

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث ل.م.د في العلوم التجارية
تخصص: تجارة دولية ولوجستيك
بعنوان:

لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره
في التنمية الاقتصادية

تحت اشراف الأستاذ الدكتور:

من إعداد الطالبة:

يوسف رشيد

قلبازة آمال

أعضاء لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة وهران	أستاذ التعليم العالي	الأستاذ دريال عبد القادر
مقررا	جامعة مستغانم	أستاذ التعليم العالي	الأستاذ يوسف رشيد
ممتحنا	جامعة تلمسان	أستاذ التعليم العالي	الأستاذ بلقاسم مصطفى
ممتحنا	جامعة مستغانم	أستاذ التعليم العالي	الأستاذ بابا عبد القادر
ممتحنا	جامعة مستغانم	أستاذة التعليم العالي	الأستاذة زرواط فاطمة الزهراء
ممتحنا	جامعة مستغانم	أستاذ محاضر - أ-	الأستاذ شريف طويل نور الدين

السنة الجامعية: 2016/2015

تشكرات

الحمد والشكر والفضل أولا وأخيرا لله العلي العظيم الذي وفقنا لإتمام هذا العمل المتواضع

أشكر كل الأساتذة الذين كانوا سندا لي في اتمام هذا العمل وأخص بالذكر مؤطري

الأستاذ الدكتور يوسف رشيد علي كل كلمة طيبة شجعتني بها

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى الدكتورة زرواط فاطمة الزهراء

على كل ما أسدته لي من نصح وتوجيه وإرشاد خلال إعداد هذه الرسالة.

الإهداء

إلى أمي وأبي .. قرة عيني
إلى إخوتي وإلى أولاد أختي.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات :

رقم الصفحة	الموضوع	التسلسل
	التشكرات	.III
	الاهداء	.IV
	ملخص	.V
	فهرس المحتويات	.VI
	قائمة الأشكال	.VII
	قائمة الجداول	.VIII
	قائمة الملاحق	.IX
أ-ز	مقدمة عامة	
1	الفصل الأول: إدارة اللوجستيك	
2	مقدمة الفصل الأول	
3	المبحث الأول: مفهوم إدارة اللوجستيك	
3	تعريف إدارة اللوجستيك	.1.1
6	ماهية الأنشطة اللوجيستية	.2.1
8	أنوع اللوجستيات	.3.1
10	المبحث الثاني: تطور الأنشطة اللوجيستية وأهميتها	
10	مراحل التطور التاريخي للأنشطة اللوجيستية	.1.2
11	أسباب وعوامل ظهور إدارة الأعمال اللوجيستية	.2.2
12	منافع و أهمية الأعمال اللوجيستية	.3.2
18	المبحث الثالث: مزيج الأنشطة اللوجيستية والعلاقة بينها	
18	مزيج الأنشطة اللوجيستية	.1.3
31	علاقة وظيفة اللوجستيات بالوظائف الأخرى	.2.3
34	مهام و اختصاصات إدارة الأعمال اللوجيستية	.3.3

فهرس المحتويات

34	الأعمال اللوجيستية في المجالات غير الصناعية	4.3
36	المبحث الرابع: تخطيط واستراتيجيات إدارة اللوجستيك	
36	تخطيط اللوجستيات	1.4
38	استراتيجيات اللوجستيات	2.4
39	تنظيم إدارة الأعمال اللوجيستية	3.4
41	نظم المعلومات اللوجيستية	4.4
42	خاتمة الفصل الأول	
43	الفصل الثاني: وظيفة النقل و المفاضلة بين وسائل النقل المختلفة	
44	مقدمة الفصل الثاني	
45	المبحث الأول: مدخل إلى وظيفة النقل	
45	تعريف وظيفة النقل	1.1
46	أهمية نشاط النقل	2.1
51	خصائص جانبي العرض والطلب على خدمات النقل	3.1
53	إدارة حركة النقل	4.1
55	المبحث الثاني: وسائل النقل الرئيسية	
55	النقل البري	1.2
57	النقل الجوي	2.2
58	خطوط الأنابيب	3.2
59	النقل المائي	4.2
63	المبحث الثالث: المقارنة بين خصائص وسائل النقل	
63	معايير المفاضلة بين وسائل النقل	1.3
67	أهمية اختيار وسيلة النقل	2.3
67	التنسيق بين وسائل النقل	3.3
69	المبحث الرابع: النقل متعدد الوسائط	

69	تعريف النقل المتعدد الوسائط	1.4
71	غاية وجوهر نظام النقل متعدد الوسائط	2.4
72	أهمية نظام النقل متعدد الوسائط	3.4
73	متطلبات تطبيق سلاسل النقل متعدد الوسائط في الدول النامية	4.4
83	خاتمة الفصل الثاني	
84	الفصل الثالث: اقتصاديات نقل البضائع والتنمية الاقتصادية	
85	مقدمة الفصل الثالث	
86	المبحث الأول: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية	
86	1.1 الأهمية الاقتصادية للنقل	
90	2.1 الأهمية السياسية للنقل	
91	3.1 دور البنى التحتية للنقل في تدعيم النمو الاقتصادي	
92	4.1 أهمية لوجستيات النقل للمنشآت	
94	المبحث الثاني: خدمات قطاع النقل البحري	
94	1.2 دراسة وتحليل خصائص أنشطة النقل البحري	
99	2.2 الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري و دورها في التنمية الاقتصادية	
100	3.2 التحليل الاقتصادي لجانب التكاليف في نشاط النقل البحري	
102	المبحث الثالث: أهمية قطاع النقل الجوي ودور الحكومة في تطويره	
102	1.3 الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل الجوي، وجهود الدولة في تدعيمه	
104	2.3 تحليل الجوانب الاقتصادية لنشاط النقل الجوي	
105	3.3 العوائق التي تواجه زيادة معدلات الاستثمار في قطاع النقل الجوي	
105	4.3 التحليل الاقتصادي لجانب التكلفة والمردود في قطاع النقل الجوي	

فهرس المحتويات

107	المبحث الرابع: الأهمية الاقتصادية لنشاط النقل البري	
107	الطبيعة الاقتصادية لنشاط النقل البري	1.4
107	تحليل جانبي المردود والتكاليف في نشاط النقل البري	2.4
109	تصنيفات عناصر التكاليف في شركات النقل البري	3.4
110	تكاليف نشاط النقل عبر السكك الحديدية	4.4
112	سياسات التدخل الحكومي وأهدافه في نشاط قطاع النقل البري	5.4
113	المبحث الخامس: النقل المستدام	
113	مؤشرات التنمية المستدامة	1.5
115	تعريف النقل المستدام ومميزاته	2.5
117	مبادئ النقل المستدام	3.5
120	استراتيجيات النقل المستدام	4.5
122	عوائق النقل المستدام	5.5
123	خاتمة الفصل الثالث	
124	الفصل الرابع: التجارة الدولية	
125	مقدمة الفصل الرابع	
126	المبحث الأول: التجارة الخارجية ودورها في التنمية الاقتصادية	
126	مفهوم وأهمية التجارة الدولية	1.1
127	التجارة الدولية والتخصص الدولي	2.1
128	وسائل قياس الأهمية النسبية للتجارة الخارجية	3.1
130	أهمية ودور التجارة في التنمية الاقتصادية	4.1
133	المبحث الثاني: النظريات الكلاسيكية والحديثة في التجارة الدولية	

فهرس المحتويات

133	التيار الماركنتيلي والنظرية الكلاسيكية في التجارة الدولية	1.2
140	النظريات الحديثة للتجارة الدولية	2.2
145	المبحث الثالث: السياسات التجارية وتقييد التجارة	
145	السياسات التجارية	1.3
145	أدوات السياسة التجارية	2.3
152	دوافع تقييد التجارة	3.3
155	المبحث الرابع: المنظمة العالمية للتجارة واشكالية انضمام الجزائر	
155	ماهية وأهداف منظمة التجارة العالمية	1.4
162	انضمام الجزائر المرتقب الى المنظمة العالمية للتجارة	2.4
167	خاتمة الفصل الرابع	
168	الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر	
169	مقدمة الفصل الخامس	
170	المبحث الأول: النقل الدولي للبضائع في العالم	
170	نظرة شاملة للنقل البحري	1.1
172	أهمية تطوير نظام النقل البحري	2.1
174	النقل البحري في افريقيا	3.1
181	الموانئ البحرية الافريقية الأساسية	4.1
185	حركة البضائع داخل البحر الأبيض المتوسط	5.1
187	المبحث الثاني: النقل البحري الدولي للبضائع في الجزائر	
187	نظرة الى قطاع النقل البحري في الجزائر	1.2
189	الوضع الحالية للعرض والطلب المحلي للنقل البحري للبضائع في الجزائر	2.2
191	قطاع اللوجستيك في الجزائر	3.2

فهرس المحتويات

196	الخسائر الناتجة عن عدم وجود أسطول وطني	4.2
197	الدعم الحكومي لنظام الميناء الجزائر	5.2
199	حدود الأساليب الجديدة لتنظيم نظام الموانئ الجزائرية	6.2
200	مدى استخدام التطور التكنولوجي في الجزائر	7.2
201	مشاكل الموانئ الجزائرية	8.2
206	التعريف بالعملاء الجدد في الموانئ الجزائرية	9.2
209	المبحث الثالث: حركة البضائع في الموانئ الجزائرية	
209	نظرة عامة للتجارة الخارجية الجزائرية	1.3
211	حركة البضائع في الموانئ الجزائرية بالأرقام	2.3
233	المبحث الرابع: استثمارات قطاع النقل خلال الفترة (2002-2012)	
233	أبعاد قطاع اللوجستيك في الجزائر	1.4
234	وضع النقل الجوي في الجزائر	2.4
235	الوضعية الحالية للنقل الطرقي في الجزائر	3.4
245	واقع النقل عبر السكك الحديدية في الجزائر	4.4
247	استثمارات الدولة الجزائرية في قطاع النقل	5.4
251	خاتمة الفصل الخامس	
252	خاتمة عامة	
257	قائمة المراجع	
271	الملاحق	

قائمة الأشكال والجداول

والملاحق

قائمة الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	التسلسل
14	نسبة متوسط تكاليف التوزيع للمبيعات	1-1
36	تخطيط اللوجستيات	2-1
66	ترتيب وسائل النقل من حيث معايير المفاضلة المختلفة	1-2
77	الأجيال الأربع للموانئ البحرية	2-2
79	الفروق بين الموانئ الجافة والبحرية ومراكز التوزيع	3-2
82	توزيع مكاسب الموانئ الجافة على أصحاب المصلحة	4-2
112	أهداف التدخل الحكومي في نشاط النقل البري ووسائل تحقيقها	1-3
113	مجموعة المؤشرات الأساسية للتنمية المستدامة	2-3
116	مميزات النقل المستدام	3-3
135	نظرية التكاليف المطلقة	1-4
138	يوضح نظرية القيم الدولية	2-4
143	كمية العمل ورأس المال اللازمة لإنتاج ما قيمته مليون دولار	3-4
146	أنواع الضرائب الجمركية	4-4
170	حركة البضائع حسب الدول والأقاليم لسنة 2011	1-5
174	التقسيم الجغرافي للنقل الدولي للبضائع سنة 2011	2-5
190	تطور حركة البضائع من سنة 1981 الى 2011	3-5
191	الحمولة المستوردة والمصدرة في الجزائر سنة 2011	4-5
193	مقارنة تكاليف نقل البضائع والمستندات الجمركية اللازمة	5-5
203	مقارنة التكاليف اللوجستية بين الموانئ الجزائرية والتونسية والمغربية 2012	6-5
205	مؤشر اداء الخدمات اللوجستية LPI للدول العربية لسنة 2012	7-5

قائمة الجداول

209	حصيلة التجارة الخارجية سنة 2012	8-5
210	الميزان التجاري 2012-2013	9-5
211	توزيع حركة البضائع حسب الموانئ الجزائرية لسنة 2012	10-5
212	هيكل حركة البضائع 2012-2001	11-5
214	حركة سفن الايذاء RO-RO بميناء بجاية	12-5
215	تشغيل محطات الحاويات في "محطة بجاية المتوسطة"	13-5
216	توزيع حركة البضائع المستوردة في ميناء بجاية حسب الدول المصدرة	14-5
217	حركة الشحن بميناء جن-جن (2012-2001)	15-5
219	حركة البضائع الاجمالية سنتي 2011 و 2012 لميناء جن-جن	16-5
220	تطور توزيع حركة البضائع المستوردة حسب المناطق الجغرافية (2012-2011) لميناء جن-جن	17-5
220	حركة الشحن والتفريغ في ميناء جن-جن حسب المناطق الجغرافية (2011-2012)	18-5
221	عدد السفن الداخلة لميناء مستغانم	19-5
222	تجارة البضائع في ميناء مستغانم	20-5
223	حركة المحروقات في ميناء سكيكدة	21-5
225	حركة السلع العامة في ميناء سكيكدة 2013-2011	22-5
226	حركة السفن في ميناء سكيكدة 2013-2003	23-5
228	احصائيات الحركة الملاحية للبضائع في ميناء الجزائر	24-5
229	تطور حركة الحاويات في ميناء الجزائر	25-5
230	حركة ميناء أرزيو	26-5
231	حركة البضائع المتنوعة في ميناء أرزيو	27-5
232	حركة البضائع في ميناء أرزيو سنة 2013	28-5
236	تطور شبكة الطرق في الجزائر(1962-2012)	29-5

قائمة الجداول

237	مكونات مقاطع الطريق السيار شرق-غرب	30-5
237	أرقام عن أهم العناصر في الطريق السيار شرق غرب	31-5
239	الحصص الثلاثة للطريق السيار والشركات المكلفة بالإنجاز	32-5

قائمة الأشكال

رقم الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
7	التداخل بين أنشطة تنظيم التدفقات من المواد الخام إلى المنتج النهائي	1-1
19	وظيفة اللوجستيك	2-1
19	مكونات نظام اللوجستيك	3-1
25	مجال و نطاق أنشطة الإمداد و التوزيع	4-1
26	التداخل بين مكونات إدارة الإمداد على مستوى المشروع	5-1
29	مكونات نظام التوزيع المادي	6-1
30	تكاليف التوزيع المادي	7-1
32	وظيفة اللوجستيات و علاقتها بوظائف الإنتاج و التسويق	8-1
37	مثلث القرارات اللوجيستية	9-1
40	تنظيم ادارة اللوجستيك	10-1
69	كيفية تحقيق التعاون بين وسائل النقل	1-2
81	ملخص عمل الموانئ الجافة	2-2
87	تطور تكاليف النقل	1-3
108	المنافع الناتجة عن نشاط النقل البري	2-3
117	متطلبات نظام النقل المستدام	3-3
186	حركة البضائع داخل البحر المتوسط	1-5
191	تطوير قطاع اللوجستيك	2-5
210	تطور التجارة الخارجية (2005-2012)	3-5
212	توزيع حركة البضائع حسب الموانئ الجزائرية لسنة 2012	4-5
213	حركة البضائع في ميناء بجاية (2001-2012)	5-5

قائمة الأشكال

214	تقسيم حركة البضائع حسب النوع (2001-2012) (ألف طن)	6-5
215	حركة سفن الإيداء في ميناء بجاية (2006-2012)	7-5
218	تطور حركة البضائع في ميناء جن جن (2001-2012)	8-5
224	تقسيم أنشطة ميناء سكيكدة سنة 2013	9-5
224	حركة المحروقات بميناء سكيكدة (2003-2013) (طن)	10-5
225	البضائع العامة المتداولة في ميناء سكيكدة 2013	11-5
226	تطور حركة البضائع العامة في ميناء سكيكدة (2003-2013)	12-5
227	حركة الحاويات في ميناء سكيكدة (2003-2013)	13-5
228	الأثر الرجعي لحركة الملاحة البحرية (2002-2012)	14-5
229	تطور حركة البضائع في ميناء الجزائر (2002-2012)	15-5
230	تطور حركة الحاويات في ميناء الجزائر (2002-2012)	16-5

قائمة الملاحق

قائمة الملاحق:

رقم الصفحة	عنوان الملحق	التسلسل
271	صور السفن المختلفة والخرائط	الملحق رقم 1
276	مصطلحات التجارة الخارجية	الملحق رقم 2

مقدمة عامة

1- توطئة:

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

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

وعملية النقل في ظل التطور الدولي الحالي، تقود بالفعل عملية التنمية من أجل تنشيط ودعم الاقتصاد الوطني، هذا 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.

ومن خلال إدارة اللوجستيك يمكن التغلب على اختلافات الزمن والمكان وتوريد السلع وتوفير الخدمات بأسلوب كفاء وفعال. وبالتالي يمكن تعريف نشاط اللوجستيات بأنه نشاط يتعامل مع أنشطة تحريك المخزون

بما يؤدي إلى تدفق المنتج بداية من مرحلة شراء المادة الخام وانتهاء عند مرحلة الاستهلاك النهائي هذا بالإضافة إلى إطار المعلومات الذي يضمن توفير المنتج النهائي للعملاء بمستوى مقبول.

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 انخفاض 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، هذه الشبكات والتي تسمى عادة باللوجستيك الشامل تهدف إلى دمج مصادر تموين، إنتاج وتوزيع المنتجات.

ولتعزيز هذه الشبكات اللوجيستية الشاملة والتي تتوافق مع أهداف التنمية المستدامة، فيقع على عاتق الدولة تطوير وتنفيذ سياسات نقل متماسكة، فمع تطور التجارة الدولية على الدولة أن تطور البنيات التحتية بما يتناغم مع تطور حجم التجارة الدولية.

فالبنيات التحتية هي الحلقات الأساسية في منظومة النقل الدولي لكونها منفذا رئيسيا لمرور تدفقات البضائع إلى مقرها النهائي، فقد أصبحت الحاجة ملحة إلى تطوير النقل الدولي من خلال بنيات لوجيستية تتمتع بسمعة عالمية ومزايا تنافسية في تقديم خدماتها وتقنيات حديثة.

إذا فإن الدول كافة تتنافس من أجل تطوير بناها التحتية بما يتواءم مع تقنيات العصر، حيث أنه كلما كانت البنيات 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 الدولية والنقل تتجسد في حتمية تطوير البنى التحتية الأساسية بفكر لوجيستي حديث وتبني استراتيجيات واضحة تخدم التطور المرجو لما في ذلك من تأثير متعاظم علي حجم التجارة الدولية من خلال المراكز اللوجيستية كآلية حديثة في تطوير البنى التحتية بما يدعم صناعة النقل البحري والبري والجوي وعبر السكك الحديدية، وبالتالي يحقق المعادلة اللوجيستية «التميز في جودة الخدمة بالكفاءة مع تحقيق المرونة في التكلفة والخفض في زمن الأداء»، فتلك المراكز تعمل دائماً في اتجاه تخفيض التكلفة اللوجيستية للصادرات والواردات من خلال سلسلة لوجيستيات التجارة وفي كافة مراحل ووسائط النقل المختلفة، كما يمكننا القول أيضاً أن صناعة اللوجيستيات تمثل حواراً من نوع خاص يتم تبادله بصورة متقدمة ما بين التجارة الدولية والبنى التحتية، فإنها تعد أيضاً محصلة حوار وتفاعل لا ينتهي ما بين اقتصاد المبادلات التجارية الدولية ووسائط النقل العالمية المتعددة وما به من تقنيات، من خلال خفض المستمر في زمن أداء الخدمة ورفع مستواها التقني مع الحفاظ علي جودتها بما يضمن التنافسية والعالمية، فقطاع لوجيستي غير ناجع يؤدي إلى تكلفة زائدة و أجال غير محكمة سواء عند استيراد المواد الأولية أو تصدير المنتجات أو توزيعها بالأسواق الداخلية. لذا تشكل الإستراتيجية اللوجيستية الجديدة حلقة ضرورية لدعم الاستراتيجيات القطاعية و تطوير تنافسية الاقتصاد الوطني.

2- اشكالية البحث:

بالرغم من كل العقبات و المشاكل التي يواجهها قطاع النقل (خاصة نقل البضائع) فإن تدفقات السلع في المنطقة - البحر الأبيض المتوسط - في ارتفاع مستمر خاصة في السنوات الأخيرة، وهذا راجع إلى تطور التجارة الدولية وخلق منطقة التبادل الحر الاورومتوسطية، 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 اللوجستيك والنقل نظرا لما لهما من دور فعال وكبير في التطور الاقتصادي وتخفيض تكاليف السلع وبعث روح جديدة للتجارة الأوروبية متوسطة وتلبية أذواق ورغبات المستهلكين بتوفير المنتج المناسب في الوقت المناسب بالمكان المناسب وبالتكلفة الأنسب وهذا ما تعاني منه دول عديدة من بينها الجزائر، بحيث تحتل المرتبة 96 عالميا من بين 134 دولة في مجال النقل والوجستيك، لسنة 2014.

وبما أن الجزائر تتوفر على ميزة مرتبطة أساسا بالقرب الجغرافي (الموقع) يصبح هنا العنصر اللوجستي مهم كون فعالية اللوجستيك تكمن في خفض تكلفة المعاملات وتطوير نجاعة المبادلات التجارية. وتنمية قطاع اللوجستيك بالنسبة للجزائر يشكل تحديا رئيسيا للتنمية الاقتصادية عبر زيادة تدفق السلع على حد سواء للاستيراد والتصدير، كما أنه قطاع حيوي لمجموعة من الأسباب أهمها خلق فرص العمل، المساهمة في تنافسية الجزائر عامة والشركات بوجه خاص، كذلك جلب رؤوس الأموال ومصدر الاحتراف والعصرية، إضافة الى أن نجاعة اللوجستيك تشكل بوابة عبر الخارج. ومن هنا يتوجب على الدولة تطوير شبكة وطنية مندمجة للمناطق اللوجيستية بالقرب من أهم أحواض الاستهلاك ومناطق الإنتاج وأهم نقاط المبادلات التجارية والبنيات التحتية الكبرى للنقل و تنمية الكفاءات عبر مخطط وطني لتكوين العمال والإطارات.

أي أنه يمكننا أن نجمل القول في أن العلاقة بين التجارة الدولية والنقل وضرورات إقامة مراكز لوجيستية لا شك هي علاقة عضوية وتبادلية تحقق أهداف منظمة التجارة العالمية ألا وهي التوسع في حجم التجارة المتداولة بين دول العالم.

من هنا نطرح إشكالية موضوعنا و التي تتمثل في: كيف يساهم التطور اللوجستي للنقل في التنمية الاقتصادية للجزائر؟

للإلمام بالموضوع نحاول الإجابة على الأسئلة الفرعية التالية:

- ماهي الأعمال اللوجستية؟
- ما هي أهمية قطاع النقل وكيف يساهم النقل في التنمية الاقتصادية؟
- ما هو وضع قطاع اللوجستيك في الجزائر؟

- ما هي الحلول لتطوير قطاع النقل الدولي للبضائع في الجزائر؟

3- فرضيات الدراسة:

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

- تدعيم البنيات التحتية خاصة الموانئ والأساطيل البحرية يجنب خسائر كبيرة تنتج عن المبادلات الدولية، وهذا يتطلب تشجيع قطاع النقل بمختلف أنواعه سواء كان مسيرا من طرف الدولة أو القطاع الخاص بهدف تنمية التجارة الخارجية.
- دعم القطاع اللوجستي عامة والنقل خاصة يعمل على تحقيق ميزة تنافسية للموانئ الجزائرية ومنه فإن تطويره سيساهم في عملية التنمية الاقتصادية.

4- أهداف البحث:

- تحديد تأثير اللوجستيك على التكاليف الكلية للمنتج النهائي من خلال دراسة العلاقات بين أعضاء سلاسل اللوجستيك.
- تحديد أهمية النقل والبنيات التحتية المتطورة في التنمية الاقتصادية
- واقع قطاع النقل ، ومدى تطور الموانئ البحرية في الجزائر.
- أهمية اللوجستيك في تخفيض وقت نقل البضاعة وأهم التحديات التي تواجه هذا القطاع في الجزائر.

