF
77	المطلب الأول: لمحة عن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية - دراسة حالة -
81	المطلب الثاني: الشبكة الوطنية للشركة والخطوط التابعة لها
83	المطلب الثالث: الهياكل القاعدية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية
86	المبحث الثالث: واقع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وبعدها الإقتصادي
86	المطلب الأول: انتاج الإقتصادي:
90	المطلب الثاني: الأداء التقني لقطاع النقل:
94	المطلب الثالث: مشاكل النقل بالسكك الحديدية
98	الخاتمة
101	قائمة المراجع و المصادر
الملخص	

الصفحة	العنوان	الرقم
<b>الأشكال</b>		
11	الشكل رقم 1-1: يوضح علاقة وظيفة اللوجيستيك بوظائف	01
27	الشكل رقم 1-2: وضعية شبكة السكك الحديدية في الجزائر	02
27	الشكل رقم 1-3: المشاريع السكك الحديدية التي هي في طور الانجاز	03
34	الشكل 1-4: كيفية تحقيق التعاون بين وسائل النقل	04
60	الشكل 3-1: المنافع الناتجة عن نشاط النقل البري	05
68	الشكل رقم 3-2: يوضح متطلبات النقل	06
84	الشكل رقم 3-3: خريطة النقل بالسكك الحديدية الجزائر STNF	07
85	الشكل رقم 3-4: حجم الحظيرة الوطنية لنقل بالسكك الحديدية	08
88	الشكل 3-5 يوضح مساهمة النقل في الناتج المحلي الخام	09
89	الشكل 3-6: يوضح القيمة المضافة لقطاع النقل في الجزائر	10
91	<u>الشكل رقم 3-7: يوضح حركة المسافرين عبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.</u>	11
92	<u>الشكل رقم 3-8: يوضح حركة الحمولة بالنقل عبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية</u>	12
93	الشكل رقم 3-9: يوضح افرازات تلوث الهواء المنبعث من السكك الحديدية	13

الجدول		
64	الجدول رقم 3-1: أهداف التدخل الحكومي في نشاط النقل البري ووسائل تحقيقها	01
67	الجدول رقم 3-2: مميزات النقل المستدام	02
87	الجدول رقم 3-3: يوضح إحصاء المرافق المرتبطة بالسكة الحديدية في الجزائر	03
88	جدول رقم 3-4: يوضح مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الخام	04
89	جدول رقم 3-5: يوضح القيمة المضافة لقطاع النقل في الجزائر	05
91	الجدول رقم 3-6: يوضح حركة المسافرين عبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.	06
92	الجدول رقم 3-7: يوضح حركة الحمولة بالنقل عبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية .	07

المقدمة

تعتبر مشروعات النقل بأنواعه المختلفة البري البحري الجوي وعبر السكك الحديدية، أحد المقومات الرئيسية لأي دولة ، سواء كانت متطورة أو في طور النمو، حيث تلعب هذه المشروعات دوراً إيجابياً وفعالاً في اقتصاديات الدول ومن المسلمات التي لا يختلف عليها أحد أن التجارة الداخلية والنقل وجهان لعملة واحدة ، فالنقل هو عصب التنمية الاقتصادية و الاجتماعية وشريان الحياة للتبادل التجاري الدولي و الداخلي والنقل البري بصفة خاصة وكلما انتعشت التجارة الداخلية لأي دولة تزايد الطلب على خدمات النقل البري لأنه يعتبر طلباً تكاملياً مع التجارة الداخلية للدول فوسائل النقل الأخرى لا يمكنها منافسة النقل البري في تكلفه النقل وفي أفضلية تعاضم الكميات والأحجام المنقولة.

لذا يصبح من الضروري عند وضع الخطط أن تعطى أولوية أولى لتنمية قطاع النقل وتشغيل وسائله ثم تليها الخطط التي تنمي الاستخدام للموارد والخدمات.

وعملياً النقل البري في ظل التطور الدولي الحالي يقود بالفعل عملية التنمية من أجل تنشيط ودعم الاقتصاد الوطني ولم تعد عملية النقل وتشغيلها والانتفاع بها مجرد خدمة فقط، بل تعتبر الوجه الآخر لعملية التجارة ، ومن ثم تكون عملية النقل خدمة ووسيلة إنتاج ، وهي بذلك تكون سبيل الانفتاح الاقتصادي ومن هذا المنطلق ، فإن الأمر يتطلب وضع رؤية مستقبلية لقطاع النقل حتى يتطور هذا القطاع، وينطلق إلى آفاق أرحب -في ظل المفاهيم العالمية الحديثة – ويشير مفهوم اللوجستيات إلى أسلوب إدارة تدفق السلع والخدمات التي تحتاج إليها المؤسسة ونظام المعلومات اللازم لتحقيق هذا التدفق، وتتلاشى أهمية وظيفة اللوجستيك في حالة قيام المؤسسة بإنتاج جميع السلع والخدمات اللازمة للتشغيل إلا أن هذه الحالة لم تعد تمثل الواقع الاقتصادي في وقتنا الحالي الذي تعمل المؤسسات في ظله. ويعتبر النقل واللوجستيك وظيفتين متداخلتين، بمعنى أن النقل يدخل ضمن السلسلة اللوجيستية، بينما تلعب الأنشطة اللوجيستية المختلفة دور المنسق والمكمل لوظيفة النقل، ولذا لا يمكن لأي منها الاستغناء عن الأخرى ، خاصة في الوقت الراهن، أين أصبح من الضروري إتباع كل الطرق

والوسائل الممكنة لتقديم أفضل الخدمات بهدف إرضاء العملاء، الذين صارت سلوكياتهم مختلفة و طلباتهم متميزة بخصائص محددة. ووظيفة النقل هي الوظيفة التي تؤدي إلى تحقيق الترابط ما بين مرافق المؤسسة وبين الأسواق المحلية والدولية، لذلك فإن حجم الإنفاق على خدمات النقل والشحن يمثل أكبر نسبة إنفاق في مجال اللوجستيات. حيث أنه كلما كانت البنية التحتية متطورة وتعمل من خلال سلسلة لوجيستية تتبع تقنيات حديثة خاصة إذا كانت متمتعة بموقع جغرافي متميز (كحالة الجزائر) فلا شك أن الدولة ستحظى بنصيب أكبر في التجارة العالمية أي أنه بداية ونهاية يمكننا القول بأن العلاقة بين التجارة الداخلية والنقل تتجسد في حتمية تطوير البنية التحتية الأساسية بفكر لوجيستي حديث وتبني استراتيجيات واضحة تخدم التطور المرجو لما في ذلك من تأثير متعاظم علي حجم التجارة الداخلية، لدعم الاستراتيجيات القطاعية و تطوير تنافسية الاقتصاد الوطني.

كما أن قطاع النقل البري يضيف مجموعة من النقاط أهمها خلق فرص العمل المساهمة في تنافسية الجزائر عامة والشركات بوجه خاص ومن هنا يتوجب على الدولة تطوير شبكة وطنية مندمجة بربط مناطق الاستهلاك ومناطق الإنتاج وأهم نقاط المبادلات التجارية والبنية التحتية الكبرى للنقل و تنمية الكفاءات عبر مخطط وطني لتكوين العمال والإطارات أي أنه يمكننا أن نجمل القول في أن العلاقة بين التجارة والنقل البري وضرورات إقامة مراكز النقل البري لوجيستية لاشك هي علاقة عضوية وتبادلية تحقق أهداف ألا وهي التوسع في حجم التجارة المتداولة في الدولة.

### اشكالية البحث:

من خلال ماتطرقنا إليه نطرح إشكالية موضوعنا و التي تتمثل في :

❖ ما مدى مساهمة النقل البري في تفعيل التجارة الداخلية في الجزائر ؟

للإلمام بالموضوع نحاول الإجابة على الأسئلة الفرعية التالية:

- ماهي الأعمال اللوجستية؟
- ما دور النقل البري و أهميته الاقتصادية ؟
- كيف يساهم النقل البري في تفعيل التجارة الداخلية؟

#### فرضيات البحث

وللإجابة على جملة الأسئلة المطروحة أعلاه يجدر بنا وضع فرضيات للبحث أهمها:

- تدعيم البنية التحتية للنقل البري بقطاعيه العام و الخاص يساهم في إنتعاش التجارة

الداخلية الفرضية

- تفعيل عملية التنمية التجارية تعتمد على دعم القطاع اللوجستي عامة والنقل خاصة

#### 4- أهداف البحث:

- ❖ تحديد تأثير النقل البري على التجارة الداخلية .
- ❖ تحديد أهمية النقل البري والبنىات التحتية المساهمة في تفعيل التجارة الداخلية
- ❖ واقع قطاع النقل البري، ومدى تطور التجارة الداخلية في الجزائر.

#### أهمية البحث:

يستمد البحث أهميته كونه يشكل إحدى الدراسات التي تتناول نظرة عامة حول لقطاع النقل البري في الدولة ، ودور النقل الكفاء والبنىات التحتية المتطورة في تسهيل المبادلات التجارية وتحقيق التنمية الاقتصادية ، إذ أن الخبراء أكدوا أن التطور النقل البري هو السبيل الوحيد لاكتساب تجارة داخلية قوية .

#### أسباب إختيار موضوع البحث:

- ❖ اهتمامنا بالمواضيع الحديثة التي تعرف تطور مستمر و مستجدات و تطورات و تقدم مثل النقل البري

❖ ملينا الشخصي للبحث في مجال النقل كونه التخصص الذي درسناه.

### منهج الدراسة:

من أجل دراسة إشكالية موضوع البحث وتحليل أبعادها جوانبها ونتائجها والإجابة على تساؤلات الإشكالية لإثبات صحة الفرضيات، تمت الدراسة بالاعتماد على المنهجين الوصفي (في الجانب النظري) والتحليلي (في الجانب التطبيقي)، لإبراز أهم المفاهيم والأدوات و المقاربات المرتبطة بالموضوع والإلمام بها ومنها التحكم في الموضوع بغية المرور إلى الجانب التطبيقي.

### هيكل الدراسة:

من أجل معالجة هذا الموضوع قسمنا الدراسة الى ثلاث فصول، بحيث تناولنا في الفصل الأول النقل البري وهو بدوره قسمناه إلى ثلاث مباحث، المبحث الأول: اللوجستيك ، المبحث الثاني النقل أما المبحث الثالث: النقل البري ومقارنته بأنواع النقل الأخرى وتطرقنا في الفصل الثاني إلى التجارة الداخلية، وحتى هو بدوره قسمناه إلى 03 مباحث، تناولنا في المبحث المبحث الأول: التجارة، أما المبحث الثاني: التجارة الداخلية، اما المبحث الثالث فخصصناه لي الأهمية الاقتصادية للنقل.

وتطرقنا في الفصل الثالث، هو بدوره قسمناه إلى 03 مباحث، تناولنا في المبحث المبحث الأول: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية و مفاهيم حول النقل البري المستدام، أما المبحث الثاني: الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF كدراسة حالة، وأخيرا المبحث الثالث: واقع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وبعدها الإقتصادي

# الفصل الأول

تمهيد:

ويعتبر النقل واللوجستيك وظيفتين متداخلتين، بمعنى أن النقل يدخل ضمن السلسلة اللوجيستية، بينما تلعب الأنشطة اللوجيستية المختلفة دور المنسق والمكمل لوظيفة النقل، ولذا لا يمكن لأي منها الاستغناء عن الأخرى، خاصة في الوقت الراهن، أين أصبح من الضروري إتباع كل الطرق والوسائل الممكنة لتقديم أفضل الخدمات بهدف إرضاء العملاء، الذين صارت سلوكياتهم مختلفة و طلباتهم متميزة بخصائص محددة. ووظيفة النقل هي الوظيفة التي تؤدي إلى تحقيق الترابط ما بين مرافق المؤسسة وبين الأسواق المحلية والدولية، لذلك فإن حجم الإنفاق على خدمات النقل والشحن يمثل أكبر نسبة إنفاق في مجال اللوجستيات.

و ترجع أهمية وظيفة النقل إلى أنها تساعد على إضافة المنافع الزمنية والمكانية للسلعة حيث تتحدد سرعة انتقال المنتجات من نقطة إلى أخرى في ضوء كفاءة هذه الوظيفة، فإذا لم يتوفر المنتج المعين في المكان والزمان اللذان تظهر فيهما الحاجة إليها فإن المؤسسة قد تعاني من العديد من المشاكل ذات التأثير السلبي على الأرباح مثل إلغاء طلبيات العملاء و اخففا درجة ولاء العملاء وتوقف الإنتاج على مستوى الدولة ككل نجد أن نظام النقل والشحن المتطور يساهم في درجة التقدم التي يمكن أن يصل إليها الاقتصاد القومي وذلك من خلال الإسهام في خلق ظروف المنافسة وتحقيق اقتصاديات الحجم في مجال الإنتاج .

وتخفيض تكاليف إنتاج السلع و الخدمات ومع ظهور العولمة وتطور النشاط الاقتصادي والتطور السريع لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات تسعى المؤسسات إلى تطوير وتنظيم شبكات عالمية إستراتيجية وفعالة.

وعليه إرتائنا إلى تقسيم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث:

**المبحث الأول: اللوجستيك**

**المبحث الثاني: النقل**

**المبحث الثالث: النقل البري ومقارنته بأنواع النقل الأخرى**

### المبحث الأول: اللوجستيك

المطلب الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيك

أولاً: تعريف اللوجستيك

1- التعريف اللغوي لكلمة اللوجستيك: هو نوع من العلم العسكري الذي يتعامل مع الإمداد والصيانة ونقل المواد والأشخاص و المؤسسات.

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

3- التعريف Stone: فقد عرف اللوجستيك بأنه "علم وفن يحدد الحاجات من حيث كيفية الحصول عليها وتوزيعها والاحتفاظ بها في حالة جاهزة للتشغيل"<sup>1</sup>

4- التعريف James Heskett سنة 1973: "إدارة الأنشطة التي تسهل حركة وتنسيق العرض والطلب في خلق المنفعة المكانية والزمانية"<sup>2</sup>

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

6- التعريف J. COLIN ET G. PACHE سنة 1988 "اللوجستيك هو تقنية التحكم في الحركة المادية لتدفقات السلع سعياً إلى البحث عن تزامن الوتيرة داخل سلسلة العمليات التي تميل إلى أن تكون في الوقت المحدد "JIT" وذلك لتفادي التعطلات والاختناقات"

<sup>1</sup> عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كيدليل للميزة النسبية، دار المعارف للنشر، الإسكندرية، مصر 2000، ص 14  
<sup>2</sup> Pierre Médián. Anne Gratacap. La logistique et supply chain management. DUNOD. Paris 2008. P11.

7- التعريف 6: Ratliff et Nulty سنة 1996 "اللوجستيك هو عبارة عن مجموعة من الأنشطة المتعلقة ب: اكتساب ، حركة ، تخزين وتسليم القطع والسلع في سلسلة اللوجستيك.

ويشمل اللوجستيك مهام النقل ، التوزيع ، التخزين ، وإدارة المواد والمخزون ، وهو مرتبط بالإنتاج والتسويق"

ثانيا: أهمية اللوجستيك ومكانته في الإستراتيجية التسويقية

تعتبر وظيفة اللوجستيك من أهم وظائف المنظمات الحديثة ، ذلك لأن قيمة المواد المشتراة والمخزنة تمثل نسبة كبيرة من رأس المال هذه الشركات والمنظمات ، أيضا لأن اللوجستيك يعتبر وسيلة أساسية لتنظيم التدفقات الفيزيائية والمعلوماتية للمنظمة ، من هنا تظهر جليا أهمية اللوجستيك الذي يستند إلى منطلق توفير المنتج المناسب في الوقت المناسب في الوقت المناسب وللعميل المناسب ، هذا ويعد اللوجستيك مهما لأسباب التالية :

- 1- اعتبارات التكلفة العالية : تؤدي إدارة اللوجستيك إلى تخفيض وتبديلة التكاليف وهذا ما يؤدي بالضرورة إلى تحسين ربحية المنظمة وبالتالي العائد الاستثمار.
- 2- تسهيل إنسيابية التدفقات : إذ إن اللوجستيك يسعى بشكل أو بآخر إلى تسهيل إنسيابية التدفقات سواء الفيزيائية أو المعلوماتية كما يلي :
- 3- التدفقات الفيزيائية: المتمثلة في أنشطة النقل والتخزين والتموين للمواد .
- 4- التدفقات المعلوماتية: أي التحكم في تسيير الطلبات ، والتنسيق التدفقات الفيزيائية .
- 5- الإستجابة السريعة للزبون : يتوجب على المنظمة الإستجابة في أقصر وقت ممكن لطلبات العميل ، بتوفير السلعة أو الخدمة في الوقت والمكان المناسبين.

ثالثا: مكانة اللوجستيك في الإستراتيجية التسويقية :

تقضي المنظمات وقتا طويلا لإيجاد طرق مختلفة لعرض منتجاتها في السوق ، ومواجهة منافسيها وبما أن إدارة اللوجستيك تؤثر على تكاليف المنظمة فإن هذه الأخيرة تسعى لإيجاد أسواق جديدة لزيادة حصتها في الأسواق ، وكذا زيادة الأرباح

### رابعاً: أهداف اللوجستيك<sup>1</sup>:

يتمثل الهدف العام لإدارة اللوجستيك في ضمان وتوفير احتياجات المنظمة من مواد ومعدات وخدمات بالجودة المناسبة والسعر المناسب ، وخاصة مصدر الشراء المناسب ، وعلى ضوء هذا الهدف الرئيسي يمكن تحديد الأهداف الأساسية التفصيلية للوجستيك في مايلي :

1.تحقيق الأداء الإقتصادي للموارد والإمكانيات من خلال الشراء للمواد والمستلزمات بأقل التكاليف مع عدم التضحية بالجودة المطلوبة

2.تحقيق التدفق المستمر في تمويل المنظمة بالإحتياجات وهذا لعدم حدوث انقطاعات في العمل في كافة الوحدات والأنشطة بالمنظمة

3.المحافظة على العلاقات المتميزة بين المنظمة والموردين مما يساعد على تحسين صورة المنظمة والموردين والمجتمع ككل.

4.تقوية المركز التنافسي للمنظمة وتنمية قدرتها على تحقيق الأرباح من خلال كفاءة وفعالية الأنشطة الإمدادية ومن ضبط وترشيد تكاليف ومصروفات المشتريات والمخازن.

5.تحقيق مايسمى ب 05أصفار (LES CINQ) (\*).والتي تتمثل في :

\* صفر مخزون: تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي إلى خدمة جيدة للعملاء

\* فر أوراق: عن طريق استخدام التكنولوجيات الحديثة مثل الفاكس ، الانترنت ، الأنترنت ، الهاتف ، الحاسب الآلي، الكمبيوتر كل هذا يقلص من استخدام الأوراق ، وكذلك يزيد من سرعة الاستجابة

\* صفر أجال:تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي إلى خدمة جيدة للعملاء.

\* صفر أخطاء: عدم وجود أخطاء من المنتج يعني التخلص من المردودات وبالتالي تحقيق خدمة جيدة للعملاء وتخفيض التكاليف .

\* صفر عطل: يجب أن تكون الصيانة قبل وقوع العطل وليس عند حدوثه وهذا يسمى بالصيانة الوقائية وكذلك يهدف اللوجيستيك إلى توفير المنتج المناسب ، بالكمية المناسبة ، بالحالة المناسبة ، في المكان المناسب ، للعميل

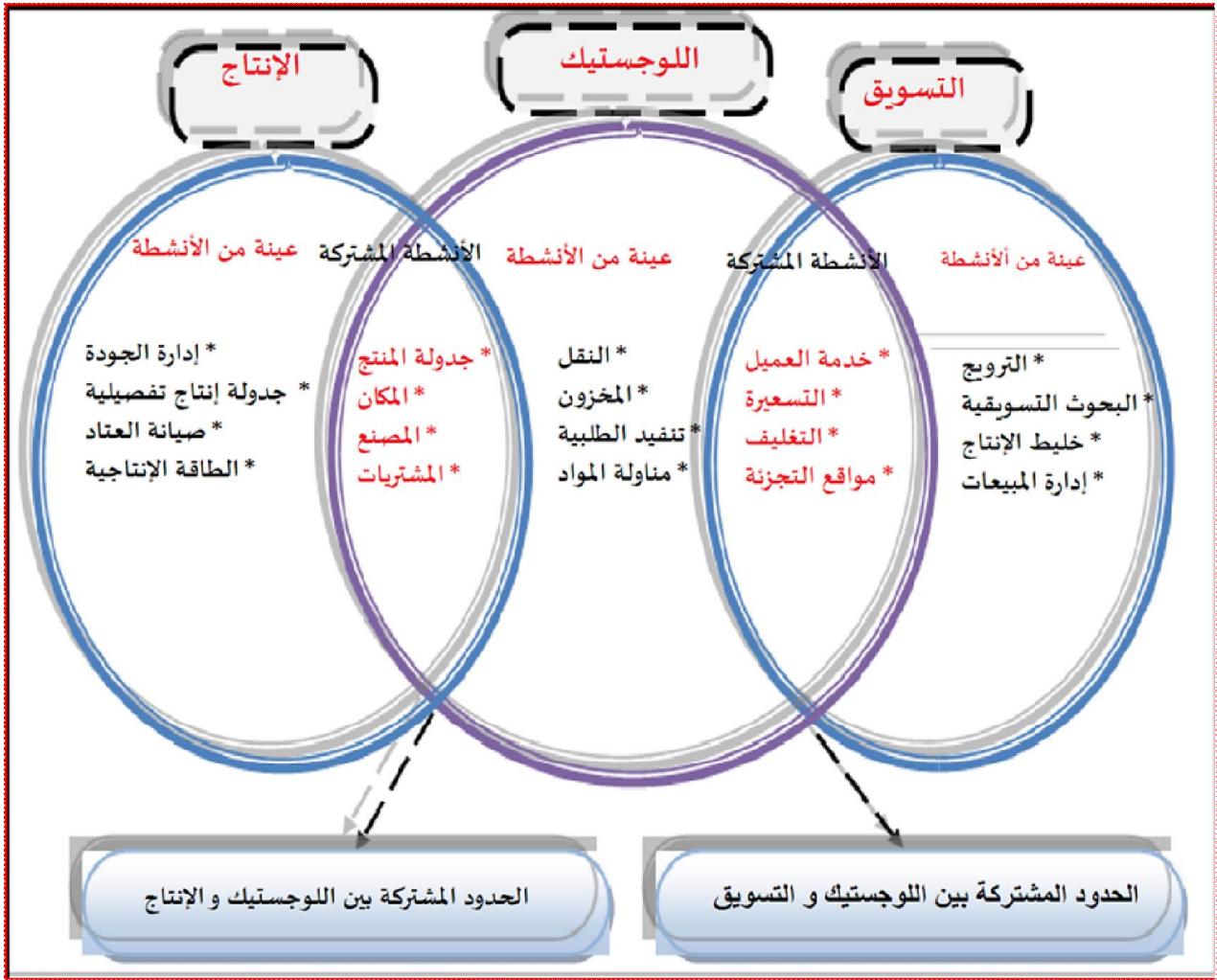
المناسب ، وبالتكلفة المناسب

<sup>1</sup> عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، ص 22

المطلب الثاني: علاقة وظيفة اللوجستيك بوظائف المؤسسة :

من خلال مفهوم اللوجستيك يظهر بوضوح العلاقة الوطيدة بين اللوجستيك ووظيفة التسويق ، كما يظهر أيضا العلاقة بين اللوجستيك وبين وظيفة الإنتاج ، وأيضا العلاقة بين الإدارة المالية وهذا نظرا لأن نشاط اللوجستيك يمتد من بداية طلب توريد المواد الخام وحتى وصول السلع التامة إلى الزبون من هنا نستنتج علاقة اللوجستيك مع النشاطات الأخرى.<sup>1</sup>

الشكل رقم 1-1: يوضح علاقة وظيفة اللوجستيك بوظائف



المصدر: عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة

<sup>1</sup> عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، ص 25

### أولا- العلاقة بإدارة الإنتاج

من أوليات مهام إدارة الإمداد خدمة مصالح الإنتاج وذلك بتوفير احتياجاتها من مستلزمات الإنتاج بالشكل الذي لا يعطلها أو يتسبب في تعقيد مهمتها بأي طريق من الطرق وهذا يتطلب الربط المستمر بينهما ويتضمن ذلك وقبل كل شيء تبادل تام في المعلومات والبيانات فعلى إدارة الإنتاج أن تمد إدارة الإمداد بالمعلومات والبيانات عن ما يلي:

- ❖ الصعوبات في استخدام بعض أنواع المواد؛
- ❖ تحديد مواعيد الحاجة إلى هذه المستلزمات.
- ❖ أيضا يجب على إدارة الإمداد أن تمد إدارة الإنتاج بالمعلومات عن:
- ❖ مواعيد ورود الطلبات واحتمالات التأخير؛
- ❖ التطور الفني أو التكنولوجي في صناعة المواد ومستلزمات الإنتاج التي تحتاجها العلمية الإنتاجية؛
- ❖ المواد والخامات البديلة أو الجديدة التي تظهر في الأسواق.