5- أهمية البحث:

يستمد البحث أهميته كونه يشكل إحدى الدراسات التي تتناول المنظور الخارجي لقطاع النقل في الدولة، ودور النقل الكفاء والبنى التحتية المتطورة في تسهيل المبادلات التجارية الدولية وتحقيق التنمية الاقتصادية، إذ أن الخبراء أكدوا أن التطور اللوجيستي هو السبيل الوحيد لاكتساب ميزة تنافسية دولية في قطاع النقل، خصوصا في قطاع النقل البحري الذي يحوز على حصة الأسد في التجارة الخارجية الجزائرية.

من الناحية العملية، يستمد البحث أهميته من الحاجة إلى دراسة وضع الموانئ الجزائرية ومدى حداثة هيكلها وأساليب تسييرها، إضافة إلى دراسة واقع استثمارات الدولة في باقي أنواع النقل الأخرى باعتبارها المكمل لعمليات النقل عبر البحر، خصوصا مع ظهور نظام النقل متعدد الوسائط الذي يستوجب إعطاء أهمية لكل أنواع نقل البضائع دون استثناء، وذلك نتيجة شدة المنافسة، خاصة في ظل الاتجاه الحديث نحو فتح الأسواق.

6- مبررات اختيار الموضوع :

- أهمية الموضوع خاصة وأن الجزائر تسعى إلى تطوير تجارتها الخارجية.
- التخصص في مجال اللوجستيك والتجارة الدولية.
- تحقيق قيمة ذات دلالة للعميل والتي تحدد بتوفير السلعة بالوقت و المكان المناسبين.
- علاقة اللوجستيك بتحقيق إستراتيجية التمايز خصوصا في التكلفة، فضلا عن تحقيق التوسع في السوق وزيادة الحصة السوقية وزيادة الربحية.
- أهمية قطاع النقل وخصوصا النقل الدولي للبضائع في التنمية الاقتصادية.
- الرغبة في دراسة موضوع لوجستيك النقل والتوسع فيه و كشف جوانبه باعتباره موضوع جديد.

7- حدود البحث:

موضوع اللوجستيك موضع شاسع وأصبح يشمل العديد من المؤسسات والشركات الدولية والعالمية في الوقت الحالي، وبالحدوث عن موضوع لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر فأن الأمر هنا يقتصر على لوجستيك النقل البحري باعتبار أن أكثر من 90% من التجارة الدولية في الجزائر تتم عن طريق النقل البحري. ومن خلال إشكالية البحث التي تقدم طرحها وأهمية الموضوع، فإن الدراسة تقتصر على الحدود التالية:

- تقتصر هذه الدراسة على الموانئ البحرية، حيث يتم التطرق إلى وضعها وعرض إحصائيات نقل البضائع خلال العشرية الأخيرة (2002-2012) أين خصصت الدولة مشاريع لتطوير أداء هذه الموانئ؛
- وسيتم في هذه الدراسة دراسة مقارنة بين مدى تطبيق نظام لوجستيك النقل في الجزائر ودول أجنبية أخرى متطورة في المجال.
- وسيتم أيضا دراسة الموضوع في الدول الأورومتوسطية لتبيان مدى أهميته في المبادلات التجارية الدولية في المتوسط، ومدى أهمية تطوير البنيات التحتية في الجزائر لمواكبة التطورات الحاصلة في الدول المتقدمة لتجنب عرقلة الحصول على الآلات المستوردة ومنه تخفيض تكاليف النقل.

8- المنهج المتبع:

اعتمدنا في هذه الدراسة على تحليل البيانات باعتبارها دراسة وصفية تحليلية، بالاستناد على المقابلات الشخصية والملاحظات الميدانية، حيث اعتمدنا على المنهج الاستقرائي الاستنباطي وذلك عن طريق:

- استخدام المنهج الاستقرائي (وفيه نبدأ بالجزئيات للوصول إلى التوصيات العامة) في العديد من المباحث، منها:

- مفاهيم اللوجستيك؛
- أنواع النقل ومميزات كل نوع؛
- دراسة مقومات النقل متعدد الوسائط؛
- دور الموانئ الجافة في تفعيل النقل متعدد الوسائط؛
- دور النقل والبنيات التحتية له في تحقيق التنمية الاقتصادية وتفعيل التجارة الدولية.
- استخدام المنهج الاستنباطي في العديد من المباحث، منها:
- مؤشرات الأداء للوجستيات في الدول العربية؛
- أداء الموانئ الجزائرية في تفعيل عملية الاستيراد والتصدير؛
- الاستثمارات في قطاع النقل في الجزائر.

9- الأساليب والطرق والمواد المستخدمة:

تم الحصول على البيانات اللازمة للدراسة من مصادر وثائقية، مراجع، بحوث المؤتمرات، والمقالات المرتبطة بالموضوع. وبغية توفير مصادر علمية لجمع البيانات والمعلومات اللازمة، تم استخدام مجموعتين من الأساليب العلمية في التعامل مع بيانات الدراسة:

- تم الاستناد على مصادر بيانات ثانوية، وتشمل أساسا تسجيل وتحليل البيانات، مثل:
- البيانات الاقتصادية الخاصة بإحصائيات حركة البضائع في الموانئ الجزائرية، والاستثمارات في قطاع النقل؛
- قواعد بيانات النقل البحري العالمي، وإحصائيات حركة البضائع بين دول العالم عامة، وبين الجزائر وباقي دول العالم خاصة؛

- تم استخدام الأساليب النوعية في الدراسة لرصد البيانات والمعلومات اللازمة بغرض توثيق الدراسات وذلك من خلال:
 - الاعتماد على الوثائق الرسمية، مثل القوانين والاتفاقيات والتقارير؛
 - الاستناد على مراجع اقتصاديات النقل وأنواعه المختلفة، على الرغم من ندرتها؛
 - الرجوع إلى البحوث الواردة بالمؤتمرات المحلية والدولية المرتبطة؛
 - الاعتماد على المواقع الرسمية مثل موقع الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، وزارة النقل، مواقع الموانئ الجزائرية وغيرها.

10- تقسيمات البحث:

و من أجل الإلمام بالموضوع والإجابة على إشكالية الدراسة واختبار الفرضيات المصاغة سيتم تقسيم البحث على 5 فصول حيث يستهل الفصل الأول بالتعريف بموضوع اللوجستيك، تعريفه، تطوره، أهميته، عملياته، أنشطته وكيفية التنسيق بين أنشطته بالإضافة إلى تطور الشبكات التجارية ثم العرض لكيفية التخطيط والتنظيم في العمل اللوجستي وكذا الرقابة اللوجيستية.

في الفصل الثاني تم التطرق إلى مفهوم النقل وأهميته على مستوى المؤسسة والدولة ككل، وكذا إلى الأهمية النسبية لكل وسيلة من وسائل النقل وكيفية تحقيق التكامل بينها للاستفادة من مزايا كل وسيلة لتحقيق أعلى درجة من الكفاءة في نقل البضائع بأقل تكلفة وأقصر مدة زمنية، وسيتم التطرق بذلك الى نظام النقل متعدد الوسائط كنظام نقل جديد يجمع ويكمل الأساليب التقليدية المعروفة لتحقيق أكبر قدر من المنفعة.

ثم سنتطرق في الفصل الثالث للأهمية الاقتصادية للنقل، ودور البنية التحتية للنقل في التنمية الاقتصادية، ومقابل فوائده قد أضحى قطاع النقل في حاضرتنا أكبر مصدر ملوث للبيئة، وجاء النقل المستدام الذي شكل توافقاً بين التنمية الاقتصادية من جهة والتنمية الاجتماعية والبيئية من جهة أخرى.

أما في الفصل الرابع فسيتم التطرق إلى ماهية التجارة الدولية والمبادلات الدولية ونظرياتها وسياساتها التجارية، وإشكالية انضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة.

الفصل الأخير يتمثل في الدراسة الميدانية للفصول السابقة وإجراء مقارنة للتطور اللوجستي بين الدول الإفريقية بشكل عام، وفي الجزائر بشكل خاص، مع دراسة حركة البضائع المصدرة والمستوردة في الموانئ الجزائرية خلال العشرة الأخيرة، وتأثير اعطاء الامتياز للشركات العالمية في تسيير الموانئ الجزائرية، كما سنخصص جزء من

دراستنا للنقل الطرقي ودراسة الأهمية الاقتصادية لمشروع القرن "الطريق السيار شرق-غرب" نظرا لأنه سيقوم بالربط بين الموانئ البحرية والطرق الوطنية، كما سنتطرق إلى مشاريع الدولة في قطاع النقل بكامله.

11- الدراسات السابقة

تعددت الدراسات التي تناولت موضوع اللوجستيك والنقل واستقرت على استخدام أو تبني نظام اللوجستيك لتخفيض التكاليف مع المحافظة على جودة المنتج وإيصاله إلى الزبون في الوقت والمكان المناسبين، وفيما يلي مجموعة من الدراسات العربية و الأجنبية التي تناولت هذا الموضوع:

- دراسة رونالد اتش بالو Ronald H. Ballou "إدارة اللوجستيك: تخطيط و تنظيم ورقابة سلسلة الإمداد"، 2006.

تناولت هذه الدراسة مدى مساهمة الأنشطة اللوجيستية في توفير المنتجات والخدمات للعملاء في الوقت المناسب والمكان المناسب والهيئة المطلوبة، وذلك علاوة على مناسبتها من ناحية الربح أو التكلفة، وركزت كذلك على تخطيط وتنظيم والرقابة على هذه الأنشطة والتي بدورها تعتبر العناصر الأساسية لنجاح الإدارة في أي مؤسسة، وأعطت الدراسة تركيزا للتخطيط الاستراتيجي واتخاذ القرار. وربطت الدراسة النقل بالإمداد كأحد العناصر المهمة في خدمة العملاء وتلبية طلباتهم بسرعة وكفاءة عالية، كما أنه أحد العوامل الحيوية في الإستراتيجية المناسبة للشركات، حيث أن صناعة القرار اللوجستي يقوم على معلومات خاصة بنظم النقل والتخزين والمناولة والتكاليف المرتبطة بكل نظام وذلك للتوصل إلى الأسلوب الأمثل في تنفيذ المهام اللوجيستية.

- دراسة حمادة فريد منصور "اقتصاديات النقل"، 2001.

تناولت هذه الدراسة أهمية مجال النقل وارتباطه بالعلوم الأخرى، وإلى خصائص العرض الجيد لخدمات النقل مع إيضاح الميزات التي تتمتع بها كل وسيلة نقل، وأبرزت كذلك أهمية وطريقة تقدير الوقت المقتصد مستخدمة أسلوب التفضيل Revealed preference، ثم تعرضت إلى سوق النقل والمنافسة داخل القطاع والمنافسة داخل السوق، ثم تطرقت إلى موضوع التكاليف والطلب والتسعير مروراً بكل أنواع النقل: السكك الحديدية، النقل البحري، النقل الجوي، النقل البري.. وأبرز أهم خصائص هذه الوسائل ومميزاتها.

- دراسة نihal فريد مصطفى و جلال إبراهيم العبد، "إدارة اللوجستيك Logistics Management"، 2003.

هدفت هذه الدراسة إلى تعريف القارئ بالمفهوم الحديث للوجستيات وبالعناصر المختلفة التي تشكل مع بعضها البعض النظام المتكامل لهذا النظام، وإلى الأنشطة الرئيسية التي تساعد على تحقيق أهداف إدارة اللوجستيات مثل أنشطة الشراء و التخزين و الرقابة على المخزون والنقل، كما ناقشت عمليات تخطيط وتنظيم أنشطة اللوجستيات والرقابة عليها في ضوء نظام شامل للمعلومات الإدارية يسمح بتقييم الأداء المالي لعمليات اللوجستيات وتحديد مدى تأثيرها على ربحية المشروع .

- دراسة سميرة إبراهيم محمد أيوب "اقتصاديات النقل" 2003/2002.

تناولت هذه الدراسة مفهوم صناعة النقل عامة وأنواعها وخصائصها ومحددات الطلب عليها والعوامل التي تؤثر في حجم المعروض منها، كما تخصصت الدراسة في تحليل الأهمية الاقتصادية والاجتماعية لكل نوع من أنواع النقل، وكذا الدور الاقتصادي للنقل في عملية الإنماء الاقتصادي، وتعرضت أيضا إلى تحليل المشاكل الاقتصادية والتمويلية المرتبطة بالاستثمار في قطاع النقل وأساليب العلاج المقترحة لمواجهة هذه المشاكل، وعرضت الدراسة أفضل أساليب التسعير التي تتلاءم مع طبيعة وخصائص صناعة النقل وظروف العرض والطلب والتكاليف.

- دراسة Moise Donald DAILLY, Logistique et transport international de marchandises 2013.

تناولت هذه الدراسة واقع المبدلات التجارية الدولية للبضائع، ودور البنيات التحتية للنقل في تفعيل التجارة الدولية واكتساب الدولة ميزة تنافسية في هذا المجال، كما تطرقت إلى حركة الحاويات وتدفقات البضائع بين دول العالم، وأشارت إلى أن مجال التجارة والنقل البحري يتطلب مواجهة تحدي التسيير الكفء للموانئ والتجهيز الحديث لها حتى لا تبقى في هامش الاتجاهات العالمية، خصوصا وأنه أين ترتفع تكاليف النقل، تضعف حصة التجارة الدولية، وارتفاع تكاليف النقل يعود إلى المشاكل المتعلقة بتسيير الموانئ والشركات الملاحية.

12- صعوبات الدراسة:

تمثلت صعوبات الدراسة في التنقل لدراسة 10 موانئ جزائرية، وصعوبة الإجراءات الخاصة بالدخول لهذه الموانئ التي تتطلب وقتا طويلا مما يؤخر الحصول المعلومات. هذا وعدم توفر المعلومات الخاصة بالاستثمار في قطاع النقل البري والسككي في العشرية الأخيرة وصعوبة تحليل النتائج وإسقاط تأثير هذه الاستثمارات على التنمية الاقتصادية. إضافة إلى عدم وجود ارتباط بين الموانئ الجزائرية ولذلك يصعب ربط تذبذب إحصائيات ما في ميناء معين مع إحصائيات الموانئ الأخرى خصوصا وأنه تم إعطاء الامتياز للشركاء الأجبيين في إدارة 3 موانئ فقط، مما يصعب مقارنة أداؤها مع أداء الموانئ الأخرى. وصعوبة الحصول على الإحصائيات الخاصة بنقل الغاز عبر الأنابيب، على الرغم من أهميتها في النقل الدولي للبضائع.

الفصل الأول:

ادارة اللوجستك

مقدمة الفصل:

يعد علم اللوجستيات من أحدث المجالات لتمكنه من مواجهة التحديات التي تواجه الشركات، المتعلقة بضرورة الاستخدام الأمثل للموارد والإمكانيات المتاحة، ومواجهة ضغوط المنافسة. إذ أصبح ضروريا على المؤسسات التي تريد الاستمرار أن تقدم منتج يتوفر على سمات عالية من حيث الجودة والسعر وبشكل أفضل من منافسيها. والأنشطة المرتبطة بعملية اللوجستيات (كالنقل، التخزين، الاتصالات، المناولة والشراء) تمارس داخل جميع المؤسسات الاقتصادية منذ سنين عديدة. إلا أن حداثة موضوع اللوجستيات ترجع إلى ظهور مفهوم إداري متكامل انتشر خلال الخمسينات من القرن الماضي وتطور خلال هذه السنوات الأخيرة.

سنحاول في هذا الفصل الإلمام بمفهوم اللوجستيات وتطوره وكذا أهميته، وتداخل أنشطته وتخطيطه مع المشكلات التي تواجه هذه الأنشطة، مقسمين هذا الفصل إلى المباحث التالية:

المبحث الأول: مفهوم إدارة اللوجستيك

المبحث الثاني: تطور الأعمال اللوجيستية و أهميتها

المبحث الثالث: مزيج أنشطة الأعمال اللوجيستية و العلاقة بينها

المبحث الرابع: تخطيط واستراتيجيات إدارة اللوجستيك

المبحث الأول: مفهوم إدارة اللوجستيك

1.1. تعريف إدارة اللوجستيك

تتنوع المصطلحات الخاصة بالأعمال اللوجيستية، إلا أنها تدخل كلها في مجال إدارة الأعمال، ومن بينها التوزيع المادي Physical distribution، وإدارة المواد Materials management، وإدارة النقل Transportation management، وإدارة سلاسل الإمداد¹ Supply Chain management. ومن خلال ما سبق، فإن الأعمال اللوجيستية التي يجب إدارتها في الشركات يمكن أن تشمل على واحدة أو أكثر من الأنشطة التالية: الإمداد والشراء، تشغيل أوامر الطلب، المخازن والتخزين، النقل، المناولة، التعبئة والتغليف، معايير خدمة العملاء وجدولة طلبات المنتجات. وتتوقف كفاءة وفعالية أداء الأنشطة المذكورة على نجاح تسييرها (التخطيط-التنظيم-الرقابة-القيادة).

وتعتبر إدارة اللوجستيك مجالاً حديثاً نسبياً، وعلم يمزج بين علوم الإدارة والمجالات التقليدية الأخرى مثل التسويق والإنتاج والإدارة المالية. وتعتبر أنشطة النقل والتخزين من أهم الأنشطة في أي مؤسسة تجارية، والجديد في هذا المجال يأتي من مفهوم التنسيق الإداري بين الأنشطة المذكورة مع بعضها البعض، أفضل من إدارة كل نشاط لوحده، وتضيف اللوجستيات قيمة للمنتجات أو الخدمات التي تسعى بها لإرضاء الزبون وإدارة المبيعات هذا رغم أن التنسيق في إدارة اللوجستيات لم يمارس بشكل حقيقي إلا في الفترة الأخيرة. ويخلط الكثير ما بين أنشطة النقل والتوزيع المادي والتوريد وبين مفهوم اللوجستيات، إلا أن مفهوم اللوجستيات هو في الواقع أكثر شمولاً وعمومية، فهو الذي يربط بين جميع هذه الأنشطة في وقت واحد لأنه يهتم بالرقابة على جميع أنشطة النقل والتخزين التي تسهل تدفق المنتج من مرحلة الحصول على المواد الخام حتى مرحلة وصوله في شكله النهائي الصالح للاستعمال إلى العملاء والمستهلكين في الوقت المناسب والمكان المناسب والشكل المناسب وبأقل تكلفة ممكنة².

التعريف اللغوي لكلمة لوجستيك: هو نوع من العلم العسكري، الذي يتعامل مع الإمداد والصيانة، ونقل المواد والأشخاص و المؤسسات³.

¹ ثابت عبد الرحمن إدريس، إدارة الأعمال اللوجيستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003/2002، ص13.

² عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، الدكتور دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2008، ص13.

³ Ronald H. Ballou رونالد اتش بالو، إدارة اللوجستيك - تخطيط و تنظيم و رقابة سلسلة الإمداد، تعريف: د. تركي إبراهيم سلطان، د. أسامة أحمد مسلم، دار المريخ . الرياض، المملكة العربية السعودية. 2006. ص25.

وتعرف 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 إنجاز أي تجارة دولية أو نشاط استيراد/تصدير عالمي أو عملية نقل للمواد الأولية أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجيستي حديث⁴.

وفيما يلي نورد بعض تعاريف اللوجستيات لجمعيات واقتصاديين، على أساس التطور التاريخي لمفهوم اللوجستيات:

في سنة 1922، « Clark Frad E » في كتابه "مبادئ التسويق"، يشير إلى ضرورة الاهتمام بوظيفتي النقل والتخزين قبل أن يدرك الأهمية الكبرى لهاتين الخدمتين والمحددتين في تكاليف الإنتاج⁵.

في سنة 1948، قامت الجمعية الأمريكية للتسويق بتعريف اللوجستيك على أنه: "مجموعة من الأنشطة التي تتعلق بتحريك المنتجات النهائية أو تامة الصنع من نهاية خط الإنتاج، وهذه الأنشطة تتمثل في النقل ومناولة المواد والتخزين.. الخ، وهو ما يطلق عليه بالإمداد التوزيعي"⁶.

و لقد عرف مجلس إدارة الأعمال اللوجيستية⁷ في الو.م.أ عام 1960 الأنشطة اللوجيستية في الو.م.أ على أنها تلك العملية الخاصة "بتخطيط وتنفيذ ورقابة التدفق والتخزين الكفاء والفعال للمواد الخام والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة وذلك من مراكز الإنتاج إلى مراكز الاستهلاك بهدف الوصول إلى رضا الزبون. إن هذا المفهوم الحديث يشير إلى كل الأنشطة المسؤولة عن حركة المواد الخام والأجزاء من الموردين إلى الشركة وفي داخل الشركة أثناء عملية الإنتاج ثم حركة المنتجات تامة الصنع إلى الأسواق والزبائن المستهلكين والمستخدمين"⁸.

أولاً⁹: هذا التعريف يظهر بأن اللوجستيك يجب أن يهتم بتدفقات السلع المادية فقط. ولكن الواقع يوضح عكس هذا، حيث أن هناك العديد من الشركات التي تنتج خدمات وليست سلع مادية وتواجه العديد من

⁴ علي فلاح الزعبي، د. زكريا أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجيستية (مدخل التوزيع والإمداد)، دار الميسرة للنشر و التوزيع و الطباعة عمان، الأردن، للطبعة الأولى 2012. ص26.

⁵ أقاسم عمر، الإمداد الشامل - مدخل إدارة التكلفة و السياسات المتبعة-، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة تلمسان، 2009-2010، ص3، اقتباساً من

كتاب F.E Clark, Principal of Marketing, Network the Marmillan company, 1922, p16.

⁶ Pierre Médan, Anne Gratacap, Logistique et Supply Chain management, DUNOD, Paris, 2008, p09-10.

⁷ منظمة محترفة لمديري و معلمي و ممارسي اللوجستيات، تكوّنت سنة 1962 بغرض التعليم المستمر و دعم الأفكار.

⁸ علي فلاح الزعبي، مرجع سابق، ص27.

⁹ ثابت عبد الرحمن إدريس، مرجع سابق، ص20.

المشاكل اللوجيستية، ومن ثم فإنها يمكن أن تستفيد كثيرا من الأنشطة اللوجيستية المستخدمة في المؤسسات الانتاجية، أي أن الأعمال اللوجيستية غير مقتصرة على مؤسسات إنتاج السلع بل تحتاجها أيضا المؤسسات الخدمية.

ثانيا¹⁰: إن هذا التعريف يشير إلى أن الأنشطة اللوجيستية تتعلق بتدفق السلع من وإلى المؤسسة، الأمر الذي يؤدي إلى اعتبار الإنتاج ضمن الأنشطة اللوجيستية. وهذا خاطئ، حيث أن الأنشطة اللوجيستية لا تتعامل مع عمليات الإنتاج الفنية مثل جدولة الآلات، والرقابة على جودة العمليات الانتاجية، وعمليات ومراحل التصنيع وغيرها.

وفي سنة 1963، تأسس المركز القومي لإدارة التوزيع المادي "NCPDM"¹¹، حيث قام بتعريف التوزيع المادي على أنه: "مصطلح يصف إندماج نشاطين أو أكثر والذي من خلاله يتم تخطيط وتوجيه ورقابة تدفقات المواد الأولية، المنتجات نصف المصنعة والمنتجات النهائية، إنطلاقا من المصدر نحو نقطة استهلاكها وهذه الأنشطة تشمل نوعية الخدمات المقدمة للعملاء، تقدير الطلب، الاتصالات المرتبطة بالتوزيع، مراقبة المخزونات، حركات المواد، معالجة الطلبات، خدمات ما بعد البيع، إختيار مواقع المخزونات والمصانع، المشتريات المرتجعة أو إعادة استعمال العناصر المسترجعة أو الموجهة إلى المخزون التالف، تنظيم النقل، والنقل الفعال للبضائع، وكذا التخزين"¹².