### ثانيا- العلاقة بإدارة التسويق

- وأهم المعلومات والبيانات التي تقدمها إدارة التسويق لإدارة الإمداد هي:
- ❖ قيمة المبيعات الحالية والمتوقعة واطراف إلى خطط التسويق المختلفة؛
  - ❖ معلومات عن العملاء الذين يشترون منتجات الشركة؛
  - ❖ أيضا تساعد بحوث التسويق في تنمية معلومات الشراء عند اتخاذ قرارات الشراء؛
  - ❖ أيضا تستفيد إدارة التسويق من البيانات الخاصة بالتطورات التي تحدث في أسواق المواد ومستلزمات الإنتاج حتى تضع سياساتها التسويقية مما يتفق مع خصائص هذه المواد بالأسعار والتكلفة المناسبة.

### ثالثا- العلاقة بالإدارة المالية :

إن أي قرار في المشروع له أبعاد مالية سواء بطريق مباشر أو غير مباشر إذن العلاقة بين إدارة الإمداد والإدارة

المالية علاقة واضحة، وإلى جانب ما تقدمه الإدارة المالية من معلومات عن الإعتمادات المالية فإن إدارة الإمداد تمد الإدارة المالية بالآتي:

- ❖ أي تغيرات في كمية المشتريات الحالية أو المتوقعة؛
- ❖ توقيت عملية الشراء حتى يمكن تدبير الأموال في الوقت المناسب؛
- ❖ الإبلاغ عن أي مخالفة للمورد سواء كان تأخير في ميعاد التوريد أو في المواصفات المتفق عليها لاتخاذ الإجراء اللازم بتوقيع غرامه أو غير ذلك.

### المطلب الثالث: اللوجستيك العكسي<sup>1</sup>

#### أولاً: تعريفه:

في حين يعمل اللوجستيك التقليدي على تحسين تدفق البضائع من المنتج إلى المستهلك ، إلا أن اللوجستية العكسية تدير عمليات قلب هذا التدفق للتعامل مع الأجزاء والمواد والمنتجات المرتجعة من المستهلك إلى المنتج في معظم الأحيان يشمل ذلك استرداد الضمان واسترداد القيمة والإصلاح وإعادة التوزيع واسترجاع المنتجات وقطع الغيار والمواد البديلة للتجديد أو عوائد عقود الخدمات أو المنتجات وإعادة التدوير الهيكلي.

يهدف تحسين كفاءة سلسلة التوريد ومعدلات استرداد الأصول ، أصبحت إدارة العمليات اللوجستية العكسية بشكل متزايد أداة تؤثر بشكل إيجابي على الربحية وكذلك مساعدة المنظمة في تحقيق أهداف الاستدامة مع نمو مبادرات الاستدامة ، اعتمدت المزيد من الشركات استخدام المواد المعاد تدويرها في الإنتاج وطورت إجراءات للتخلص المسؤول من المنتجات التي لا يمكن إعادة تدويرها أو إعادة استخدامها على سبيل المثال ، وضع عدد متزايد من مصنعي الهواتف المحمولة إجراءات مطبقة للمستهلكين الذين يرغبون في إرجاع طراز قديم والتأكد من أن الجهاز قد تم تجديده أو إعادة تدويره بدلاً من إلقاؤه في المكب المحلي وبالتالي فقد تطورت إدارة العمليات اللوجستية العكسية إلى تخصص ينتج عنه تخفيضات في التكلفة ووظيف كفاءات ويحسن تجربة المستهلك اكتشف المنتجون قيمة ضمن الأصول المرتجعة وفوائد عمليات الإصلاح وإعادة تخصيص المنتجات.

ثانياً:- فوائد تطبيق اللوجستيك العكسي في المؤسسات

<sup>1</sup> Yves Primor. Logestique – production – Ditrubution- soutien. Op cit . P 04.

مع ظهور أنظمة الإدارة المتطورة ، اكتشفت المؤسسات منطق إعطاء الأولوية لإدارة العمليات اللوجستية العكسية ، الأمر الذي أدى إلى تطوير التكنولوجيا المتقدمة التي تدعم هذه العملية الكثير من هذا التطوير مستمد من الإلكترونيات وقطاع ما بعد البيع للسيارات وإعادة التصنيع ، حيث تكون دورات حياة المنتج أقصر بكثير ، وشبكات الخدمات العالمية معقدة بشكل متزايد ، وعمليات الاستدامة مطلوبة وتخصيص المستهلك أصبح هو القاعدة ومع ذلك بالنسبة لكثير من المؤسسات ظلت عملية إدارة العائدات مركزاً للتكلفة مع مستوى رؤية منخفض يحتوي على منتجات يمكن إعادة تخزينها أو إصلاحها أو إعادة تدويرها أو إعادة تعبئتها أو التخلص منها بشكل مناسب لم يكن لدى مقدمي الخدمات اللوجستية التقليدية بدائل قليلة للغاية لعكس القناة ومع ذلك ومع تقدم التكنولوجيا ، استفادت الشركات التي تستخدم إدارة عملية لوجستية قوية وعالية الكفاءة من:

- ❖ انخفاض تكاليف الدعم الإداري والنقل وما بعد البيع.
- ❖ زيادة السرعة.
- ❖ زيادة حصة سوق الخدمات.
- ❖ تحقيق أعلى لأهداف الاستدامة.
- ❖ خدمة عملاء أكبر و مستويات احتجاز أعلى.

مع توفر التكنولوجيا المناسبة لإدارة العمليات اللوجستية العكسية بما يتجاوز مجرد وجود عملية لوجيستية عكسية في مكانها الصحيح ، يحصل الشاحنون على مزايا أكثر فاعلية تشمل:

- تحسين الرؤية العكسية لسلسلة التوريد ، وزيادة الإنتاجية ، وزيادة الاستجابة للعملاء.
- سلسلة إمداد متزامنة تشمل الآن الخدمات اللوجستية التقليدية إلى الأمام والخدمات اللوجستية الواردة ، والخدمات اللوجستية العكسية.
- الشفافية في عمليات سلسلة التوريد عبر شبكة.
- الدمج التلقائي للبيانات من الشركاء والأنظمة.
- سجل BONUS: للحصول على "الفوائد الكبيرة لاستخدام التكنولوجيا لإدارة النقل العكسي بشكل فعال" عبر الويب.

المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول النقل

المطلب الأول: مفاهيم عامة حول النقل

أولاً- تعريفه:

إن للنقل دور فعال في التنمية،<sup>1</sup> وهو من الوظائف الاقتصادية المهمة التي تمنح المنتج المنفعة المكانية ويقترار نشاطه على المجهودات التي ترمي إلى نقل المنتجات من أماكن الإنتاج إلى أماكن الاستهلاك ، ويمكننا تعريف النقل على أنه أحد وظائف التوزيع المادي من خلال مسالك أو منافذ توزيع مختارة تضمن لنا نقل المنتج وإيصاله إلى المستهلك، وهذا باستخدام وسائل النقل المتاحة وإدارة النقل هي إحدى إدارات التوزيع المادي في الشركة وهي المسئولة عن خلف المنفعة المكانية وذلك من خلال القيام بأعمال النقل والتوزيع المادي بصورة اقتصادية وعلى درجة عالية من الكفاءة والفاعلية، فهو يعتبر نشاط تنظيمي عملي يسعى للإستخدام الإقتصادي الأمثل لمستلزمات النقل من وسائل و طرق و شبكات ووقت وموارد مالية وبشرية بأقل تكلفة ممكنة وإختصار في زمن النقل.<sup>2</sup>

ثانيا- أهمية نشاط النقل:

1- أهمية نظام النقل على مستوى المنظمة و على مستوى الدولة<sup>3</sup>:

يأخذ نشاط النقل أهمية كبيرة في المعاملات التجارية، إذ لولاه لوجب استهلاك السلع في الأمكنة التي تصنع فيها، الأمر الذي يؤدي إلى شل حركة التبادل، التي تعتبر عاب الحياة التجارية، وبوجود شبكات نقل قوية وممتدة داخل المجتمع تؤدي إلى زيادة كل من التخصص وتقسيم العمل، وأيضا في زيادة قدرة عناصر الإنتاج على الانتقال من مكان لآخر في الوقت المناسب .

1-1 أهمية نشاط النقل على مستوى المؤسسة :

<sup>1</sup> مجيد سعود، موضوعات في التنمية و التخطيط، الطبعة الأولى، دار ابن خلدون، بيروت، 1980.  
<sup>2</sup> خالد طه عبد الكريم، الأبعاد الإقتصادية لقطاع النقل و الأسلوب العلمي لتدنية وخفض تكاليف النقل، المرجع السابق نفسه، ص 43  
<sup>3</sup> نهال فريد مصطفى، جلال العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص 146

يساعد النقل على إضافة المنافع الزمنية والمكانية للسلعة، حيث تتحدد سرعة انتقال المنتجات من نقطة إلى أخرى في ضوء كفاءة هذه الوظيفة، ويؤثر نشاط النقل على مجموعة من القرارات الاقتصادية الرئيسية في مجال الأعمال وهي:

### ❖ قرار الإنتاج:

حيث أن المنشآت الصناعية التي تقوم بإنتاج سلع ملموسة، تدخل الاعتبارات الخاصة بإمكانيات نقل المواد الخام والسلع تامة الصنع وتكاليف النقل في قرارات الإنتاج.

❖ قرارات الشراء: حيث تتأثر طبيعة المشتريات إلى حد كبير بالاعتبارات المرتبطة بالنقل وذلك بغض النظر عن طبيعة المؤسسة سواء كانت تعمل في المجال الصناعي أو التجاري.

### ❖ قرارات تحديد موقع مرافق المؤسسة:

على الرغم من أن قرارات تحديد مواقع مراكز الإنتاج والمخازن والمستودعات ومراكز البيع تتأثر بالعديد من العوامل، إلا أن الاعتبارات المرتبطة بالنقل تؤثر أيضا في هذه القرارات.

### ❖ قرارات التسعير:

على الرغم من أنه لا توجد علاقة مباشرة بين التغيرات في تكلفة النقل بين أرباح المؤسسة، إلا أن تكلفة النقل هي أحد العناصر الهامة التي تأخذ في الاعتبار عند وضع سياسات التسعير.

### 1-2 أهمية نشاط النقل على مستوى الاقتصاد ككل: <sup>1</sup>

يسهم قطاع النقل المتطور على مستوى الدولة في تحقيق التنمية والتطور في المجالات الأخرى للبلاد، حيث يساهم في:

❖ التأثير على نمط وإستراتيجية التنمية الاقتصادية التي تعتمدها الدولة انتهاجها خاصة في القطاع الصناعي، وذلك لأن خدمات قطاع النقل بمختلف أنواعه تؤثر على عملية التوطن الصناعي من حيث اختيار مراكز الإنتاج ومنافذ

<sup>1</sup> حمد سليمان المشوخي، إقتصاديات النقل و المواصلات، دار الفكر العربي، 2003، ص 95.

التسويق. حيث تتضافر مجموعة من العوامل الاقتصادية والاجتماعية في تحديد عملية التوطن الصناعي وتمثل

تكلفة النقل أهم العوامل الاقتصادية في هذا المجال نظرا لأن اختيار موقع الصناعة يعتمد على:

- موقع الصناعات المنتجة للمواد الأولية ومدى قربها أو ابتعادها عن الصناعة المعنية (التأثير في جانب المدخلات).
- إمكانية نقل البضائع المختلفة بأحجام كبيرة (التأثير في جانب المخرجات)
- مواقع أسواق التداول و الاستهلاك النهائي (التأثير في جانب التوزيع)

❖ المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي (المادي والبشري) حيث تعمل خدمات قطاع النقل على تيسير عملية

انتقال المعرفة التكنولوجية التي تزداد فاعليتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي إذا ما تم تجسيدها في شكل سلع

ومعدلات إنتاجية، وفنون إنتاجية متطورة، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطاقة الإنتاجية والتي تعد بدورها من أهم

محددات التنمية الاقتصادية، وهو ما يفسر تزايد نسبة الإنفاق على قطاع النقل – خاصة الدول النامية- إذا بلغت

نسبة الإنفاق على قطاع النقل بمختلف أنواعه ما يقرب من % 40 من إجمالي الإنفاق على قطاع الخدمات المختلفة.

❖ العمل على تدعيم طاقة الدولة على التخصص وتنظيم منافع المزايا النسبية في الإنتاج وتفسير ذلك

على أن كل دولة على حدا تكتسب مزايا نسبية في إنتاج منتج معين أو مجموعة من المنتجات بتكاليف منخفضة مما

يؤدي إلى زيادة المنتجات (العرض) وبالتالي تحقيق فائض من تلك المنتجات وتصريفه إلى الأسواق العالمية ومنه

الحصول على الموارد اللازمة من النقد الأجنبي الذي يستخدم لتوفير المستلزمات السلعية و الرأسمالية التي تحتاجها

برامج التنمية الاقتصادية.

❖ تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية،

بالإضافة إلى ما يمارسه نشاط النقل- خاصة النقل البحري- من دور فعال في توفير تكاليف نقل المنتجات المصدرة

إلى الخارج وبالتالي تخفيض معدلات عجز ميزان المدفوعات.

### 2- أهمية نظام النقل الفعال:

إذا نظرنا إلى نظام النقل على مستوى المجتمع فسوف نجد أن هذا النظام له تأثيره الواضح على مستوى النشاط

الاقتصادي في هذا المجتمع. فعندما لا يتوافر نظام نقل رخيص ولا تتوافر وسائل النقل الرخيصة فإن المجتمع عادة ما

يكون مركزا في المناطق التي توجد بها زراعة، مع معظم الاستهلاك يتم بالقرب من مواقع الإنتاج، ولكن مع توافر نظام

نقل منخفض التكلفة والذي يمكن الاعتماد عليه، فإن الهيكل الاقتصادي للمجتمع، كلك يبدأ في التغير، ويبدأ الإنتاج

ومراكزه في التشتت جغرافيا ويحتاج الإنسان إلى المقارنة بين الدول النامية والدول المتقدمة، ليرى كيف يلعب النقل دورا مهما في خلق مستوى عال من النشاط الاقتصادي. حيث يحدث الإنتاج والاستهلاك في الدول النامية متقاربين، وكثير من القوى العاملة التي تعمل في الإنتاج الزراعي ونسبة قليلة من إجمالي السكان تعيش في المدن. والمناطق الجغرافية تحد من مجال الإنتاج، وعادة يرتفع مستوى المعيشة الاقتصادي لكل مواطن. إن نظام النقل الفعال يسهم في، المنافسة في السوق، ويقلل البضائع

### ❖ منافسة أكبر.

عندما لا تتوافر وسائل النقل الجيدة ومنخفضة التكلفة، فإن سوق المؤسسة سيكون محدودا بتلك المناطق الجغرافية المحيطة بمراكز الإنتاج. وإذا لم تكن تكلفة الإنتاج لأي شركة أقل من تكلفة الإنتاج لشركة أخرى في منطقة أخرى بصورة تمكن الشركة الأولى من دفع تكلفة النقل فإنه لن تكون هناك منافسة بين الشركتين. فكل شركة منها سوف تنتج في المنطقة المحيطة بها فقط وتعتبر هذه المنطقة سوقها. ولكن عندما تتحسن وسائل النقل وتقل تكلفتها فإن أي منتج يستطيع أن ينتج ويوزع في أي منطقة وبالتالي ينافس المنتجين في الأسواق الأخرى وبالإضافة إلى تشجيع المنافسة المباشرة والنقل الرخيص، ويشترط أن يكون النقل عالي الجودة، فيجب أيضا تشجيع المنافسة غير المباشرة، وذلك بتوفير البضائع في السوق. يكون للبضائع الواردة من السوق الخارجية تأثير في استقرار أسعار المنتجات المتشابهة في السوق

### ❖ مزايا الإنتاج بحجم كبير

حيث أن وجود وسائل النقل توفر أسواق أكبر و أوسع فإن الإنتاج يكون عند حجم أكبر محققا الوفورات الاقتصادية للإنتاج بحجم كبير. والواقع أن حجم السوق الكبير يؤدي إلى الوفورات في الإنتاج بسبب حسن استخدام التسهيلات الإنتاجية المتاحة، وظهور التخصص في عمليات الإنتاج (الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الإنتاج مرة أخرى). كذلك فإن توافر وسائل النقل الجيدة تجعل عملية التزامن بين مكان الإنتاج ومكان

الاستهلاك غير مطلوبة الأمر الذي يمكن الشركة من أن تختار أفضل مواقع الإنتاج والتي تحقق وفورات اقتصادية بطرف النظر عن مواقع الاستهلاك ومن الممكن أن تؤدي الأسواق المتسعة إلى تخفيض في تكاليف الإنتاج. والنقل

الرخيص يسمح بتجزئة مواقع الأسواق ومواقع الإنتاج. وهذا يعطي الحرية في اختيار مواقع الإنتاج، حيث يتم إنشاؤها في الأماكن ذات الميزة الجغرافية<sup>1</sup>.

### ❖ خفيض الأسعار :

يسهم النقل الرخيص أيضا في تقليل أسعار المنتجات، وهذا لا يحدث فقط بسبب المنافسة الشديدة في السوق، و لكن أيضا بسبب أن النقل عنصر تكلفة مهم في الإنتاج والبيع وتكاليف التوزيع الأخرى. ولأن النقل يصبح أكثر فعالية ويمنح أداء جيدا، فإن المجتمع يستفيد برفع مستوى المعيشة. وكلما زادت فعالية نشاط النقل، كلما أدى ذلك إلى تخفيض الأسعار وارتفاع مستوى المعيشة للأفراد في المجتمع.

### المطلب الثاني: تنظيم قرارات النقل وتصنيف الناقلين:

#### أولا- تنظيم قرارات النقل :

إن القرارات المتعلقة بحركة نقل السلع والمواد من مصادر التجهيز إلى مخازن المشتري تؤثر عادة في ربحية المؤسسة وذلك من خلال ما تتحمله من تكاليف نقل عالية تؤثر بشكل سلبي على الربحية، أما في حالة كون تكاليف النقل منخفضة يكون التأثير ايجابيا، ولذلك فإن بعض الشركات تقوم بإنشاء قسما خاصا بالنقل يكون متخصصا باختيار وسائل النقل اللازمة لتنفيذ حركة نقل السلع والمواد وتكاليف النقل لا تقتار على أجور النقل فقط، وإنما تشمل تكاليف أخرى متعلقة بعملية النقل مثل تكاليف

التحميل والشحن وما شابه ذلك، ويتأثر حجم تكاليف النقل أيضا بعامل البعد والقرب من مصادر التجهيز، وهذا يضع المسؤولية على عاتق إدارة النقل من اختيار وسائل النقل الملائمة والمناسبة، مع الأخذ بعين الإعتبار كل ما يتعلق بذلك من أنظمة وقوانين وشروط نقل وذلك حسب أصناف وأنواع البضائع المختلفة.

#### ثانيا- الناقل العام :

إن هذا النوع من الناقلين للمواد والسلع يكون ذو صفة عامة وشاملة ويتسم بالرسمية، وهنا على الأغلب تنطبق هذه المواصفات على الوحدات الإدارية التابعة للدولة التي من شأنها تقديم خدمات لكافة الأفراد والمؤسسات في البلد

<sup>1</sup> حمد سليمان المشوخي، المرجع السابق، ص 92-94

الذي يعمل فيه هذا الناقل العام، وتتميز أجور الخدمات المحددة من قبل هذا الناقل بأنها ثابتة ومحددة من قبل الوزارة المعنية في الدولة، والصفة الأهم التي تميزها كونها مناسبة إن لم تكن رمزية.

ثالثًا- الناقل المتعاقد أو الخاص :

إن هذا النوع من الناقلين يتمثل في شركات نقل محلية أو دولية متخطاة، تملك أساطيل نقل برية وجوية وبحرية خاصة بها.

رابعًا- الناقل الذاتي :

يقاد بذلك أن المؤسسة تتكفل بعملية نقل بضائعها بنفسها، وينطبق ذلك على المواد والسلع التي يتم شراؤها من المجهز الخارجي أو نقل المواد والسلع التي يتم بيعها إلى جهات خارجية<sup>1</sup>.

### المطلب الثالث: خصائص جانبي عرض و طلب خدمات النقل وإدارة حركته

أولًا- الخصائص المميزة لجانب الطلب على خدمات النقل<sup>2</sup>

1- الطلب على خدمات النقل هو طلب محفوز أو مشتق : و يقاد بذلك أن خدمات النقل بمختلف أنواعها لا تطلب لذاتها بالرغم من أن نشاط النقل هو نشاط مستقل قائم بذاته، وإنما هو طلب من أجل تلبية احتياجات مختلفة 95 ، فطلب النقل بالنسبة للمنظمات يكون من أجل نقل السلع النهائية من مواقع إنتاجها إلى مراكز التوزيع و الاستهلاك. ومن تحقيق وتعظيم ربحية المنتج ورفاهية المستهلك .

2- اختلاف معدلات الطلب على خدمات النقل البديلة باختلاف الوفرة في زمن أداء خدمة النقل: حيث تتأثر معدلات الطلب على خدمة النقل باختلاف قدرة وسيلة النقل المستخدمة على اختصار عنصر الزمن الذي تستغرقه رحلة الانتقال من مكان إلى آخر.

<sup>1</sup> سعد الدين عشاوي، تنظيم و إدارة النقل، الأسس و المشكلات و الحلول، ط4، عين شمس، القاهرة، 1985، ص 83-

84

<sup>2</sup> حمادة فريد منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص 43-44

3- تباين معدلات الطلب على خدمات النقل وفقا لاختلاف مستوى النشاط الاقتصادي : يتصف الطلب على خدمات وسائل النقل بصفة عامة، بالتقلب وعدم الانتظام ويرجع ذلك إلى وجود ارتباط وثيق بين الطلب على خدمات والوضع الاقتصادي حيث أن الطلب على النقل يزيد في فترات الراج الاقتصادي نتيجة التوسع في مراكز الإنتاج والاستهلاك القائمة، أو إضافة مواقع إنتاج و منافذ تسويقية جديدة.

4- التقلبات الموسمية تختلف وفقا لتنوع النشاط الاقتصادي في مختلف القطاعات: حيث تظهر تلك التقلبات بوضوح في القطاع الزراعي بدرجة أكبر من القطاع الصناعي ففي القطاع الزراعي تحدث تقلبات في الطلب حين يكون النشاط الزراعي محاورا في محاول رئيسي واحد، أو في محاصيل رئيسية ذات فترة زراعية واحدة مثل المحاصيل الصيفية والشتوية .

### ثانيا: الخصائص المميزة لجانب عرض خدمات النقل

1- اختلاف تكاليف عرض خدمات النقل باختلاف وسيلة النقل المستخدمة : حيث يلاحظ تباين تكاليف عرض وسائل النقل المختلفة، فتحتمل وسائل النقل البحري المرتبة الأولى من حيث انخفاض تكلفة عرض خدمة النقل، يليها وسائل النقل بالسكك الحديدية، ثم النقل البري وأخيرا النقل الجوي .

2- عرض خدمات قطاع النقل يتصف بعدم القابلية للتخزين و التجزئة :

#### ❖ عدم القابلية للتخزين :

حيث تنفرد خدمات قطاع النقل بمختلف وسائله بميزة يطلق عليها اقتران الاستهلاك بالإنتاج في وقت واحد ويقاد بذلك أن خدمات وسائل النقل يتم استهلاكها بمجرد إنتاجها، و يترتب على ذلك قابلية تلك الخدمات للتخزين، وهو ما يؤدي إلى:

- عدم تحمل تكاليف تخزين المنتج؛
- صعوبة تتبع المستفيدين بخدمات النقل؛
- ظهور الطاقات الفائضة بسبب عدم الإشغال الكامل للخدمة .

#### ❖ عدم القابلية للتجزئة :

ويقاد بذلك أن خدمات النقل تقدم بصورة مستقلة ومتتابعة بحيث يبدأ عرض هذه الخدمات من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول بشكل لا يتجزأ<sup>1</sup>.

3- اختلاف معدلات عرض خدمات النقل وفقاً لتباين وسيلة النقل في إنجاز الخدمة في أقل وقت:

❖ اختلاف عرض خدمات النقل من حيث معدل تكرار الخدمة و إنجازها على الوجه الأكمل :

و يقصد بذلك اختلاف وسائل النقل من حيث: قدرة كل منها على تكرار أداء الخدمة، أي عدد المرات التي تصل بها وسيلة النقل بين محطات الانطلاق والوصول خلال فترة زمنية معينة. أما من حيث القدرة على إنجاز الخدمة على أكمل وجه، فيقاد بها مدى قدرة وسيلة النقل المعينة على إنجاز النقل بصورة تامة أو كاملة دون الحاجة إلى وسائل نقل وسيطة، أي قدرتها على أن تتولى بنفسها تقديم خدمة النقل من نقطة بداية الرحلة إلى حيث نقطة النهاية (النقل من الباب إلى الباب)

ثالثاً: إدارة حركة النقل:

تشمل المسؤولية الرئيسية لإدارة حركة النقل الرقابة اليومية على عملية الشحن. وفي حالة الاعتماد على خدمات مستأجرة من شركات النقل المتخصصة فإن مسؤولية الإدارة تقتصر على شراء هذه الخدمات والرقابة عليها. أما حالة امتلاك المنشأة لوسائل ومعدات النقل الخاصة بها فإن حجم المسؤولية الملقاة على عاتق إدارة النقل ليشمل إدارة وجدولة أعمال أسطول الشحن.

و في كلا الحالتين نجد أن إدارة النقل تلتزم بتقديم خدمات النقل بكفاءة بما يؤدي إلى تحقيق أهداف وظيفة :

اللوجستيات. وتشمل مهام إدارة حركة النقل مجموعة الأنشطة التالية:<sup>2</sup>

1- تصنيف البضائع :

يشير هذا النشاط على عملية تصنيف البضائع التي يتم نقلها وشحنها إلى مجموعات متشابهة وذلك في ضوء خصائص كل منها وهي الخصائص التي تؤثر على تكاليف المناولة والنقل، ويساعد هذا التصنيف على تحديد معدلات أو أسعار الشحن بشكل مباشر

<sup>1</sup> سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، دراسات تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص 30-34

<sup>2</sup> سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، دراسات تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص 34

### 2- الحصول على أقل أسعار للشحن :

إن الاتفاق على أقل الأسعار أو معدلات للشحن في ضوء مستوى معين من الخدمة يعتبر من أهم مسئوليات إدارة حركة النقل. لكن يتوجب الإشارة هنا إلى أن أقل تكلفة للنقل قد لا تؤدي بالضرورة إلى وصول إجمالي تكاليف نشاط اللوجستيات إلى أقل حد لابد إذن من التوصل إلى وسيلة النقل التي تقدم المستوى المطلوب.

### 3- جدولة أزمنا النقل :

وترجع أهمية هذه الوظيفة إلى أن أي تأخير في عمليات الشحن أو التفريغ يؤدي إلى مشاكل خطيرة في عمليات التشغيل هذا إضافة إلى غرامات التأخير التي تدفع في مثل هذه الحالات.

### 6- إدارة مستندات الشحن :

تتضمن إدارة حركة النقل عدة مستندات شحن أهمها بوليصة الشحن وفاتورة الشحن

### 1- متابعة خطوط السير :

في الدول الكبيرة يتطلب الأمر قيام إدارة حركة النقل بمتابعة وسائل النقل خلال انتقالها بين المواقع الجغرافية المختلفة من أو إلى المؤسسة وذلك بغرض التدخل لمعالجة أي مشاكل قد تظهر في خطوط السير ويهدف التأكد من دقة وانتظام أزمنا النقل<sup>1</sup>.

### 2- المراجعة :

إن تعقد عمليات تصنيف البضائع وتحديد أسعار النقل المقابلة لكل فئة أو رتبة تتطلب قيام إدارة حركة النقل ببعض الجهود الخاصة بالمراجعة وذلك بغرض التأكد من سلامة القرارات.

### 3- المطالبة والتعويضات :

في حالة عدم مطابقة خدمة النقل مع المعايير المحددة من قبل إدارة اللوجستيات يمكن المطالبة ببعض التعويضات وعادة يتم الاتفاق على حجم التعويضات ما بين المؤسسة وشركة النقل دون تدخل جهات أعلى. ويلاحظ أن ارتفاع كمية التعويضات التي تحال عليها المؤسسة يعتبر في معظم الأحيان دليلا على عدم كفاءة قرارات النقل.

<sup>1</sup> سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، دراسات تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص 34

### المبحث الثالث: النقل البري و مقارنته بأنواع النقل الأخرى

#### المطلب الأول: النقل البري

##### أولاً: التعريف العام:

هي عملية نقل الأفراد والبضائع من مكانٍ إلى آخر. تأخذ وسائل النقل الأفراد إلى الأماكن التي يرغبون في الذهاب إليها، وتأتي لهم بالبضائع التي يحتاجونها أو يرغبونها. يعتمد النقل البري على مركبات ذات عجلات وخصوصاً السيارات والشاحنات والقطارات. ويعرّف النقل البري: بأنه عبارة عن نقل البضائع برأً عن طريق السيارات و الشاحنات والسكك والأنابيب (1). كما يعرف النقل البري : بأنه عبارة عن نقل يكون فوق اليابسة بكافة طرقه ووسائله ، ويمكن تمييز نوعين من النقل البري الذي يستخدم لنقل الإنسان وإنتاجه ، ونوع آخر يستخدم لنقل مصادر الطاقة السائلة والغازية :- الطرق البرية - النقل بالسكك الحديدية- النقل بالأنابيب<sup>2</sup>

##### ثانياً: تعريف حسب التشريع الجزائري:

أما التشريع الجزائري فيعرفه حسب ماجاء في القانون المؤرخ في 08 أوت 2001 و المتعلق بتحديد المبادئ و القواعد العامة التي تتحكم في النقل البري للأشخاص و البضائع، لاسيما المادة رقم 02 منه على أنه: " كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو إعتباري بنقل الأشخاص أو البضائع من مكان إلى آخر عن طريق السكة الحديدية أو على متن مركبة ملائمة"<sup>3</sup>.

##### المطلب الثاني: أقسام النقل البري: وينقسم الى:

##### أولاً: السكك الحديدية :

تعتبر السكك الحديدية خط نقل طويلاً، وناقلاً بطيئاً للمواد الخام مثل الفحم والكيماويات والخامات قليلة التصنع مثل الطعام والورق والمنتجات الخشبية. وكان متوسط طول الخط حوالي 720 ميلاً عام 1995 مع متوسط

<sup>1</sup> حدادي حبيبة و أخرون. دراسة جميع مراحل و إجراءات الاستيراد على مستوى مؤسسة عمومية. مذكرة لنيل شهادة ليسانس في الاقتصاد، القاهرة، 2002. ص:94

<sup>2</sup> وائل حمدان، خيارات الإستراتيجية الوطنية للنقل البري في لبنان،الصنائع، بيروت، لبنان،2011،ص3

<sup>3</sup> الجريدة الرسمية، القانون رق 01/44 المؤرخ في 08 أوت 2001، و المتعلق بتحديد المبادئ و القواعد العامة التي تتحكم في النقل البري للأشخاص و البضائع.

سرعة القطار 22 ميلا في الساعة وقد تزايد اهتمام معظم دول العالم وخاصة المتقدمة منها بالسكك الحديدية وذلك لما تتمتع به من قدرة على نقل كميات كبيرة من السلع بالإضافة إلى انخفاض تكاليف تشغيلها. فالكميات الكبيرة من السلع المنقولة تؤدي إلى انخفاض تعريفه النقل بواسطتها، هذا بالإضافة إلى اعتبارها وسيلة نظيفة فيما يتعلق بتلوث البيئة خاصة بعد التوسع في استخدام القاطرات الكهربائية. ولكن يعاب على هذه الوسيلة في عدم قدرتها على الوصول إلى الكثير من المناطق التي لم تصلها خطوط السكك حيث إن تكلفة إنشائها عالية جدا مما يحد من انتشارها والاستفادة منها على نطاق واسع. هذا بالإضافة إلى بطئها النسبي مقارنة بالشاحنات والطائرات ولأسباب عديدة منها تحميل أو تفريغ بضاعة في هذه المحطات .. الخ<sup>1</sup>

وتوجد خدمات السكك الحديدية في شكلين وكليهما قانوني، وهما الناقل العام، أ والناقل بالملكية الخاصة والناقل العام يبيع خدمات النقل لكل الشاحنين، ويتم توجيهه بالقواعد الاقتصادية وقواعد الأماكن للوكالات الحكومية، وعلى العكس، فإن الناقلات الخاصة تكون ملكا للشاحن، وتكون لخدمته فقط. وبسبب عملياته المحدودة، فإنه لا توجد حاجة لقواعد اقتصادية العالم، وذلك من حيث كمية البضائع وعدد الكيلومترات التي تقطعها، وبتكلفة منخفضة نسبيا،<sup>2</sup> لذلك كثيرا ما تستخدم هذه الوسيلة من حالة نقل المواد الأولية من المزارع و المناجم والغابات لضخامة أحجام وأوزان هذه المواد وانخفاض قيمتها النسبية ومن مزايا احتفاظ السكك الحديدية بأهميتها في مجال نقل البضائع نظام التمييز في التعريفه الذي تتبعه لتأخذ أجرة نقل الطن/كم في التناقص مع زيادة المسافة. وهناك عدة عوامل تؤخذ في الاعتبار عند تحديد أجرة نقل الوحدة من البضائع المختلفة في وحدة المسافة ومن أهم هذه العوامل هي: قيمة السلعة، وحجمها بالنسبة لوزنها ودرجة قابلية السلع للتلف، وشكل العربة وكمية الشحنة وبالتالي تعمل السكك الحديدية على تشجيع نقل المواد الخام والسلع الضخمة وثقيلة الوزن ومنخفضة القيمة إذ أن أجرة نقلها أقل منها على السلع المانعة كما أن السكك الحديدية لا تتأثر بعكس الوسائل المنافسة وخاصة الشاحنات والطائرات بالأحوال الجوية، وأنها كثيرا ما تتبع نظام " من الباب للباب " مستخدمة في ذلك الشاحنات لنقل البضائع من "الأصل" إلى محطة القيام ومن محطة الوصول إلى " المقصد " متغلبة بذلك على مساوئ السكك الحديدية بالمقارنة بالشاحنات.

عبد العلي الخفاف، جغرافية النقل و الإتصالات والتجارة، دار الفكر للطباعة و النشر، الطبعة الأولى، عمان، 2000،  
ص 58<sup>1</sup>

ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية - الإمداد و التوزيع المادي،الدار الجامعة الإسكندرية،  
2004<sup>2</sup>، ص 257

ومن ناحية أخرى، فإن أهم عيوب استخدام السكك الحديدية يتركز في التالي:

- ❖ اقتصار خدماتها على المناطق التي تتواجد فيها خطوط لها.
- ❖ تتصف بالبطء النسبي وطول فترة تسليم البضاعة، ويرجع ذلك إلى تعدد نقاط توقف القطارات خلال الطريق لتفريغ أو إضافة بضائع أخرى.
- ❖ قلة المرونة، بمعنى أنها مقيدة بالسير في خطوط معينة لا يمكنها تجاوزها كما أنه هناك حاجة في غالبية الأحوال لاستكمال عملية النقل من خلال استخدام وسائل أخرى.
- ❖ تقدم السكك الحديدية خدمات متنوعة للشاحن، و التي تحتاج إلى تجهيزات خاصة .

### ثانياً: شبكة السكة الحديدية:

تقدر شبكة السكك الحديدية في الجزائر ب 2.150 كلم، إذ شهدت في الآونة الأخيرة كهربية بعض المقاطع لوضع قطارات ذات سرعة فائقة قريباً من شأنها أن تربط المدن الرئيسية للبلاد.

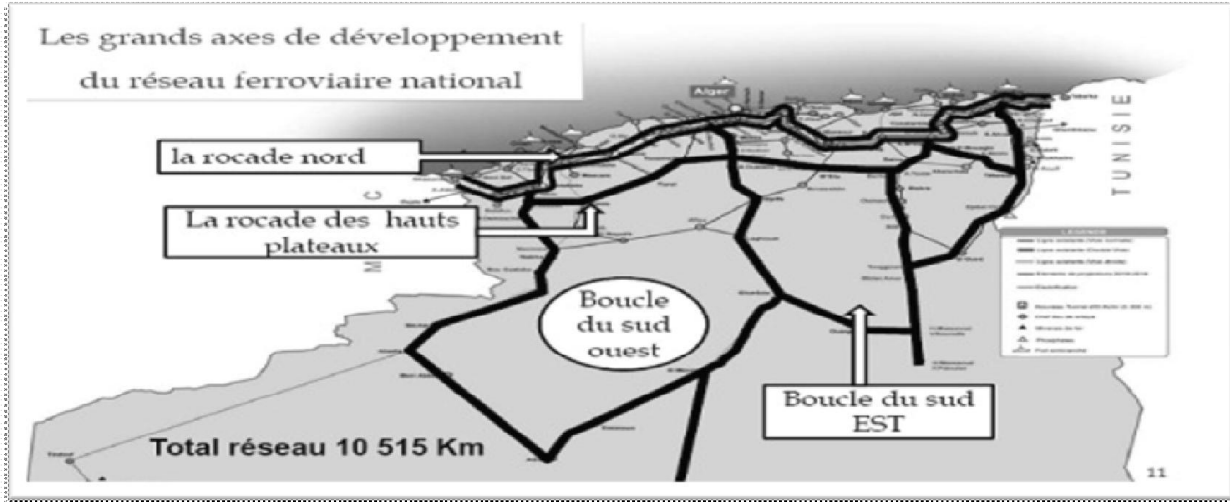
تسير شبكة السكك الحديدية من قبل شركة النقل للسكك الحديدية الوطنية (SNTF). هذه الشبكة مجهزة

ب أكثر من 200 محطة تغطي خاصة شمال البلاد، منها:

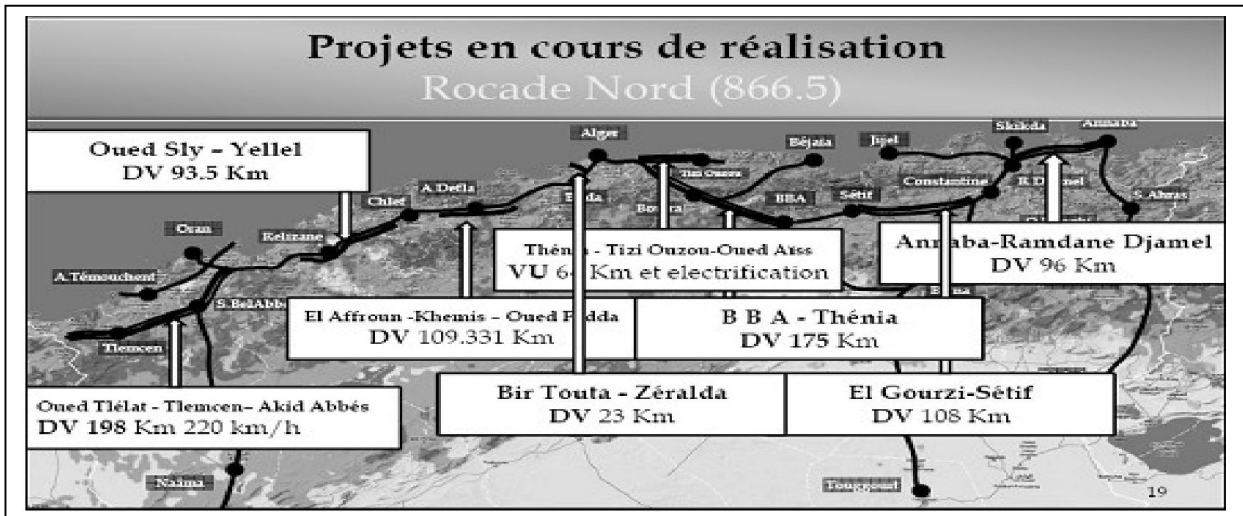
- ❖ 299 كلم سكك كهربية
- ❖ 305 سكك مزدوجة
- ❖ 1 085 سكك ضيقة
- ❖ من بين مشاريع السكك الحديدية في طور الإنجاز نذكر مشروع كهربية 1000 كلم من السكك الحديدية و إنجاز 3000 كلم من السكك الحديدية.
- ❖ بحلول عام 2014 سيصل طول شبكة السكك الحديدية إلى 10 515 كلم.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> عقاري زكرياء بوباكور فارس، النقل و أهميته في التنمية الاقتصادية المستدامة، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 40، جوان 2015، ص 146.

الشكل رقم 1-2: وضعية شبكة السكك الحديدية في الجزائر



الشكل رقم 1-3: المشاريع السكك الحديدية التي هي في طور الانجاز



المصدر : الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار

### ثالثاً: الشاحنات (المقطورات):

على عكس السكك الحديدية، فإن الشاحنات تقوم بحمل البضائع منتهية الصنع أو شبه منتهية الصنع طول ( 1039 كلم)، وللشاحنات غير الممتلئة بالكامل 440 ( كلم)، مع ملاحظة أن حجم الشحن يكون أقل من السكك الحديدية<sup>1</sup>. ويوجد بعض الاختلافات بين خدمات السكك الحديدية، وخدمات الشاحنات، بالرغم من تنافسها لشحن نفس المنتج في كثير من الحالات 110 وتتميز الشاحنات بالآتي :

- ❖ تسمح بنقل الشحنات من الباب إلى الباب، دون أن يحتاج الأمر إلى إعادة شحن أو تفريغ .
- ❖ تتميز الخدمات التي تقدمها وسائل النقل الثقيل بالمرونة فهي متاحة في أي وقت وبشكل مستمر وبأي لحظة تحتاج إليها الشركة<sup>2</sup>.
- ❖ يمكن للشركة أن تتعاقد مع الشركات المتخصصة في عملية النقل وبالتالي تحال على خدمات النقل و الشحن التي تتناسب مع ظروفها دون أن تتحمل المصروفات الرأسمالية والمشاكل الإدارية المرتبطة بامتلاك الشركة لأسطول النقل الخاص بها.

و لكن يعاب على هذه الوسيلة ارتفاع تكاليف النقل مقارنة بالنقل المائي والنقل عبر السكك الحديدية لذلك قد يقتصر استخدامها على نقل السلع صغيرة الحجم ومحدودة الكمية أو حالة عدم إمكان استخدام النقل المائي أو سكك الحديد لعدم توفرها ولا بد من القول هنا بأن الشاحنات تكون مساعدة في أغلب الأحيان إن لم يكن جميعها مكتملة للوسائط الأخرى. فالطائرات لا تستطيع الوصول إلا إلى المطارات فتنتقل السلع إلى المطار و من ثم يتم بواسطة الشاحنات وكذلك الحال بالنسبة للوسائط الأخرى .

### المطلب الثالث: المقارنة بين خصائص وسائل النقل و أهمية اختيار وسيلة النقل

#### أولاً: معايير المفاضلة بين وسائل النقل:

توجد فروق كبيرة ما بين وسائل النقل البري ووسائل النقل الأخرى سواء من حيث التكلفة او من حيث

<sup>1</sup> محمد جاسم الصميدعي، إدارة التوزيع المادي- منظور متكامل، دار اليازوري للنشر، 2008، ص 329

<sup>2</sup> عبد العلي الخفاف، جغرافية النقل و الإتصالات و التجارة، المرجع السابق، ص 130

كفاءة مستوى الخدمات المقدمة، ووسائل النقل البري تتشابه من حيث خطوط السير كما تتقاربان أيضا من حيث التكلفة.<sup>1</sup>

### 1- التكلفة :

يعتبر سعر خدمة النقل للشاحن هو معدل حمولة الخط لنقل البضائع، بالإضافة إلى تكاليف الخدمات الأخرى المقدمة. تختلف تكلفة الخدمة باختلاف أنواع وسائل النقل وعلى مدير النظام اللوجستي في المؤسسة أن يقرر عما كانت الخدمات الإضافية المصاحبة لاستخدام وسيلة ما تبرر الزيادة في التكلفة المتعلقة بها قياسا على الوسائل الأخرى . وبافتراض تشابه الخدمات المقدمة فإن عامل التكلفة يصبح أهم المعايير المستخدمة في المفاضلة بين بدائل النقل. ويجدر الإشارة إلى أنه لا يجب أن تؤدي الحقائق الأساسية الخاصة بتكلفة كل وسيلة من وسائل النقل إلى القول بأن الوضع الأمثل للمنظمة بخصوص وسيلة النقل الأكثر ملائمة تقتضي اختيار الوسيلة منخفضة التكاليف بل يجب على المنظمة دراسة وسائط النقل البديلة من جهة تأثيرها على تكاليف التوزيع المادي الأخرى .

على سبيل المثال قد يؤدي اختيار السكك الحديدية إلى تحقيق وفورات في تكلفة النقل، إلا أنه قد يترتب عليه ارتفاع التكلفة الإضافية التي تشمل تكلفة النقل من محطات أو مخازن السكك الحديدية إلى مخازن الوسيط أو إلى الأسواق، وتكلفة التأمين أثناء النقل والمناولة.. الخ، إلى ارتفاع تكلفة النقل الكلية ومن ثم قد يكون القرار المناسب هو استخدام الشاحنات أو المقطورات وليس السكك الحديدية.

### 2- الوقت :

يمثل الوقت المستغرق في نقل البضاعة من محطة الشحن إلى المخازن أو الأسواق المستهدفة أحد المعايير للمفاضلة بين وسائل النقل المختلفة، وأوضحت الدراسات السابقة أن متوسط وقت التسليم يختلف حسب خصائص أداء خدمة النقل. ويشمل هذا الوقت: الوقت المطلوب للتحميل والمناولة والتسليم والحركة بين نقط الشحن ومحطة الوصول. ويؤثر هذا الوقت على مقدرة المسئول عن إدارة الأعمال اللوجيستية على تقديم الخدمة الفعالة للعملاء ومن الملاحظ أن هناك ارتباط بين طبيعة الوسيلة من حيث عامل السرعة وبين معدل الأجر الذي تتقاضاه نظير أداء خدمة

<sup>1</sup>نهال فريد مصطفى، جلال العبد، إدارة اللوجستيان، ص 151.

النقل، وفي ضوء ذلك فإن النقل الجوي يعتبر أكثر وسائل النقل تكلفة، إلا أنه أكثر سرعة وذلك على النقيض من النقل المائي .

### 3- لاعتمادية :

يشير مفهوم الاعتمادية إلى مدى الثقة والقدرة على تحقيق الانتظام في عملية الإمداد من قبل وسيلة النقل، ويؤثر كل من عامل الوقت والاعتمادية على تكلفة التخزين بما فيها تكلفة الفرص البيعية التي تم فقدانها لعدم توافر السلعة . إضافة إلى تأثيره على مستوى الخدمة المقدمة للعملاء ويؤثر ذلك في مجموعه على درجة كفاءة نظام التوزيع المادي بالشركة<sup>1</sup>.

### 4- القدرة على تغطية السوق :

ويقصد بها مقدرة وسيلة النقل على تحريك السلع إلى مناطق معينة مثل المخازن أو الأسواق. وعليه فإن عدم وجود أنهار أو سكك حديدية في مناطق معينة يعني صعوبة خدمة هذه المناطق من خلال تلك الوسائل.

5- القدرات/التسهيلات: وتعني مدى قدرة وسيلة النقل على توفير الإمكانيات والظروف المناسبة لنقل نوعيات معينة من السلع.

### 6- الأمان أو الفقد والتلف :

لأن الناقلين يختلفون في قدرتهم على نقل الحمولات بدون فقد أو تلف، فإن الفقد أو التلف يصبح عاملاً أساسياً في اختيار وسيلة النقل. ويكون لدى الحاملات التقليدية التزام لنقل الشحن برعاية معقولة لتجنب الفقد أو التلف، وتكون المسؤولية أقل، إذا كان الفقد أو التلف بسبب خارجي. بالرغم من أن الحاملات قد تكون سبب الفقد المباشر فإن هناك تكاليف محددة مرتبطة بذلك، يجب على الشاحن إدراكها قبل اختيار وسيلة الشحن.