وفي تعريف لـ «Ballou»، سنة 1999، حيث يرى نشاط الإمداد على أنه "مهمة خاصة بتوفير السلع والخدمات للزبائن في المكان والوقت المناسبين، وفي ظل الشروط المتفق عليها، وبما يضمن مساهمة جميع عناصر

¹⁰ ثابت عبد الرحمن إدريس، مرجع سابق، ص 21.

¹¹ NCPDM, National Council of Physical Distribution Management، تأسس هذا المركز سنة 1963 من طرف مجموعة من الأساتذة والخبراء والمدراء بشيكاغو الأمريكية، اهتم بالتوزيع المادي باعتباره يشمل الوظائف التالية: النقل والتخزين وتسيير المخزونات، ثم تحول اسمه بعد حصول تطور في مفاهيم الإمداد إلى مجلس إدارة الإمداد CLM، Council of Logistics Management، سنة 1986، وبعد التطور في مفاهيم الإمداد تم إقرار اسم جديد سنة 2005 باسم مجلس إدارة شبكة التوريد المهنية CSCMP، Council of Supply Chain Management Professionnel، وهي تضم عشرة آلاف عضو، وتعتبر جمعية قوية وحيوية لها تدعيم هذا المجال والاستشارات العملية.

¹² Selon NCPDM la logistique est : « l'intégration de deux ou plusieurs activités dans le but d'établir des plans, de mettre en œuvre et de contrôler un flux efficace de matières premières, produits semi-finis et produits finis, de leur point d'origine au point de consommation. Ces activités peuvent inclure -sans que la liste ne soit limitative- le type de service offert aux clients, la prévision de la demande, les communications liées à la distribution, le contrôle des stocks, la manutention des matériaux, le traitement des commandes, le service après vente et des pièces détachées, les achats, l'emballage, le traitement des marchandises retournées, la négociation ou la réutilisation d'éléments récupérables ou mis au rebut, l'organisation des transports ainsi que le transport effectif des marchandises, ainsi que l'entrepôt et le stockage ».

المؤسسة في ذلك"، وهو يشير في ذلك إلى علاقة وظيفة الإمداد بالوظائف الأخرى للمؤسسة، أي يبرهن وجود ترابط وظيفي ضروري حتى يتم تحقيق كفاءة عالية في مجال الإمداد.

إن الرسالة الحقيقية للإدارة الفعالة للأنشطة اللوجيستية تتمثل في توفير السلع/الخدمات للزبائن في الأسواق المستهدفة حسب حاجاتهم ورغباتهم، وبأفضل الطرق وأكثرها كفاءة من حيث الوقت والمكان المناسبين وكذا الأمان، مع تحقيق درجة عالية من المساهمة في تحقيق أهداف المؤسسة في إرضاء العملاء وزيادة الانتاجية والربحية.

لذا فإن اللوجستيك هي عملية ضمان توفر المنتج الصحيح بالكمية الصحيحة بالحالة الصحيحة وفي المكان الصحيح وفي الوقت الصحيح للزبون الصحيح بالتكلفة الأقل¹³، بما يؤدي إلى دعم المركز التنافسي للمؤسسة وتميزها، ومن ثم زيادة إنتاجيتها وربحيتها واستمراريتها.

2.1. ماهية الأنشطة اللوجيستية

إن المفهوم الحديث للأنشطة اللوجيستية يشير إلى¹⁴: العمل الإداري المتعلق بالتخطيط الاستراتيجي لجهود المؤسسة وتوجيهها والرقابة على استخدامها في برامج تستهدف الربح للمؤسسة من جهة، وإشباع متطلبات المستهلكين من جهة أخرى، بما يتضمن التنسيق بين أنشطة المؤسسة (بما في ذلك الإنتاج والتمويل والبيع) في نظام عمل موحد ويتضمن هذا التعريف ما يلي:

- الأنشطة اللوجيستية نشاط بشري على خلاف أنشطة الإنتاج؛
- الأنشطة اللوجيستية تستهدف تسهيل المبادلات، سواء كان التبادل عبارة عن صفقة واحدة أو عدة صفقات؛
- المبادلات ليست قصرا فقط على السلع وإنما تشمل الخدمات أيضا، وقد تكون المبادرة في عملية التبادل من طرف الزبون عندما ينزل للأسواق لإقتناء السلع، كما قد تكون من طرف البائع الذي ينزل للأسواق باحثا عن مشترين لسلعته.

¹³ علي فلاح الزعبي، مرجع سابق، ص28.

¹⁴ المرجع نفسه، ص29.

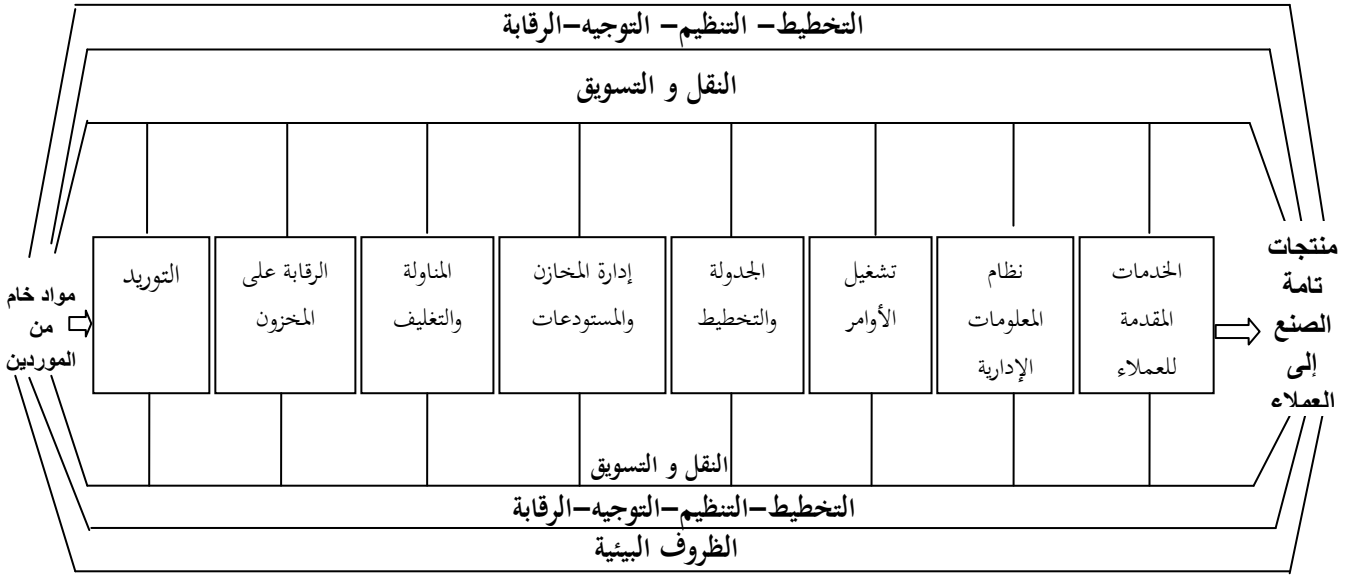
الفصل الأول: إدارة اللوجستيك

ويشمل نظام اللوجستيات¹⁵ :

- التوريد؛
- الرقابة على المخزون؛
- المناولة والتغليف؛
- التخزين وإدارة المستودعات؛
- الجدولة والتخطيط؛
- تشغيل الأوامر؛
- إدارة نظام المعلومات الإدارية؛
- خدمة العملاء.

الشكل رقم (1-1): التداخل بين أنشطة تنظيم التدفقات من المواد الخام إلى المنتج النهائي

الظروف البيئية



المصدر: الدكتور عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2008،

ص15.

¹⁵ نحال فريد مصطفى، إدارة اللوجستيات، و د.جلال إبراهيم العبد، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص11.

تعمل الأنشطة اللوجستية على تنظيم عملية تدفق المواد الأولية من مناطق التوريد حتى وصولها في شكل منتج نهائي إلى الأسواق، في ظل ظروف بيئية معينة تشمل العناصر الاقتصادية والسياسية والقانونية والاجتماعية التي تشكل محيط المؤسسة.

و يمكن تلخيص إتجاهات الأنشطة اللوجستية كالتالي¹⁶:

- الاتجاه الأول يركز على الأنشطة التي تمكن من الحصول على المواد الأولية من المصدر وحتى وصولها إلى المؤسسة، ثم وصولها إلى خط الإنتاج.
- الاتجاه الثاني يشمل الأنشطة التي تغطي تدفق المنتج من المؤسسة حتى وصول السلعة/الخدمة إلى العميل أو المستهلك.
- الاتجاه الثالث وهو ما يعرف باللوغستيك العكسي (تدوير المخلفات) ويركز على عودة المنتجات المرتجعة لأي سبب كان من العميل إلى المؤسسة.

3.1. أنواع اللوجستيات

يجب التفريق بين عدة أنواع اللوجستيات حسب الاختلاف بين أهداف المؤسسة وطبيعتها¹⁷:

- لوجستيك التموين « Logistique d’approvisionnement où la logistique amont »: حيث يسمح هذا النوع بتوفير المواد الخام اللازمة لأنشطة المؤسسة ومراكزها الإنتاجية.
- لوجستيك التموين العام « Logistique d’approvisionnement général »: يسمح هذا النوع بجمع المواد المختلفة اللازمة لأنشطة المؤسسات الخدمية والإدارات (مستلزمات المكاتب مثلاً).
- لوجستيك الإنتاج « Logistique de production »: يهتم هذا النوع بجمع المواد والمكونات الضرورية لعملية الإنتاج وتخطيط الإنتاج.
- لوجستيك التوزيع « Logistique de distribution où la logistique aval¹⁸ »: يتعلق بإمداد الزبائن النهائيين بإحتياجاتهم من المواد والسلع من قبل الموزعين ويتم ذلك عن طريق محلات البيع الشخصية أو الأسواق التجارية الكبرى.

¹⁶ فارس الجوارى، مسئول اللوجيستية والدعم الفني لمكتب انتخابات، العراقيين في سوريا لانتخابات عامي 2005 و2010.

¹⁷ Yves Pimor, Logistique : production – distribution – soutien, 4eme edition, DUNOD, Paris, 1992, 2005. p03.

¹⁸ La logistique –tour d’horizon, Ministère de l’écologie, du développement durable de la mer, république française, p06.

- اللوجستيك العسكري « Logistique militaire »: يهتم بتوفير المؤن والعتاد الحربي للجنود في ميادين المعارك.
- لوجستيك الدعم « Logistique de soutien »: ظهر هذا النوع أول مرة في الميدان العسكري غير أنه امتد إلى مجالات أخرى، ويقوم بتنظيم كل ما هو ضروري من أجل استمرار عمل نظام معقد.
- نشاط خدمة ما بعد البيع « Activité dite service après vente »: يتشابه هذا المفهوم مع مفهوم اللوجستيك الداعم غير أن الفرق بينهما في أن هذا النشاط يتم على مستوى أسواق بيع المنتجات وتستعمله غالباً "إدارة الخدمات" لتشير إلى قيادة هذا النشاط.
- اللوجستيك العكسي « retro-logistique »: يتعلق هذا النوع بالتدفقات العكسية التي تكون من الزبائن إلى الموردين أو المنتجين والمتمثلة في المواد المسترجعة، أو العادة للتصليح، إضافة إلى الفضلات التي يجب التخلص منها بصورة عقلانية¹⁹.

¹⁹ ويشار أيضاً للوجستيات العكسية بإسم لوجستيات المسؤولية البيئية لكونها تساعد على إعادة تصنيع المواد غير المطلوبة (الزجاجات والعبوات... الخ) مما يسهم في خفض التكاليف. فرص تنفيذ اللوجستيك العكسي كبيرة للغاية حيث أن تجار التجزئة والصناع يتوقعون رد نسبة تتراوح من 5% إلى 10% من سلعهم كما ترتفع هذه النسبة في حالة المحلات التي تسوق بالكتالوجات إلى 35% من المشتريات وقد تلقى أكبر مائة محل من محلات التجزئة في الولايات المتحدة عام 1997 مردودات بلغت نسبتها نحو 34 مليون دولار كما تشير الإحصاءات الخاصة بالصناديق والزجاجات ومواد التعبئة إلى ارتفاع قيمتها.

المبحث الثاني: تطور الأنشطة اللوجستية وأهميتها

1.2. مراحل التطور التاريخي للأنشطة اللوجستية

تعتبر الأنشطة اللوجستية، بمعناها العصري حديثة النشأة نسبياً، حيث أن الإدارة في المؤسسات الاقتصادية لم تعرف مفهوم الأنشطة اللوجستية إلا في الخمسينات من القرن الماضي، إذ كان المفهوم السائد قبل ذلك هو مفهوم البيع، وقد تطور عبر المراحل الزمنية المتعددة نذكرها فيما يلي²⁰:

1) مرحلة من عام 1945-1965: وفيها ظهر مفهوم الأنشطة اللوجستية كوظيفة متكاملة لعدة أسباب منها الاهتمام بقنوات التوزيع المباشرة وغير المباشرة وتنظيمها، والاهتمام بالخدمة المقدمة للعملاء²¹، وتطورات مداخل النظم²²، وتطور مفهوم التحليل الكلي لعناصر التكلفة من خلال تقديم أسلوب علمي لتقييم بدائل الأنشطة اللوجستية²³.

2) مرحلة من سنة 1966-1972: تعتبر هذه الفترة بمثابة تحديد مفاهيم وأسس الأنشطة اللوجستية حيث ظهرت إدارة التوزيع المادي وإدارة المواد لتدعم مستوى أداء المؤسسات. وكانت قد اهتمت مختلف الدراسات على تحديد الفوائد التي يمكن التوصل إليها في مجالات التشغيل كنتيجة لتطور المفهوم المتكامل للوجستيات والذي بدأت عدة مؤسسات بالاهتمام به. وقد ظهرت إدارة التوزيع المادي كنشاط مستمد من مجال التسويق ولكنه مرتبط بأنشطة النقل والتخزين. كما ظهرت إدارة المواد كنشاط مستمد من مجالي الإنتاج والتصنيع ولكنه مرتبط أيضاً بمجال اللوجستيات. ومنه ظهر مفهوم اللوجستيات كنشاط متكامل يعمل على رفع مستوى الأداء²⁴.

²⁰ علي فلاح الزعبي، مرجع سبق ذكره، ص32.

²¹ ولقد أدى هذا الهدف إلى اتجاه رجال التسويق و الإنتاج نحو نظام اللوجستيات لتقديم أفضل مستوى ممكن من الخدمة بأقل تكلفة.

²² يقوم مدخل الأنظمة على إظهار أهمية العلاقات ما بين مجموعة من العناصر التي تكون النظام المتكامل (المؤسسة في هذه الحالة)، و ينقسم هذا النظام الكلي إلى مجموعة من الأنظمة الفرعية (مثل نظام التسويق و نظام التمويل...) التي تعمل مع بعضها البعض لتحقيق أهداف النظام الكلي. ولقد ساهم هذا المدخل بشكل مباشر في حصر مختلف الأنشطة المرتبطة بعملية تدفق المواد و الأجزاء والمنتجات المتاحة من وإلى المنظمة ووضعها داخل إطار إداري موحد و هذا الإطار الخاص بإدارة اللوجستيات.

²³ يقوم هذا المفهوم على تحليل عناصر تكاليف الأنشطة المرتبطة ببعضها البعض ودراسة إمكانية تخفيض التكاليف المختلفة مما يؤدي في النهاية للوصول إلى أقل تكلفة إجمالية ممكنة. وقد أظهرت العديد من الدراسات التي تمت خلال هذه الفترة إمكانية تخفيض إجمالي تكاليف اللوجستيات حتى لو تميزت بعض التكاليف الفرعية بالارتفاع (تكاليف النقل على سبيل المثال) لأن التكاليف الأخرى المرتبطة بها تتميز بالانخفاض في هذه الحالة (تكلفة التخزين). و لقد ساعد التحليل لعناصر التكلفة على تقديم أسلوب علمي لتقييم بدائل مزج أنشطة اللوجستيات المختلفة.

²⁴ نحال فريد مصطفى، مرجع سبق ذكره، ص 24.

3) مرحلة سنة 1973: لقد عرفت هذه المرحلة تغيرات سياسية واقتصادية كبيرة على مستوى العالم، فارتفع سعر البترول وارتفعت أسعار المواد والمنتجات الصناعية الأخرى وارتفعت أسعار احتياجات المؤسسات والشركات، وهذا ما أدى الى ظهور مستويات وطرق جديدة وحديثة منها الارتباطات طويلة المدى والتخطيط المسبق.

4) مرحلة تكامل إدارة الأنشطة اللوجيستية: من أجل تكامل الأنشطة اللوجيستية وتحقيق أهداف المؤسسة وتلبية حاجات العمل والتشغيل كان لا بد من إتباع نظام واحد لتخزين ونقل المواد أو المنتجات نصف مصنعة أو النهائية في الشركة، ثم أن النظام المتكامل لإدارة الأنشطة اللوجيستية يعمل على الربط بين نشاطي الانتاج والتسويق وعليه فان النظام المتكامل لإدارة الأنشطة اللوجيستية يشير إلى نشاطين ثانويين هما إدارة المواد (التوريد) ونشاط التوزيع المادي (التخزين والنقل والمناولة).

2.2. أسباب و عوامل ظهور إدارة الأعمال اللوجيستية

إن اهتمام الشركات بالأنشطة اللوجيستية لم يتطور إلا بعد سنة 1955م وذلك عندما عرفت تكلفة هذه الأنشطة ارتفاعا، وأصبحت حينها الشركات تؤمن أن دعم المركز التنافسي لها وتحقيق الميزة التنافسية وزيادة الانتاجية والأرباح يبدأ من خلال خفض التكاليف وتقديم خدمة ممتازة للزبائن²⁵.

لقد نتج هذا التطور في الفكر الإداري الحديث، والذي تبلور في الستينات من القرن الماضي عن مجموعة من الظروف الاقتصادية، الاجتماعية وكذا التكنولوجية، من أسباب وعوامل ظهور إدارة الأنشطة اللوجيستية هي²⁶:

- التطور التكنولوجي: إن ثورة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات قد أوجدت الحلول لمشاكل الأنشطة اللوجيستية مثل تعدد وسائل النقل، التخزين وأنواع المنتج الواحد، وساعدت على تحقيق التكامل بين الأنشطة اللوجيستية وقد ساهم هذا في تحقيق الوفورات في تكاليف التوزيع والإمداد والتوريد (أي التكاليف اللوجستية ككل).
- اعتبارات ارتفاع التكاليف: حيث واجهت المؤسسات عوائق عند اتجاهها لتحقيق وفورات في تكاليف الانتاج وكذا التسويق، وبالتالي أصبح رفع مستوى أداء الأنشطة اللوجستية السبيل الوحيد لترشيد التكاليف وزيادة الانتاجية، خاصة وأن التكاليف اللوجستية تمثل نسبة كبيرة من الناتج القومي.

²⁵ علي فلاح الزعي، مرجع سبق ذكره. ص32.

²⁶ المرجع نفسه، ص34.

- تحقيق رضا الزبون: هدف أي شركة في المقام الأول هو توفير سلعة/خدمة بشكل مناسب للزبون مما يحقق رضاهم. ولكن الأنشطة اللوجيستية مثل التخزين والنقل وتجهيز الطلبات والمعلومات سوف تزيد من القيمة المضافة للمنتج أو الخدمة وبالتالي تسعى بالدرجة الأولى الى تحقيق رضا الزبون.
- طول خطوط الإمداد والتوزيع: حيث أن تطور التجارة الخارجية والاتجاهات الخاصة بالعمولة وتزايد الاهتمام بالتسويق الدولي أدى الى الاعتماد بشكل كبير بالأنشطة اللوجيستية ورفع تكلفتها.
- تنوع أنماط الاستهلاك²⁷: نظرا لزيادة الكثافة السكانية في مناطق على حساب مناطق أخرى نتج عن هذا تركيز مناطق البيع والتسويق في نقاط محدودة، هذا وقد تطورت حاجات ورغبات وأذواق المستهلكين، وأصبحت الحاجة أكبر إلى التخزين وهذا ما أدى الى ارتفاع تكاليف النقل والتخزين.
- المجال العسكري: ظهر اللوجستيك في أولى مراحلها في المنظمات العسكرية، في الحرب العالمية الثانية التي عرفت أكبر و أدق عمليات اللوجستيك التي من خلالها تم نقل الآلاف من المعدات الأفراد والمؤن.
- ظهور مبادئ التسويق الحديث²⁸: إذ أن هدف المؤسسة هو تحقيق رضا الزبون وتوفير السلع والخدمات بالسعر والمواصفات والوقت المناسبين، وهذا لن يتحقق إلا إذا وضعت المؤسسة شرط الجودة نصب عينها إضافة الى تحديد السعر المناسب وهذا ما أدى إلى ظهور ادارة التوزيع المادي كجزء من التسويق والإمداد.

3.2. منافع وأهمية الأنشطة اللوجيستية

تعود أهمية الموضوع إلى أن نشاط اللوجستيات يعد من أقدم أنشطة المؤسسة ومن أحدثها في ذات الوقت، لكن الاهتمام الجدي بالأنشطة اللوجيستية في المؤسسات لم يظهر إلا في منتصف الخمسينات وبداية الستينات وذلك عندما عرفت التكلفة تزايد كبيرا.

ويعود الإهمال في الإهتمام بالأنشطة اللوجيستية سابقا وحاليا إلى مجموعة من الأسباب نذكرها فيما يلي²⁹:

- تجاهل دور الكفاءة في الأنشطة اللوجيستية كأحد المصادر التي يمكن الاعتماد عليها في تحقيق الانتاجية والربحية؛
- عدم توافر البيانات الكافية والدقيقة للإدارة العليا عن تكلفة الأنشطة اللوجيستية في الشركات؛

²⁷ نحال فريد مصطفى، مرجع سبق ذكره، ص 14.

²⁸ عبد الغفار حنفي، رسمية قرياقص، ادارة المواد و الامداد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، 2002، ص14.

²⁹ ثابت عبد الرحمن إدريس، جمال الدين المرسي، المنشآت التسويقية: مدخل وصفي تحليلي، مكتبة الفلاح، 1994، الكويت، ص256-257.

■ بعد الأنشطة اللوجيستية عن باقي وظائف المؤسسة الرئيسية كالإنتاج والتسويق، وبالتالي عدم توافر بيانات عن تكلفة هذه الأنشطة لوحدها.

و يشير النشاط اللوجيستي إلى عملية تجميع الأنشطة والمهام الخاصة بتوفير السلع والخدمات التي تحتاج إليها المؤسسة وإدارتها بشكل متكامل. ويعرف نشاط اللوجستيات بأنه النشاط الذي يشير إلى الإدارة الإستراتيجية لعملية تخزين كل من المواد الأولية والمنتجات نصف المصنعة وتامة الصنع ونقل هذه العناصر من الموردين وداخل مرافق المؤسسة ونحو العملاء والزبائن. والهدف من ممارسة الأنشطة اللوجيستية هو توفير المخزون من المنتجات تامة الصنع ومن المواد الأولية بالكمية المطلوبة وفي الوقت والمكان المناسبين وبالحالة الجيدة، وبأقل تكلفة ممكنة. معنى ما سبق أن تدفق هذه المواد الى داخل المؤسسة وتدفق المنتجات إلى خارج المؤسسة نحو نقاط التوزيع يتم من خلال ما يسمى بنظام اللوجستيات. وتسعى الأنشطة اللوجيستية الى تحقيق كل من المنافع المكانية والزمنية حيث ترتفع قيمة المواد والمنتجات بمجرد توافرها في المكان والزمان المناسبين³⁰، حيث أن الإدارة الجديدة للأنشطة اللوجيستية تنظر إلى كل نشاط في سلسلة الإمداد من خلال دوره ومساهمته في عملية إضافة القيمة من خلال القيمة الخاصة بالوقت و المكان³¹.