### 7- طبيعة السلعة<sup>2</sup> :

فإذا كانت السلعة مواد أولية منخفضة الثمن، كبيرة الحجم فإن الطريقة الأفضل لنقلها هي عن طريق البر أو

<sup>1</sup> جمال الدين محمد المرسي، ثابت عبد الرحمن إدريس، إدارة النشر و الإمداد، المرجع السابق، ص 292

<sup>2</sup> Philippe Valin La Logistique, Modeles et methode du pimotage des flux. Op cit. P 105.

البحر، و إذا كانت السلعة سائلة و كميتها كب يرة كالنفط فيمكن نقلها بواسطة الأنابيب أو البحر أو عن طريق الشاحنات(الاهارج)

8- الوقت الفاصل بين تاريخ الطلب للسلعة والوقت الذي تظهر الحاجة إليها :

فعند مصادقة قار الوقت و الحاجة الملحة عندئذ يجب استخدام أسرع واسطة نقل وهي الطائرة، في حين لو كان الوقت المتاح طويل عندئذ يتم اختيار واسطة أخرى كالنقل البحري، أو الشاحنات، أو السكك الحديدية ..الخ

9- سعر السلعة وحجمها :

من الأمور التي تأخذها ادارة النقل بعين الاعتبار عند اختيار وسيلة النقل هي حجم الشحنة المطلوبة فعندما تكون صغيرة يتم اختيار وسيلة النقل المناسبة لحجمها وعندما تكون كبيرة يتم اختيار الشاحنات الكبيرة وذلك من أجل استيعاب هذا الحجم الكبير ويؤخذ هنا بنظر الاعتبار عامل التكلفة وذلك بسبب العلاقة القائمة بين حجم الشحنة وأجور النقل بخصوص التكلفة يختار المشتري طريقة النقل ووسيلة النقل المناسبة والناقل الجيد وكذلك المسار الذي يضمن الأمان لحركة نقل السلع وربما يترتب على ذلك مزيدا من الوقت وهذا يؤدي الى ارتفاع تكاليف النقل، ويتطلب الأمر هنا معرفة عن تصنيف الشحنات والتعريفية الخاصة بمسارات النقل(أجور النقل)، ويسهل ذلك اختيار المجهزين .

10- إمكانيات المؤسسات المادية :

فالمؤسسات ذات الموارد المالية المحدودة تلجأ لوسائط النقل ذات التكلفة المنخفضة خاصة وأن مثل هذه المؤسسات لا تمتلك وسائط نقل خاصة بها، بينما المؤسسات التي تتمتع بإمكانيات مالية كبيرة فإنها وإن تمتلك وسائل نقل مناسبة لها، فإنها قادرة على استئجارها من الغير، وتستطيع أن تعتمد الواسطة المناسبة حسبما تفرضه عليها الظروف المحيطة بها<sup>1</sup>.

11- التعامل معه بعيد :

فيجب الاعتماد على وسائط النقل التي لها القدرة على قطع مسافات طويلة كالنقل البري أو السكك الحديدية.

12- الخدمات التي تقدمها كل وسيلة :

تقدم وسائل النقل خدمات كثيرة بالنسبة للشحن ومن بين هذه الخدمات نذكر: تحريك السلع وتوصيلها إلى المتجر

<sup>1</sup> Philippe Valin La Logistique, Modeles et methode du pimotage des flux. Op cit. P 106

أو مخزن العميل، السماح بتوقف البضاعة أثناء الشحن في نقاط معينة حيث يتم تخزينها وإجراء التعديلات ثم يعاد شحنها دون تحمل أية تكاليف إضافية وعموما فإنه أيا كانت المعايير التي يتم على أساسها اختيار وسيلة النقل، فإن المؤسسة يجب أن تبني سياستها في هذا المجال على أساس الموازنة بين هذه العوامل خاصة عوامل التكلفة والسرعة والانتظام ويعرض الجدول الموالي ترتيب وسائل النقل المختلفة من حيث معايير المفاضلة بينها<sup>1</sup>.

جدول رقم 01: ترتيب وسائل النقل من حيث معايير المفاضلة المختلفة

متوسط زمن التسليم الأسرع	الامن	تغطية السوق	القدرات	الاعتمادية	السرعة	التكلفة
السكك الحديدية	خطوط الأنابيب	الشاحنات	النقل المائي	خطوط الأنابيب	النقل الجوي	النقل الجوي
الشاحنات	النقل المائي	السكك الحديدية	السكك الحديدية	الشاحنات	الشاحنات	الشاحنات
النقل المائي	السكك الحديدية	النقل الجوي	الشاحنات	السكك الحديدية	السكك الحديدية	السكك الحديدية
خطوط الأنابيب	النقل الجوي	النقل المائي	النقل الجوي	النقل الجوي	خطوط الأنابيب	خطوط الأنابيب
النقل الجوي	الشاحنات	خطوط الأنابيب	خطوط الأنابيب	النقل المائي	النقل المائي	النقل المائي

### ثانيا: أهمية اختيار وسيلة النقل

لتحديد أهمية اختيار وسيلة نقل الملائمة، فلا بد من تحديد تأثير عملية النقل على سلسلة الإمداد ككل ويمكن ذلك عن طريق تحليل تكاليف النقل الحالية وحجم أرباح الشركة وتأثير النقل على العناصر الأخرى بنظام التوزيع المادي.

#### 1- تكاليف النقل :

<sup>1</sup> نهال فريد مصطفى، جلال العبد، إدارة اللوجيستيات، المرجع السابق، ص 35

تتراوح تكاليف النقل بين ما يقل عن (1% بالنسبة للآلات) وما يزيد عن 30% (بالنسبة للمواد الغذائية) من

سعر البيع المحدد للمنتجات، وذلك يعتمد على طبيعة المنتج ومدى نجاح تسويقه وفي كافة الأحوال، فإن معدلات تكاليف النقل تصل لما بين 5% و 6% من السعر المحدد لبيع المنتجات بالتجزئة<sup>1</sup>.

### 2- زيادة الأرباح :

تمثل عملية النقل تكلفة مباشرة تضاف إلى سعر المنتج، وبالتالي فإن تقليل تكاليف النقل يؤدي إلى زيادة الأرباح (وذلك في حالة بقاء السعر ثابتاً)، ويتضح أثر تقليص تكاليف عملية النقل على زيادة الأرباح بطريقتين.

### 3- سلسلة الإمداد :

يعتبر النقل نظاماً يتم من خلاله نقل المنتج بين مكانين أو أكثر، ويجب أن تكون وسيلة النقل ملائمة، ليس فقط بالنسبة لطرفي سلسلة الإمداد، ولكن أيضاً بالنسبة لبيئة العمل التي تتم من خلالها عملية النقل. ويجب الحصول على المعلومات الكافية لإتمام نقل البضائع وتمكين جهات الإنتاج والعميل وشركات النقل والمؤسسات الحكومية والمالية من رصد التقدم.

### 4- التنسيق بين وسائل النقل:

لتحقيق الكفاءة والفعالية والفاعلية في استخدام وسائل النقل، فإن الشاحنين يقومون في الواقع العملي باستخدام أكثر من وسيلة إلا أنه توجد بعض المشكلات التي تواجه هذا المدخل و الناجمة بصفة أساسية عن عمليات التحميل والتفريغ في المواقع أو المحطات التي تتوقف بها ووسيلة النقل. ولا تؤدي تلك المشكلات إلى ارتفاع تكلفة الأعمال اللوجيستية فحسب، بل قد تتعرض بها البضاعة في مواقع الشحن والتفريغ المختلفة، ومن المحاولات الناجحة لعلاج هذه المشكلات هو استخدام الحاويات، وهي باختصار صناديق كبيرة نسبياً ومغلقة بإحكام يتم شحنها على وسيلة النقل المعينة، وعند انتقالها إلى وسيلة أخرى في أثناء رحلتها إلى أي مكان الوصول لا يتم فتحها أو أخذ جانب من محتوياتها، مما يضمن السلامة الكافية للبضاعة المنقولة وتلجأ بعض مؤسسات النقل إلى إيجاد طريقة للتعاون وتحقيق التكامل بين خدماتها من أجل أن تحقق للشاحن المزايا المترتبة على استخدام كل وسيلة بشكل منفرد وتعتبر خدمة نقل

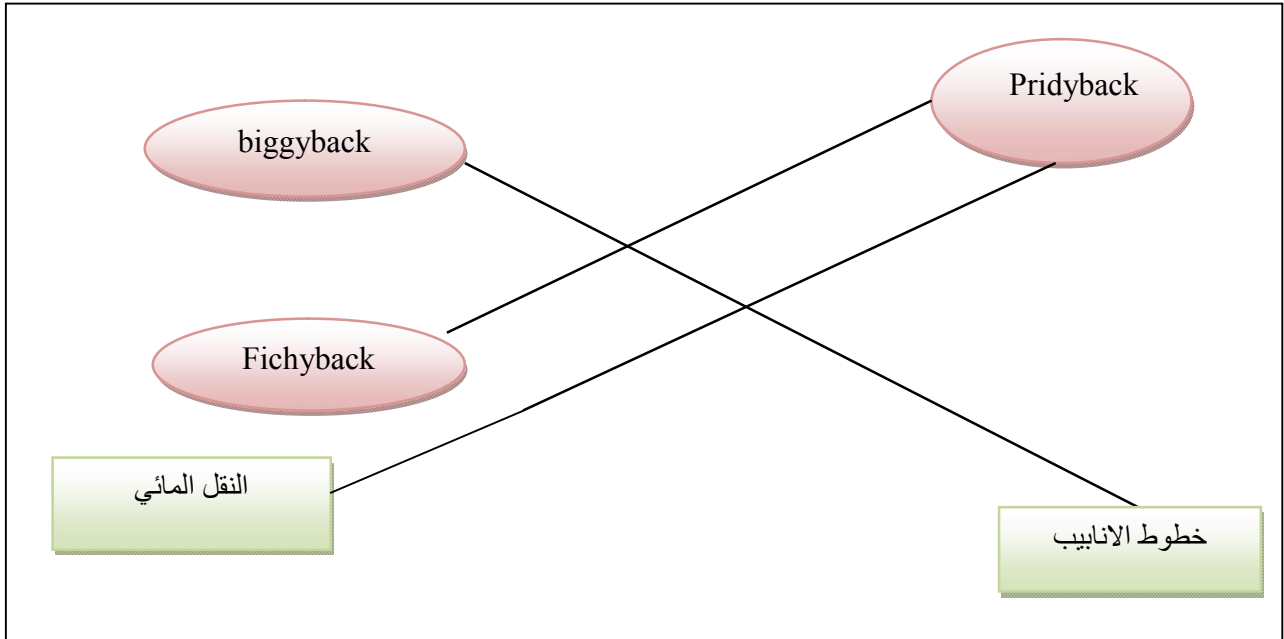
<sup>1</sup> محمد جاسم الصميدعي، إدارة التوزيع المادي، منظور متكامل، ص 300

الشاحنات وعربات السكة الحديدية، أهم أشكال ذلك التنسيق. فالمزج بين خدمة النقل بالسكة الحديدية والنقل بالشاحنات يساعد الشحن على تحقيق ميزة انخفاض التكلفة والنقل السريع، وهما ميزتان لا تتحققان لأي وسيلة منفردة، ويطلق على هذه الخدمة اصطلاحاً بـ: «PIGGYBACK».

أما الشكل الثاني للتعاون فيشمل خدمة نقل عربات ومن خلالها السكك الحديدية المحملة بالمقطورات على البواخر، ويطلق عليها باسم «FISHYBACK»

تمكين الشاحنات من الجمع بين ثلاث أنواع من وسائل النقل، ألا وهو النقل الجوي والنقل عن طريق الشاحنات والنقل عن طريق السكك الحديدية في نفس الوقت، وبدون حاجة إلى تفريغ البضاعة في أي مرحلة من المراحل. وتوجد سفن مجهزة لتقديم هذا النوع من الخدمات، إذ يمكن وضع عربات السكك الحديدية المحملة بالمقصورات داخل السفن، وعند وصول السفينة إلى الميناء، توضع عربات السكك الحديدية على الخطوط الحديدية، ويتم نقل السلع إلى محطة السكك الحديدية ومنها تحمل السيارات المقصورات كما هي إلى غايتها المنشودة و يعرض الشكل الموالي كيفية تحقيق التعاون بين وسائل النقل<sup>1</sup>.

الشكل 1-2: كيفية تحقيق التعاون بين وسائل النقل



المصدر: ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، ص

<sup>1</sup> ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، الإمداد و التوزيع المادي، مرجع السابق، ص 279.

### خلاصة الفصل:

أهمية عوائد قطاع النقل على الدولة لكونه لا تقتصر على مجرد رفع النمو الاقتصادي بل تتعدى هذا إلى تحقيق أهداف سياسية وأخرى اجتماعية تشمل أفراد المجتمع ككل. وفي مقابل فوائده قد أضحى قطاع النقل في حاضرتنا مصدر ملوث للبيئة، وجاء النقل المستدام الذي سنتكلم عنه في فصل التطبيق وشكل توافقاً بين التنمية الاقتصادية من جهة والتنمية الاجتماعية والبيئية من جهة أخرى، تضمن حقوق الأجيال القادمة من الرفاهية. وبالرغم من ارتفاع تكاليف تخطيط النقل المستدام إلا أن هذا يعكس أهميته الاجتماعية الاقتصادية والبيئية على المدى البعيد.

# الفصل الثاني

## الفصل الثاني: التجارة الداخلية

المبحث الأول: التجارة بصفة عامة

المبحث الثاني: التجارة الداخلية

المبحث الثاني: أهمية الإقتصادية للنقل

## المبحث الأول: التجارة

## المطلب الأول: ماهية التجارة

## أولاً: تعريف التجارة

يُطلق مصطلح التجارة على الأعمال التجارية التي يتمّ من خلالها بيع وشراء السلع والخدمات، وتُعدّ التجارة إحدى فروع الأعمال، وقد تتمّ التجارة في نطاق ضيقّ داخل السوق المحلي، أو خارج حدود البلد، وقد يكون أحد أطراف التجارة أشخاص، أو شركات، أو بلدان، وتختص التجارة بعملية توزيع البضائع المنتجة، ويندرج تحت مصطلح التجارة أنظمة تُطبّق محلياً ودولياً، منها: الأنظمة القانونية، والسياسية، والاجتماعية، والاقتصادية، والثقافية، والتكنولوجية، ويشمل مفهوم التجارة جميع العمليات المالية من بيع وشراء لمنتج معين، وغالبا تتم التجارة بالمنتج على نطاق دولي بين بلدان مختلفة، تتأثر التجارة من حيث نقل البضائع من مكان إلى آخر ببعض المزايا التي تضمن استمراريتها وتوسّعها، مثل: المزايا الجغرافية، والتكنولوجية، والاقتصادية، وتميّزت بعض الشعوب عن غيرها بالتجارة بسبب هذه المزايا، كالمصريين، والسومريين، وسكان بلاد ما بين النهرين، والعرب، وغيرهم<sup>1</sup>.

## ثانياً: عناصر التجارة الرئيسية :

تحتاج أية عملية تجارية إلى عناصر رئيسية متكاملة تجعل منها عملية ناجحة، وهي كالاتي:

## الإعداد:

وذلك من خلال عمل دراسة شاملة تتضمن معرفة نسبة نجاح التجارة في السوق، واستغلال فرص نجاحها، حيث تُبنى هذه الدراسة على الملاحظة، والأبحاث، واختبار الأفكار المتعلقة بالتجارة، وتأسيس المحفظة المالية، والتخطيط التجاري.

<sup>1</sup> Commerce définition and meaning, [www.marketbusinessnews.com](http://www.marketbusinessnews.com) . Retrieved 24- 12- 2019.

الأداء:

أيّ تطبيق الدراسة التي تمّ إعدادها في مرحلة الإعداد على أرض الواقع، وذلك بالبدء بالنشاط التجاري مع مراعاة إعطاء التجارة حجمها المناسب في السوق، والتنبؤ بالمخاطر المحتملة والقدرة على تفاديها، و القدرة على التكيف مع السوق وتقلباته. المراجعة:

أيّ دراسة التداولات المالية سواء أكانت تداولات فردية أو شاملة على مستوى السوق، وتُعتبر هذه الخطوة مهمّة لتقييم الوضع، وتصحيح الأفكار حول السوق بناءً على النجاحات والأخطاء الحاصلة سابقاً. إعادة التنظيم: وذلك من خلال تطبيق الأفكار الجديدة للتجارة التي تمّ التوصل إليها من خلال المراجعة، وتفادي الأخطاء التي كانت موجودةً في السابق؛ ليكون الأداء الجديد أفضل.

المطلب الثاني: أنواع التجارة:

أولاً- التجارة الداخلية:

يُعبّر مفهوم التجارة الداخلية عن العمليات التجارية التي يتمّ فيها تداول السلع بين التجار في السوق المحلي ضمن منطقة جغرافية محددة، وتُقسم التجارة الداخلية إلى نوعين، هما كالاتي:

1- تجارة الجملة:

تكون كمية البضائع المُتاجر فيها في هذا النوع كبيرةً، حيث يشتري تاجر الجملة كميات كبيرةً من

البضاعة من مُصنّعيها، ثمّ يبيعها لتجار التجزئة الذين بدورهم يبيعونها للمستهلكين، حيث يُشكّل

تاجر الجملة حلقة الوصل بين المنتجين و تُجار التجزئة.<sup>1</sup>

2- تجارة التجزئة:

تكون كمية البضائع المُتاجر فيها في هذا النوع من التجارة محدودةً وبكميات أقل من بضائع تجارة الجملة، حيث يشتري تاجر التجزئة كميات تُناسب حاجة السوق وبيوعها للمستهلكين، حيث يُشكّل تاجر التجزئة حلقة الوصل بين تجّار الجملة والمستهلكين.

### ثانياً: التجارة الخارجية:

يُعبّر مفهوم التجارة الخارجية عن العمليات التجارية التي يتمّ فيها تداول السلع بين بلدين مختلفين، وتُقسم التجارة الخارجية إلى ثلاثة أنواع، وهي كالآتي<sup>1</sup>

1- تجارة التصدير: تُشير هذه التجارة إلى النشاط الذي يتمّ بموجبه بيع البضاعة من داخل بلد ما إلى خارج حدودها.

2- تجارة الاستيراد: تُشير هذه التجارة إلى النشاط التجاري الذي يتمّ بموجبه شراء البضاعة من بلد آخر وجلبها إلى البلد الموطن.

3- تجارة الترانزيت: تُشير هذه التجارة إلى النشاط التجاري الذي يتمّ من خلاله نقل البضاعة عن طريق تاجر وسيط من بلد المنشأ إلى بلد آخر؛ لتتمّ معالجتها ثمّ نقلها إلى البلد المستورد.

### ثالثاً: التجارة الإلكترونية:<sup>2</sup>

تُشير التجارة الإلكترونية إلى النشاطات التجارية التي تتمّ عبر الإنترنت من خلال تبادل السلع بيعاً وشراءً، وهي عبارة عن نسخة رقمية من التسوّق، إذ توقّر التجارة الإلكترونية كلّ ما يحتاجه المستهلكون، مثل: الكتب، وحجوزات الطيران، والخدمات المالية المختلفة، وتمتاز التجارة الإلكترونية بأنّها

<sup>1</sup> مرسى سعيد و آخرون، التجارة الخارجية، دار الصفاء، ط1، 2001، ص 13-16  
<sup>2</sup> Commerce définition and meaning, [www.marketbusinessnews.com](http://www.marketbusinessnews.com) . Retrieved 24- 12- 2019.

تُسهّل عملية التسوق على المشتري؛ حيث يتمّ التسوّق في أيّ وقت، كما تتميز بأنّها توسّع دائرة التسوّق عبر الإنترنت لتشمل عدداً أكبر من المتاجر والسلع.

من الأمور غير المرغوب فيها في التجارة الإلكترونية أنّه لا يوجد خدمة عملاء كافية تُساعد الزبون على الحصول على جميع مميزات المنتج، ومن الأمور التي لا يُفضّلها الزبون انتظاره السلع حتّى يتمّ شحنها، وأيضاً عدم القدرة على معاينة السلعة قبل شرائها، وبالتالي قد تصل السلعة للزبون على عكس توقعاته.

المطلب الثالث: أهمية التجارة والأنشطة المتعلقة بها

أولاً: أهمية التجارة

تتمتع التجارة بأهمية كبيرة في المجتمعات المختلفة، ومن فوائد التجارة ما يأتي:

- ❖ تُلبّي التجارة الاحتياجات الأساسية للناس، من خلال نقل البضائع من أيّ مكان في العالم إلى أيّ مكان آخر.
- ❖ تُساعد التجارة على تحسين مستوى معيشة الأفراد، حيث توفّر السلع بمختلف أنواعها وتجعلها في متناول اليد، إذ توفّرها في الوقت والمكان والسعر الذي يُناسب الفرد.
- ❖ تربط التجارة بين المستهلك والمُنتج، حيث يطّلع المستهلك على آخر المنتجات والبضائع من خلال الإعلانات على البضاعة، ويحصل المُنتج على ردود أفعال المستهلك عن طريق استطلاعات الرأي التي تتمّ على عملية تسويق البضاعة.
- ❖ تُساعد التجارة على تقليل البطالة، فكلّما تطوّرت التجارة زادت الشركات التجارية التي تحتاج إلى موظفين؛ ممّا يزيد من فرص العمل.
- ❖ تُساهم التجارة في زيادة الدخل القومي للبلد؛ ممّا يجعلها أكثر ثراءً. تُساعد التجارة في تعزيز الإنتاج.
- ❖ تُطوّر التجارة القطاع الصناعي.

- ❖ تُساهم التجارة في تطوير البلدان وتنميتها.
- ❖ تجمع التجارة بين الناس على اختلاف ثقافتهم ولغاتهم.[٩] تُساعد التجارة على تنقل الناس في مختلف الأماكن.
- ❖ تُقرب التجارة التكنولوجيا للناس.
- ❖ تُساعد التجارة على تحويل المواد الخام إلى منتج نهائي جاهز للاستخدام.
- ❖ تُساعد التجارة أصحاب رؤوس الأموال الصغيرة البدء بأعمالهم.
- ❖ تزيد التجارة من رفاهية المجتمعات من خلال توفير البضائع الفاخرة ذات الجودة العالية.
- ❖ تُشجع التجارة كل بلد على التميّز بمنتجاتها التي تستطيع إنتاجها بأقل كلفة، وأكثر فاعلية وكفاءة.
- ❖ تُشجع التجارة كل بلد على الحدّ من أنواع السلع التي تُنتجها، ممّا يؤدي إلى زيادة قدرتها الإنتاجية لهذه السلع.
- ❖ تُساهم التجارة في خلق التنافس بين الأسواق؛ ممّا يؤدي إلى انخفاض الأسعار العالمية للسلع، وبالتالي زيادة القدرة الشرائية للمستهلك.
- ❖ تقضي التجارة على احتكار الأسواق المحلية للسلع؛ من خلال إيجاد تنافس مع الشركات الأجنبية.
- ❖ تحسّن التجارة جودة السلع، وتُساعد على ظهور سلع متطورة، ومبتكرة، ومُصنّعة بأفضل التقنيات.<sup>1</sup>

#### ثانياً: الأنشطة المتعلقة بالتجارة:

تتفرّع التجارة إلى فروع عدّة تكون على شكل نشاطات متعلقة بها، وتتلخّص هذه النشاطات فيما يأتي.

1 Commerce définition and meaning, [www.marketbusinessnews.com](http://www.marketbusinessnews.com) . Retrieved 24- 12- 2019.

1- تبادل السلع:

تعد التجارة سلسلة تبدأ من المنتج وتنتهي بالمستهلك، حيث يبحث المنتج عن الأشخاص الذين يهتمون بال بضائع ويريدون شراءها بسعر مناسب، وبسبب صعوبة التواصل المباشر بين المنتج والمستهلك النهائي في بعض الأحيان؛ فقد وُجد تجّار الجملة وتجار التجزئة كوسطاء لإتمام التجارة.

2- النقل: يُعدّ النقل الوسيلة المناسبة لإزالة عائق المكان، حيث يؤدي يُعتبر بُعد المسافات بين مراكز الإنتاج ومراكز الاستهلاك عائقاً للوصول بالبضائع من المنتج إلى المستهلك؛ لذلك وُجدت وسائل النقل المختلفة لإزالة هذا العائق، لاختصار المسافات، ومن هذه الوسائل: الطرق، والسكك الحديدية، والنقل البحري، وشركات الطيران.