و عليه فان الأعمال اللوجيستية هي من المجالات الجديدة في العلوم الإدارية وذلك لقدرتها على³²:

- خلق القيمة بالنسبة للزبائن والموردين؛
- مساعدة الشركات ومؤسسات إدارة الأعمال اللوجيستية على مواجهة المنافسين وضغوط الأسواق؛
- مساعدة الشركات ومؤسسات إدارة الأعمال اللوجيستية على ضرورة الاستخدام الكفء والأقل للموارد والإمكانات المتاحة؛
- مساعدة الشركات والمؤسسات إدارة الأعمال اللوجيستية على مواجهة نتائج وشروط العولمة ومنظمة التجارة العالمية ومنظمة المواصفات والمقاييس العالمية (الإيزو).
- مساعدة الشركات ومؤسسات إدارة الأعمال اللوجيستية على تحقيق وفورات في التكاليف من خلال الربط بين الوظائف والأنشطة المختلفة.

³⁰ نغال فريد مصطفى، مرجع سابق، ص 12.

³¹ ثابت عبد الرحمن إدريس، إدارة الأعمال اللوجيستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003/2002، ص28.

³² علي فلاح الزعبي، مرجع سابق، ص33.

الفصل الأول: إدارة اللوجستيك

تؤدي اللوجستيات إلى إيجاد قيمة للمستهلكين والموردين الذين يكونون على علاقة بالشركة، إضافة إلى قيمة للمساهمين في الشركة. و في اللوجستيك يتم التعبير عن القيمة بدلالة الوقت والمكان. والإدارة الجيدة للوجستيك ترى كل نشاط في سلسلة الطلب عنصرا مهما ومساهما في عملية إضافة للقيمة، وتحدث إضافة للقيمة عندما تكون لدى العملاء الرغبة في أن يدفعوا أكثر للمنتج أو الخدمة مقابل وصولها إلى أيديهم. وعلى مدار سنوات، تم عمل دراسات عديدة لتحديد تكاليف اللوجستيات للاقتصاد والمؤسسات، فبالنسبة للشركة، تتراوح تكلفة اللوجستيات بين 4% و 30% من المبيعات³³، و الجدول (1-1) يوضح نتائج دراسة حديثة لتكاليف التوزيع. وبالرغم من نتائج الدراسة توضح أن تكلفة التوزيع تمثل حوالي 8% من المبيعات، فإن هذه الدراسة لم تحتو على تكلفة العرض، ومع ذلك، فإننا نقدر تكلفة اللوجستيات في المرتبة الثانية بالنسبة لتكلفة البضاعة المباعة (أو تكلفة المشتريات)، وتضاف القيمة بتخفيض هذه التكاليف، وجلب المنافع للمستهلكين والمساهمين في الشركة.

إن الدراسات أثبتت أن هناك تفاوتاً كبيراً في تقدير تكلفة اللوجستيات، ورجوعاً إلى صندوق النقد الدولي، لوحظ أن اللوجستيك يمثل 12% من إجمالي الناتج المحلي العالمي³⁴. (world's GDP). و تقدر تكلفة اللوجستيات كثنان تكلفة في الترتيب، بعد تكلفة الشراء.

جدول (1-1): نسبة متوسط تكاليف التوزيع للمبيعات

النوع	النسبة من المبيعات
النقل	2.88%
المخازن	2.09%
خدمة العميل/تنفيذ الطلبات	0.55%
الإدارة	0.40%
تكلفة شحن المخزون	2.32%
إجمالي تكاليف التوزيع	8.01%

المصدر: Ronald H. Ballou رونالد اتش بالو، إدارة اللوجستيك - تخطيط و تنظيم و رقابة سلسلة الإمداد، تعريب: د. تركي إبراهيم سلطان، د. أسامة أحمد مسلم، دار المريخ . الرياض، المملكة العربية السعودية. 2006. ص 33.

تقل قيمة المنتجات إذا لم يتم توفيرها للعملاء في المكان والوقت اللذين يرغب العملاء استهلاكهما فيهما، وعندما تتحمل الشركة تكلفة نقل المنتج وتوصيله أو جعل المخزون متاحاً في الوقت المناسب، فإنها بذلك تخلق

³³ Ronald H. Ballou رونالد اتش بالو، مرجع سابق، ص 32.

³⁴ المرجع نفسه، ص 33.

قيمة للعميل لم تكن موجودة. ومن المعروف عامة أن الأعمال التجارية تخلق أربعة أنواع من القيمة المضافة للمنتجات أو الخدمات، وهي³⁵:

1. الشكل 2. الوقت 3. المكان 4. التملك.

و يمكن تمييز منافع الأعمال اللوجيستية مما يلي³⁶:

1. المنفعة المكانية: تتيح هذه المنفعة للمستهلك الحصول على السلعة في المكان الملائم وهذا لا يعني اختيار أقرب الأماكن للمستهلك وتوفير السلعة بها، إذ يمكن القول بأن المنفعة المكانية تتضمن إختيار الأماكن التي يتوقع أن يجد المستهلك فيها السلعة من مكان إنتاجها إلى أماكن استهلاكها مع مراعاة المناطق والأماكن الموزعة لها.

2. المنفعة الزمانية: تتحقق هذه المنفعة عن طريق التخزين الذي يعمل على الاحتفاظ بالمنتج ثم تقديمه للمستهلك في الوقت الذي يطلبه فيه وكمثال على ذلك المحاصيل الزراعية فهي تنتج في مواسم معينة من السنة ويفضل التخزين تجدها متاحة طوال السنة، إضافة إلى أنواع مختلفة من اللحوم والأسماك التي تخزن أو تجمد وتتاح للمستهلك في الوقت الذي يطلبها فيه و دور المنتج هنا هو تخزين المنتجات إلى حين الحاجة إليها.

3. المنفعة الحيازية³⁷: تتحقق هذه المنفعة من خلال عملية البيع ودور الوسيط في هذه الحالة هو نقل ملكية المنتجات من طرف لأخر أي من المنتج إلى المستهلك حتى يتمكن هذا الأخير من الحصول عليها واستخدامها والانتفاع بها.

4. المنفعة القيمية: وهي القيمة التي يدركها المستهلك في السلعة أو الخدمة عندما تأخذ شكلا أو وضعاً معيناً فإن الوسطاء يضيفون المنفعة الشكلية إلى السلعة عن طريق تجزئتها وبيعها في عبوات صغيرة تناسب مع حاجات الزبائن وعرضها في أماكن تساعد هؤلاء الزبائن على رؤيتها.

³⁵ Ronald H. Ballou رونالد اتش بالو، مرجع سبق ذكره، ص 36.

³⁶ علي فلاح الزعبي، مرجع سبق ذكره، ص 39.

³⁷ علي فلاح الزعبي، مرجع سابق، ص 40.

ويرجع الاهتمام المتزايد بالأعمال اللوجيستية لعدة أسباب نذكرها³⁸:

■ اعتبارات التكلفة العالية: إن تكلفة الأعمال اللوجيستية تمثل في الغالب جزءا كبيرا من إجمالي التكاليف بالنسبة لمعظم الشركات. والقيمة المضافة يمكن تحقيقها هنا من خلال ترشيد وتدنيه هذه التكاليف الباهظة، ومن ثم تعظيم الفائدة.

■ طول خطوط الإمداد والتوزيع: يميل الاتجاه الاقتصادي الحديث إلى التركيز على الاقتصاد العالمي المتكامل لذلك فإن العديد من الشركات أصبحت تهتم بالبحث عن أو تنمية الاستراتيجيات المناسبة التي تمكنها من ممارسة التسويق الدولي وتحقيق المنافسة العالمية لمنتجاتها من خلال السعر والجودة. كما أن الأمر لم يقتصر على سعي هذه الشركات بشكل فردي لتحقيق ذلك بل امتد إلى مستوى جهود الحكومات والسياسات الدولية، حيث تم بناء التكتلات العالمية الاقتصادية، وكذلك الاهتمام بالتسويق الدولي أصبح يعتمد إلى حد كبير على الأداء اللوجستي، ومن ثم زيادة التكلفة اللوجيستية، لذلك فقد تزايد الاهتمام بالأنشطة اللوجيستية داخل كل منظمة أعمال وخاصة تلك الشركات متعددة الجنسيات، أو الشركات كبيرة الحجم التي لا يقتصر إنتاجها على الأسواق المحلية، وذلك بسبب تكلفة خطوط الإمداد والتوزيع الطويلة.

■ الأعمال اللوجيستية هامة للإستراتيجية³⁹: تبذل الشركات وقتا طويلا وجهدا كبيرا في سبيل إيجاد السبل التي يمكن أن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين. أي أن إستراتيجية التمايز وخاصة في التكلفة (أسعار المنتجات) تتوقف إلى حد كبير على كفاءة أداء الأنشطة اللوجيستية، بتعبير آخر، فإن الأعمال اللوجيستية يمكن أن تساعد المنظمة على التوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية، وبالتالي زيادة ربحيتها.

■ الأعمال اللوجيستية تضيف قيمة ذات دلالة للعميل: مما لا شك فيه أن أي سلعة أو خدمة لا تتمتع إلا بقيمة قليلة عندما لا تكون متاحة للعملاء المحتملين في الوقت والمكان المناسبين. ولكن عندما تبذل المنظمة جهودات متميزة في سبيل توفير هذه المنتجات أو الخدمات لعملائها الحاليين والمحتملين في الوقت والمكان المناسبين من خلال تجهيز الطلبات والمعلومات والتخزين والنقل وغيرها فإن ذلك سوف يزيد من القيمة المضافة إلى هذه الخدمات بالنسبة للعملاء. فرضا العملاء يتوقف بصفة أساسية على الاطمئنان إلى توفير المنتجات من خلال ضمان انسيابها وتدقيقها بواسطة الأنشطة اللوجيستية الفعالة المختلفة.

³⁸ ثابت عبد الرحمن إدريس، إدارة الأعمال اللوجيستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003/2002، ص29.

³⁹ نفس المرجع، ص30.

■ تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة: إن انتشار ماكينات الصرف الآلي للنقدية، والإقبال على استعمال الانترنت والبريد الالكتروني في السنوات الأخيرة جعل العملاء يتوقعون الحصول على احتياجاتهم ورغباتهم من السلع والخدمات في أسرع وقت. إضافة إلى ذلك فإن تطور أنظمة المعلومات وعمليات التصنيع الآلي والمرونة في الإنتاج، ساعد الشركات على إتباع ما يعرف بالإنتاج ذو الحجم الكبير، وكذلك التسويق ذو الحجم الكبير. وفي ظل كل هذا أصبحت الأنشطة اللوجيستية تمثل أهمية خاصة والتي تجسدت في تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال السرعة في توفير السلع و الخدمات التي تتفق مع احتياجاتهم ورغباتهم.

و يمكن إبراز أهمية الأنشطة اللوجيستية من خلال المعايير التالية⁴⁰:

- ❖ نسبة تكاليف الأنشطة اللوجيستية: بالرغم من صعوبة تقدير تكاليف التوزيع بدقة، إلا أن كثيرا من الدراسات بينت أنها لا تقل في معظم الحالات عن 25% من سعر البيع عند الاستهلاك، وقد تصل هذه النسبة في بعض الحالات إلى 100% وأكثر من سعر البيع عند الإنتاج.
- ❖ حجم العمالة: لقد زادت نسبة المشتغلين في مجال التوزيع بشكل كبير، حيث تضاعف خلالها عدد العاملين في مجال الإنتاج مرتين في الو.م.أ، بينما تضاعف عددهم في مجال التوزيع بـ 12 مرة خلال الفترة ذاتها.
- ❖ صعوبة تخفيض تكاليف التوزيع: لقد أدى التوسع في استخدام طرق الإنتاج الآلية إلى تخفيض تكاليف الإنتاج إلى النصف، وفي بعض الصناعات إلى الثلث، في حين أن تكاليف التوزيع لم تنخفض بذات النسبة.

⁴⁰ علي فلاح الزعبي، د. زكريا أحمد عزام، مرجع سبق ذكره، ص 49.

المبحث الثالث: مزيج الأنشطة اللوجيستية و العلاقة بينها

إن اللوجستيات ما هي إلا مجموعة من الأنشطة الوظيفية التي تتكرر عدة مرات عبر القناة التي يتم من خلالها تحويل المواد الخام إلى منتجات نهائية، ذات قيمة مضاعفة في عيون المستهلكين. ولأن مصادر المواد الخام والمصانع ونقاط البيع لا تتواجد في مكان واحد، فإن أنشطة اللوجستيات تتكرر مرات عديدة قبل أن يصل المنتج إلى السوق. وعندئذ أيضا تتكرر أنشطة اللوجستيات مرة ثانية، لأن المنتجات المستخدمة يتم تدويرها من خلال قناة اللوجستيات العكسية⁴¹.

1.3. مزيج الأنشطة اللوجيستية

دورة المنتج - من وجهة نظر اللوجستيات - لا تنتهي بتوصيله إلى العميل، فقد تتلف المنتجات ويتم إعادةتها إلى مصدر توريدها لتصلحها أو استبدالها. وربما تتطلب قناة اللوجستيات العكسية تصميمًا منفصلاً. وتنتهي سلسلة الإمداد مع التسليم النهائي للمنتج. وعند تخطيط اللوجستيات يجب أخذ القناة العكسية بعين الاعتبار⁴².

تختلف الأنشطة التي يجب إدارتها وتتعلق بالأعمال اللوجيستية وذلك من منظمة إلى أخرى وفقا لنوع الهيكل التنظيمي الخاص بالشركات، وأراء ووجهات نظر أعضاء الإدارة العليا حول عناصر ومكونات العمل اللوجستي، والأهمية النسبية للأنشطة اللوجيستية⁴³.

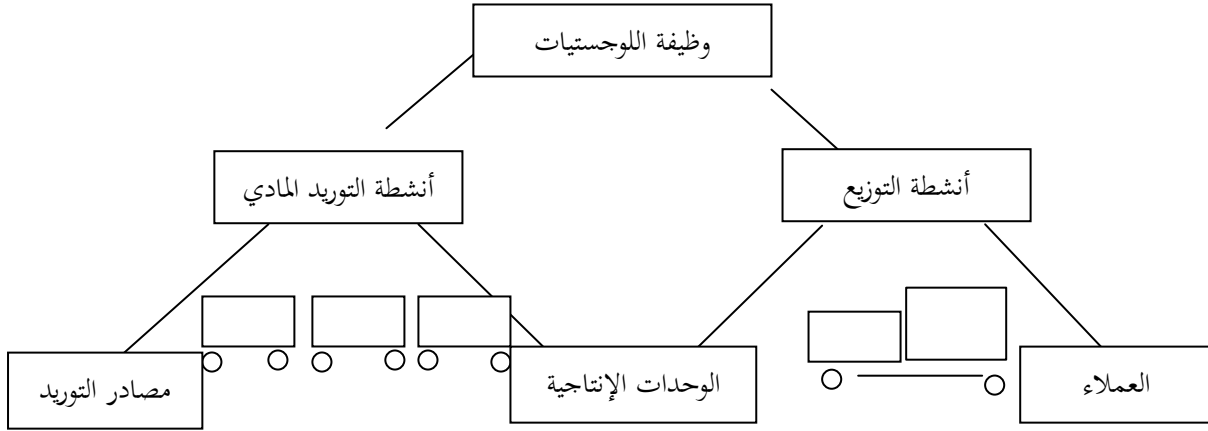
ويظهر المفهوم المتكامل للوجستيات في الشكل (1-2) والذي يوضح تماثل الأنشطة المترابطة بكل من وظيفة التوريد ووظيفة التوزيع

⁴¹ Ronald H. Ballou رونالد اتش بالو، مرجع سبق ذكره، ص 26.

⁴² يظهر دور قناة اللوجستيات العكسية عندما يشتري العميل مثلا محمصة من تاجر التجزئة و يأخذها إلى البيت، ثم يجد أنها تالفة فيقوم بإعادتها إلى التاجر الذي يرد له ثمنها، و يصبح لدى التاجر الآن المحمصة التالفة في البضاعة المخزنة، فيقوم بإرسالها إلى مراكز المرتجعات، و تنشأ تكلفة إرجاع المحمصة على الصانع الأصلي ويتم إرجاعها له.

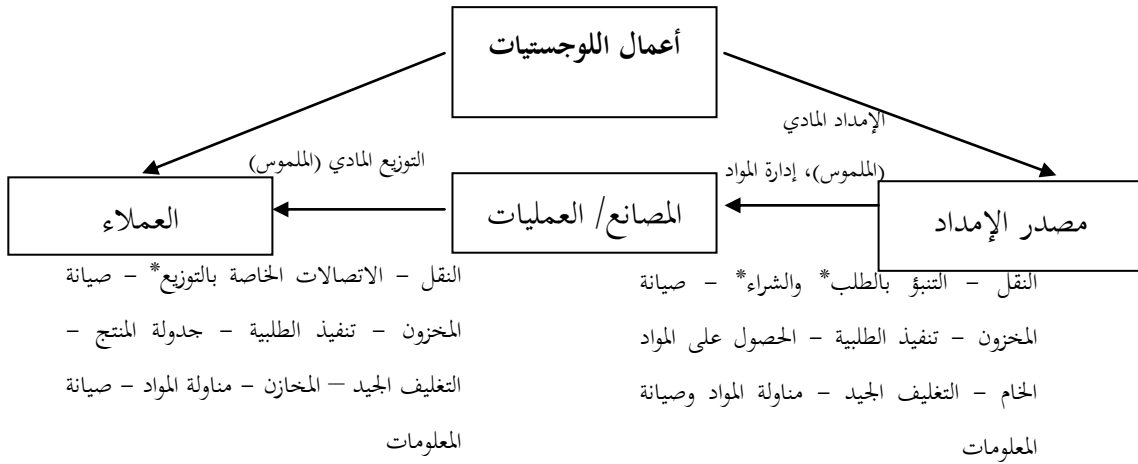
⁴³ ثابت عبد الرحمن إدريس، مرجع سبق ذكره ص 23.

الشكل رقم (1-2): وظيفة اللوجستيك



المصدر: نihal فريد مصطفى، وجمال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص16. ومكونات النظام اللوجستي النموذجي هي خدمة العميل والتنبؤ بالطلب واتصالات التوزيع وإدارة المخزون ومناولة المواد الخام وتنفيذ الطلبات ودعم الخدمات واختيار مواقع المخازن والمصنع والمشتريات والتغليف والتعامل مع البضائع المسترجعة والنقل والتخزين⁴⁴.

الشكل رقم (1-3): مكونات نظام اللوجستيك



المصدر: Ronald H. Ballou رونالد اتش بالو، إدارة اللوجستيك - تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، تعريب: د. تركي إبراهيم سلطان، د. أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2006، ص29. * ثابت عبد الرحمن إدريس، إدارة الأعمال اللوجيستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003/2002، ص23

⁴⁴ Ronald H. Ballou رونالد اتش بالو، مرجع سبق ذكره، ص27.

تتكون أنشطة الأعمال اللوجيستية من الأتي⁴⁵:

3-1-1. الأنشطة الأساسية

● خدمة الزبائن: وهذا يشير إلى طريقة الشركة في خدمة زبائنها ومستوى التكاليف التي سوف تتحملها من أجل الوفاء لطلبات العملاء. يتم التعاون مع إدارة التسويق من أجل⁴⁶:

- تحديد احتياجات المستهلك.

- تحديد مدى استجابة العميل للخدمة.

● نشاط النقل: يمثل أحد المكونات الهامة في التوزيع و الإمداد و قد تصل كلفته من 35% إلى 65% من كلفة النظام الكلية. حيث يتم من خلاله:

- اختيار طريقة و خدمة العميل.

- تجميع حمولات الشحن.

- تحديد مسار النقل.

- جولة الشاحنات.

- اختيار المعدات.

- تشغيل طلبات النقل.

- مراجعة فئات سعر النقل.

● المخازن (إدارة المخزون): على المؤسسة/الشركة توفير مستوى معقول من منتجاتها ومستلزمات إنتاجها للقيام بالعملية الإنتاجية وتلبية طلبات الزبائن لأنه من النادر أن يتم توفير ذلك بصورة فورية للشركة.

ويتم من خلال إدارة المخزون⁴⁷:

- سياسات تخزين المواد الخام والمنتجات النهائية؛

- التنبؤ بالمبيعات في الأجل القصير؛

- مزيج المنتجات و نقاط التخزين.

- عدد و حجم و مكان نقاط التخزين؛

⁴⁵ علي فلاح الزعبي، مرجع سبق ذكره، ص 41.

⁴⁶ رونالد اتش بالو، مرجع سبق ذكره ، ص 29.

⁴⁷ رونالد اتش بالو، نفس المرجع ، ص 30.

- خطط الدفع و الجذب الفوري⁴⁸ (JIT).

- التنبؤ بحجم الطلب المتوقع: وهذا يشير إلى تحديد الكميات المتوقع طلبها في فترة زمنية ما والخدمات المصاحبة لها وهذا يؤثر على خطط الشراء والإنتاج والتوزيع للشركة.
- تدفق المعلومات و تشغيل أوامر الطلب:
- الإجراءات البيئية في المبيعات وأوامر التخزين؛
- طرق نقل وتحويل معلومات معالجة الطلبات؛
- قواعد الطلب.

- إدارة المناولة: يقصد بالمناولة ذلك النشاط الذي ينتج عنه تحميل المواد والبضائع على وسائل النقل أو تفريغها لغاية الاستلام والتسليم أو التخزين بأدوات وطرق معينة. وأول حركات المناولة تبدأ في مخازن المورد أو المصدر، إذ يتم تحميل المواد بواسطة النقل المناسبة وتحريكها الى المؤسسة التي قامت بالشراء، وهناك تتم اجراءات التسليم والتفريغ والفحص في أماكن محددة، بعدها يتم رفع السلع والمواد ونقلها، وترتيبها في المخازن وفقا للمساحة المتاحة مع الأخذ بعين الاعتبار المحافظة على سلامة المواد الى أن تتم مناولتها مرة أخرى وتحويلها الى الادارات الطالبة لها⁴⁹.
- إدارة المستودعات: وهذا يتضمن إدارة المساحات المتوفرة للمستودعات واختيار مواقعها المناسبة والتنظيم الداخلي وتحديد مناطق الشحن والفحص والإنتاج داخلها.
- التغليف: وهذا يضمن انتقال المنتجات والمواد الخام مع عدم تعرضها للتلف أثناء عملية التوزيع والإمداد و المناولة والشحن والنقل.
- احتياجات الإنتاج: وهذا يهتم بتوفير مواد ومستلزمات الإنتاج من حيث مواقعها ومصادر توليدها والكميات المطلوبة ووقت الشراء والجودة المناسبة وإدارة العلاقة مع الموردين بشكل أفضل.
- جدولة وتخطيط الإنتاج وتدقيقه للسوق: وهذا يتعلق بعملية التوازن بين العملية الإنتاجية والكميات والأنواع المطلوبة من الزبائن من أجل توفيرها في الزمان والمكان المناسبين.

⁴⁸ يعتبر هذا نظام JIT أحد الاستراتيجيات الحديثة المتقدمة في مجال الإنتاج، والذي يقوم على تخفيض مستويات المخزون إلى حدها الأدنى سواء كان ذلك بالنسبة للمواد الخام أو الإنتاج تحت التشغيل أو الإنتاج التام، وذلك على اعتبار تراكم المخزون يعني تحميل المنشأة تكاليف مرتفعة يمكن تجنبها إذا وصل المخزون أدنى مستوى، وهذا يتطلب استلام المواد الخام والإنتاج تحت التشغيل في الوقت المحدد لبدء العملية الإنتاجية وليس قبل ذلك، وان يتم تسليم الوحدات التامة مباشرة إلى مراكز البيع أو الزبائن في الوقت المحدد.

⁴⁹ محمد العدوان، علي المشاقبة، هيثم الزعبي، ادارة الشراء والتخزين، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، ص200.