3- التخزين: يُعدّ التخزين الوسيلة المناسبة لإزالة عائق الزمن الذي ينشأ بين وقت الإنتاج ووقت الاستهلاك، حيث يتمّ إنتاج بعض البضائع في مواسم محددة ليتمّ استهلاكها في أيّ وقت من السنة، مثل: السكر والقمح، كما يتمّ إنتاج بعض البضائع على مدار السنة ليتمّ استهلاكها في مواسم محددة، مثل: الملابس الصوفية، ومستلزمات التبريد؛ لذلك يتمّ تخزين البضائع في المستودعات إلى حين طلبها.

4- التأمين:

يُعدّ التأمين الوسيلة المناسبة لإزالة عائق التهديد والمخاطرة، حيث تتعرّض البضائع لأشكال مختلفة من التهديد، مثل: السرقة، والاحترق، والظروف المناخية، وبالتأمين على البضائع من خلال وثائق التأمين المختلفة يتمّ التخلص من هذا العائق.

5- الخدمات المصرفية:

تُعدّ الخدمات المصرفية الوسيلة المناسبة لإزالة عائق التمويل وتسهيل التبادل، حيث تخضع عملية تبادل السلع إلى عدّة عوامل، وهي: عامل الوقت، وعامل الزمن، والسعر، حيث تُقدّم البنوك

خدمات القروض، والسحب على المكشوف للقضاء على عائق التمويل، ويتم أيضاً تحويل الأموال من شخص إلى آخر باستخدام الخدمات المصرفية، كما تلعب البنوك دوراً حيوياً في سداد وتلقي المدفوعات في التجارة الدولية.

6- الإعلان والتسويق: يُعدّ الإعلان والتسويق الوسيلة المناسبة لإزالة عائق المعرفة، حيث يؤدي الجهل بوجود سلع معينة وطريقة استخدامها إلى الحدّ من تبادلها، ولذلك يتمّ شنّ حملات إعلانية للتعريف بالمنتجات واستخداماتها؛ وذلك لجلب العملاء إلى صالات العرض، وبالتالي يتمّ تعزيز عملية التبادل<sup>1</sup>.

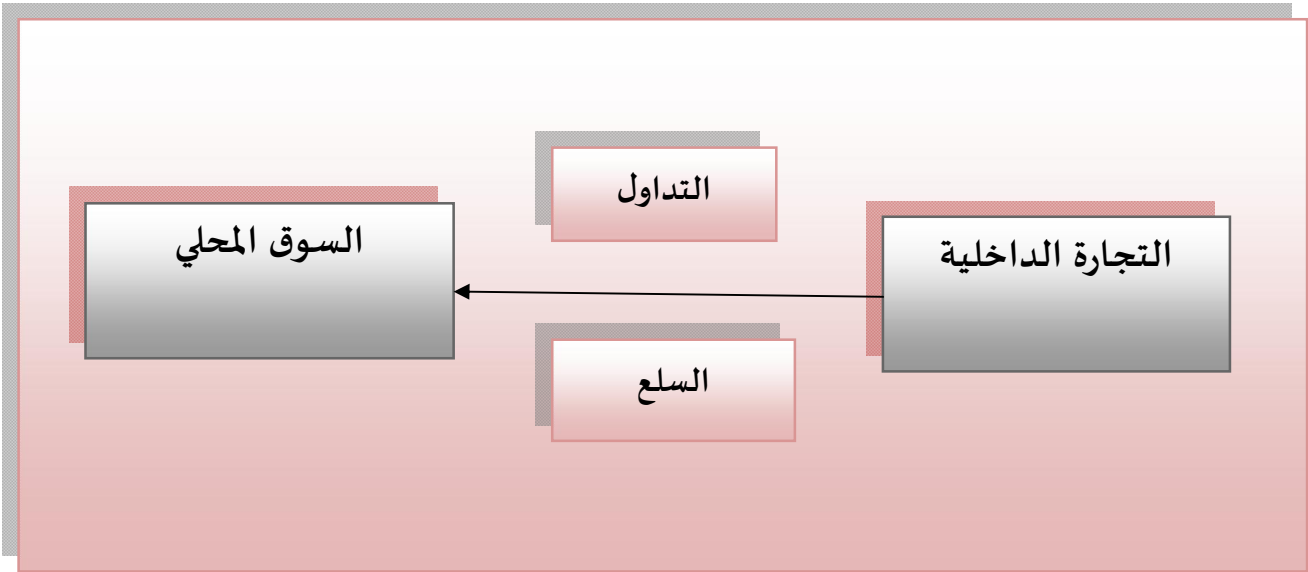
المبحث الثاني: التجارة الداخلية:

المطلب الأول ماهية التجارة الداخلية

أولاً: تعريف التجارة الداخلية:

هي عبارة عن كل العمليات التي تتم في الأسواق المحلية من بيع وشراء وإنتاج وتداول وتخزين

وتعبئة ونقل وفرز السلع،



ويرى دكتور على الرحمن علي أن قطاع التجارة الداخلية يعتبر أحد القطاعات التي تشهد

التغيرات في ظل الإقتصاد العالمي الحديث بإعتباره القطاع الذي تحدث بداخله تفاعلات قوى العرض

والطلب، ويعكس أداؤه إلى حد كبير الطريقة التي تعمل بها آليات السوق، وما إذا كانت السوق تتسم

بالتنافسية والكفاءة أم تخفق في تحقيق التوازنات السلعية.<sup>1</sup>

ثانياً: عناصر التجارة الداخلية

<sup>1</sup> د علي عبد الرحمن علي، رئيس الإتحاد العربي للتنمية المستدامة و البيئة. [www.arabsciencepedia.org](http://www.arabsciencepedia.org)

1- الإستثمارات

عبارة عن رؤوس الأموال النقدية أو العينية التي تساهم في حركة التجارة، وتشمل:

إستثمارات الخاصة أو الحكومية – غستثمارات المشتركة – إستثمارات الأجنبية – إستثمارات المحلية و الأجنبية المشتركة – ويدل مدى توافر عنصر الإستثمار وقوته على مدى قوة التجارة الداخلية و اثرها على الإقتصاد القومي، و العكس كلما كان الإستثمار ضعيفا كلما دل على أن التجارة الداخلية ضعيفة.

2- الإنتاج:

هو احد العناصر الأساسية لعمليات التجارة، حيث بدون الإنتاج لا تتم عمليات التجارة، وهذا الإنتاج إما يكون زراعي أو صناعي أو تجاري أو خدمي، كما أن عناصر الإنتاج إما أن تكون محلية أو أجنبية مستوردة، وإما يكون الإنتاج خام أو مصنع.

3- الإستهلاك:

هو المرحلة التي تنتهي عندها التجارة الداخلية، أي يحقق الإشباع لرغبة المستهلكين أو المستفيدين من السلع و الخدمات في قطاع التجارة، وتتوقف عملية التجارة الداخلية على مقدار حجم الإستهلاك، فإذا كان الإستهلاك متزايد دل على أن عمليات التجارة الداخلية متزايدة، و العكس لو أن حجم التبادل التجاري الداخلي منخفض أي أن هناك إنكماش تدل على حجم الإستهلاك المنخفض<sup>1</sup>.

4- الأنشطة المساعدة:

<sup>1</sup> د علي عبد الرحمن علي، رئيس الإتحاد العربي للتنمية المستدامة و البيئة. [www.arabssciencepedia.org](http://www.arabssciencepedia.org)

هي الإدارة التي تنجح عمليات التجارة الداخلية، هو كل العمليات التي تؤدي إلى توصيل الإنتاج من مكان إنتاجه إلى المستهلك النهائي، وهذا يشمل النقل - الفرز - التعبئة - التوزيع - التدرج .....

### 5- القوى البشرية:

هي الطاقات البشرية التي تساهم في عمليات التجارة الداخلية، بدأ من عمليات الإنتاج حتى وصولها للمستهلكين، والعمالة إما تكون مستديمة أو مؤقتة أو مدربة أو غير مدربة.

### 6- التشريعات:

هي الأدوات القانونية التي تحكم مسار التجارة الداخلية، وضبط و إحكام عمليات التجارة الداخلية، وهذه تشمل: القوانين التي تحكم التجارة الداخلية، الضرائب، الجمارك، الأسعار، حماية المستهلك، المنظمات الحكومية، المنظمات الغير الحكومية.

### المطلب الثاني: أهداف التجارة الداخلية ومعوقاتهما

#### أولا أهداف التجارة الداخلية:

- ❖ ضمان سلامة السلع المتداولة غذائية وغير غذائية
- ❖ ضمان إستقرار السوق، ومواجهة حالات عدم إستقرار الخطيرة
- ❖ حماية الطبقات الفقيرة، ودعم بعض الفئات المستهدفة
- ❖ دعم جهود التنمية في قطاعات الإقتصاد الوطني، ورفع التنافسية على الصعيد الدولي

ولعل هذه الأهداف الأربعة تضع فكرة تنمية التجارة الداخلية وحماية المستهلك موضع التنفيذ، ويمكن تقسيم السياسات والإجراءات التي يقترح أن تشملها إستراتيجية التنمية الداخلية لتحقيق لأهداف المذكورة آنفا في إطار مجموعات الثلاث:<sup>1</sup>

- ❖ المجموعة الأولى: سياسات تنظيم العرض وتحقيق الإنسياب السهل السريع للسلع والخدمات و ضمان حدود سعريه مرغوبه ( بين حد أدنى و حد أعلى ).
- ❖ المجموعة الثانية: السياسات المتعلقة بالطلب فتستهدف تحقيق إمكانية حصول المستهلكين على السلع بحالة سليمة فضلا عن التركيز على حماية فئات مستهدفة معينة.
- ❖ المجموعة الثالثة: وهي السياسات المتعلقة بتهيئة المناخ العام فتضم تلك المتعلقة بالمؤسسات المساندة في مجالات البحوث ( الغذاء المتوازن، تنوع المنتجات، أساليب جديدة في التسويق )، و المعلومات السوقية و الدراسات التسويقية و التنبؤ، و التشريعات ( الغش التجاري، حماية المنافسة ومنع الإحتكار، مكافحة الإغراق ) و التدريب في مجالات معينة بتلك التي تتعلق بعرض السلع وخدمات مابعد البيع.

#### ثانيا: معوقات التجارة الداخلية

- ❖ ندرة التخصصات الدقيقة من الكوادر البشرية المؤهلة علميا وعمليا للعمل في مجال تطوير التجارة الداخلية
- ❖ وجود بعض الممارسات التجارية الضارة التي لا تراعي أعرف التجارة وموائيقها
- ❖ فقدان أساليب ووسائل إحداث الربط و الإتصال و التبادل للأسواق
- ❖ وجود بعض الآثار السلبية التي تضر بالسوق في ظل حرية التجارة مثل: الإحتكار بكافة وسائله، الإغراق و الكساد و التضخم في الأسواق، والتي لها أثر مباشر على المستهلكين و الأسواق و الحركة.

<sup>1</sup> [www.arabsciencepedia.org](http://www.arabsciencepedia.org) د علي عبد الرحمن علي، رئيس الإتحاد العربي للتنمية المستدامة و البيئة.

المبحث الثاني : الأهمية الاقتصادية للنقل

### المطلب الأول: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية<sup>1</sup>:

للنقل أثر كبير على التطور الاقتصادي للمجتمعات، حيث يعتبر عاملا أساسيا يساعد على زيادة معدلات التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وذلك من خلال ربط المناطق النائية بالمدن الكبرى، وهذا يساعد على زيادة مستوى الوعي الثقافي والحضاري للشعوب مما يعمل على رفع قدراتهم الفنية والعملية ويرفع من مستوى أدائهم الإنتاجي. وهذا بحد ذاته يعمل على زيادة القيمة الاقتصادية لكل من عناصر العمل وأسلوب الفن الإنتاجي المستخدم في العملية الإنتاجية.

اولا-تأثير النقل على قيمة البضائع: تساعد خدمة النقل بشكل عام على تحديد القيمة الاقتصادية للبضائع، ويوضح الشكل التالي نموذجا بسيطا لتوضيح ذلك تطبيقا على النقل بالسيارات، فباعتبار وجود بضاعة معينة مطلوبة في إحدى الدول، وبافتراض أنها تعرض في الأسواق بأقل سعر معين، فإذا افترضنا أن هذه البضاعة تنتج في الدولة- أ -وتتكلف- وج -عند نقطة الإنتاج، والدولة التي تحتاج هذا المنتج تقع في نقطة- ب -، وتبعد عن- أ -بالمسافة- أب-، كما أن أعلى سعر سيدفعه المستهلكون لهذه البضاعة موضح على المحور الرأسي وهو- وي -في الدولة- ب-، وبتطبيق المثال السابق على دولتين عربيتين، والبضاعة المنتجة هي الخضراوات والفاكهة في الدول أ، وذلك لتوضيح أهمية النقل بالسيارات في تفعيل التجارة البينية العربية.

ثانيا- تأثير النقل على إستراتيجية التنمية الاقتصادية: يؤثر النقل بصفة مباشرة على إستراتيجية التنمية الاقتصادية التي تنتهجها الدولة لتنمية القطاع الصناعي، وذلك نظرا للأثر الكبير الذي يخلفه قطاع النقل على عملية التوطن الصناعي الذي يشمل اختيار مراكز الإنتاج ومنافذ التوزيع. وتعتبر تكاليف النقل أهم العوامل الاقتصادية حيث أن اختيار موقع الصناعة يعتمد على:

<sup>1</sup> سمير بو ختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة، واقع وآفاق قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، عدد 06، جوان 2017.

- ❖ موقع الصناعة المتطلبة للمواد الأولية ومدى قربها من الصناعة المعنية (جانبا المدخلات):
  - ❖ مدى إمكانية نقل البضائع بمختلف الأحجام والأنواع (جانبا المخرجات):
  - ❖ موقع الأسواق والاستهلاك النهائي (التأثير في جانب التوزيع).
- بذلك يتضح أن خدمات النقل تؤثر بشكل مباشر على تكاليف الإنتاج وسعر البيع، وبالتالي تؤثر على حجم الطلب والعرض الكلي.

### ثالثا- أثر النقل على الإنتاج والتوزيع :

واضح جليا علاقة النقل بنواحي النشاط الاقتصادي من تصنيع، زراعة وتسويق، حيث يلعب فيه النقل دوره الرئيسي ابتداء من مرحلة المادة الخام ثم مرحلة التشكيل ثم مرحلة التصنيع حتى تصل إلى مرحلة وصول المنتجات إلى يد المستهلك.

تلعب اقتصاديات النقل دورا رئيسيا في عملية توطين الصناعات في مكان ما وتفضيله عن باقي الأماكن.

### 1- تخفيض تكلفة الإنتاج<sup>1</sup>:

- ❖ يعمل النقل على تخفيض تكلفة الإنتاج مما يؤدي انخفاض مستويات الأسعار وهذا بدوره يؤدي إلى زيادة رفاهية المجتمع، وتنخفض التكاليف كنتيجة طبيعية لثلاث عوامل :
- العامل الأول هو زيادة المنافسة، فكلما زادت المنافسة كلما أدى ذلك إلى الحفاظ على استقرار وانخفاض مستوى الأسعار لكل المنتجات.
- أما العامل الثاني فيتعلق بوفورات الحجم الكبير، مما يخفض من تكلفة الإنتاج وهو ما ينعكس بدوره في صورة انخفاض الأسعار.
- العامل الثالث هو أن تكاليف النقل تمثل الجزء الأكبر من التكاليف الكلية للإنتاج، وكلما أمكن تخفيض هذا العنصر من عناصر التكاليف، أدى هذا إلى تخفيض التكلفة الكلية للمنتجات مما يؤدي إلى تخفيض أسعارها.

<sup>1</sup> سمير بو ختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة، المرجع السابق نفسه.

## 2-الانتفاع بالبضاعة:

يضيف النقل منفعة أخرى للبضائع من خلال نظم الطريق السريعة ذات الكفاءة العالية، ووسائل النقل الحديثة والذي يسمح بإنتاج المنتج على مدى واسع وزيادة قدرته التنافسية، وهذا يعمل على تفعيل التجارة البينية العربية، وفيما يلي نقوم باستعراض هذه المزايا كل على حدة :

### ❖ التخصص الجغرافي :

ويستند مفهوم التخصص الجغرافي في أن كل دولة أو منطقة تنتج منتجات وخدمات تكون فيما رؤوس الأموال والعمالة والمواد الخام أفضل نسبيا، فيتم نقل السلع التي تنتج بأفضل كفاءة وأقل تكلفة من الدولة أ إلى الدولة ب، وفي المقابل يتم نقل البضائع ذات الكفاءة العالية من الدولة ب إلى أ، و يتمشى هذا المفهوم بشكل كبير مع مبادئ الميزة التنافسية، حيث أن الدولة التي تتخصص في إنتاج منتج تكتسب بطبيعة الحال ميزة تنافسية في إنتاج ذلك المنتج.

### ❖ الإنتاج على نطاق واسع :

تتكامل الميزة النسبية مع الإنتاج على نطاق واسع، حيث أنه بدون استخدام شبكات نقل فعالة تقلص ميزة وفورات الحجم والكفاءة الإنتاجية العالية، حيث يلعب النقل دورا فعال في نقل المواد الأولية إلى مرافق الإنتاج، والمنتج النهائي يحتاج إلى النقل ليكون في المكان والوقت المناسبين بالتكلفة المناسبة، ومن الواضح أن منطقة واحدة لا تستطيع أن تعتمد على ميزتها التنافسية والمدى الواسع من الإنتاج بدون استخدام نظم نقل متطورة بالكفاءة المطلوبة إلى منافذ التوزيع البعيدة.

### ❖ زيادة رأس المال المادي والبشري :

يساهم النقل في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي (المادي والبشري)، حيث تعمل خدمات قطاع النقل على تسيير عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تزداد فعاليتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي إذ ما تم تجسيدها في شكل سلع ومعدلات إنتاجية وتقنيات إنتاج متطورة، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطاقة الإنتاجية والتي تعد بدورها من أهم محددات التنمية الاقتصادية، وهو ما يفسر تزايد نسبة

الإنفاق على قطاع النقل خاصة في البلدان النامية إذ بلغت نسبة الإنفاق على النقل بمختلف أنواعه ما يقرب من 40 % من إجمالي الإنفاق على قطاع الخدمات:<sup>1</sup>

❖ تحسين مركز ميزان المدفوعات :

وذلك من خلال تكثيف طاقة الدولة التصديرية إلى جانب توفير الواردات من السلع الإنمائية التي تعمل بشكل كبير في تشجيع التصنيع الذي يساعد على زيادة الصادرات إلى جانب تخفيض العجز الحاصل في ميزان المدفوعات و سرعة تداول المنتجات داخل الدولة وزيارة الانتاج.

❖ الربحية الاجتماعية:

يوفر النقل الكفاء والمخطط تخطيطا سليما زيادة في نسبة الفائدة بالنسبة للمجتمع والتي تتبلور

في فرص

التشغيل، وكذلك تحرك العمالة بين الدول وزيادة عدد الرحلات، كما يستطيع نظام النقل الفعال تحقيق العدالة الاجتماعية، فعلى سبيل المثال نجد أن إحدى المشاكل التي واجهت القطاع الزراعي في المنطقة الشرقية لإفريقيا في منتصف الثمانينات هي الحاجة إلى وجود شبكات نقل كافية وفعالة لنقل المنتجات الزراعية من الموانئ البحرية إلى الأسواق كما كان لعدم وجود طرق برية وسيارات نقل أثر بالغ في عدم التمكن من توصيل الغذاء والمؤن.

المطلب الثاني: دور البنيات التحتية للنقل في تدعيم النمو الاقتصادي<sup>2</sup>:

وفي سبيل تحقيق وحدة اقتصادية عربية لابد من وضع سياسة نقل عربية متكاملة تعمل على تفعيل أنظمة النقل بين الدول العربية وتحقيق أهداف كل الدول العربية بشكل متكامل، تأثر البنيات التحتية للنقل على النمو الاقتصادي بشكل مباشر من خلال تحقيق وإنشاء الاستثمارات الخاصة بالنقل

<sup>1</sup> حماده فريد منصور، المرجع السابق، ص 210

<sup>2</sup> محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2008، ص 48

(تأثير المنشآت)، وقد يكون التأثير غير مباشر، حيث أن الاستثمار في رؤوس الأموال في البنيات التحتية يؤدي إلى تفعيل التجارة الداخلية التي تؤدي بدورها إلى:

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

انشاء البنى التحتية الجديدة من مسببات زيادة الإنتاج، وهذا التأثير المضاعف المطبق في المخطط الكينزي ويحظى تأثير الاستثمار في البنيات التحتية للنقل على الإنتاج بأهمية كبيرة نظرا لأن propage عرض في نموذج إنشاء البنية التحتية ينطوي على استخدام الأشغال العمومية التي تحتوي على خاصيتين: حيث لأن لهذا القطاع ميل ضعيف للاستيراد ويوظف نسبة معتبر من العمالة، لهذه الأسباب، فإن تحديث البنية التحتية يعتبر أداة مثالية لتفعيل أنارها على النشاط الاقتصادي على المدى القصير والمتوسط، وهذه التأثيرات يتوجب أن تكون أكثر دقة وتفصيلا في تحديد نوع التمويل المعتمد.

ثانيا- البنية التحتية للنقل مصدر للتجارة الداخلية : أجريت اختبارات إحصائيات على مساهمة الاستثمار العمومي في النمو الاقتصادي وقد أجرى Ashauer تقييما اقتصاديا للولايات المتحدة الأمريكية، حيث أشار إلى أن زيادة بنسبة 1% في الاستثمارات العمومية تزيد من الإنتاجية الكلية لعالمي العمل والرأس المال الخاص بنسبة 34%.

استنادا إلى هذه النتيجة Ford وPoret افترضوا أن تخفيض نسبة الاستثمارات العمومية من سنة 1970، منتصف الثمانينات في بلدان منظمة التعاون والتنمية، هي واحدة من الأسباب التي أدت إلى انخفاض الإنتاجية وقد أجريت اختبارات قياسية من نفس النوع التي أجراها Ashauer على مجموعة دول منظمة التعاون والتنمية والتي أكدت جزء من النتائج التي توصل إليها<sup>1</sup> Ashauer

المطلب الثالث: أهمية لوجستيات النقل للمنشآت:

ازدادت أهمية النقل في الوقت الحاضر، فعن طريقه أصبح من الممكن ربط جميع المناطق

<sup>1</sup> محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، المرجع السابق، ص 50

الإنتاجية في العالم بعضها مع البعض الآخر، وتحريك المواد والسلع المختلفة من أماكن إنتاجها أو بيعها إلى الأماكن التي يمكن أن تستهلك أو تستخدم فيها، وهو بالتالي يزيد من قيمتها الاقتصادية. ونتيجة لذلك أصبح ممكنا إقامة وحدات ومراكز زراعية وتجارية كبيرة وجلب ما تحتاجه من مواد أولية أو سلع أينما وجدت. إن قيام مختلف المؤسسات بأعمالها المختلفة بشكل سليم يتطلب وجود وسائل نقل وطرق مواصلات مختلفة تربط تلك المؤسسات جميعا بعضها مع البعض الآخر. وقد أدت التطورات التي حصلت في وسائل النقل إلى تقصير المسافات بين الأماكن المختلفة مما أدى إلى زيادة التبادل والتوسع في التجارة الداخلية والخارجية وتقدم الاقتصاد القومي في الدول المختلفة. أولا- خلق المنفعة المكانية: مما لا شك فيه أن النقل يعمل على زيادة المنفعة المكانية للمناطق النائية والبعيدة مثلها مثل المناطق غير النائية وغير المأهولة بالسكان، حيث يمكن النقل جميع عوامل الإنتاج من الانتقال من منطقة إلى أخرى أين تقام المشروعات الإنتاجية والخدمية، فضلا عن أن النقل هو العصب الرئيسي الذي يربط بين نقطتي الإنتاج والاستهلاك، مع ضرورة الأخذ بعين الاعتبار انخفاض تكلفته حتى يتحقق الفرض المرجو وخصوصا أن التخفيض في تكاليف النقل البري أكثر بكثير من المسافات الطويلة عنها في المسافات القصيرة، ويرجع ذلك إلى التكاليف الثابتة.