- نظم المعلومات والاتصالات التسويقية⁵⁰: ينبغي على الشركة التي تحرص على كفاءة التوزيع والإمداد أن تحرص على وجود نظم معلومات تعكس مستوى أداء تلك الأنشطة والتكاليف المرتبطة بها وسرعة توصيل هذه المعلومات.
- التصميم العكسي لمنافذ التوزيع والإمداد: نظرا لوجود عيوب في المنتجات أو إمكانية تعرضها للتلف أثناء عمليات الشحن والنقل والمناولة ومرتجات المبيعات من العملاء وقد تكون تكاليفها عالية وحتى لا تؤثر على ربحية الشركة وخدماتها يجب أن تحتوي على قنوات عكسية إلى الموردين.
- تحديد الكلفة لأنشطة التوزيع والإمداد: لأن تكلفة التوزيع والإمداد تصل إلى 25% إلى 30% من تكلفة منتجات الشركة الكلية فقد أدركت هذه الشركات أهمية تحليل كافة عناصر تكاليف الإمداد والتوزيع من أجل خفض التكاليف الكلية وتعظيم الأرباح وقد أشارت الدراسات إلى أن المكونات الرئيسية لتكلفة اللوجيستيك هي:
 - تكلفة مستوى خدمة الزبون؛
 - تكلفة النقل؛
 - تكلفة إدارة المستودعات؛
 - تكلفة الاحتفاظ بالمخزون؛
 - تكلفة الأوامر و الطلبات؛
 - تكلفة الشراء بكميات كبيرة.

3-1-2. الأنشطة المساعدة:

- المخازن: تحديد مساحة المخزون وتنظيم وترتيب المخازن.
- مناولة المواد الخام: اختيار المعدات، وإجراءات تجهيز الطلبات.
- المشتريات: اختيار مصادر التوريد وتوقيت الشراء وكميات الشراء الاقتصادية.
- التعبئة والتغليف: تصميم العبوات لأغراض المناولة وأغراض التخزين.
- التعاون مع العمليات والإنتاج: تسلسل وقت مخرجات الإنتاج.
- صيانة المعلومات: تحليل المعلومات والإجراءات الرقابية.

⁵⁰ رونالد اتش بالو، مرجع سبق ذكره ، ص 30.

- الاتصالات الخاصة بالتوزيع⁵¹.
- الأجزاء والخدمات المعاونة.

ان الفصل بين الأنشطة اللوجيستية الأساسية والمساعدة السابق الإشارة إليها يرجع في الحقيقة إلى أن الأنشطة الأساسية يتم ممارستها بصفة عامة في قناة لوجيستية وفي كل شركة، بينما الأنشطة المعاونة (المساعدة) فإنها قد تختلف ممارستها من منظمة إلى أخرى وفقا لطبيعة وظروف كل شركة⁵². ومن ناحية أخرى، فإن تكلفة أداء الأنشطة اللوجيستية تعتمد على المستوى المطلوب القيام به من هذه الأنشطة في شركة⁵³. والجدير بالذكر أن التخزين والنقل يمثلان الجزء الأكبر من التكاليف الكلية للأعمال والأنشطة اللوجيستية، حيث يشير الواقع العملي إلى أنهما يمثلان حوالي 50% إلى 75% في بعض الشركات. وكما هو معروف فإن النقل يضيف قيمة المكان للمنتجات، بينما التخزين يضيف قيمة الزمن أو الوقت لهذه المنتجات في نظر العملاء.

ويعتبر النقل من الأنشطة اللوجيستية الأساسية حيث أنه لا يمكن أن نتصور أن هناك شركة ما يمكن أن تمارس الأنشطة الخاصة بها بدون توفير الحركة اللازمة للمواد الخام التي تحتاجها، أو للمنتجات النهائية التي ترغب في تسويقها وتوفيرها لعملائها في السوق. وتشتمل وسائل النقل على السكك الحديدية، والشاحنات البرية، والطائرات، والنقل المائي، وغيرها. وتتجلى أهمية هذا النشاط اللوجستي من خلال ما يحدث من مشكلات أو أزمات لبعض الشركات بسبب حدوث إضرابات من جانب نقابات عمال النقل في بعض الدول لأسباب تتعلق بتعريفه النقل أو لأسباب أخرى. الأمر الذي يترتب عليه توقف أو تعطيل الإنتاج والتسويق في هذه الشركات، أو يؤدي إلى فساد بعض المنتجات لعدم إمكانية إرسالها إلى أسواقها المستهدفة⁵⁴.

كما يعتبر التخزين من الأنشطة اللوجيستية الأساسية وذلك لصعوبة التوريد الفوري وبكميات صغيرة للمواد الخام اللازمة للمصانع، أو لصعوبة التسليم الفوري للمنتجات النهائية للعملاء. هذا بالإضافة إلى الوفورات الاقتصادية الناتجة عن تخزين المواد الخام ومستلزمات الإنتاج الأخرى نتيجة الشراء بكميات كبيرة. وبالطبع فإن التخزين يحقق ما يعرف بالمرونة في الإنتاج والتوزيع. وبالنسبة لتشغيل أوامر الطلب فإنه يمثل النشاط الثالث والأخير من الأنشطة الأساسية اللوجيستية، والذي ينطوي عادة على تكلفة أقل بالمقارنة بتكلفة النقل والتخزين.

⁵¹ ثابت عبد الرحمن إدريس، مرجع سبق ذكره، ص23

⁵² محمد عبد الفتاح العثماني، الاتجاهات المعاصرة في إدارة الأنشطة اللوجيستية، مقال منشور في المنتدى العربي للتجارة الالكترونية، <http://www.aecfkh.org/articles-action-show-id-7.htm> تاريخ الاطلاع: 2013/05/30.

⁵³ مثال: عندما تريد المنظمة في وضع مستويات عالية لمعايير خدمة العملاء فإن ذلك سيؤدي بالطبع إلى زيادة تكاليف أداء هذا النشاط.

⁵⁴ ثابت عبد الرحمن إدريس، إدارة الأعمال اللوجيستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003/2002، ص27.

و بالرغم من ذلك فإن هذا النشاط يعتبر على درجة كبيرة من الأهمية بسبب علاقته بالوقت الإجمالي المستغرق منذ الحصول على أمر الطلب من العميل وحتى استلامه للمنتجات أو الخدمات النهائية، وبالتالي فإنه يؤثر وبشكل ملموس على خدمة و رضا العملاء.

أما الأنشطة اللوجيستية المعاونة فإنها تتفاوت من حيث ممارستها من شركة إلى أخرى، وذلك بالرغم من أهميتها التي لا يمكن إنكارها في منظومة الأعمال اللوجيستية المتكاملة. هذا التفاوت يرجع إلى أسباب متنوعة منها حجم و طبيعة نشاط الشركة، والإمكانيات المتاحة وغيرها⁵⁵.

الإمداد والتوزيع:

يتناول مفهوم الإمداد والتوزيع كافة الأنشطة المسؤولة عن تدبير وتحرك المواد الخام والأجزاء والمكونات التي تدخل في العملية الإنتاجية والمنتجات تامة الصنع سواء كانت تلك الحركة في اتجاه المؤسسة أو خارجها إلى أسواقها. وقد تم استخدام العديد من المصطلحات للتعبير عن ذلك العلم الجديد منها على سبيل المثال :

– إدارة المواد Materials management

– إدارة سلسلة المواد Supply Chain management

– إدارة التوزيع المادي Physical distribution

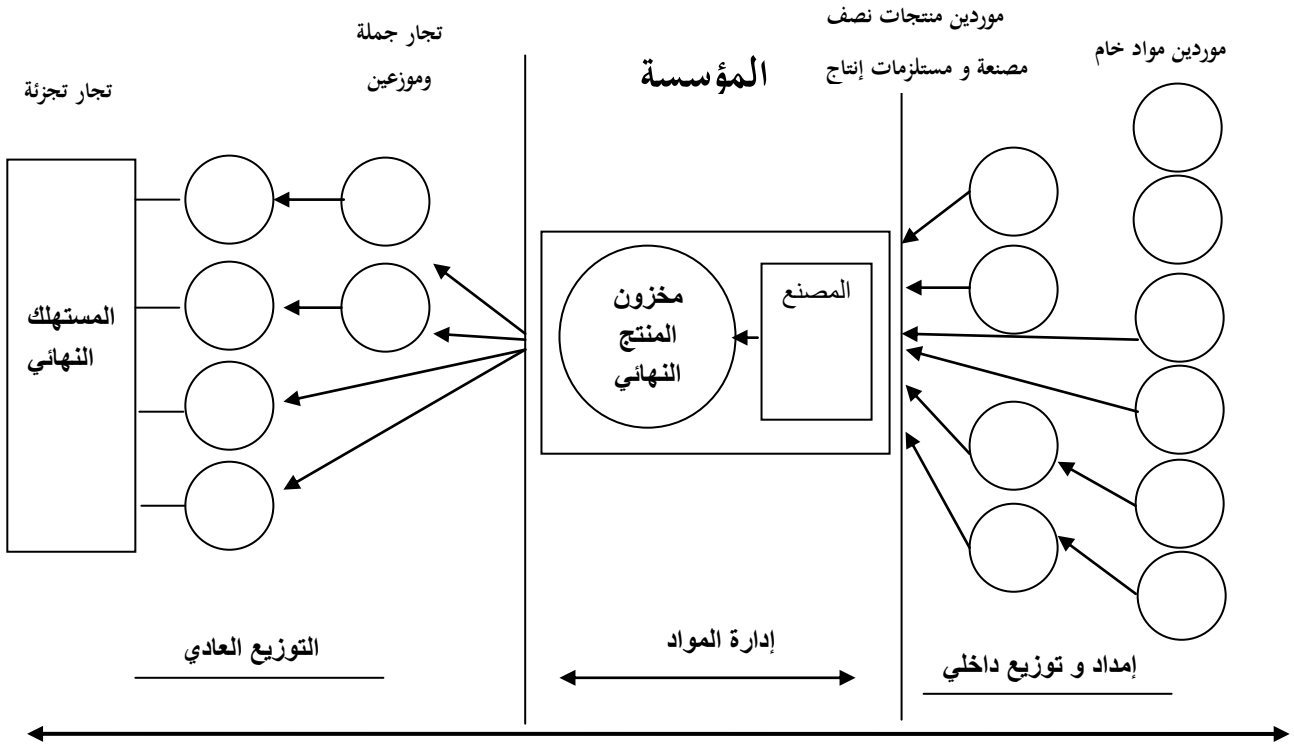
– إدارة قنوات التوزيع Channel management

– أنظمة الاستجابة السريعة Quick-response systems

ويمكن تقسيم أنشطة الإمداد والتوزيع إلى ثلاث مكونات رئيسية، يتناول **المكون الأول** مرحلة الإمداد والتوزيع الداخلي وتشمل الأنشطة المسؤولة عن تدبير وتحرك المواد الخام ومستلزمات الإنتاج والأصناف الداخلة من الموردين إلى المؤسسة والمستخدمه في تصنيع منتجاتها وخدماتها. و**المكون الثاني** مرحلة إدارة المواد وتشمل الأنشطة المسؤولة عن إدارة وتحرك المخزون المتوافر لدى المؤسسة من المواد الخام والسلع نصف المصنعة لتلبية متطلبات العملية الإنتاجية. وأخيرا **المكون الثالث** مرحلة إدارة التوزيع المادي وتشمل على الأنشطة المسؤولة عن تدفق منتجات المؤسسة تامة الصنع إلى أسواق وعملاء المنظمة. ويعبر الشكل 1-4 عن مجال ونطاق أنشطة الإمداد والتوزيع.

⁵⁵ مثال عن هذا أن منظمات الخدمات لا تحتاج إلى أنشطة التعبئة أو مناولة المواد الخام.

الشكل رقم (1-4): مجال و نطاق أنشطة الإمداد و التوزيع



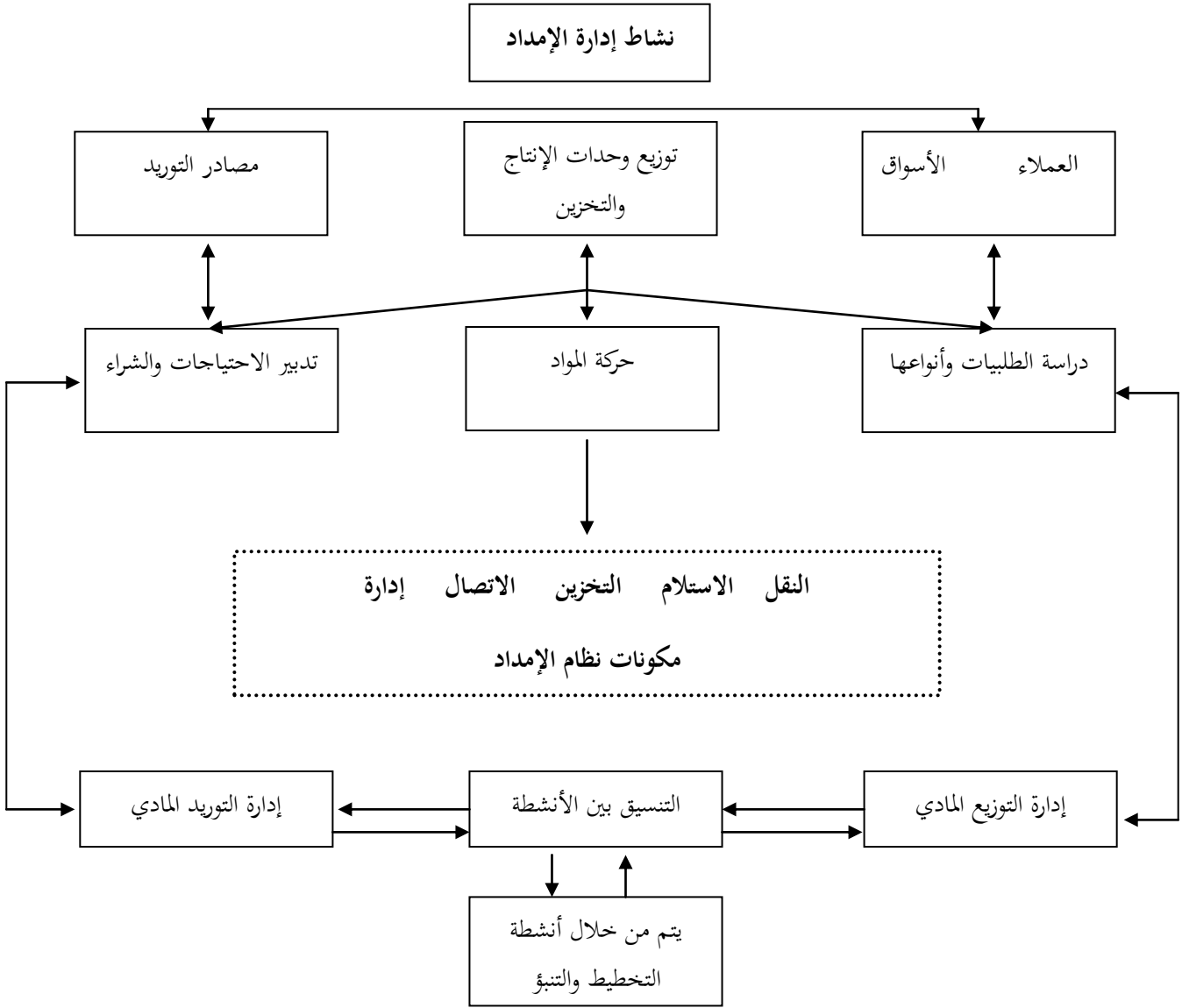
مباني لتخزين أو تجميع المنتجات بغرض التعامل

حركة السلع أو المواد الخام

المصدر: الأستاذ الدكتور إسماعيل محمد السيد، إدارة الإمداد و التوزيع، الأستاذ الدكتور محمد توفيق الماضي، الدكتور محمد

أحمد حسان، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006. ص 05

الشكل رقم (1-5): التداخل بين مكونات إدارة الإمداد على مستوى المشروع



المصدر: عبد الغفار، رسمية زكي قرياقص، أساسيات إدارة المواد و الإمداد، دار الجامعة الجديدة للنشر و التوزيع، مصر، 2002، ص21.

ومن خلال هذا الشكل يتضح مدى تعقيد والتداخل بين أنشطة إدارة التوريد المادي بما فيها إدارة المواد، وبين أنشطة إدارة التوزيع المادي، ومن ثم لا بد من التنسيق بينها، فالجزء الأسفل من الشكل يوضح ضرورة التنسيق بين عمليات الإمداد سواء من حيث توريد المواد الخام، أو توزيع المنتجات، بينما الجزء الأعلى يوضح أن

عملية الإمداد تتأثر بوظيفة الشراء التي تؤثر وتتأثر بمصادر التوريد وأيضا بحركة المواد بين وحدات الإنتاج والتخزين⁵⁶.

1) إدارة المواد (التوريد المادي)

إن أنشطة اللوجستيات مرتبطة بتوريد المواد الخام والأجزاء اللازمة لعمليات التشغيل، وتعود أهمية وظيفة إدارة المواد إلى توفير احتياجات التشغيل في الوقت المناسب، وبأقل تكلفة ممكنة مما يساعد على رفع كفاءة عملية الإنتاج واستمراريتها، خاصة وأن المواد الخام والأجزاء تمثل نسبة كبيرة من إجمالي حجم الإنفاق في الشركات الصناعية⁵⁷.

أهداف إدارة المواد

إن الهدف الرئيسي لإدارة المواد هو توفير الاستمرارية والاستقرار في عمليات التوريد. ويتحقق ذلك من خلال شراء المواد الخام والأجزاء عندما تحتاج إليها الشركة وبأسلوب إقتصادي، وتتطلب عملية توريد احتياجات التشغيل تعاون وتكامل كافة الأنشطة، أي أن النظام الفرعي لإدارة المواد مثله مثل نظام التوزيع المادي، يتضمن أنشطة النقل والتخزين والاتصال والمناولة. وإدارة المواد تسعى إلى تحقيق الأهداف التالية⁵⁸:

- الشراء بأقل سعر؛
- ضمان استمرارية التوريد؛
- الرقابة على مستوى الجودة؛
- الحد الأدنى من تكلفة التوريد؛
- المشاركة في البحوث و التطوير؛
- العلاقات مع الموردين.

2) إدارة حركة المخزون الداخلية

تتهدم إدارة حركة المخزون الداخلية بتحقيق الترابط والتكامل بين عمليات التوزيع المادي وعمليات إدارة المواد داخل المؤسسة. وتقع مسؤولية الرقابة على تدفق المواد والأجزاء والمواد نصف المصنعة والمنتجات تامة

⁵⁶ عبد الغفار، زهمية زكي قرياقص، أساسيات إدارة المواد و الإمداد، دار الجامعة الجديدة للنشر و التوزيع، مصر، 2002، ص22.

⁵⁷ نihal فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص60.

⁵⁸ المرجع نفسه، ص61.

الصنع داخل مرافق المؤسسة على عاتق إدارة حركة المخزون⁵⁹. فإدارة التوزيع المادي تختص بحركة المنتجات من المؤسسة الى العملاء في حين تتخصص إدارة المواد في الرقابة على حركة المنتجات من الموردين إلى الشركة وتقوم إدارة الحركة الداخلية للمشروع بسد الفجوة ما بين هذين التخصصين. ويلاحظ أن عمليات إدارة الحركة الداخلية للمخزون تخضع بالكامل لسيطرة ورقابة الشركة وذلك على عكس عمليات اللوجستيات الرئيسية الأخرى التي تتعامل مع أطراف خارجية وبالتالي تواجه ظروف عدم التأكد المرتبطة بالمحيط الخارجي للشركة.

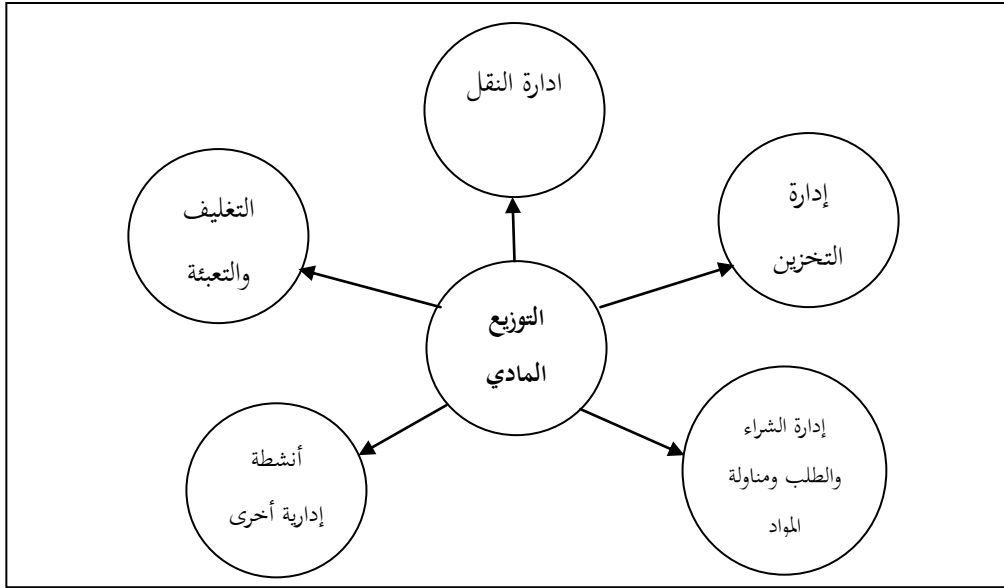
3) التوزيع المادي

لا تقتصر الفجوة التي تفصل بين المنتج وعملائه (مستهلك نهائي أو مستعمل صناعي) على الفجوة المكانية بل توجد فجوة أخرى وهي الفجوة الزمنية والتي تتمثل في الفارق الزمني بين تاريخ الاستهلاك للسلعة والتي قد يصل مداها إلى عدد من السنوات، كما توجد فجوة قيمية و التي تعني الفرق بين سعر بيع المنتج للسلعة والسعر الذي يدفعه المستهلك، ويصل هذا الفرق في المتوسط إلى 50% من السعر الذي يدفعه⁶⁰. إن من بين المهام الرئيسية لوظيفة التسويق إيصال السلع والخدمات إلى المستهلك النهائي أو المستعمل الصناعي بأكبر قدر ممكن من الكفاءة والكفاية، أو بمعنى آخر تضيق الفجوة بين المنتج وعملائه ويقوم بهذه المهمة عنصر التوزيع الذي يمثل أحد عناصر المزيج التسويقي. إن سياسة التوزيع المادي هي أحد عناصر المزيج التسويقي المهمة، نظرا لما تحتله من تأثير على جميع العناصر الأخرى بدءا بالمنتج الذي يؤثر ويتأثر بهذه السياسة إلى سياسة الترويج المعتمدة التي تساعد على توسيع الإستراتيجية التوزيعية للمؤسسة، إضافة إلى سياسة التسعير التي يجب أن تحدد وفقا لمتغيرات السوق والمنافسة الخارجية، وموارد وإمكانيات المؤسسة وتكاليف الإنتاج داخليا.

⁵⁹ نبال فريد مصطفى، مرجع سابق، ص79.

⁶⁰ علي فلاح الزعبي، زكريا أحمد عزام، مرجع سبق ذكره. ص202.

الشكل رقم (1-6): مكونات نظام التوزيع المادي



المصدر: علي فلاح الزعبي، د. زكريا أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجيستية (مدخل التوزيع و الإمداد)، دار الميسرة للنشر والتوزيع والطباعة عمان، الأردن، للطبعة الأولى 2012. ص 210.

أهمية وكلفة نظام التوزيع المادي

إن نقطة البداية في تكوين نظام التوزيع المادي هي تحديد ماذا يريد العملاء وماذا يقدم لهم المنافسون، ولا تأتي أهمية التوزيع المادي من ناحية التكاليف فقط بل لأنها تؤثر تأثيرا كبيرا على عناصر وبرامج التسويق المختلفة للمؤسسة. إن الجهود الموجهة نحو خفض هذه التكاليف ورفع مستوى الأداء من قبل المؤسسات ستؤدي إلى إمكانية توفير السلع بأسعار مخفضة مما يمنح الشركات ميزة تنافسية وزيادة في الأرباح والمبيعات تبعا لذلك وهذا ما يهدف إليه نظام التوزيع⁶¹.

إذا كانت الشركة تهدف إلى تقديم سلع وخدمات للمستهلكين بأقل كلفة ممكنة فإن إدارة التوزيع المادي تهدف إلى إدخال التحسينات لتحقيق هذا الهدف وتشمل هذه التحسينات على تخفيض نوعين من التكاليف هما:

- تكاليف التوزيع المنظورة.
- تكاليف التوزيع غير المنظورة.

و تتضمن هذا التكاليف نوعين⁶²:

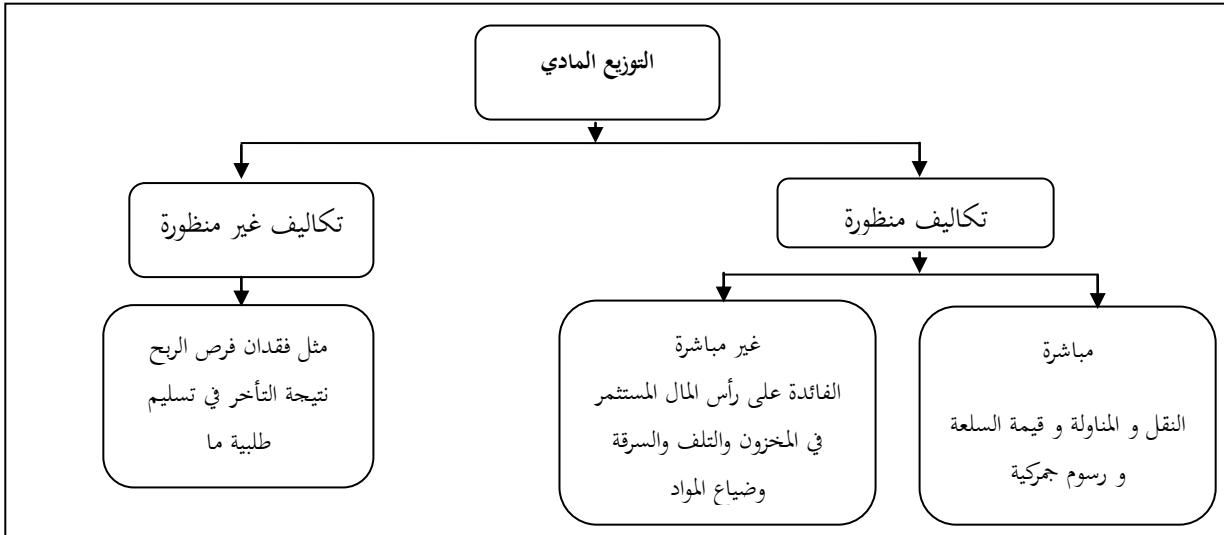
⁶¹ علي فلاح الزعبي، زكريا أحمد عزام، مرجع سبق ذكره. ص 204.

الفصل الأول: إدارة اللوجستيك

أ- تكاليف منظورة مباشرة وتشتمل على التكاليف: النقل، التخزين، المناولة، إرسال أوامر الشراء.. الخ.
ب- تكاليف منظورة غير مباشرة، وتشتمل على تكاليف: الفائدة على رأس المال المستثمر في المخزون، التلف، السرقة وضياع المواد.

تكاليف التوزيع غير المنظورة تنشأ من فقدان بعض فرص الربح نتيجة الإخفاق في شحن ونقل السلع في الوقت المحدد، والاحتفاظ في الكمية المناسبة، مما ينتج عنه تحول المستهلكين إلى شراء سلع المنافسين وإلغاء الطلبات. ولا شك أن مجال قدرة المشروع على تخفيض تكاليف التوزيع المادي أكثر من مجال قدرته على زيادة المبيعات، والشكل التالي يبين تكاليف التوزيع المادي:

الشكل رقم (1-7): تكاليف التوزيع المادي



المصدر: د.علي فلاح الزعبي، د.زكريا أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجيستية (مدخل التوزيع والإمداد)، دار الميسرة للنشر و التوزيع و الطباعة عمان، الأردن، للطبعة الأولى 2012. ص205.

الدور الاستراتيجي لنظام التوزيع المادي

قد يؤدي الاستخدام الاستراتيجي للتوزيع المادي إلى تمكين المنظمة من تدعيم مركزها التنافسي من خلال تحقيق درجة عالية من رضا المستهلك ومن خلال تخفيض تكاليف التشغيل، ويمكن تلخيص المهام الإستراتيجية لنظام التوزيع المادي بالآتي⁶³:

⁶³ علي فلاح الزعبي، دكريا أحمد عزام، مرجع سبق ذكره، ص206.

- تحسين خدمة العملاء: فالأداء الجيد يمكن أن يؤدي إلى تحسين خدمة التوزيع للعملاء من حيث مستوى الطلب وهذا يبدو واضحا في تسويق المنتجات النمطية.
- تخفيض تكاليف التوزيع: من الوسائل لتخفيض التكلفة عمليات التبسيط مثل الحد من المخازن غير الضرورية، الحد من مستويات المخزون ومن ثم مقدار رأس المال المستثمر فيه تكلفة الاحتفاظ به، التشغيل الجيد لنظام النقل الداخلي والخارجي.
- تحقيق الموازنة بين جانبي الإنتاج والاستهلاك: خلق المنفعة الزمنية والمكانية تتمثل في القيمة الاقتصادية للتخزين على مساعدة المنفعة الزمنية، فقد يتوفر المنتج قريبا في السوق ولكن لا يوجد عليه الطلب الحالي، الإدارة تضيف قيمة ثمينة له من خلال الاحتفاظ به لحين وقت اشتداد الطلب عليه.
- تحقيق الاستقرار في الأسعار: الإدارة الجيدة لنشاط النقل والتخزين يمكن أن تساعد على تحقيق الاستقرار للأسعار سواء على مستوى المنظمة الفردية أو على مستوى الصناعة.

منافع نظام التوزيع المادي

التوزيع هو عبارة عن مجموعات الأفراد أو المؤسسات التي يتم عن طريقها نقل السلع والخدمات من مصادر إنتاجها إلى المستهلك الأخير، وهي التي يتم عن طريقها خلق للمنافع الزمنية والمكانية ومنفعة الحياة، أو هي الطريق الذي تسلكه السلعة من المنتج إلى المستهلك النهائي أو المستعمل الصناعي من خلال مجموعة من الأجهزة المتخصصة التي إما أن تكون تابعة للمنتج أو مستقلة.

2.3. علاقة وظيفة اللوجستيات بالوظائف الأخرى

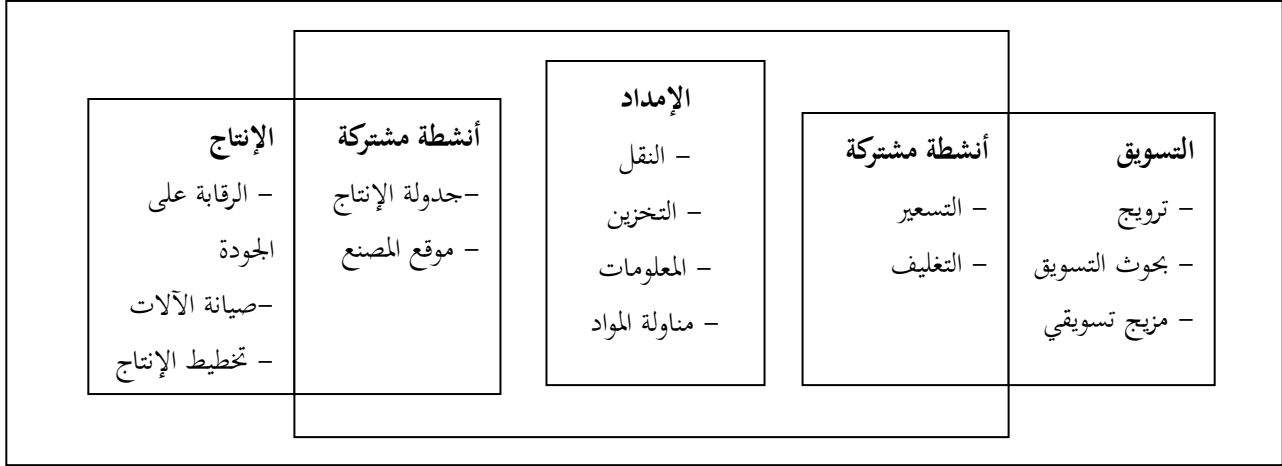
إن تزايد أهمية نشاط اللوجستيات داخل المؤسسة يتطلب إعادة جمع وتنظيم بعض الأنشطة التي كانت تعتبر سابقا ضمن مسؤوليات إدارتي الإنتاج والتسويق. حيث أن الهدف الرئيسي لإدارة التسويق هو زيادة إيرادات المؤسسة من خلال مجموعة من الأنشطة كالترويج وبحوث السوق. أما إدارة الإنتاج فتتعمد أساسا بصنع المنتج مع تقليل تكاليفه وذلك عن طريق ممارسة المسؤوليات المرتبطة بتخطيط الإنتاج والرقابة على الجودة والجدولة. يتخذ نشاط اللوجستيات موقعا وسطا بين الإنتاج والتسويق كما يظهر في الشكل رقم (1-8)، والذي يوضح تداخل بعض الوظائف والمسؤوليات لذلك تظهر بعض الأنشطة المشتركة لكل من مجال التسويق ومجال

الفصل الأول: إدارة اللوجستيك

اللوجستيات فمثلا التغليف له بعد ترويحي ولكنه في نفس الوقت يمثل أحد عناصر الحماية للسلعة خلال مراحل النقل والتخزين⁶⁴.

شكل رقم (1-8): وظيفة اللوجستيات و علاقتها بوظائف الإنتاج و التسويق

المؤسسة



المصدر: د. نihal فريد مصطفى، و د. جلال إبراهيم العبد، *إدارة اللوجستيات*، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص20.

كما نجد أن أنشطة الشراء و جدولة الإنتاج تخضع بدورها لكل من مجال الإنتاج ومجال اللوجستيات، فإدارة الإنتاج تهتم بالحصول على المواد الخام بالجودة والسعر المناسب كما تهتم بتتابع عمليات الإنتاج والفترة الزمنية اللازمة لإنائها. أما أنظمة اللوجستيات فتهم بكل من مصادر التوريد والتوزيع وبزمن عمليتي التوريد والتوزيع. بالإضافة إلى ما سبق نجد أن تسويق منتجات إحدى الشركات يتطلب الاستعانة بعدة قنوات للتوزيع بحيث يمكن الوصول إلى مختلف قطاعات المستهلكين. إلا أن استخدام هذا الهيكل كقنوات للتوزيع يترتب عليه نقل شحنات صغيرة مما يعني ارتفاع تكاليف اللوجستيات. معنى هذا أن هيكل قنوات التوزيع الذي يتناسب مع أهداف التسويق قد لا يتناسب مع أهداف اللوجستيات⁶⁵. وفي التالي نستعرض علاقة نشاط اللوجستيات لمختلف الإدارات⁶⁶:

⁶⁴ نihal فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، مرجع سبق ذكره، ص17.

⁶⁵ نihal فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، مرجع سبق ذكره، ص20.

⁶⁶ عبد الغفار حنفي، رسمية قرياقص، إدارة المواد و الإمداد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 26.

● 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 العملية الإنتاجية؛
 - المواد والخامات البديلة أو الجديدة التي تظهر في الأسواق.

● العلاقة بإدارة التسويق:

وأهم المعلومات والبيانات التي تقدمها إدارة التسويق لإدارة الإمداد هي:

- قيمة المبيعات الحالية والمتوقعة وإضافة 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 والأسعار والتكلفة المناسبة.

● 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.

3.3. مهام واختصاصات إدارة الأعمال اللوجيستية

إن العنصر الذي يجب على الشركة أن تهتم به في موضوع الإمداد والتوزيع هو المهام التي يجب عليها القيام بها لإدارة قنواتها التوزيعية بكفاءة عالية وتشمل⁶⁷:

- وجود نظام اتصالات ومعلومات لتحقيق الترابط والتكامل بين أعضائها؛
- التخطيط الفعال لأنشطة الإمداد والتوزيع؛
- اعتماد نظام الرقابة المشتركة على المخزون؛
- الشراء والاستلام وتخطيط احتياجات المواد؛
- تحمل المخاطر والمشاركة في العوائد؛
- تحقيق التعاون والتنسيق بين الشركة والأعضاء في القنوات التوزيعية من أجل نجاح العمل وتعظيم القيمة و الأرباح؛
- فحص ومراقبة الجودة والمخزون.

4.3. الأعمال اللوجيستية في المجالات غير الصناعية

إن المفاهيم والمبادئ والأنشطة اللوجيستية التي تم ممارستها وثبتت فعاليتها في مجالات أخرى خلاف المجالات الصناعية، مثل صناعة الخدمات تبرر قصور هذه النظرة للعمل اللوجستي، وفي ضوء ما سبق سنناقش الأعمال اللوجيستية من حيث أهميتها و ممارستها في المجالات الأخرى غير الصناعية⁶⁸.

1) الأعمال اللوجيستية في صناعة الخدمات:

يتصف قطاع الخدمات في الدول المتقدمة بأكبر حجمه ونموه المتزايد بشكل ملحوظ، مثال ذلك أن هناك حوالي 70% من الوظائف الإجمالية في الولايات المتحدة الأمريكية موجودة في قطاع الخدمات الخاصة والحكومية. فهناك مئات الشركات والمؤسسات في الدول المتقدمة وفي غيرها والتي يمكن تصنيفها كمؤسسات خدمات. مثال

⁶⁷ د.علي فلاح الزعبي، مرجع سابق، ص49.

⁶⁸ ثابت عبد الرحمن إدريس، إدارة الأعمال اللوجيستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003/2002، ص31.

البنوك، والشركات الاستثمارية، وشركات التأمين والفنادق، والمستشفيات والشركات السياحية.. الخ، إن هذه المؤسسات الخدمية وغيرها تقوم بممارسة الأنشطة اللوجيستية المختلفة شأنها في ذلك شأن الشركات الصناعية. ولكن نجد أن أنشطة التوزيع المادي فيها غير واضحة إلى حد ما⁶⁹.

بالرغم من أن العديد من منظمات الخدمات تقوم بإنتاج وتوزيع منتجات غير مادية أو غير ملموسة إلا أنها تمارس العديد من أنشطة التوزيع المادي، مثال ذلك المستشفيات والتي ترغب في توسيع خدمة الطوارئ، هنا لا بد لها من اتخاذ القرارات اللازمة لتحديد مواقع مراكز تقديم هذه الخدمة، والإمداد الكامل لكل مركز من الأجهزة و المواد اللازمة. من هنا يمكننا تلخيص ما سبق أن الأعمال اللوجيستية في المنظمات الصناعية تنطبق في منظمات الأعمال، خاصة وأن الخدمة التي تتصف بأنها غير مادية وغير ملموسة لا يمكن إنتاجها إلا من خلال منتجات مادية ملموسة.

2) اللوجستيات والجيش:

ظهرت أهمية اللوجستيات لأول مرة في الحروب، وكان الجيش الذي يتقن اختيار مواقع الحرب والدعم والإسناد هو المنتصر، ويعد مفهوم اللوجستيات ذو أصل عسكري وتم استغلاله خلال الحرب العالمية الثانية في الجانب الاقتصادي⁷⁰.

3) اللوجستيات و البيئة:

إن التغيرات العالمية الحالية في جميع الميادين أدت إلى الوعي بالقضايا البيئية، وإدارة هذه الأخيرة اقتضت إتخاذ العديد من القرارات اللازمة لممارسة الأنشطة اللوجيستية، ومن ضمن هذه المجالات، جمع القمامات من الأحياء السكنية والمصانع والشركات، وجمع العبوات التي يمكن إعادة تصنيعها حفاظا على الموارد البيئية⁷¹.

⁶⁹ المرجع نفسه، ص32.

⁷⁰ و يعتبر هذا العلم قيد الاستغلال في المجال العسكري، بل هو مرافق لكل نشاط عسكري، و أحدث مثال للوجستيات الحربية على المجال الواسع، هو الصراع الذي حدث بين القوات الأمريكية و العراقية بعد غزو العراق للكويت، و هذا الغزو تم وصفه بأنه أكبر عملية لوجيستية حربية في التاريخ.

⁷¹ أقاسم عمر، الإمداد الشامل – مدخل إدارة التكلفة و السياسات المتبعة-، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة تلمسان، 2009-2010، ص44.

المبحث الرابع: تخطيط و استراتيجيات إدارة اللوجستيك

1.4. تخطيط اللوجستيات

يسعى التخطيط اللوجستي إلى تقديم إجابات محددة وواضحة لعدد من الأسئلة التي تتعلق بماذا، ومتى، وكيف يتم التخطيط. ويتم هذا النوع من التخطيط على ثلاث مستويات هي المستوى الاستراتيجي والتكتيكي والتشغيلي⁷² مثلما هو موضح في الجدول (1-2).

الجدول رقم (1-2): تخطيط اللوجستيك

نوع القرار	مستوى القرار		
	استراتيجي	تكتيكي	تشغيلي
الموقع	التسهيلات، الحجم و الموقع	وضعية المخزون	الطرق، والنفقات والإرسال، والشحن
النقل	اختيار نمط النقل	مزيج الخدمة الفصلي	جداول الكميات والوقت
تشغيل الأوامر	اختيار و تصميم نظام إدخال الأوامر	قواعد الأولويات لطلبات العملاء	تسهيل وتعجيل تنفيذ الطلبات
خدمة العملاء	وضع المعايير الخاصة بخدمة العملاء	-----	-----
المخازن	التنظيم الداخلي، والمكان	اختيار المساحات الفصلية.	الوفاء بالأوامر
الشراء	وضع سياسات الشراء	التعاقد البائع/المورد	إصدار أوامر الشراء

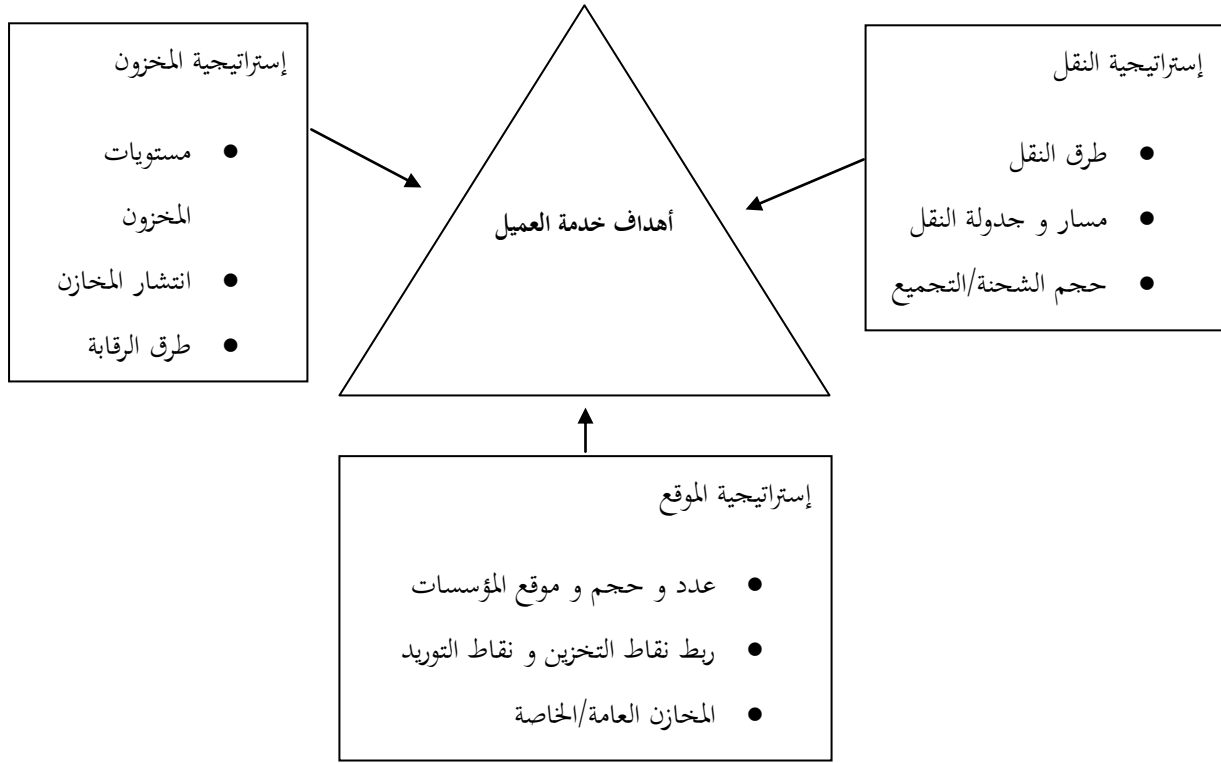
المصدر: ثابت عبد الرحمن إدريس، إدارة الأعمال اللوجيستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003/2002، ص58.

ويتمثل الاختلاف الأساسي بين المستويات الثلاثة في الوقت المخصص للتخطيط وتفاصيل التخطيط. فالتخطيط الاستراتيجي اللوجستي ينصب على فترة زمنية تزيد من عام، ويتصف بالعمومية، أما التخطيط التكتيكي اللوجستي فإنه ينصب على فترة زمنية هي عادة أقل من سنة، وأخيراً فإن التخطيط التشغيلي اللوجستي ينصب على فترات قصيرة ربما تكون يومية أو أسبوعية.

⁷² ثابت عبد الرحمن إدريس، مرجع سبق ذكره، ص58.

وتتعامل المستويات المختلفة للتخطيط اللوجستي مع مشكلات متعددة تتركز في المجالات الرئيسية التالية: خدمة العملاء، تسهيلات الموقع، وقرارات المخزون، وأخيرا قرارات النقل، كما هو موضح في الشكل رقم (9-1).

الشكل رقم (9-1): مثلث القرارات اللوجيستية



المصدر: Ronald H. Ballou رونالد اتش بالو، إدارة اللوجستيك - تخطيط و تنظيم و رقابة سلسلة الإمداد،

تعريب: د. تركي إبراهيم سلطان، د. أسامة أحمد مسلم، دار المريخ . الرياض، المملكة العربية السعودية. 2006. ص58.

1. إستراتيجية موقع المؤسسة⁷³:

يخلق الموضع الجغرافي لنقاط التخزين ونقاط التوريد، إطارا لخطة اللوجستيات، ومع تثبيت عدد ومكان وحجم الشركات وتحديد طلب السوق، فإن ذلك يحدد المسارات التي من خلالها تتوجه المنتجات إلى السوق.

⁷³ رونالد اتش بالو، مرجع سبق ذكره، ص 58.

2. قرارات المخزون:

تشير قرارات المخزون إلى طريقة إدارة المخازن. إن دفع المخزون إلى نقاط التخزين مقابل جذب المخزون إلى نقاط التخزين يمثلان إستراتيجيتين مختلفتين، وهناك استراتيجيات أخرى منها الاختيار الانتقائي لموقع العناصر المختلفة في خط الإنتاج بالمصنع، فضلا عن اختيار مخازن على المستوى المحلي أو الإقليمي.

3. استراتيجيات النقل:

يمكن أن تشمل قرارات النقل: اختيار طريقة النقل، حجم الشحنة، مسار الشحنة، والجدولة، وتتأثر هذه القرارات بقرب المخازن للعملاء والمصانع، والتي بدورها تؤثر على موقع المخازن، وأيضا تتأثر مستويات المخزون بقرارات النقل من خلال حجم الشحنة.