### ثانيا- دور النقل في تحقيق التنمية الجهوية:

سواء تعلق الأمر بالمجال الوطني أو الدولي، حيث تم اعتباره وسيلة للتغلب على محدودية الحيز، وكان ومازال يشكل وسيلة لتوسيع النشاط واستغلاله، مثل استغلال المناجم، الأراضي الزراعية.. الخ من جهة أخرى يلعب نشاط النقل دورا، لا يقل أهمية عما سبق، على المستوى الدولي، فلا زالت الدراسات تثبت أن خدمة النقل تعتبر عامل مهما في تطور التجارة الدولية وتفعيل المبادلات التجارية الخارجية، حيث يسهل انتقال عناصر الإنتاج من وإلى باقي الدول، ويعمل على خلق قيمة استعماله مختلفة

للمنتجات من مكان إلى آخر مما يفسر اختلاف أسعار المنتجات بين الأسواق المحلية والخارجية نتيجة للقيمة المضافة التي ينتجها النقل.

ثالثا- زيادة المنفعة الزمنية: مفهوم المنفعة الزمانية والمكانية يكملان بعضهما، حيث أن الطلب على منتج ما يكون لفترة زمنية محددة وما عدا ذلك فلا يوجد طلب عليه، وفي هذه الحالة لا يكون له قيمة. بالإضافة إلى أن النقل يقدم للبضائع منفعة أخرى من خلال التأكد من وصولها سالمة دون أي تلف أو خسارة، لذلك على الناقل التأكد من وصول البضاعة آمنة.

ومن وجهة نظر المؤسسات فإنها قد تعاني من العديد من المشاكل المؤثرة على حجم المبيعات ومنه على الأرباح نتيجة عدم وصول السلع لمستخدمها في الوقت والمكان المناسبين، مما قد يترتب عليه فقد الزبائن الأوفياء في المستقبل عن التعامل من المؤسسة:

❖ بالنسبة للقرارات الخاصة باختيار موقع المؤسسة، ووحداتها الإنتاجية، والمخازن المملوكة لها أو المستأجرة فإن تكلفة النقل تعتبر من العوامل المؤثرة والهامة في اتخاذ القرارات.

❖ تكلفة النقل تمثل عاملا هاما في اتخاذ القرارات المتعلقة بتوفير مستلزمات الإنتاج واختيار مصادر توريدها.

❖ كما تلعب دورا في القرارات المتعلقة بالعمليات الإنتاجية.

❖ يمثل عنصر النقل أكبر نسبة في تسعير المنتجات، وبالتالي فهو يؤثر على قرارات التسعير.

❖ ومن جهة أخرى يؤثر النقل على القرارات الخاصة بتحديد منافذ توزيع المنتجات فهذه القرارات تتحدد إلى حد كبير على أساس مدى توافر وسائل وتسهيلات النقل بالإضافة إلى تكلفة هذه الوسائل.

خلاصة الفصل:

تعتبر التجارة بكافة أنواعها طلبا تكامليا مع النقل البري مقارنة بوسائل النقل الأخرى ، كما يعتبر أهم القطاعات التي تساهم في تأدية مختلف الأنظمة الإقتصادية بما فيها التجارية ، لذلك ينظر إلى النقل على انه دعامة أساسية للتنمية الإقتصادية ودور فعال في تنمية التجارة بصفة عامة بما فيها الداخلية.

# الفصل الثالث

## تمهيد :

النقل هو العصب الحساس في الكيان الإقتصادي والإجتماعي على مستوى الجزائر والمرآة التي صورة الإقتصاد الوطني أو المحلي لاسيما النقل بالسكك الحديدية، إذ يرى بعض المؤرخين انه أساس لا يمكن الإستغناء عنه لما له من دور كبير في تنمية الإقتصادية بسبب إمتلاكه خاصية إنتقال بعض البضائع و المواد الأولية والأشخاص أو المسافرين بمرونة اكبر، ولتعمق اكثر في هذا الموضوع إرتأينا إلى تقسيم هذا الفصل إلى 03 مباحث، وخصصنا المبحث الثاني للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية كدراسة حالة .

المبحث الأول: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية و مفاهيم حول

النقل البري المستدام

المبحث الثاني: الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

المبحث الثالث: واقع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وبعدها الإقتصادي

المبحث الأول: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية و مفاهيم حول

النقل البري المستدام

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

أولاً: الطبيعة الاقتصادية لنشاط النقل البري:<sup>1</sup>

1: ممارسة نشاط النقل البري:

في إطار صناعة منفردة مستقلة من خلال دراسة وسائل النقل المختلفة، نجد أنه رغم وجود عدة خصائص اقتصادية مشتركة لأنشطة النقل، إلا أن قطاع النقل بصفة عامة لا يمثل صناعة واحدة منفردة، بل يتكون من مجموعة من الصناعات المتباينة تضم كل أنواع النقل المختلفة، نظراً لعدم وجود منحى بياني شامل لكل خدمات النقل المختلفة، فنشاط النقل البري يتميز بانفراد صناعته واستقلاليتها واختلاف خصائصها عن باقي الأساليب الأخرى من حيث السرعة، الأمان، وظروف التشغيل، وكذا التكاليف الرأسمالية.

2. طبيعة المنتج في قطاع النقل البري: يتم التعبير على الإنتاج في نشاط النقل البري بالقدرة

التحليلية له والتي يتم قياسها من خلال مقياس: الطن/كم.

3- تحليل جانبي المردود والتكاليف في نشاط النقل البري:

يتميز نشاط النقل البري بوجود نوعين من المنافع، منافع خارجية ويطلق عليها بالوفورات الخارجية الموجبة، وتكاليف خارجية أي وفورات سالبة، هذا إضافة إلى التكاليف والعوائد المباشرة الناتجة عن خدمات النقل البري.

---

حماده فريد منصور، إقتصاديات النقل، المرجع السابق، الصفحة 220<sup>1</sup>

## الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة

### - الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

جانب المردود المباشر وغير المباشر: يترتب على ممارسة نشاط النقل البري نوعين من المنافع

الاقتصادية والاجتماعية، ويمكن تصنيفهما كمنافع مباشرة وأخرى غير مباشرة، والشكل التالي

يوضح ذلك:

### الشكل 3-1 المنافع الناتجة عن نشاط النقل البري

مجموعة المنافع غير المباشرة  
"الوفورات الخارجية"

وتتمثل في عائد مشروعات النقل البري  
بالمفهوم الواسع أي تتضمن الآثار  
الاقتصادية والاجتماعية لخدمات النقل  
باعتباره أحد مشروعات البنية الأساسية  
الحيوية. وقد سبق تحليل هذا العائد من  
خلال دراسة أهمية نشاط النقل البري  
وأثره على عمليات التوطن الصناعي،  
الساحة، ميزان المدفوعات.

في حالة  
المشروعات المملوكة  
للقطاع العام:  
-الزيادة في معدل  
التكلفة/العائد.

في حالة  
المشروعات  
المملوكة  
للقطاع الخاص.  
الزيادة في معدل  
العائد الصافي على  
الاستثمار.

مجموعة المنافع المباشرة

وتتجسد جميعها في قيمة الوافر في زمن رحلة  
الانتقال، والتي يحصل عليها مستخدمي خدمة

من وجهة نظر المشروعات التي  
تقوم بممارسة نشاط النقل  
البري

من وجهة نظر مستخدمي  
خدمة النقل البري

في حالة نقل  
البضائع:  
-تحدد المنفعة  
وفقا لنوعية  
البضائع المنقولة  
والغرض من عملية  
النقل.  
-زيادة في الربحية  
المتوقعة من ممارسة  
النشاط الاقتصادي  
لمستخدمي خدمة  
نقل البضائع.

حالة نقل الركاب:  
-تحقيق المزيد من  
الانتاج والدخل.  
-تحقيق المزيد من  
المتعة والاستجمام.  
-تعظيم الرفاهية  
الاقتصادية  
والاجتماعية.

مصدر: من إعداد الطالبين

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

ثانياً: تصنيفات عناصر التكاليف في شركات النقل البري

1- تصنيف عناصر التكاليف وفقاً لحجم النشاط:

❖ تكاليف ثابتة: هي التكاليف التي لا تتغير قيمتها مع تغير طول المسافة، ويمكن تصنيفها إلى تكاليف صناعية مثل أجور السائقين، أو إدارية هي تكاليف مباشرة على وسائل النقل البري مثل الأجور، التأمين..الخ.

❖ تكاليف متغيرة (المرنة): وهي التكاليف التي تتغير مع زيادة حركة وسيلة النقل، أو التكاليف المرنة مع حجم الإنتاج مثل الوقود، الزيوت، البطاريات والصيانة بشكل عام.

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

❖ التكاليف المباشرة:

● التكاليف الثابتة: تتمثل في الحصول على كافة الأصول الثابتة طويلة الأجل بما في ذلك التكاليف الثابتة الملموسة، بالإضافة إلى التكاليف الثابتة غير الملموسة مثل فترة اختبار المشروع، تكاليف الإدارة..الخ.

● تكاليف التشغيل: يقصد بها كل التكاليف الجارية التي يتم إنفاقها لإنتاج خدمة النقل البري وتتضمن تكلفة شراء مستلزمات الإنتاج اللازمة لعملية تشغيل وحدات النقل على المديين الطويل والقصير، كتكلفة شراء قطع الغيار، أجور العمال، الوقود والصيانة..الخ<sup>1</sup>.

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

وتشمل التكاليف التي يتحملها مستخدمي خدمة النقل البري، وتعد تلك التكاليف فتشمل ما

يلي:

حماده فريد منصور، اقتصاديات النقل، ص 215<sup>1</sup>

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

• تكاليف الازدحام.

• تكاليف الحوادث.

• تكاليف تلوث الهواء.

• تكاليف التلوث السمعي (الضوضاء).

3- تكاليف نشاط النقل عبر السكك الحديدية:

وفي هذا الجانب سنحاول التمييز بين الأنواع المختلفة للتكاليف في نشاط النقل عبر السكك الحديدية، حيث تتنوع التكاليف إلى تكاليف ثابتة ومتغيرة وتكاليف يمكن تجنبها وأخرى عمومية ثم مشتركة، نذكر منها ما يلي:

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

المسافة المقطوعة، ويطلق عليها

أيضا بالتكاليف غير المباشرة، وهي التي لا ترتبط بحجم حركة البضائع أو بكمية خدمات النقل التي تقدمها السكك الحديدية. وتشمل التكاليف الثابتة عناصر التكاليف الآتية:

• أقساط أهلاك المباني والمعدات وحق الطريق بسبب عامل الوقت أو عوامل الطقس أكثر منها بسبب الاستعمال.

• ضرائب الملكية.

• عقود الاستئجار الطويلة.

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

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

الإدارة التنفيذية.

## الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة - الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

- ولابد من الإشارة إلى أن احتساب التكاليف الثابتة لفترة معينة يختلف عن حسابها لفترة
- طويلة، حيث أن هذه التكاليف تعتبر تكاليف متغيرة على المدى الطويل، في حين أنها تبقى ثابتة إذا تم حسابها على المدى القصير،<sup>1</sup>

### ❖ التكاليف المتغيرة:

ويعبر عنها أيضا بالتكاليف المباشرة والتي لها علاقة طردية بحجم حركة البضائع خلال الفترة الزمنية. وتشمل التكاليف المتغيرة تكاليف المواد التشغيل مثل الوقود والزيوت وطاقم العمل المباشر، وتكاليف الأدوات وأقساط الإهلاك المرتبطة استعمال الأصول. كما تشمل صيانة الوحدات المتحركة ونظم الإشارات والخطوط الحديدية.

وتتمثل أهمية تحليل التكاليف المتغيرة في الإدارة التنفيذية للسكك الحديدية بشكل رئيسي في عملية اتخاذ القرارات على أساس هذه التكاليف المتغيرة، وهنا تبرز مشكلة تحديد مفهوم وحساب التكاليف المتغيرة، ذلك أن مفهوم التكاليف المتغيرة هو مفهوم غير محدد، فقد يكون عنصر التكلفة متغيرا بمعنى أنه تكلفة متغيرة في حالة معينة، وقد لا يكون كذلك في حالة أخرى. وترجع صعوبة تحديد مفهوم التكاليف المتغيرة إلى ارتباطها بالحركة والتي تعكس العديد من خصائص التشغيل في السكك الحديدية، نذكرها فيما يلي:

- تواجه ظاهرة عدم الانقسام في العديد من مراحل العملية الإنتاجية؛
- توظف السكك الحديدية العديد من الأصول الإنتاجية ذات الأعمار الإنتاجية المتفاوتة، ومن ثم تختلف التكاليف المتغيرة باختلاف الفترة المأخوذة في الاعتبار عند اتخاذ أي قرار؛
- حدود المعلومات أمام إدارة السكك الحديدية.

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

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

4- التكاليف التي يمكن تجنبها: وتمثل في التكاليف التي لا يمكن للمؤسسة تحملها في حالة عدم وجود إنتاج، والتكاليف الممكن تجنبها لها علاقة مباشرة بالتكاليف المباشرة أو المتغيرة<sup>1</sup>.

خامساً: سياسات التدخل الحكومي وأهدافه في نشاط قطاع النقل البري

يعتبر قطاع النقل البري من القطاعات الناهضة بالاقتصاد الوطني، لذلك توليه الحكومة اهتماماً خاصاً نظراً لدوره الفاعل في تحسين الوضع الاقتصادي والنهوض بالمستوى الاجتماعي للدولة، ومن خلال الجدول نلاحظ أهداف تدخل الحكومة في تطوير قطاع النقل البري<sup>2</sup>:

1- سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، المرجع السابق، ص 159

2 Numéro 22 Décembre Revue d'Economie et de Statistique Appliquée 2014, أهداف

النقل ودوره في التنمية الاقتصادية

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

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

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

مصدر: من إعداد الطالبين

## المطلب الثاني: النقل البري المستدام

### أولاً: النقل المستدام

#### 1. تعريفه

يستمد مفهوم النقل المستدامة من مفهوم التنمية المستدامة، ويصف وسائل ونظم النقل التي تستند على أسس الاستدامة، وتتنوع تعريف النقل المستدام، نذكر منها كما يعرفه مجلس وزراء الاتحاد الأوروبي للنقل هو: "أن يسمح بوصولية وتلأقي احتياجات الأفراد والشركات والمجتمع بشكل آمن وبطريقة تتفق مع صحة الإنسان والبيئة، وتعزيز المساواة بين الأجيال المتعاقبة وأن يكون بأسعار معقولة، ويعمل بنزاهة وكفاءة، وأن يقدم خيارات في اختيار واسطة النقل، وأن يدعم الاقتصاد المنافس والتنمية الإقليمية المتوازنة، وأن يحد من الانبعاث والنفائات ضمن قدرة الكوكب على استيعابها، وأن يستخدم الموارد المتجددة بمعدلات إنتاجها أو أقل، وأن يستخدم الموارد غير المتجددة بمعدلات تنمية بدائل الطاقة المتجددة أو أقل، مع تقليل الأثر على استخدام الأراضي وإصدار الضوضاء". ويعرف برنامج "الأمم المتحدة للتنمية و البيئة" التنمية المستدامة على أنها "تنمية تستجيب لاحتياجات الأجيال الراهنة دون المساس بقدرة الأجيال القادمة للاستجابة أو على الوفاء باحتياجاتها أيضا"<sup>1</sup>.

#### 2. مميزاته:

يمكن تحديد مميزات النقل المستدام في الجدول التالي:

هشام يسقر، محاضرات السنة الثانية ماستر، تخصص إقتصاد النقل و الإمداد، جامعة حاج لخضر، باتنة 2010/2010<sup>1</sup>

الجدول رقم 2-3: مميزات النقل المستدام

قطاع النقل	النقل البري	نظام متكامل ومتعدد الوسائل	متاح لنقل البضائع من الباب الى الباب
	النقل الجوي		فعال وسريع
			آمن
			يساهم في الاستدامة البيئية أكثر باقي الأساليب
	النقل البحري		يدعم النمو والتنمية الاقتصادية

المصدر: من اعداد الطالبين

تظهر مميزات النقل المستدام في ما يلي:

- ❖ نظام يدعم النمو والتنوع الاقتصادي: حيث يعمل النقل المستدام على تهيئة بنية أساسية وافية وإدارة متكاملة، مما يعمل على زيادة رفع نسبة النقل في الناتج الإجمالي المحلي، ويعمل بالدرجة الأولى على تقليل التكاليف الناتجة عن الازدحام واختناق المدن والحوادث.
- ❖ نظام يساهم في الاستدامة البيئية: وذلك من خلال تحقيق المحافظة على توازن النظام البيئي وتخفيض انبعاث الكربون، وتطوير نظام جديد للنقل له تأثير بيئي أقل.
- ❖ نظام يولد الرفاهية الاجتماعية: حيث يتميز بالأمان والفعالية، ويكون متاحا للجميع تحت مبدأ ترسيخ نظام يلبي حاجات ومتطلبات أكبر قدر ممكن من الناس، وتوفير رحلات مريحة وفعالة وأمنة وبأجرة في متناول الجميع بهدف:

## الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة

### - الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

• تقليل عدد حوادث المرور في مختلف أنواع النقل.

• رفع نسبة استخدام المواصلات العامة.

• تخفيض عدد الشكاوى من العملاء.

3. متطلبات النقل المستدام:

للنقل المستدام متطلبات أساسية تحقق أهدافه المنوط بها سنلخصها في الجدول أدناه:

الشكل رقم 2-3: يوضح متطلبات النقل



المصدر: من إعداد الطالبين

ثانياً: مفاهيم حول النقل البري المستدام

### 1. تعريف النقل البري المستدام

يعد النقل البري من أقدم أنماط النقل الذي عرفه الإنسان، إذ أن تنقل الإنسان ونقله للحمولات تعد في الواقع بداية للنقل البري البدائي، لكن اليوم أصبح الشكل المهيمن للنقل في العالم، ويتكون نظامه من عنصرين أساسيين: الطريق والمركبة.<sup>1</sup>

### 2. آليات التخفيف لنقل البري مستدام

يتطلب النقل البري الإعتماد على مجموعة من الآليات نذكر منها:

❖ تحسين الهياكل القاعدية: حيث تسهم التحسينات في الهياكل القاعدية البرية في تسهيل تدفق

حركة المرور وتخفيف التلوث

❖ التحكم في الطلب: يبحث التحكم في الطلب عن سلوكيات الأفراد و التأثير على العوامل التي

تؤدي إلى تشجيع التنقلات بالسيارة خاصة في الوسط الحضري مما يسمح بتخفيف حركة

السيارات خاصة خلال فترات الذروة فيؤدي إلى تخفيض الإزدحام ومن أهم تدابير التحكم في

الطلب:

• الطرق المخصصة و ذلك بفصل الحافلات من السير العام لتفادي الإزدحام فغي حركة المرور

وتحسين نوعية البيئة بتخفيض إستهلاك الطاقة و الإبعثات الصادرة عن المركبات.

---

<sup>1</sup> [http:// WWW.natgeatv.ae,extrait](http://WWW.natgeatv.ae,extrait) le 06/06/2023

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة

- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

• برامج أرباب العمل تهدف إلى مشاركة أرباب العمل في البحث عن حلول لمشاركة الحركية و الإزدحام وذلك من خلال برامج تخفيض عدد التنقلات بالسيارة الفردية بإتجاه أماكن العمل

• سياسات الوقوف تعتبر الطريقة الفعالة للحد من إستعمال السيارة من خلال تخفيض عرض أماكن الوقوف أو زيادة تكلفة إستعمال الموقف مما يؤدي إلى تخفيض حركة المرور والتوجه نحو النقل العام.

❖ النقل الجماعي: تعتبر وسائل النقل الجماعي كقطار الأنفاق، القطار الحضري، الحافلة الكهربائية... إلخ من أهم ركائز النقل المستدام حيث تساهم بقدر كبير في حل العديد من مشاكل النقل البري خاصة البيئية، فهي تسمح بخفض الطاقة المستهلكة وبالتالي خفض من انبعاث الغازات المسببة لتلوث الهواء، كما تتسبب بنسب ضئيلة من مجموع حوادث المرور، وبالتالي تطوير إستخدام النقل الجماعي سوف يكون له تأثير إيجابي فيما يتعلق بتحقيق النقل المستدام،

وهذا ما أثبتته دراسات المقارنة بين مزايا وعيوب النقل الجماعي مع المركبات الخاصة، إذ تبين أن السيارات الخاصة أقل وسائل النقل في توفير و أكثرها معدلا لإنبعاث التلوث و أن الحافلات أكثر كفاءة في توفير الوقود من السيارة بثلاثة أضعاف، الترامواي (القطار الحضري) ( 6 أضعاف السيارة، في حين أن القطارات 40 ضعف للسيارة في التوفير.

## الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة - الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

و أن إنبعاث العادم الملوث من السيارات الخاصة يمثل 60% من إجمالي التلوث للمدينة ،  
14% بالنسبة الشاحنات الخفيفة، الحافلات و الشاحنات 18%، القطارات 2% في حين أن  
الدراجات النارية بين 1% و 0%<sup>1</sup>.

### ❖ الحلول التكنولوجية لمشاكل النقل البري على المدى الطويل: تتجه التكنولوجيا اليوم

لإيجاد الحلول المناسبة للحد من التلوث الناتج عن وسائل النقل و مثال على ذلك:

### ❖ الوقود الحيوي biocarburant : يتكون أساسا من الإيثانول دو مصدر نباتي، يتميز بكون CO2

الصادر عنه متوازن في جزء منه مع CO2 الموجود في الجو الذي تطرحه النباتات خلال نموها،  
كذلك استهلاك 1 لتر م هذا الوقود يؤدي إلى تخفيض 75% من الإنبعاثات المسببة للإحتباس  
الحراري مقارنة بإستهلاك نفس الكمية من وقود المحروقات، لكن هذا النوع من الوقود بالرغم  
من أنه حل إلا أنه يضر أكثر مما ينفع حيث يسمح للأغنياء بالتنقل ويحدث مجاعات في الدول  
الفقيرة بسبب مشكل الغذاء .

### ❖ المركبات: في مسيرة البحث عن السيارة النظيفة تطورت عدة طرق كإستعمال المصفاة التي

تحتفظ بالغازات بإستثناء CO2، تطوير السيارات الكهربائية مما يعني طرح أقل ل CO2،  
وتطوير السيارات الهجينة التي تعمل بالوقود و البطارية في آن واحد، وتبقى الأبحاث جارية في  
هذا المجال إذ يعول كثيرا على خلايا الوقود التي يتم توليد الكهرباء داخلها مباشرة بتمرير  
الهيدروجين و الهواء بها دون تلويث البيئة.

<sup>1</sup> http://عبد الله إبراهيم الفايز، متى نتخلص من مارد الإختناقات المرورية، على الموقع:

[www.aleqt.com/2010/10/31/article\\_463213](http://www.aleqt.com/2010/10/31/article_463213)

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

❖ نظام النقل الذكي: يقصد به تطبيق مختلف التكنولوجيات الحديثة في النقل التي تساعد في الحفاظ على خط السير، كما تسمح بإنقاص حجم الوقود المستهلك و الحد من انبعاث الغازات المختلفة وهذا بخدمات نظم المعلومات المرورية وتوجيه المركبات بما يوضح للسائق أفضل الطرق للوصول إلى نقطة الهدف بعيدا عن المسارات التي ترتفع بها الحركة المرورية.

### 3. آفاق النقل البري المستدام في الجزائر

تنشأ حتمية تطوير واقع النقل البري في الجزائر ليستجيب لمتطلبات التنمية المستدامة، قد شهدت الجزائر في الآونة الأخيرة مجموعة من الإستثمارات الخاصة بقطاع النقل البري.

المطلب الثالث: تقييم استثمارات الجزائر في قطاع النقل الطرقي و السكة الحديدية وعلاقتها بالنقل المستدام

أولا- استثمارات الجزائر في النقل الطرقي: من بينها نذكر

#### 1- المشاريع المستلمة:

حسب البرنامج الخماسي 2005-2009 تم استلام 51252 كلم من أشغال الطرقات 19975 كم منها عمليات التطوير و 31277 كم عمليات الصيانة إضافة إلى 1050 جسر بين إنجاز وصيانة، وتم الشروع في إنجاز المشاريع المسجلة وعددها 1439 مشروع، كما وصلت نسبة أشغال المقطع الشرقي من الطريق السيار شرق - غرب الممتد على مسافة 399 كم إلى نحو 86% وقد تم تسليم حوالي 80 كلم من هذا المقطع لحركة المرور.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <http://www.mtp.gov.dz> خطة عمل وبرامج قطاع الأشغال العمومية، 2009، على الموقع:

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

2- المشاريع الهيكلية لقطاع الأشغال العمومية: فضلا عن الطريق السيار شرق-غرب و الطريق

السيار الجانبي الثاني للجزائر العاصمة يشمل البرنامج مشاريع مهيكلية أخرى نذكر منها:

❖ الطريق السيار الجانبي الثالث بطول 150 يربط بين كل من ولاية تيبازة، بومرداس و برج منايل.