4. أهداف خدمة العميل⁷⁴:

يؤثر مستوى لوجيستيات خدمة العميل أكثر من العوامل الأخرى على تصميم النظام، حيث أن مستويات الخدمة المتدنية تسمح بوجود مخازن متركزة في مناطق قليلة واستخدام وسائل النقل الرخيصة.

2.4. استراتيجيات اللوجستيات

يتطلب اختيار إستراتيجية اللوجستيات الجيدة كثيرا من العمليات الإبداعية التي استخدمت في وضع إستراتيجية الشركة، و يمكن للمنهجيات الابتكارية أن تعطي ميزة تنافسية.

من المفترض أن يكون لإستراتيجية اللوجستيات ثلاثة أهداف هي⁷⁵:

● تخفيض التكلفة:

هي إستراتيجية موجهة لتخفيض التكاليف المتغيرة المترابطة بالنقل والتخزين. ويمكن صياغة أحسن إستراتيجية بتقييم البدائل المختلفة لكل نشاط، مثل الاختيار من بين البدائل الممكنة لأماكن التخزين أو طرق النقل مع تثبيت مستوى تقديم الخدمة. ويجب أن يكون الهدف الأعلى هو تعظيم الأرباح.

● تخفيض رأس المال:

هي إستراتيجية موجهة نحو تخفيض مستوى الاستثمار في نظام اللوجستيات. ويعتبر تعظيم العائد على الاستثمار هو الحافز لهذه الإستراتيجية، مثال: اختيار طريقة الإمداد المباشر إلى العملاء، واختيار المخازن

⁷⁴ رونالد اتش بالو، مرجع سابق، ص 57.

⁷⁵ المرجع نفسه، ص 53.

المملوكة للقطاع العام، بدلا من تملك الشركة للمخازن، فضلا عن استخدام أسلوب الإمداد الفوري Just in .time

● تحسين الخدمة:

وتبدأ عادة إستراتيجية اللوجستيات بأهداف المؤسسة واحتياجات العميل. وتتم الإشارة هنا إلى هذه الإستراتيجية بإستراتيجية "المحوم" لتحقيق التنافس.

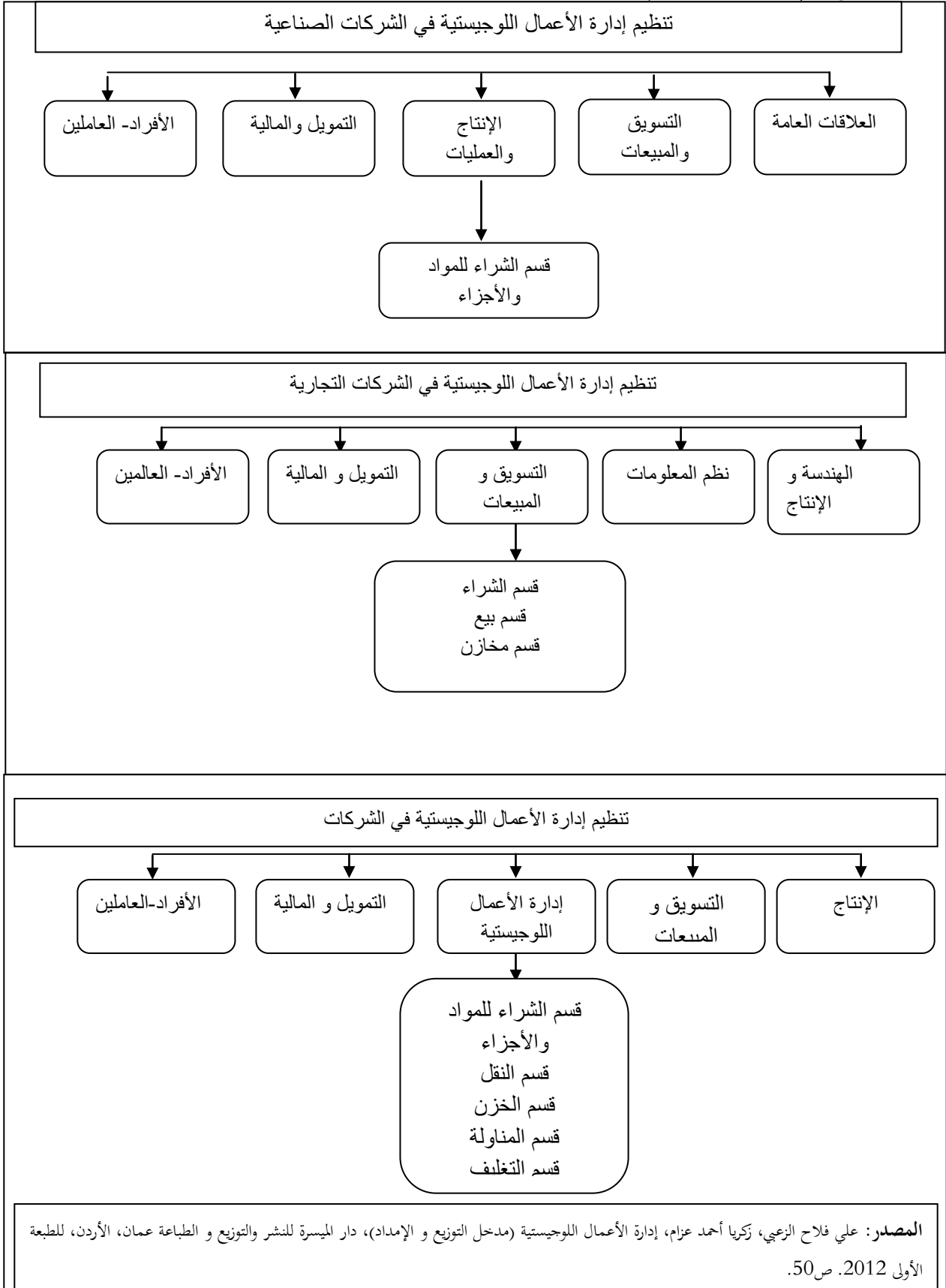
4-3- تنظيم إدارة الأعمال اللوجيستية

تحتل إدارة الأعمال اللوجيستية مكانا بارزا في الهيكل التنظيمي للمؤسسة الاقتصادية، يرجع ذلك لحاجتها المتزايدة إلى القيام بدراسات وتحليل السوق، ومعرفة ردود أفعال الزبائن والمنافسين، ويزداد الاهتمام بإدارة التوزيع كلما كبرت المؤسسة، وازداد إنتاجها، واتسع سوقها، وقد تشرف بعض المؤسسات بنفسها على تنظيم ومراقبة مبيعاتها قنوات التوزيع المباشرة أو تسند عملية التوزيع إلى مؤسسات متخصصة أي قنوات التوزيع غير المباشرة، ويتوقف الاختيار بين الأسلوبين على عدة عوامل أهمها: المقدرة المالية للمؤسسة، المقدرة التنظيمية وحجم الإنتاج وتنوعه، وحجم عدد العملاء.. الخ⁷⁶.

⁷⁶ علي فلاح الزعبي، مرجع سبق ذكره، ص49.

الفصل الأول: إدارة اللوجستيك

الشكل رقم (10-1): تنظيم ادارة اللوجستيك



4.4. نظم المعلومات اللوجستية

إن الغرض من جمع البيانات والاحتفاظ بها ومعالجتها داخل الشركة هو المساعدة على الوصول إلى اتخاذ القرارات والتي تشمل القرارات الإستراتيجية والقرارات التشغيلية. وإن الملامح الأساسية لنظام المعلومات اللوجيستية يتكون من⁷⁷:

1. المدخلات: وتشمل بيانات الزبائن، سجلات الشركة، بيانات الادارة، البيانات المنشورة.
2. قاعدة البيانات وتشمل: السجلات اليدوية والملفات الحاسوبية من أجل تحليل واسترجاع وتشغيل البيانات.
3. المخرجات وتشمل: نتائج التحليل، تقارير عن الحالة، الملخص، أوامر الشراء، الفواتير، الوثائق المجهزة. ويمتاز نظام المعلومات اللوجيستية بما يلي⁷⁸:
 - يبنى هذا النظام أساسا على الحاسب الآلي بالنسبة لإدخال ومعالجة البيانات وتحويلها إلى معلومات؛
 - أنه أساس البحوث العملية في شتى الميادين؛
 - نظام متكامل يربط بين مجالات وظيفية ممكنة مثل التصنيع، التسويق، الإنتاج، الشراء، التمويل؛
 - يدعم وظائف التخطيط و الرقابة و العمليات؛
 - يقدم المعلومات اللازمة لصانع القرار؛
 - يصف الماضي الحاضر ويتنبأ بالمستقبل؛
 - يقوم بجمع المعلومات من البيئة الخارجية لكونها تؤثر على نشاط المنظمة في الداخل.

⁷⁷ علي فلاح الزعبي، زكريا أحمد عزام، مرجع سبق ذكره ص106

⁷⁸ المرجع نفسه، ص107.

خاتمة الفصل

في الأخير يمكن القول أن إدارة اللوجستيات كوظيفة من وظائف المؤسسة تهتم بالقيادة والرقابة على مجموعة من الأنشطة التي تمتد لتشمل وظيفة التسويق والمبيعات والتي تهدف إلى تحقيق أقصى إشباع للمستهلك وذلك بتوفير السلع في الوقت والمكان المناسبين، مع تخفيض تكاليف اللوجستيات إلى أدنى حد مع الحفاظ على الجودة العالية للمنتج، والتنسيق بين تدفق المعلومات والمواد عن طريق وضع نظام معلومات إداري فعال مع اعتماد وسائل اتصال تواكب التطور المعاش. والتطور السريع للوجستيك في السنوات القليلة السابقة جعل الكثير من المؤسسات تطرح أسئلة كثيرة حول كيفية تسيير تدفقاتها المادية والمعلومات، وتحاول المؤسسات تطوير مفهوم اللوجستيات لأن هذا سيعود إلى المستهلك واقتصاديات الدولة كما قد يأتي تطوير اللوجستيات بمزايا إضافية للمستهلكين والاقتصاد والمنتجين.

الفصل الثاني:

وظيفة النقل والمفاضلة بين وسائل

النقل المختلفة

مقدمة الفصل الثاني:

تعتبر وظيفة النقل إحدى الأنشطة اللوجيستية الرئيسية في أي مؤسسة، حيث يقوم النقل بإضافة قيمة للمنتجات من خلال توفير المنفعة المكانية، كما أن تكلفة النقل تشكل نسبة عالية بحوالي 42% من التكلفة الكلية من الأنشطة اللوجيستية. وتعلق وظيفة النقل بعدة قرارات يتخذها المسئول عنها، أهمها اختيار وسيلة النقل وتحديد المزيج الأمثل لوسائل النقل. وإن الزيادة في كفاءة عمليات وظيفة النقل سوف تعكس أثرها على مستوى كفاءة النظام اللوجستي ككل والكفاءة الإنتاجية للمؤسسة بشكل عام، وهذه الكفاءة في نظام النقل تؤدي إلى تحسين الموقف التنافسي وبالتالي تؤثر على اقتصاد الدولة، ولهذا يعتبر قطاع النقل من القطاعات الهامة والتي تعطى لها الأولوية لتحقيق التنمية الاقتصادية.

سنحاول من خلال هذا الفصل التطرق إلى مفهوم النقل وأهميته على مستوى المؤسسة والدولة ككل، وكذا إلى الأهمية النسبية لكل وسيلة من وسائل النقل وكيفية تحقيق التكامل بينها للاستفادة من مزايا كل وسيلة لتحقيق أعلى درجة من الكفاءة في نقل البضائع بأقل تكلفة وأقصر مدة زمنية، وذلك من خلال المباحث التالية:

المبحث الأول: مدخل إلى وظيفة النقل وأهميتها

المبحث الثاني: خصائص وسائل النقل الرئيسية

المبحث الثالث: المفاضلة بين خصائص وسائل النقل

المبحث الرابع: نظام النقل متعدد الوسائط

المبحث الأول: مدخل إلى وظيفة النقل

1.1. تعريف وظيفة النقل

إن النقل من الوظائف الاقتصادية المهمة التي تمنح المنتج المنفعة المكانية ويقتصر نشاطه على الجهود 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 المسؤولة عن خلف المنفعة المكانية وذلك من خلال القيام بأعمال النقل والتوزيع المادي بصورة اقتصادية وعلى درجة عالية من الكفاءة والفاعلية، وفي نطاق إدارة النقل نجد أن مدير نشاط النقل يرتبط بمجالات وظيفية متعددة مثل التسويق والإنتاج والتمويل. إن نظام النقل يتكون من عنصرين مهمين هما⁷⁹:

- 1) الشبكة: من خلالها تتم عملية النقل مثل الشبكة البرية، الشبكة المائية، شبكة السكك الحديدية.
- 2) جميع الأجهزة والوسائط في النقل وتشمل وسائط النقل، محطات المغادرة، محطات الوصول.

1.1.1. تنظيم قرارات النقل وتصنيف الناقلين:

- تنظيم قرارات النقل⁸⁰:

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 إيجابياً، ولذلك فإن بعض الشركات تقوم بإنشاء قسما خاصا بالنقل يكون متخصصا بإختيار وسائل النقل اللازمة لتنفيذ حركة نقل السلع والمواد.

وتكاليف النقل لا تقتصر 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 الاعتبار كل ما يتعلق بذلك من أنظمة وقوانين وشروط نقل وذلك حسب أصناف وأنواع البضائع المختلفة.

⁷⁹ على فلاح، زكريا أحمد عزام، مرجع سبق ذكره، ص 252.

⁸⁰ مؤيد عبد الحسين، حاكم محسن محمد، إدارة المواد والمشتريات (منهج كمي)، زهران للنشر، عمان الأردن، 2011، ص 180.

2.1.1. تصنيف الناقلين⁸¹:

- الناقل العام: إن هذا النوع من الناقلين للمواد والسلع يكون ذو صفة عامة وشاملة ويتسم بالرسمية، وهنا على الأغلب تنطبق هذه المواصفات على الوحدات الادارية التابعة للدولة التي من شأنها تقديم خدمات لكافة الأفراد والمؤسسات في البلد 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.
- الناقل المتعاقد أو الخاص: إن هذا النوع من الناقلين يتمثل في شركات نقل محلية أو دولية متخصصة، تملك أساطيل نقل برية وجوية وبحرية خاصة بها.
- الناقل الذاتي: يقصد 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 الى جهات خارجية.

2.1. أهمية نشاط النقل:

1.2.1. أهمية نظام النقل على مستوى المنظمة و على مستوى الدولة:

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 عصب 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 المناسب⁸².

❖ أهمية نشاط النقل على مستوى المؤسسة: 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.

⁸¹ مؤيد عبد الحسين، مرجع سبق ذكره، ص182.

⁸² أقاسم عمر، مرجع سبق ذكره، ص 149.

- 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.
 - ❖ أهمية نشاط النقل على مستوى الاقتصاد ككل: يسهم قطاع النقل المتطور على مستوى الدولة في تحقيق التنمية والتطور في المجالات الأخرى للبلاد، حيث يساهم في⁸³:
 - التأثير على نمط وإستراتيجية التنمية الاقتصادية التي تعتمدها الدولة انتهازها خاصة في القطاع الصناعي، وذلك لأن خدمات قطاع النقل بمختلف أنواعه تؤثر على عملية التوطن الصناعي من حيث اختيار مراكز الإنتاج ومنافذ التسويق. حيث تتضافر مجموعة من العوامل الاقتصادية والاجتماعية في تحديد عملية التوطن الصناعي⁸⁴.
- وتتمثل 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

⁸³ سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 2003/2002. ص 16.

⁸⁴ تمثل أهم هذه العوامل: مدى توفر العمالة اللازمة - توفر موقع البناء القوي اللازم للصناعة - وسائل النقل - تكاليف النقل - الطاقة الخ.

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 حدة 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.

1.2.1 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 التغيير، ويبدأ الإنتاج ومراكزه في التشتت جغرافيا⁸⁵.

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 البضائع⁸⁶.

❖ منافسة أكبر:

⁸⁵ إسماعيل محمد السيد، محمد توفيق الماضي، الدكتور محمد أحمد حسان، إدارة الإمداد و التوزيع، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006. ص132.

⁸⁶ رونالد آتش بالو، مرجع سبق ذكره. ص160

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 الأخرى⁸⁷.

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 السوق⁸⁸.

❖ مزايا الإنتاج بحجم كبير⁸⁹:

حيث أن وجود وسائل النقل توفر أسواق أكبر وأوسع 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 بصرف النظر عن مواقع الاستهلاك⁹⁰. ومن الممكن أن تؤدي الأسواق المتسعة إلى تخفيض في

⁸⁷ إسماعيل محمد السيد، مرجع سبق ذكره، ص132.

⁸⁸ في كثير من الأسواق، فان الفواكه الطازجة والخضروات أو المنتجات الأخرى المعرضة للتلف، تكون متاحة فقط في أوقات معينة من العام، و ذلك بسبب الإنتاج الموسمي، و غياب الظروف المناسبة لزراعة هذه المنتجات. بينما كثير من هذه المنتجات تكون متاحة في هذا التوقيت في مكان آخر من العالم. و الشحن السريع بأسعار معقولة يجعل هذه المنتجات موجودة في الأسواق التي لم تكن متاحة فيها من قبل في هذا التوقيت.

⁸⁹ إسماعيل محمد السيد، مرجع سبق ذكره. ص133

⁹⁰ يعد الغاز الطبيعي نادرا في بعض الدول مثل الم.م.أ و لكنه يمثل فائضا في دول أخرى كثيرة مثل الجزائر. و نظرا لأن وسيلة النقل للمادة في شكل غاز يمثل خطرا شديدا فقد تم حظر نقله من مكان الإنتاج و توفيره في أماكن الحاجة إليه. و لذا فان الدول التي لديها فائضا في هذا الغاز كانت تقوم بإحراقه عند مكان الإنتاج. و بعد اكتشاف وسائل النقل التي تمكنت من نقل الغاز في شكل سائل عند درجة حرارة 290° فهرنهایت فقد تمكنت دول الفائض من تصديره و المنافسة في الأسواق البعيدة. و لكن نظرا لأن التكلفة المبدئية للإنتاج و التوزيع تعد تكلفة مرتفعة جدا فان التوسع في الأسواق من خلال وسائل النقل التي أمكنها الوصول إلى عدد من دول العالم مكنت من إنتاج الغاز عند تكلفة اقتصادية مقبولة و ذلك من خلال الاستفادة بالإنتاج بحجم كبير، و تخفيض نصيب المنتج من التكلفة الأولية للإنتاج و التوزيع.

تكاليف الإنتاج. والنقل الرخيص يسمح بتجزئة مواقع الأسواق ومواقع الإنتاج. وهذا يعطي الحرية في اختيار مواقع الإنتاج، حيث يتم إنشاؤها في الأماكن ذات الميزة الجغرافية⁹¹.

❖ تخفيض 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 المجتمع⁹².

3.2.1. النقل الدولي و أهميته في التجارة الدولية

إن نجاح صناعة النقل في تطور سريع ويمكن الاعتماد عليه. ويسهم نظام النقل في توسيع مستوى التجارة العالمي، وقد سمح النقل ذو التكلفة القليلة للشركات المحلية، أن تستفيد من ميزة اختلاف أجور العمالة حول العالم، وذلك لاستغلال المواد الخام الموجودة في مناطق متباعدة، وتوفير البضائع في أسواق خارج الأسواق المحلية. ولذلك، يجب أن يكون اللوجستي على دراية بالاحتياجات الخاصة لنقل البضائع عالميا. ويسيطر النقل البحري على النقل العالمي، حيث أنه ينقل أكثر من 50% من حجم التجارة بالدولارات وحوالي 99% من الوزن. بينما ينقل النقل الجوي حوالي 21% من حجم التجارة بالدولارات. والباقي يتم نقله بواسطة الشاحنات والسكك الحديدية وخطوط الأنابيب⁹³. ويمكن تلخيص المزايا المهمة للتجارة الخارجية كما يلي⁹⁴:

1. يمكن تلخيص البضائع المستوردة ومعالجتها لتغيير خصائصها وتجميعها وعرضها وتنظيفها وبيعها وخلطها مع البضائع المحلية والأجنبية وإعادة تغليفها وفرزها وأيضا شحنها إلى بلاد أخرى.
2. تدفع الحكومات الأجنبية ضرائب على البضائع عند دخول منطقة العميل للدولة المستوردة.
3. من الممكن إعادة التعبئة في كميات أكبر أو أصغر.
4. البضائع التي تتعرض للانكماش أو التلف أو التبخر لا تتحمل ضرائب على الكميات المفقودة.

⁹¹ رونالد اتش بالو، مرجع سبق ذكره، ص161.

⁹² إسماعيل محمد السيد، مرجع سبق ذكره، ص133.

⁹³ رونالد اتش بالو، مرجع سبق ذكره، ص171.

⁹⁴ رونالد اتش بالو، مرجع سبق ذكره، ص172.

5. من الممكن إعفاء رأس المال من الضرائب والقيود للحصول على ربح أكبر.

3.1. خصائص جانبي عرض و طلب خدمات النقل

1.3.1. الخصائص المميزة لجانب الطلب على خدمات النقل

(1) الطلب على خدمات النقل هو طلب محفوظ أو مشتق: و يقصد 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 مختلفة⁹⁵، فطلب النقل بالنسبة للمنظمات يكون من أجل نقل السلع النهائية من مواقع إنتاجها إلى مراكز التوزيع و الاستهلاك. ومن تحقيق وتعظيم ربحية المنتج ورفاهية المستهلك⁹⁶.

(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.

(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 الرواج الاقتصادي نتيجة التوسع في مراكز الإنتاج والاستهلاك القائمة، أو إضافة مواقع إنتاج و منافذ تسويقية جديدة.

(4) التقلبات الموسمية⁹⁷: 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 محصورا في محصول رئيسي واحد، أو في محاصيل رئيسية ذات فترة زراعية واحدة مثل المحاصيل الصيفية والشتوية⁹⁸.

2.3.1. الخصائص المميزة لجانب عرض خدمات النقل

⁹⁵ محمد محمود كمال، تقويم إدارة نظام النقل بالسكك الحديدية، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا، سوريا، 2011/2010، ص 06.

⁹⁶ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره. ص 24.

⁹⁷ مرجع سابق، ص 29.

⁹⁸ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2001، ص 65.

● 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 الجوي⁹⁹.

● عرض خدمات قطاع النقل يتصف بعدم القابلية للتخزين و التجزئة:

أ- عدم القابلية للتخزين: حيث تنفرد خدمات قطاع النقل بمختلف وسائله بميزة يطلق عليها اقتران الاستهلاك بالإنتاج في وقت واحد. ويقصد 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.

ب- عدم القابلية للتجزئة: ويقصد بذلك أن خدمات النقل تقدم بصورة مستقلة ومتتابعة بحيث يبدأ عرض هذه الخدمات من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول بشكل لا يتجزأ.

● اختلاف معدلات عرض خدمات النقل وفقا لتباين وسيلة النقل في انجاز الخدمة في أقل وقت:

● اختلاف عرض خدمات النقل من حيث معدل تكرار الخدمة و انجازها 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 انجاز الخدمة على أكمل وجه، فيقصد بها مدى قدرة وسيلة النقل المعينة على انجاز 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)

4.1. إدارة حركة النقل:

⁹⁹ سميرة إبراهيم محمد أبوب، مرجع سبق ذكره. ص30.

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 التالية¹⁰⁰:

- 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.
- الحصول على أقل أسعار للشحن: إن الاتفاق على أقل الأسعار أو معدلات للشحن في ضوء مستوى معين من الخدمة يعتبر من أهم مسؤوليات 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. لا بد إذن من التوصل إلى وسيلة النقل التي تقدم المستوى المطلوب.
- جدولة أزمته 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.
- إدارة مستندات الشحن: تتضمن إدارة حركة النقل عدة مستندات شحن أهمها بوليصة الشحن¹⁰¹ وفاتورة الشحن¹⁰².
- 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 وبهدف التأكد من دقة وانتظام أزمته النقل.