❖ الطريق السيار الجانبي الرابع يمتد على طول 300 كلم يعبر 5 ولايات.

❖ الطريق السيار الجانبي للهضاب العليا يمتد على طول 1300 كلم.

❖ الطريق السريع بوسماعيل – شرشال طوله 65 كلم يربط بين مازافران و شرشال بسبب

الإكتظاظ الذي يميز الطريق الوطني رقم 11 لاسيما خلال الفترة الصيفية .

❖ الطريق العابر للصحراء طوله 320 كلم يسمح بربط الجزائر مع دول الساحل مما يساهم في

تنمية التجارة الخارجية للبلاد.

3- أمن الطرقات: تبدل الجزائر مجهودات كبيرة بغرض التقليل من حوادث المرور تتمثل في :

❖ المراقبة التقنية الدورية للسيارات

❖ وضع مركز وطني لرخص السياقة لإعادة تنظيم بيداغوجي و تطوير مدارس تعليم السياقة

لجودة و متطلبات السلامة وتعزيز شروط إصدار رخص السياقة.

ثانيا- إستثمارات الجزائر في النقل بالسكك الحديدية

النقل بالسكك الحديدية يمثل أحد الدعائم الإقتصاد الوطني و تعد مكملة وداعمة لشبكة

المقل الطرقي مما توفره من نقل آمن للمسافرين و البضائع، أما من ناحية الهياكل القاعدية للنقل

بالسكك الحديدية تمتلك الجزائر أطول شبكة حديد في المغرب العربي إذ تغطي شبكة النقل

بالسكك الحديدية في الجزائر 17% من النقل البري، تربط هذه الشبكة أهم المدن الشمالية

## الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة - الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

بعضها، وتوجد في الجزائر 200 محطة أما المواقع فهي تلك المساحات المهيئة التي تتم فيها عمليات النزول و الركوب و الشحن وتعتبر مركز عبور.

### ثالثا- تقييم الإستثمارات المتبعة في الجزائر من أجل نقل بري مستدام

اتجهت الجزائر كغيرها من الدول نحو القيام بعدة استثمارات في قطاع النقل البري، إذ خصصت جزء كبير من ميزانية البرامج الخماسية لهيئة الهياكل القاعدية الطرفية و توسيع شبكة النقل بالسكك الحديدية و عصرنتها، كل هذه المشاريع تخدم بالدرجة الأولى احتياجات و مصلحة المواطن و تشجع النقل الجماعي و التقليل من استعمال السيارات الشخصية تدل على سعي الدولة الجزائرية لتحسين نظام النقل البري و زيادة فعاليته الإقتصادية، و يعكس رغبتها في توفير خدمات النقل البري بأقل تكلفة بيئية و بالتالي هناك توجه مستقبلي حول نظام النقل البري المستدام.

ومن أجل تدعيم التوجه المستدام في مختلف الممارسات الإقتصادية لا سيما النقل البري سعت الجزائر منذ سنة 2000 على إيجاد إجراءات مالية لمحاربة التلوث و التقليل منه فأصدرت قانون الجباية البيئية الذي تضمن جباية التلوث الجوي الناتج عن حركة المرور السيارات و جباية الوقود، الكربونو الصوديوم، و الدولة من خلال إدماج النقل في التنمية المستدامة ( المادة 03 من قانون 2001) و الإهتمام بتطوير النقل الجماعي المادة 05 من قانون 2001 و المشاريع التي ذكرها يعكس تفكيرها في إعادة تنظيم، توجيه و تحسين نظام النقل البري في الجزائر و توجيهه نحو الإستدامة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> [http:// www.sawtahrar.net/online/module.php](http://www.sawtahrar.net/online/module.php)

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة

- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

---

لكن مايمكن قوله عن الإستثمارات القائمة على تحسين نظام النقل البري في الجزائر أنها  
ضرورية لكنها غير كافية لتجسيد مفهوم النقل المستدام حيث ان مشاريع إنجاز و صيانة الهياكل  
القاعدية و الرفع من مستوى النقل الجماعي بنوعيه الطرقي و السككي المعتمدة في الجزائر لا يمكن  
أن تجعله منافسا للسيارة الشخصية إلا إذا عرفت هذه الأخيرة مشاكل تحد من نطاق إستعمالها  
كالإزدحام أو التوقف.

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

المبحث الثاني: الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF



الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية



**STNF**

Société Nationale des Transports Ferroviaires

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

المطلب الأول: لمحة عن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

أولاً: تأسيس الشركة:

تم تأسيس الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بعد حل الشركة الوطنية للسكك الحديدية الجزائرية ش.و.س.ح.ج وفقاً للقرار رقم 76-28 المؤرخ في 25 مارس 1976، و بموجب المرسوم التنفيذي رقم 90-391 المؤرخ في الأول من ديسمبر 1990، تحولت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية إلى مؤسسة عمومية ذات طابع تجاري و صناعي تحت وصاية وزارة النقل برأسمال 20701 مليون دينار جزائري.

مقر الشركة: يتواجد مقر الإجتماعي للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ش.و.ن.س.ح 23/21 نهج محمد الخامس الجزائر.

ثانياً: تاريخ السكة الحديدية في الجزائر:

السنوات	الإجازات
1859	شق أول خط سكة حديدية من الجزائر العاصمة إلى البليدة
1906	شبكة كاملة من 3400 كم منجزة وفي الخدمة
1907	إنطلاق ثالث برنامج لتوسعة الشبكة
1946	الشبكة تضم 5014 كم من الخطوط السككية تستغلها 5 شركات
1963	تأسيس الشركة الوطنية لسكك الحديدية الجزائرية المنفصلة من الشركة الأم التي مقرها باريس
1976	ميلاد الشركة الوطنية الحديدية الجزائرية بعد إعادة هيكلة الشركة
1980	إنطلاق برنامج شامل لعصرنة السكك الحديدية
1990	الشركة تتحول لمؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري
2015-2005	انطلاق برنامج كبير لتطوير السكك الحديدية في البلاد الشمال تحديث الشبكة وتوسعتها وتجديد العتاد وإعادة هيكلة المؤسسة

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

ثالثا: تنظيم الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية:

- 4- مديرية عامة للتنظيم والمراقبة
  - 5- ستة (06) مديريات مركزية: مديرية الدراسات، التخطيط، والإعلام الآلي، مديرية استثمار، مديرية المحاسبة والمالية، مديرية المنشآت القاعدية، مديرية العتاد والجر.
  - 6- محافظة قانونية
  - 7- بنية المراقبة
  - 8- ستة عشر (16) وحدة إقتصادية:
- منها 04 وحدات إقليمية للإستثمار و الإستغلال - U.R.E.X - تظم الجزائر، عنابة، قسنطينة، وهران، بالإضافة إلى ست وحدات لصيانة العتاد المنقول تظم المحمدية، عنابة سيدي مبروك، حسن داي، الجزائر العاصمة و سيدي بلعاباس،
  - وكذا 04 أربع وحدات إقليمية للمنشآت القاعدية - U.R.I.F - تظم سوق أهراس، الجزائر، وهران وقسنطينة، إضافة إلى وحدة للتموين والتوزيع ووحدة مقر.
- ملاحظة: يلاحظ مما سبق عدم وجود وحدة واحدة بالجنوب، رغم أن الجزء الأكبر من الثروات الطبيعية خاصة الطاقوية منها يوجد بالمناطق الجنوبية للوطن.
- ❖ إحدى عشر فرع للدراسات، الأعمال و الخدمات: حيث قامت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بإنشاء هذه الفروع بهدف تطوير محافظتها الخاصة بالدراسات، الهندسة، وكذا تحسين خدماتها الملحقه و المكمله لنقل المسافرين و البضائع، وتمثل فيما يلي:
- فروع هندسة المنشآت القاعدية للسكك الحديدية - E.I.F - : وتتكلف بدراسة بداية مشاريع البنية التحتية، و مراقبة ومتابعة إنشاء المنشآت القاعدية للطرق، الأعمال الفنية و البناءات للمحطات.

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

- فروع هندسة إشارات الإتصالات – E.S.T :- ويختص في دراسات بداية تركيب دارات الأمان للسكك الحديدية.
- ثلاثة فروع للبنية التحتية للسكك – شرق- وسط – غرب :- متخصصة في أعمال السكك الحديدية للهندسة و البناء، وضع الطرق و الدراسات الطبوغرافية إضافة إلى أعمال التطهير وحماية المنشآت القاعدية.
- فرع السكة السريعة R.E: لها مهامها الخاصة على غرار تجميع، نقل، توزيع الطرود السريعة و المجزأة و كذا تطبيق و تطوير التسليم إلى المنزل.
- فرع السكة و الإطعام: يختص في تسيير و إستثمارات عربات الإطعام و عربات النوم، تسيير و إستثمار وكالات السفر، تسيير و إستثمار أكشاك المشروبات و الأكل في المحطات.
- فرع تنمية و إيجار و بيع العقارات: و يتكلف بتسيير و تنمية المنشآت العقارية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.
- فرع خدمات الإعلام الآلي - I.S :- يختص في المساعدة و النصائح في مجال الإعلام الآلي دراسات و تطبيق الطرق التنظيمية، متابعة العمليات الخاصة في مجال السكك الحديدية و صيانة عتاد الإعلام الآلي إضافة إلى تكوين المستخدمين.
- فرع تصدير السكك الحديدية: و مهمته مباشرة تصدير خدمات و أعمال السكك الحديدية في إطار الدرات و المتابعة و الإنشاء.
- فرع هندسة العتاد للسكك الحديدية - E.M.F :- و يختص في دراسات التكامل الصناعي للعتاد السكك الحديدية، تطوير العتاد المملوك و تطوير المنتج الجديد.

كما تجدر الإشارة إلى ان اكبر المشاريع التي قامت بها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية كانت سنة 1980، حيث وضعت برنامج لتحديث و توسيع خطوط الشبكة، أما بخصوص اهم

## الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة - الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

الإحصائيات المتعلقة بكافة جوانب نشاط هذا النمط من النقل ( الشبكة، المحطات، نقل البضائع والمسافرين، إستهلاك الطاقة، الشماريع... إلخ).

### رابعاً: نشاط الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية sntf

تتكفل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بنقل المسافرين و البضائع و ذلك في إطار

تنظيم النقل النقل البري، وتمثل مهمتها في ثلاث نشاطات رئيسية:

❖ نقل المسافرين: الضاحية، الجهوي، الخطوط الطويلة

#### ● الخدمة الجهوية:

تحوز الشركة على 234 قطار للركاب منها 92 قطار مخصص لنقل ما بين المدن ماتعرف بالخدمة الجهوية، 72 رحلات في القطار العادي و 20 قطار ذاتي الدفع، يتميز بتصميمه الرائع، مقدا وائل الراحة مثيرة للإهتمام لا سيما المخصصة للركاب ذوي الإحتياجات الخاصة، تساهم في الفتح الإقليمي و التقريب بين عدة محافظات بين مدن الصحراء و الهضاب العليا، لا سيما ربط الشريط الشمالي من الجزائر العاصمة إلى وهران و قسنطينة و عنابة.

#### ● فيما يخص الخطوط طويلة المدى:

خصصت الشركة 12 قطار وهي عربات من الدرجة الأولى و الثانية، توفر خدمات عديدة للمسافرين كالمأكولات خفيفة، توزيع الجرائد، الموسيقى و التكييف الهوائي، مقاعد للجلوس أو مراقد، عربات مطعم مجهزة خصيصا لخدمة المطعم.

#### ● خدمة الضاحية: (الجزائر/ ثنية و الجزائر/ العفرون) تعزز أسطول الشركة الوطنية للنقل

بالسكك الحديدية بقطارات كهربائية تستغل على الشبكة المكهربة لضاحية الجزائر تتكون من 4 عربات بسعة 136 مقاعد للجلوس و 1000 مكان للوقوف، هذا العتاد الجديد يوفر مستوى

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

عالي من الراحة و السلامة و ذو أداء تجاري أكثر جاذبية ، وهي في المجمل 130 قطار ( 98 قطار كهربائي لضاحية الجزائر و 32 قطار عادي لضاحية وهران، قسنطينة و عنابة).

❖ مجال نقل البضائع:

أما في مجال نقل البضائع توفر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية لزيائنها أكثر من 11000 عربة متنوعة و مناسبة لمتطلبات النقل المختلفة و بأسعار تنافسية، حيث تنقل أكثر من 05 ملايين كمن من البضائع من جميع المواد.

المطلب الثاني: الشبكة الوطنية للشركة و الخطوط التابعة لها

أولاً: الشبكة الوطنية للشركة

في 2010 خصصت الدولة 5.5 مليار يورو لتطوير و تحديث الشبكة، بخطوط جديدة ستدخل الخدمة إضافة إلى كهربة كل الشبكة الشمالية، الهدف هو مضاعفة عدد المسافرين سنوياً و تخفيف الضغط على شبكة الطرقات.

يبلغ طول الشبكة الجزائرية للنقل بالسكك الحديدية حالياً 4.200 كلم و ينتظر أن يبلغ طول هذه الشبكة مع افاق 2021 نحو 6300 كلم سيتم وصلها مع المنشآت المينائية و المطارية و اللوجستية.

ثانياً: خطوط السكك الحديدية في الجزائر:

❖ ولاية عنابة:

- خط سكة حديدية من عنابة إلى الجزائر العاصمة
- خطة سكة حديدية من عنابة إلى تونس
- خط سكة حديدية من عنابة إلى تبسة
- خط سكة حديدية من بلدية عنابة إلى بلدية سيدي عمار

- خط سكة حديدية من مصنع الحجار الكبير إلى ميناء عنابة

❖ ولاية الشلف:

- خط سكة حديدية من الجزائر على وهران

❖ ولاية بجاية:

- خط سكة حديدية من بني منصور إلى بجاية

❖ ولاية بليدة:

- خط سكة حديدية من العفرون إلى بئر توتة

- خط سكة حديدية من الجزائر إلى وهران

❖ ولاية البويرة:

- خط سكة حديدية من الجزائر إلى سكيكدة

❖ ولاية تيزي وزو:

- خط سكة حديدية من وادي عيسى إلى ثنية بني عائشة

- خط سكة حديدية من ذراع الميزان إلى دلس

❖ ولاية الجزائر:

- خط سكة حديدية من القصبة إلى عين البنيان

- خط سكة حديدية من القصبة إلى الحراش

- خط سكة حديدية من الحراش إلى الرغاية

- خط سكة حديدية من زرالدة إلى بئر توتة

- خط سكة حديدية من الجزائر إلى سكيكدة

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

- خط سكة حديدية من الجزائر إلى وهران

❖ ولاية سكيكدة:

- خط سكة حديدية من الجزائر إلى سكيكدة

❖ ولاية وهران:

- خط سكة حديدية من الجزائر إلى وهران

❖ ولاية برج بوعرييج

- خط سكة حديدية من الجزائر إلى سكيكدة

❖ ولاية بومرداس:

2) لاختط سكة حديدية من ثنية بني عائشة إلى وادي عيسى

- خط سكة حديد من دلس إلى ذراع الميزان

- خط سكة حديدية من الجزائر إلى سكيكدة

❖ ولاية تيبازة:

- خط سكة حديد من تيبازة إلى زرالدة

المطلب الثالث: الهياكل القاعدية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

تمتلك الجزائر أطول شبكة حديد في المغرب العربي إذ تغطي شبكة النقل بالسكك الحديدية في

الجزائر 17% من النقل البري، تربط هذه الشبكة أهم المدن الشمالية ببعضها البعض .

وتوجد في الجزائر 200 محطة أما المواقع فهي تلك المساحات المهيئة تتم فيها عمليات

النزول و الركوب و الشحن وتعتبر مركز عبور.

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة

- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

الشكل رقم 3-3: خريطة النقل بالسكك الحديدية الجزائر STNF



المصدر: الموقع الرسمي للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

❖ خصائص الحظيرة الخاصة بالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية الجزائر STNF:

عدد ونوع قاطرات الحظيرة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية: تحتوي الحظيرة الوطنية

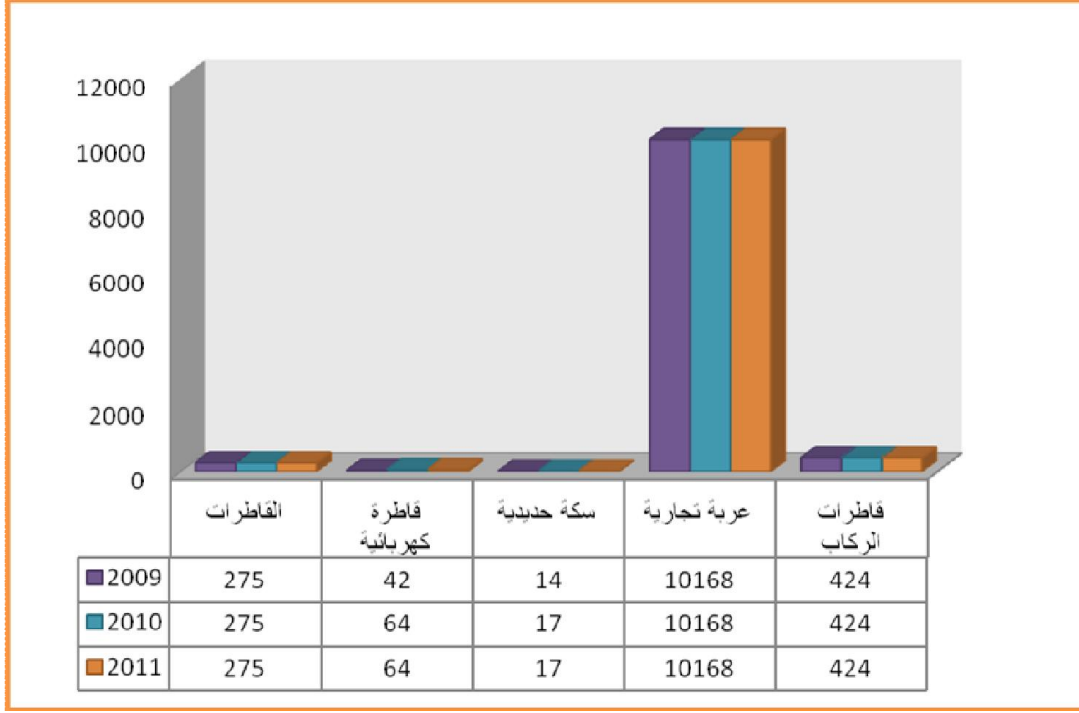
على مجموعة القاطرات يتغير عددها من سنة لأخرى.

و الشكل التالي يبين التغيير في عدد ونوع القاطرات التي تحتوي عليها الحظيرة الوطنية

للنقل بالسكك الحديدية خلال الفترة 2009/2011:

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

الشكل رقم 4-3: حجم الحظيرة الوطنية لنقل بالسكك الحديدية



المصدر: <http://www.ons.dz>

من الشكل نلاحظ إمتلاك الحظيرة الوطنية لنقل بالسكك الحديدية لعدد متنوع من

القاطرات لكن بالرغم من هذا التنوع إلا أنها تتميز بالقدم وتعاني من صعوبات أهمها:

- ❖ نقص قطع الغيار المستوردة من الخارج،
- ❖ نقص عوامل الراحة السرعة والنظافة داخل عربات المسافرين،
- ❖ عدم توفر شروط المحافظة على نوعية البضائع داخل العربات الخاصة بها.

المبحث الثالث: واقع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وبعدها الإقتصادي

المطلب الأول: انتاج الإقتصادي:

يمكن قياس التأثيرات الإقتصادية للنقل بالسكك الحديدية من خلال المؤشرات التالية:

أولاً: مؤشر زيادة النمو في الناتج المحلي الإجمالي نتيجة الإستثمار في النقل بالسكك الحديدية: هناك إجماع في الأدبيات العلمية على أن الإستثمار في البنى التحتية للنقل يحفز النمو الإقتصادي الإجمالي على المستوى الوطني، ويؤدي إلى تحقيق التنمية الإقتصادية في المناطق التي تستفيد من هذه البنى التحتية، من دون تحديد نسبة تأثير الإستثمارات في النقل على النمو الإقتصادي، وتبين الأدبيات أن هذا التأثير يكون أخف نسبياً في البلدان المتقدمة ذات شبكة النقل الناضجة من البلدان الأقل نمواً التي تفتقر إلى البنى التحتية لشبكات النقل المختلفة، والمعروف أن زيادة النمو في الناتج المحلي الإجمالي نتيجة الإستثمار في النقل عامة ونمط النقل بالسكك الحديدية بصفة خاصة تتأخر عادة في الظهور.

وقد أولت السلطات الجزائرية منذ بداية القرن الحالي إهتماماً كبيراً لقطاع النقل بإعتباره القاطرة التي تجر القطاعات الأخرى، وسطرت له برامج خماسية تنموية غطت الفترة من سنة 1999 إلى غاية سنة 2014، و خصصت للبرنامج الأخير لوحده غلافاً مالياً بمبلغ 40 مليار دولار، ومبلغ 30 مليار دولار لغرض تحديث وتوسيع السكك الحديدية، حيث تم إنجاز طول شبكة خطوط سكة حديد معتبر ثم، أما بخصوص المرافق المرتبطة بالسكك الحديدية في الجزائر المنجزة إلى غاية سنة 2014 تتضح في الجدول التالي:

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

الجدول رقم 3-3: بوضوح إحصاء المرافق المرتبطة بالسكك الحديدية في الجزائر

التسمية	عدد
محطات المسافرين و المواقف	410
الجسور	7800
الأنفاق	137
المعابر	1250

المصدر: موقع [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

ومن أهم مشاريع السكك الحديدية التي هي في طور الإنجاز، يوجد مشروع كهربية 1000 من

السكك الحديدية وإنجاز 3000 كلم من السكك الحديدية.

ثانيا: مؤشر المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي:

ساهم قطاع النقل بصفة عامة في الثلاثي الثالث من سنة 2018 بناتج محلي تقدر بحوالي

13.6% من الناتج المحلي الإجمالي لنفس الفترة، وبمعدل القيمة المضافة قدر بنسبة 4.9%.

وقدرت الحصة السوقية للسكك الحديدية سنة 2011 بـ 10% من سوق النقل في الجزائر وقاربت

نسبة 30% سنة 2015، وهي نسبة ضئيلة نوعا ما بالمقارنة مع طبيعة وقوة أداء هذا النمط من

النقل في هذا المجال.

ويمكن لنا تحليل نتائج قطاع النقل و مساهمته في إجمالي المحلي الناتج الخام للإقتصاد الوطني

من خلال الجدول التالي:

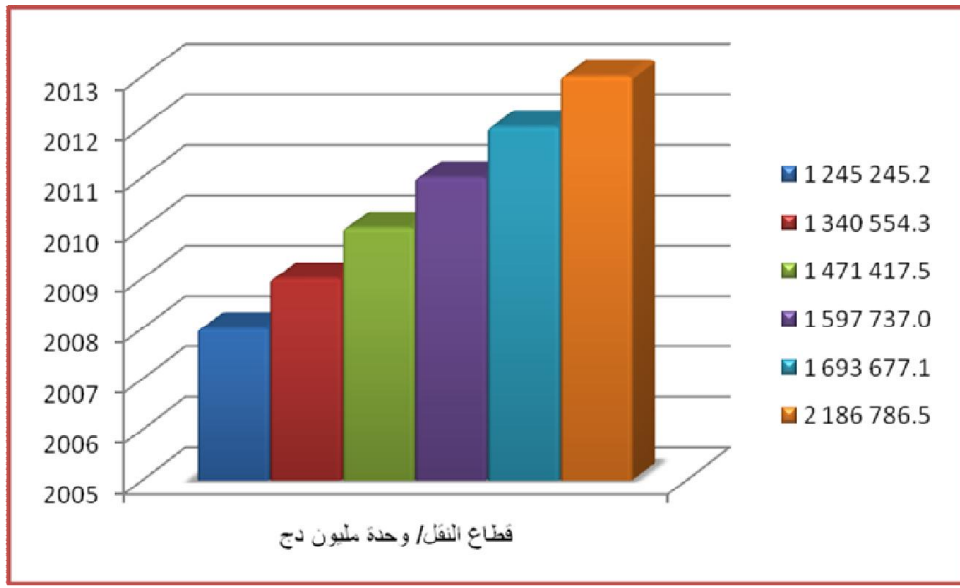
الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

جدول رقم 3-4: يوضح مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الخام

السنوات	2008	2009	2010	2011	2012	2013
قطاع النقل/وحدة مليون دج	2.245.245,1	554.3340,1	417.5471,1	737.0597,1	1.677.693,1	5.786.186,2

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، الحسابات الاقتصادية 2008-2013، رقم 609

الشكل 3-5 يوضح مساهمة النقل في الناتج المحلي الخام



المصدر: من إعداد الطالبين

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

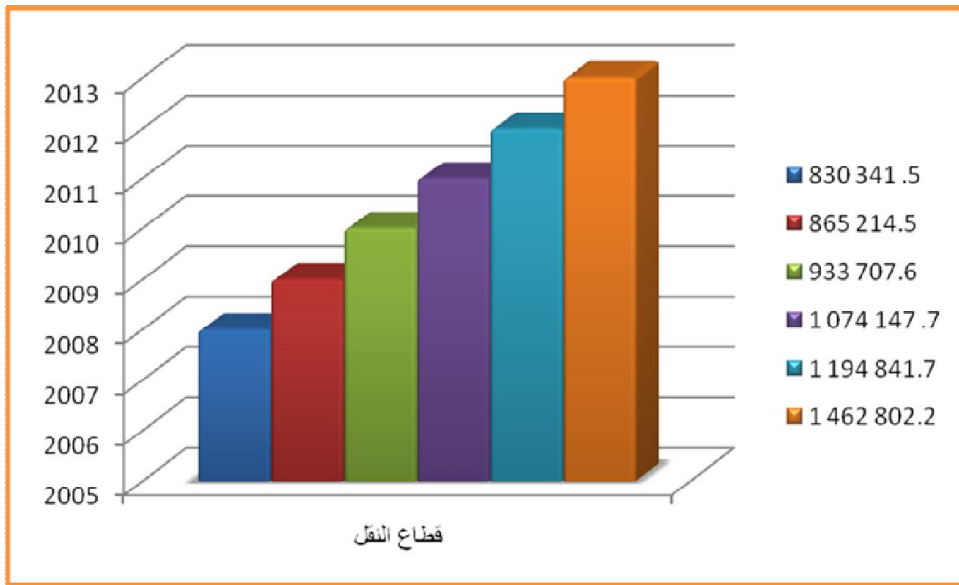
نلاحظ من الجدول تطور الناتج المحلي للقطاع النقل الذي بلغت نسبة التطور الحالي 100% من سنة 2008 إلى سنة 2013، وهذا راجع إلى الإستثمارات المحققة في القطاع من أجل تحديثه وعصرنته من أجل خدمة متطلبات الإقتصاد الوطني وتحقيق التنمية للإقتصاد للبلاد.  
أما عن القيمة المضافة لقطاع النقل فتضح لنا من خلال الجدول التالي:

جدول رقم 5-3: يوضح القيمة المضافة لقطاع النقل في الجزائر

السنوات	2008	2009	2010	2011	2012	2013
قطاع النقل	830 341	865 214.5	933 707.6	1 074 147	1 194 841.7	1 462 802.2
الوحدة	.5			.7		
مليون دج						

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، الحسابات الإقتصادية 2008-2013، رقم 609

الشكل 6-3: يوضح القيمة المضافة لقطاع النقل في الجزائر



مصدر: من إعداد الطالبين

## الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة - الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

نلاحظ من الجدول تطور ملحوظ في القيمة المضافة، حيث سجلت إرتفاع عالي بالفترة الممتدة من 2008-2013 و بمعدل الضعف تقريبا، هذا راجع لتحسن نشاط الخدمات المسوقة والتي من ضمنها قطاع النقل بوضوح بعد تراجع الطفيف في السنوات السابقة مسجلا بذلك أعلى نسبة منذ سنة 2008 بقيمة مضافة تقدر 3 827.4 مليار دج، أب بإرتفاع 7.8 نقطة (+14%)، ويساهم هذا النشاط بأكثر من النصف 56.3% في نمو إجمالي الناتج الداخلي، كما يولد مايقارب ربع تدفق الثروة 23.1% ويرجع هذا إلى ديناميكية فرع الع التجارة الداخلية و فرع النقل اللذان إرتفع 10.4% و 5% على التوالي.

### المطلب الثاني: الأداء التقني لقطاع النقل:

يقاس الأداء التقني لنظم النقل بأعداد الأشخاص الذين يقطعون مسافات سنوية راكب/كم وحجم البضائع المنقولة سنويا عبر المسافات التي تفصلها مصادرها ووجهتها.

### أولا: نقل الأشخاص:

تلعب الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية دورا هاما في نقل المسافرين عبر الضواحي و الولايات حيث تعتمد عليها البلاد في نقل المسافرين، لكن في الواقع شهد نقل المسافرين عبر السكك الحديدية إنخفاضا ملحوظا في السنوات الأخيرة فخلال عام 1990 نقلت الشركة حوالي 53.7 مليون مسافر، مقابل 17.4 مليون مسافر سنة 2011، وفي سنة 2016 بلغ عدد المسافرين 37.6 مليون مسافر، ليصل عددهم إلى غاية الأسبوع الثالث من شهر ماي 2019 مايقارب 2.7 مليون مسافر فقط، ويعود هذا الإنخفاض إلى عدة أسباب منها تزايد إستخدام السيارات، عدم الوفرة في كل الأوقات و برمجة أوقات غير مناسبة للنقل، وكذا عدم توفر شروط النظافة، الراحة وهي معايير يوليها المسافر أهمية.

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة  
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

إستندنا في تحليلنا السابق على المعطيات الواردة في الجدول أدناه، الذي يوضح حركة

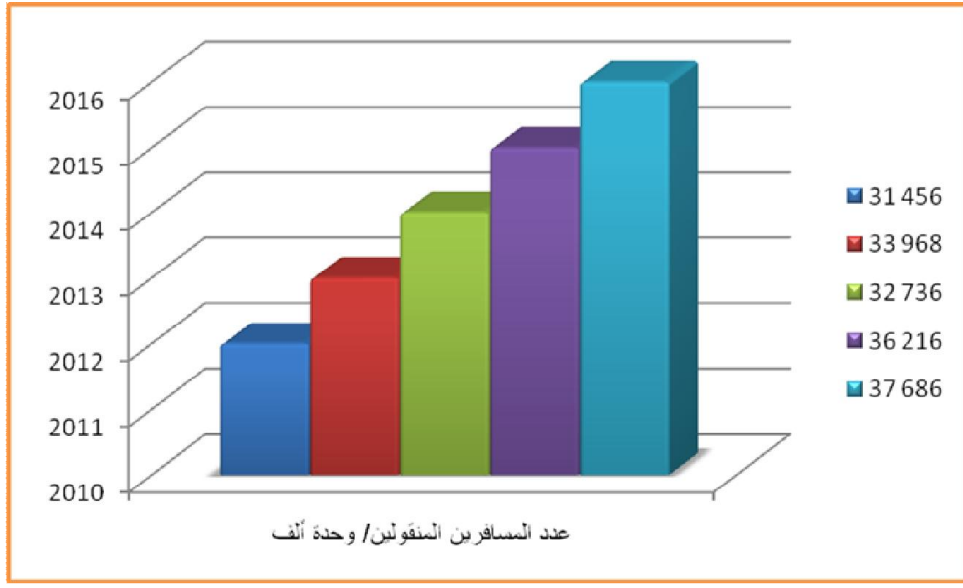
المسافرين عبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

الجدول رقم 3-6: يوضح حركة المسافرين عبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016
عدد المسافرين المنقولين/ وحدة ألف	31 456	33 968	32 736	36 216	37 686

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، الجزائر، بالأرقام، نتائج 2016/2014، نشرة 2017، رقم 49

الشكل رقم 3-7: يوضح حركة المسافرين عبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية



ثانيا: نقل البضائع:

تقوم الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية للنقل بالسكك الحديدية بنقل مختلف المنتجات المنجمية ( الحديد و الصلب، الفوسفات، الحبوب، الخشب) و النقل بين الموانئ و المناطق الداخلية و تدخل بوجه اساسي في النقل البتروكيميائي.

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة

- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

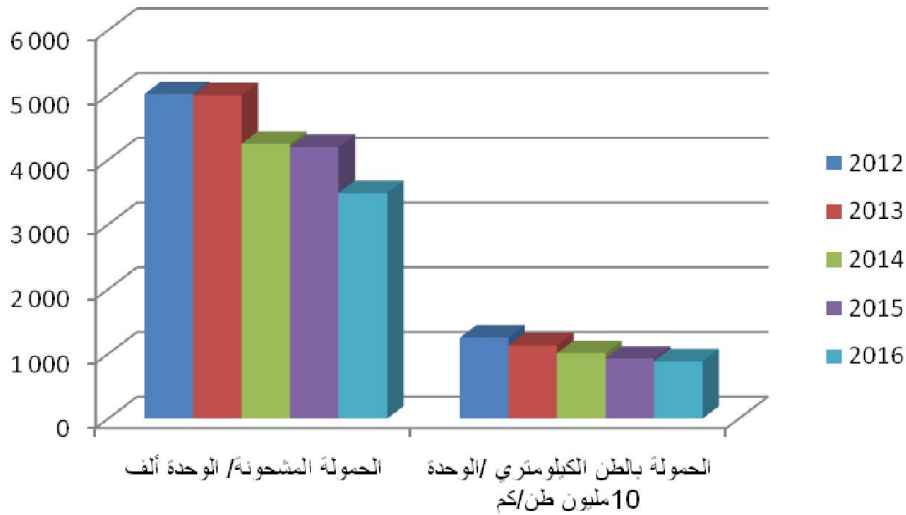
ويوضح الجدول التالي بعض الأرقام المتعلقة بحركة الحمولة بالنقل عبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية:

الجدول رقم 3-7: يوضح حركة الحمولة بالنقل عبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية .

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016
الحمولة المشحونة/ الوحدة ألف	5 017	4 997	4 247	4 199	3 486
الحمولة بالطن الكيلومتر /الوحدة 10 مليون طن/كم	1 253	1 132	1 010	928	885

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، الجزائر، بالأرقام، نتائج 2016/2014، نشرة 2017، رقم 49

الشكل رقم 3-8: يوضح حركة الحمولة بالنقل عبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية



المصدر: من إعداد الطالبين

## الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة - الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

من خلال الجدول أعلاه يتضح إنخفاض في حصة الحمولة المنقولة للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية في مجال نقل البضائع، حيث نقلت 10 1253<sup>6</sup> مليون طن سنويا 2012، مقابل 885 مليون طن سنويا 2016، وبالتالي سجل غنخفاضا في الحمولة المنولة بنسبة 29.3% طن/كم خلال الفترة مابين 2012-2016م.

هناك عدة اسباب وعوامل يمكن تفسير هذا الإنخفاض في نسب الحمولة المنقولة عن طريق النقل بالسكك الحديدية في الجزائر خلال الفترة 2012-2016م، ولعل أهمها هو توجه أصحاب الحمولة أو المستفيدين من خدمة نقل البضائع (الزبائن) إلى طلب هذه الخدمة بوسائط أو أنماط أخرى على غرار النقل البري خارج السكك الحديدية، الذي نقل من البضائع ما حجه 2 444 (10<sup>6</sup> مليون) طن سنة 2013، مقابل 2 727 (10<sup>6</sup> مليون) طن سنة 2016، و بالتالي سجل إرتفاعا في الحمولة المنقولة بنسبة 10.3% طن/كم خلال الفترة 2013-2016م، نفس الشيء .

من خلال الأرقام الواردة يتضح لنا أن النقل البري بالسكك الحديدية تتكفل بنقل ما نسبته 20% من إجمالي البضائع المنقولة في الجزائر في سنة 2016، في حين يتفوق نمط النقل البري خارج النقل بالسكك الحديدية في هذه الخدمة على النقل بالسكك الحديدية، حي يتكفل وحده بنقل ما نسبته 62% من إجمالي البضائع المنقولة في الجزائر في نفس السنة، في حين يتكفل النقل البحري و الجوي مجتمعين بما نسبته 18% من إجمالي البضائع المنقولة في الجزائر في السنة ذاتها. لكن بالرغم من إنخفاض في حصة الحمولة المنقولة للشركة الوطنية بالسكك الحديدية في مجال نقل البضائع يبقى هذا القطاع يفتح آفاق هامة لترقية الإقتصاد الوطني ودعم إتجاه الدولة نحو النقل المستدام.

المطلب الثالث: مشاكل النقل بالسكك الحديدية:

الفصل التطبيقي: دور نشاط النقل البري في تفعيل وتنمية التجارة الداخلية - دراسة حالة

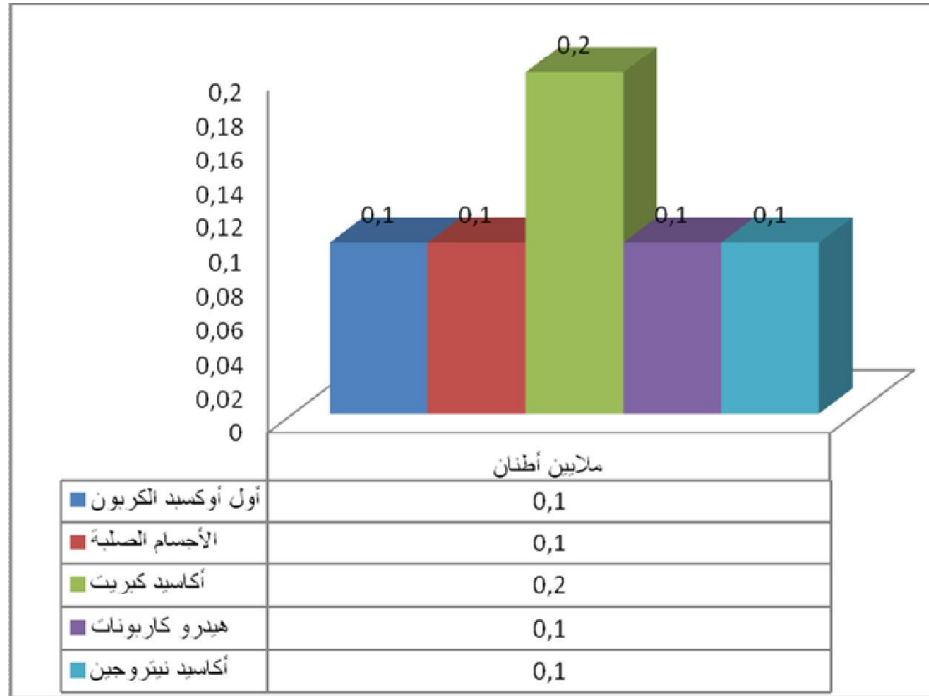
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية STNF

يعتبر النقل بالسكك الحديدية من النظم الأقل تأثيراً على البيئة من حيث إفرازات تلوث

الهواء، والشكل التالي يوضح افرازات تلوث الهواء المنبعث من السكك الحديدية

الشكل رقم 9-3: يوضح افرازات تلوث الهواء المنبعث من السكك

الحديدية



المصدر: وليام وهاي، ترجمة عبد الرحمان القاضي وأنيس عبد الله التتير، مقدمة في هندسة

النقل، النشر العلمي و المطابع، جامعة الملك سعود، 1999، ص 352

من خلال الشكل تعتبر السكك الحديدية أقل إفرازات تلوث الهواء مقارنة بالمركبات

الأخرى، لكن للنقل بالسكك الحديدية له نصيب من إحداث الضجيج إذ تتراوح شدة الضوضاء

الناجمة عنه DB 70/80

### خلاصة الفصل:

نمط النقل بالسكك الحديدية تعد من أفضل الوسائل النقل البري نظرا لعدة مؤشرات متعلقة بجوانب إقتصادية، إجتماعية، بيئية، حيث يستعمل لنقل حجوم وكميات ضخمة من البضائع و المواد لمسافات طويلة .

ولكن رغم أهميته يبقى ضمن القطاعات المسببة للتلوث البيئي رغم أن معدلات تلوثية تعد من بين اضعف مقارنة بأنماط النقل الأخرى.

الخطمة

بالرغم من كل العقبات و المشاكل التي يواجهها قطاع النقل فإن تدفقات السلع في المنطقة في ارتفاع مستمر خاصة في السنوات الأخيرة وهذا راجع إلى تطورا لتجارة الداخلية وخلق منطقة التبادل الحر ، والتنوع في العروض والطلبات على البضائع الناتج أساسا عن العولمة وأثرها على سلوك العملاء بحيث أصبحوا يبحثون عن الجودة والدقة والسرعة بدلا من الاكتفاء بما يوفره السوق مهما كانت سلبياته ولذا أصبح من الضروري الاهتمام بموضوع التبادلات والنقل وتفعيله نظرا لما لهما من دور فعال وكبير في التطور الاقتصادي وتخفيض تكاليف السلع وبعث روح جديدة للتجارة الداخلية لأي بلد وتلبية أذواق ورغبات المستهلكين بتوفير المنتج المناسب في الوقت المناسب بالمكان المناسب وبالتكلفة الأنسب وهذا ما تعاني منه دول عديدة من بينها الجزائر، رغم أن الجزائر تتوفر على ميزة مرتبطة أساسا بالقرب الجغرافي (الموقع) يصبح هنا العنصر مهم كون فعالية النقل بصفة عامة و نقل البر خاصة تكمن في خفض تكلفة المعاملات وتطوير نجاعة المبادلات التجارية وتنمية قطاع النقل بالنسبة للجزائر (بوابة قارة إفريقيا) يشكل تحديا رئيسيا للتنمية الاقتصادية عبر زيادة تدفق السلع على حد سواء.

### النتائج المتوصل إليها:

من خلال دراستنا لموضوع دور النقل البري في تفعيل التجارة الداخلية، تم وصول إلى كون أن تنمية التجارة بصفة عامة تعتمد على النقل، وتنمية التجارة الداخلية بصفة خاصة تعتمد على النقل البري بكافة وسائله لا سيما النقل السككي الذي يساهم في تنمية الإقتصاد الوطني، علما بأنه هناك إمكانيات كافية لو استغللت على وجه الأكمل لأصبح مردودها اعظم.

التوصيات والإقتراحات:

- محاولة الإعتماد على سياسة نقل أنجع من اجل ان تساهم بشكل سريع في التجارة الداخلية وتوسيع شبكة النقل السككي من أجل تسهيل في المعاملات التجارية.
- إيجاد حلول تساعد على تخفيف من نسبة تلوث التي تسببها السكك الحديدية

# قائمة المصادر والمراجع



❖ القوانين:

- الجريدة الرسمية، القانون رقم 01/44 المؤرخ في 08 أوت 2001، و المتعلق بتحديد المبادئ و القواعد العامة التي تتحكم في النقل البري للأشخاص و البضائع.

❖ المؤلفات باللغة العربية:

- خالد طه عبد الكريم، الأبعاد الإقتصادية لقطاع النقل و الأسلوب العلمي لتدنية وخفض تكاليف النقل، مجلة الفتح، العدد 38، شباط، بغداد، 2009.
- وليام وهاي، ترجمة عبد الرحمان القاضي و أنيس عبد الله التنير، مقدمة في هندسة النقل، النشر العلمي و المطابع، جامعة الملك سعود، 1999.
- وائل حمدان، خيارات الإستراتيجية الوطنية للنقل البري في لبنان، الصنائع، بيروت، لبنان، 2011.
- نهال فريد مصطفى، جلال العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعة للنشر، الإسكندرية، 2003.
- محمد جاسم الصميدعي، إدارة التوزيع المادي- منظور متكامل، دار اليازوري للنشر، 2008.
- مجيد سعود، موضوعات في التنمية و التخطيط، الطبعة الأولى، دار ابن خلدون، بيروت، 1980
- مجيد سعود، موضوعات في التنمية و التخطيط، الطبعة الأولى، دار ابن خلدون، بيروت، 1980.
- عبید علی أحمد الحجازي، اللوجستیک كبديل للميزة النسبية، دار المعارف للنشر، الإسكندرية، مصر 2000.
- عبد العلي الخفاف، جغرافية النقل و الإتصالات و التجارة، دار الفكر للطباعة و النشر، الطبعة الأولى، عمان، 2000.

- سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، دراسات تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003.
- سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، دراسات تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003.
- سعد الدين عشاوي، تنظيم و إدارة النقل، الأسس و المشكلات و الحلول، ط4، عين شمس، القاهرة، 1985.
- حمد سليمان المشوخي، إقتصاديات النقل و المواصلات، دار الفكر العربي، 2003.
- حمادة فريد منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998.
- ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية – الإمداد و التوزيع المادي، الدار الجامعة الإسكندرية، 2004.

#### ❖ المذكرات و الرسائل الجامعية:

- حدادي حبيبة و آخرون. دراسة جميع مراحل و إجراءات الاستيراد على مستوى مؤسسة عمومية. مذكرة لنيل شهادة ليسانس في الاقتصاد، القاهرة، 2002.
- هشام يسقر، محاضرات السنة الثانية ماستر، تخصص إقتصاد النقل و الإمداد، جامعة حاج لخضر، باتنة 2010/2010.

#### ❖ المجالات:

- عقاري زكرياء بوباكور فارس، النقل و أهميته في التنمية الإقتصادية المستدامة، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 40، جوان 2015.

- سمير بو ختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة، واقع وآفاق قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، عدد 06، جوان 2017.

#### ❖ المؤلفات باللغة الفرنسية

- Pierre Médian. Anne Gratacap. La logistique et supply chain management. DUNOD. Paris 2008.
- Philippe Valin La Logistique, Modeles et methode du pilotage des flux. Op cit.

#### ❖ المراجع الإلكترونية:

- [www.aleqt.com/2010/10/31/article\\_463213](http://www.aleqt.com/2010/10/31/article_463213)
- [http// : WWW.natgeatv.ae,extrait](http://WWW.natgeatv.ae,extrait) le 06/06/2023
- <http://www.mtp.gov.dz>
- [http// : www.sawtahrar.net/online/module.php](http://www.sawtahrar.net/online/module.php)
- Commerce définition and meaning, [www.marketbusinessnews.com](http://www.marketbusinessnews.com) . Retrieved 24- 12- 2019.
- [www.arabsciencepedia.org](http://www.arabsciencepedia.org) <sup>1</sup>

## **الملخص:**

يساهم قطاع النقل البري في التطور التجاري سواء بشكل مباشر بترقية كل القطاعات التجارية بما فيها التجارة الداخلية، أو بشكل غير مباشر من خلال تسهيل انتقال المعرفة التكنولوجية التي تعمل على رفع معدلات التنمية التجارية و زيادة الطاقة الإنتاجية، وتسعى الدول إلى تخطيط قطاع النقل والإنفاق لتطوير البنيات التحتية له لتحقيق أهدافها التجارية بزيادة القدرات الإنتاجية للأفراد والقدرات التنافسية للشركات، والاستثمار في مشروعات النقل البري يتميز عن غيره من الاستثمارات التجارية نظرا لارتفاع كثافتها الرأسمالية .

**الكلمات المفتاحية:** النقل، النقل البري، النقل البري المستدام، لوجستيك، التجارة الداخلية.

## **Résumé :**

Le secteur des transports terrestres contribue au développement commercial, soit directement en promouvant tous les secteurs commerciaux, y compris le commerce intérieur, soit indirectement en facilitant le transfert de connaissances technologiques qui contribuent à augmenter les taux de développement commercial et à augmenter la capacité de production, et les pays cherchent à planifier le secteur des transports et les dépenses pour développer les structures.

Elle dispose des infrastructures nécessaires pour atteindre ses objectifs commerciaux en augmentant les capacités productives des particuliers et la compétitivité des entreprises.

Les investissements dans des projets de transport terrestre se distinguent des autres investissements commerciaux en raison de leur forte intensité capitalistique.

**Mots clés :** Transport, Transport Routier, Transport Routier Durable, La Logistique, Commerce Intérieure