¹⁰⁰ جمال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص 160.

¹⁰¹ بوليصة الشحن المستند الرئيسي في عملية شراء خدمات النقل لذلك تستخدم كإيصال للبضائع لأنها تشمل وصفا كاملا للكميات المشحونة، و في حالة حدوث خسائر أو تلف أو تأخير فإن بوليصة الشحن تستخدم كأساس لتقدير التعويضات.

¹⁰² تستخرج فاتورة الشحن من بوليصة الشحن و تدفع هذه الفاتورة مقدما أو عند استلام البضاعة المشحونة.

- 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 القرارات¹⁰³.
- 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 تحصل عليها المؤسسة يعتبر في معظم الأحيان دليلاً على عدم كفاءة قرارات النقل.

¹⁰³ نغال فريد مصطفى، مرجع سبق ذكره، ص 163.

المبحث الثاني: وسائل النقل الرئيسية

إن كل أشكال النقل تبيع خدماتها مباشرة إلى الشركات التي ترغب في نقل بضاعتها ولا يوجد وسيط بينهما، ولكن هناك وسطاء يقومون ببيع خدمات نقل الشركات رغم أنهم لا يملكونها فعلياً ويطلق على هؤلاء وكلاء الشحن¹⁰⁴. وهذا هو الشكل غير المباشر لقنوات النقل. ويمثل نشاط النقل الجزء الأكبر من عنصر التكلفة في أي نظام إمداد، ومع ذلك فإن المفاضلة بين بدائل النقل لا تأخذ بعين الاعتبار فقط عامل التكلفة، وعلى العموم يوجد أمام مدير الأعمال اللوجيستية أربعة بدائل للنقل يمكنه المفاضلة بينها، وهي:

1.1. النقل البري:

وينقسم إلى:

1.1.1. 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 سرعة القطار 22 ميلاً في الساعة.

وقد تزايد اهتمام معظم دول العالم وخاصة المتقدمة منها بالسكك الحديد 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 تعريفة 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 تكلفتها عالية جداً 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 .. الخ¹⁰⁵

وتوجد خدمات السكك الحديدية في شكلين وظيفتين قانونيتين، وهما الناقل العام، أو الناقل بالملكية الخاصة. والناقل العام يبيع خدمات النقل لكل الشاحنين، ويتم توجيهه بالقواعد الاقتصادية وقواعد الأماكن للوكالات

¹⁰⁴ Flight Forwards.

¹⁰⁵ علي فلاح الزعي، زكريا أحمد عزام، مرجع سبق ذكره. ص 254.

الحكومية، وعلى العكس، فإن الناقلات الخاصة تكون ملكا للشاحن، وتكون لخدمته فقط. وبسبب عملياته المحدودة، فإنه لا توجد حاجة لقواعد اقتصادية¹⁰⁶.

تحتل السكك الحديدية المرتبة الأولى من حيث الأهمية النسبية كوسيلة من وسائل الشحن في كثير من دول العالم، وذلك من حيث كمية البضائع وعدد الكيلومترات التي تقطعها، وبتكلفة منخفضة نسبياً، لذلك كثيراً ما تستخدم هذه الوسيلة من حالة نقل المواد الأولية من المزارع و المناجم والغابات لضخامة أحجام وأوزان هذه المواد وانخفاض قيمتها النسبية¹⁰⁷.

ومن مزايا احتفاظ السكك الحديدية بأهميتها في مجال نقل البضائع نظام التمييز في التعريف 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 المصنعة¹⁰⁸. كما أن السكك الحديدية لا تتأثر بعكس الوسائل المنافسة وخاصة الشاحنات والطائرات بالأحوال الجوية، وأنها كثيراً 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.

ومن ناحية أخرى، فإن أهم عيوب استخدام السكك الحديدية يتركز في التالي¹⁰⁹:

- 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.

¹⁰⁶ رونالد اتش بالو، مرجع سبق ذكره. ص 165.

¹⁰⁷ أقاسم عمر، مرجع سبق ذكره. ص 151.

¹⁰⁸ سعيد أحمد عبده، النقل بالسكك الحديدية في الوطن العربي، 1986، نشرة دورية محكمة تعنى بالبحوث الجغرافية يصدرها قسم الجغرافيا بجامعة الكويت و الجمعية الجغرافية الكويتية. ص 41.

¹⁰⁹ أقاسم عمر، مرجع سبق ذكره. ص 151.

– تقدم السكك الحديدية خدمات متنوعة للشاحن، والتي تحتاج إلى تجهيزات خاصة.

2.1.2. 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. ويوجد بعض الاختلافات بين خدمات السكك الحديدية، وخدمات الشاحنات، بالرغم من تنافسها لشحن نفس المنتج في كثير من الحالات¹¹⁰. وتتميز الشاحنات بالأتي¹¹¹:

- 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.
- يمكن للشركة أن تتعاقد مع الشركات المتخصصة في عملية النقل وبالتالي تحصل على خدمات النقل و الشحن التي تناسب 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 توفيرها. 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 الأخرى¹¹².

2.2. النقل الجوي:

في الأصل تستخدم هذه الوسيلة في نقل المسافرين وبسبب التوسع في إنتاج الطائرات الكبيرة وشدة المنافسة ووجوب القيام بالرحلة في موعدها بغض النظر عن عدد المسافرين المسجلين عليها أدى إلى عدم استغلال كامل طاقة النقل بالطائرة، فشجع ذلك شركات الطيران على قبول نقل البضائع، خاصة في الفترات التي يقل

¹¹⁰ رونالد اتش بالو، مرجع سبق ذكره. ص 166.

¹¹¹ أقاسم عمر، الإمداد الشامل، مرجع سابق. ص 152.

¹¹² علي فلاح الزعي، زكريا أحمد عزام، مرجع سبق ذكره. ص 256.

فيها نقل المسافرين. فوجدت هذه الشركات نقل السلع عملية مربحة واقتصادية، مما دفعها إلى امتلاك طائرات شحن خاصة بالبضائع. ومع ذلك لا تزال هذه السياسة محدودة الاستخدام بسبب تكاليفها العالية وعليه فإنها تستخدم في نقل السلع غالية الثمن وخفيفة الوزن، ويميز هذه الوسيلة سرعتها الكبيرة في نقل السلع¹¹³، ويشهد هذا النوع من النقل تزايداً نحو الاعتماد عليه نظراً لما يوفره من وقت و بسرعة عالية في التنفيذ و تتشابه هذه الوسيلة مع وسيلتي النقل المائي والشاحنات بارتفاع تكلفتها المتغيرة والانخفاض النسبي للتكاليف الثابتة، و ذلك لكون الطرق الجدية تستخدم مجاناً، كما أنه لا يلزم استخدامها أي إنفاق استثماري كما هو معهود في حالة شق الطرق ومد الخطوط الحديدية، إضافة إلى أن تكاليف تشييد المطارات تستخدم فيها الأموال العامة للدولة، ويقتصر النقل بواسطة هذه الوسيلة على السلع عالية القيمة مثل المعدات الالكترونية والسلع التي يتطلب نقلها توفير ظروف خاصة وسرعة في النقل مثل الزهور والمنتجات الفلاحية الطازجة¹¹⁴.

أما عيوبها فتتعلق بارتفاع تكاليفها، وعدم إمكانها الوصول إلى الكثير من المناطق التي لا توجد فيها مطارات هذا بالإضافة إلى وجوب استخدام وسائل نقل أخرى لنقل البضائع من المطارات إلى أماكن الحاجة لها والتي قد تبعد مئات الكيلومترات. فالتكلفة عالية وهي تساوي 3 أضعاف تكلفة النقل بالسكك الحديدية، وتمتاز بسرعتها الفائقة رغم وجود زمن للانتظار ومسافاتها الطويلة، ومن مشاكلها حجم المساحة المتاحة لحزن البضاعة، والوزن المسموح بحمله، ولكن مع ظهور الطائرات العملاقة والتي تحمل 130-155 طناً أثناء الطيران، ومع ظهور التكنولوجيا في عالم الطائرات فقد أصبحت كلفة الشحن قليلة ثم إن السرقة والتلف والفقدان في الشحن الجوي قليل، وأشكال النقل الجوي القانونية هي الشكل العام والشكل الخاص وشكل التعاقد.

2.3. خطوط الأنابيب:

على الرغم من احتلال هذه الوسيلة المكانة الثانية بعد السكك الحديدية من حيث عدد الأطنان/الميل، التي يتم نقلها، فإن كثيراً من الناس لا يعلمون حتى بوجودها، وتقتصر خدمات هذه الوسيلة من وسائل النقل على نقل السلع السائلة أو الغازية مثل البترول والغازات الطبيعية وغيرها من السلع المتشابهة، وتعتبر خطوط الأنابيب، شأنها شأن السكك الحديدية، من وسائل النقل التي تتصف بارتفاع تكاليفها الثابتة، وانخفاض

¹¹³ المرجع نفسه، ص256.

¹¹⁴ أقاسم عمر، مرجع سبق ذكره. ص 152.

تكاليفها المتغيرة، ويرجع ذلك إلى التكاليف الباهظة التي تتطلبها عملية مد خطوط الأنابيب¹¹⁵. يمنح نقل الأنابيب خدمات وإمكانات محدودة جدا، وأكثر المنتجات التي يتم نقلها بواسطة الأنابيب هو البترول الخام، ومنتجات البترول التي تم تنقيتها.

إن احتمال فقد أو تلف المنتجات في الأنابيب منخفض للأسباب التالية¹¹⁶:

— السوائل و الغازات لا تكون معرضة للتلف مثل المنتجات تامة الصنع.

— محدودية المخاطر التي من الممكن أن تقع للأنابيب.

4.2. النقل المائي:

يعد النقل المائي الذي ينقسم إلى النقل النهري والنقل البحري أقدم وسيلة نقل، وأهمها استخداما في حالة السلع ذات الحجم الكبير مثل الفحم والحديد والصلب، والحبوب، ويتطلب استخدام هذا الشكل من النقل وجود نقطة شحن خاصة بالمؤسسة على الممر المائي نفسه، وإلا اضطرت المؤسسة لاستخدام وسيلة نقل إضافية، لهذا يعتبر استعمال هذا الشكل محدودا نسبيا، فهو لا يفضل في نقل المنتجات عالية القيمة نظرا لما تتعرض له من تلف وخسارة نتيجة العوامل المناخية¹¹⁷.

1.4.2. خصائص صناعة النقل البحري:

1.1.4.2. الارتباط الوثيق بين النقل البحري والتجارة الدولية:

يرتبط النقل البحري بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم ارتباطا وثيقا، بأسباب خصائص العرض الجيد التي يتمتع بها النقل البحري، والتي يتمثل أهمها في القدرة العالية، حيث تنقل السفينة آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة، وتتواجد ناقلات البترول العملاقة التي تنقل الواحدة منها الآلاف من الأطنان في كل رحلة¹¹⁸.

وتصل تقديرات مساهمة النقل البحري في تجارة البضائع الدولية إلى حوالي 80% أو أكثر، وعلى هذا يمكن القول أن النقل البحري هو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية، وقد زاد من هذه المكانة المتميزة للنقل البحري، نجاح وانتشار النقل بالحاويات، وارتباطه القوي بوسيلة النقل البحري.

¹¹⁵ أقاسم عمر، مرجع سبق ذكره. ص 152.

¹¹⁶ رونالد اتش بالو، مرجع سبق ذكره. ص 166.

¹¹⁷ أقاسم عمر، مرجع سبق ذكره. ص 152.

¹¹⁸ حماده فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2001. ص 410.

2.1.4.2. منظومة المعلومات الضخمة وخدمات المرور البحري:

حيث تضم صناعة النقل البحري كما هائلا من المعلومات الضرورية لانتظام مسيرة منظومة النقل البحري سواء في الطرق الملاحية أو في الموانئ، وذلك ابتداء من المعلومات عن المناطق الجغرافية، ووحدة القياس وأنواع العملات، ثم بيانات عن الموانئ البحرية تشمل الأرصفة والمخازن والشركات العاملة بالميناء والتسهيلات المتوفرة وأنواع الرسوم وفتاها، وكذلك بيانات عن السفن وخصائصها وبيانات الوصول والمغادرة وأوقات الانتظار والحركة على الأرصفة.. الخ¹¹⁹.

3.1.4.2. تنوع الأساطيل البحرية

تتعدد أنواع الأساطيل البحرية من أساطيل الصيد إلى الأساطيل التجارية الحربية. كما أن هناك ناقلات على غرار القطارات الموحدة في السكك الحديدية، ففي النقل البحري توجد ناقلات الفحم وناقلات الحبوب وناقلات البترول وهي ناقلات ذات شحن موحد، بل أن الأمر يصل إلى أن بعض هذه الناقلات المتخصصة تشكل سوقا مستقلا بذاته، نذكر على سبيل المثال ناقلات البترول. وتؤثر أنواع البضائع المنقولة بحرا، وكذلك صفاتها الفيزيائية والكيميائية في حجم وشكل تجهيزات السفن، ويمتد هذا الأثر إلى تعدد أنواعها تبعا لوظائف النقل البحري التي تقوم بها، وبالتالي يتحدد شكل و تركيبة أسطول النقل البحري. على سبيل المثال نذكر الأنواع الآتية للسفن¹²⁰:

- سفن ناقلات حيث أصبحت ناقلات البترول العملاقة ذات حمولة 250 ألف طن مألوفة في صناعة النقل البحري، وهي تقوم بوظيفتين، الأولى النقل والثانية عملية التخزين، لمواجهة النقص في العرض أو زيادة الأسعار في أي وقت، وذلك بقصد موازنة الطلب و العرض لضبط واستقرار الأسعار؛

- سفن الحاويات؛

- سفن الدحرجة؛

- سفن بضائع الصب وهي سفن شائعة؛

- سفن البضائع العامة وهي السفن الأكثر شيوعا في صناعة النقل البحري؛

- سفن حاملات سيارات؛

- ناقلات مشتركة.

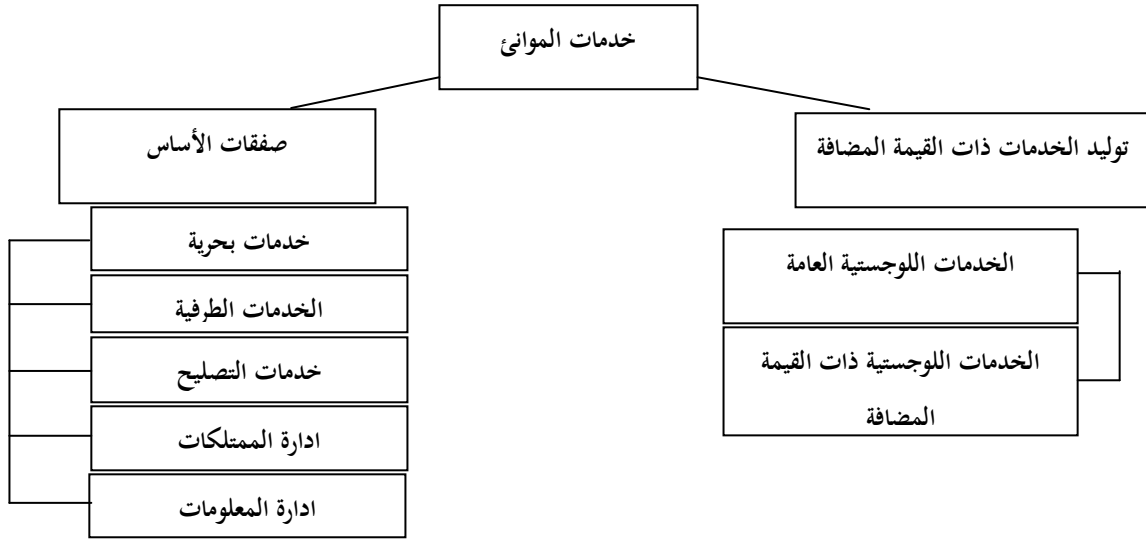
¹¹⁹ حماده فريد منصور، مرجع سبق ذكره. ص 411.

¹²⁰ المرجع نفسه. ص 414.

4.1.4.2. الموانئ البحرية:

تمثل الموانئ البحرية احد أهم عناصر صناعة النقل البحري، إذ أنها تمثل البوابات المجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر و التسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى من جانب البر. وتعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن¹²¹.

الشكل رقم (2-1): الأنشطة الرئيسية للموانئ حسب البنك العالمي



Source : intégration et concurrence entre le transport et les activités logistique, OCDE, Forum International des Transports, Table ronde, 146. P78.

و تقع أهمية التمييز بين الموانئ البحرية في التالي¹²²:

- أ- اختلاف الهدف من الميناء البحري، وبالتالي اختلاف التسهيلات والسفن التي تتردد على الميناء.
- ب- اختلاف التجهيزات من ميناء إلى آخر على حسب الوظائف التي يقدمها الميناء، فالميناء الحربي يحتاج إلى تجهيزات خاصة لتقديم التسهيلات البحرية للأساطيل البحرية، ويتطلب ميناء الصيد تجهيزات مختلفة. وترتبط تجهيزات الموانئ بوظائفها فقد يقدم الميناء خدمات لبضائع الصادرات والواردات ومن ثم يقوم الميناء بالوظائف التقليدية من شحن وتفريغ وتخزين للبضائع، وقد يقدم الميناء إلى جانب ذلك خدمات نقل الركاب.

❖ أنواع الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها:

في هذا الصدد تتعدد الموانئ بين¹²³:

¹²¹ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره. ص40.

¹²² حمادة فريد منصور، مقدمة مرجع سبق ذكره. ص418.

- الموانئ التجارية: وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات مناولة وتخزين البضائع، وتسند إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية.
- موانئ النفط: وتحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب نقل البترول.
- موانئ خدمات: وتخدم عملية التحرك الملاحي بشكل مباشر وتضمن تأمينه من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاق وظيفتها أعمال الشحن والتفريغ.
- موانئ التخزين أو المستودعات: وتقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية.
- موانئ بضائع الصب الجاف¹²⁴: حيث تتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بحرا مواصفات معينة في الموانئ التي تتم من خلالها عملية النقل سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازم توافرها في تلك الموانئ، مثل ضرورة توفر مساحات كبيرة بالميناء وكذلك إدخال نظام تداول البضائع عن طريق الآلات، وتتضح أهمية توافر مثل هذه الموانئ إذا ما عرفنا أن حوالي 40% من إجمالي التجارة المنقولة بحرا يتمثل في تجارة بضائع الصب الجافة.
- موانئ الصيد: وتخدم نشاط الصيد وتختلف مساحتها وأهميتها وفقا لتباين الوزن النسبي لنشاط الصيد.

5.1.4.2. شركات الملاحة:

وتختص بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية، ويتنوع نشاطها أو قد يقتصر على نقل كل مما يلي: البترول الخام ومشتقاته، المنتجات البترولية، نقل البضائع، خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة.

¹²³ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سابق، ص42.

¹²⁴ الصب الجاف : خام الحديد، الفحم، البوكسيت، الحبوب، الفوسفات.

المبحث الثالث: المقارنة بين خصائص وسائل النقل

1.3. معايير المفاضلة بين وسائل النقل:

من المهام الرئيسية للمسئول عن النظام اللوجستي قيامه بالمفاضلة بين الوسائل المختلفة للنقل وكذلك نوعية الوسيلة، وتوجد مجموعة من المعايير التي يمكن أن يستند إليها المسئول في اتخاذ قرار المفاضلة ومن أهمها:

1.1.3. التكلفة: يعتبر سعر خدمة النقل للشاحن هو معدل حمولة الخط لنقل البضائع، بالإضافة إلى تكاليف الخدمات الأخرى المقدمة. تختلف تكلفة الخدمة باختلاف أنواع وسائل النقل¹²⁵. وعلى مدير النظام اللوجستي في المؤسسة أن يقرر عما كانت الخدمات الإضافية المصاحبة لاستخدام وسيلة ما تبرر الزيادة في التكلفة المتعلقة بها قياساً 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 وسائل 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.

2.1.3. 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

¹²⁵ رونالد اتش بالو، مرجع سابق، ص 162.

وبين معدل الأجر الذي تتقاضاه نظير أداء خدمة النقل، وفي ضوء ذلك فإن النقل الجوي يعتبر أكثر وسائل النقل تكلفة، إلا أنه أكثر سرعة وذلك على النقيض من النقل المائي¹²⁶.

3-1.3. الاعتمادية: 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.

4.1.3. 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.

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

6.1.3. 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 الشحن¹²⁷.

7.1.3. طبيعة السلعة: فإذا كانت السلعة مواد أولية منخفضة الثمن، كبيرة الحجم فإن الطريقة الأفضل لنقلها هي عن طريق البر أو البحر، وإذا كانت السلعة سائلة وكميتها كبيرة كالنفط فيمكن نقلها بواسطة الأنابيب أو البحر أو عن طريق الشاحنات (الصهاريج)¹²⁸.

¹²⁶ أقاسم عمر، مرجع سابق، ص 166.

¹²⁷ رونالد اتش بالو، مرجع سابق ذكره. ص 165.

¹²⁸ علي فلاح الزعبي، كريا أحمد عزام، مرجع سابق ذكره، ص 158.

8.1.3. الوقت الفاصل بين تاريخ الطلب للسلعة والوقت الذي تظهر الحاجة إليها: فعند مصادقة قصر الوقت و الحاجة الملحة عندئذ يجب استخدام أسرع واسطة نقل وهي الطائرة، في حين لو كان الوقت المتاح طويلاً عندئذ يتم اختيار واسطة أخرى كالنقل البحري، أو الشاحنات، أو السكك الحديدية.. الخ

9.1.3. سعر السلعة وحجمها: من الأمور التي تأخذها إدارة 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 مزيداً من الوقت وهذا يؤدي إلى ارتفاع تكاليف النقل، ويتطلب الأمر هنا معرفة عن تصنيف الشحنات والتعريفات الخاصة بمسارات النقل (أجور النقل)، ويسهل ذلك اختيار المجهزين¹²⁹.

10.1.3. 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.

11.1.3. التعامل معه بعيد: فيجب الاعتماد على وسائط النقل التي لها القدرة على قطع مسافات طويلة كالنقل البري أو السكك الحديدية

12.1.3. الخدمات التي تقدمها كل وسيلة: تقدم وسائل النقل خدمات كثيرة بالنسبة للشحن ومن بين هذه الخدمات نذكر: تحريك السلع وتوصيلها إلى المتجر أو مخزن العميل، السماح بتوقف البضاعة أثناء الشحن في نقاط معينة حيث يتم تخزينها وإجراء التعديلات ثم يعاد شحنها دون تحمل أية تكاليف إضافية¹³⁰.

¹²⁹ مؤيد عبد الحسين، حاكم محسن محمد، إدارة المواد والمشتريات (منهج كمي)، زهران للنشر، عمان الأردن، 2011، ص183.

¹³⁰ علي فلاح الزعبي، زكريا أحمد عزام، مرجع سابق ذكره، ص161.

الفصل الثاني: وظيفة النقل والمفاضلة بين وسائل النقل المختلفة

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.

جدول رقم (2-1): ترتيب وسائل النقل من حيث معايير المفاضلة المختلفة

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

المصدر: ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية، مرجع سبق ذكره، ص 270.

* الأستاذ الدكتور إسماعيل محمد السيد، إدارة الإمداد والتوزيع، الأستاذ الدكتور محمد توفيق الماضي، الدكتور محمد أحمد حسان، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص 154.

وبلاحظ أن هناك عوامل قد تؤدي إلى تغير هذا الترتيب أهمها ما يلي¹³¹:

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

¹³¹ إسماعيل محمد السيد، إدارة الإمداد و التوزيع، الأستاذ الدكتور محمد توفيق الماضي، الدكتور محمد أحمد حسان، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص 154.

2.3. 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 المادي¹³².

- تكاليف النقل: 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.

- 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.

- 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.

3.3. 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

¹³² أقاسم عمر، مرجع سابق، ص 157.

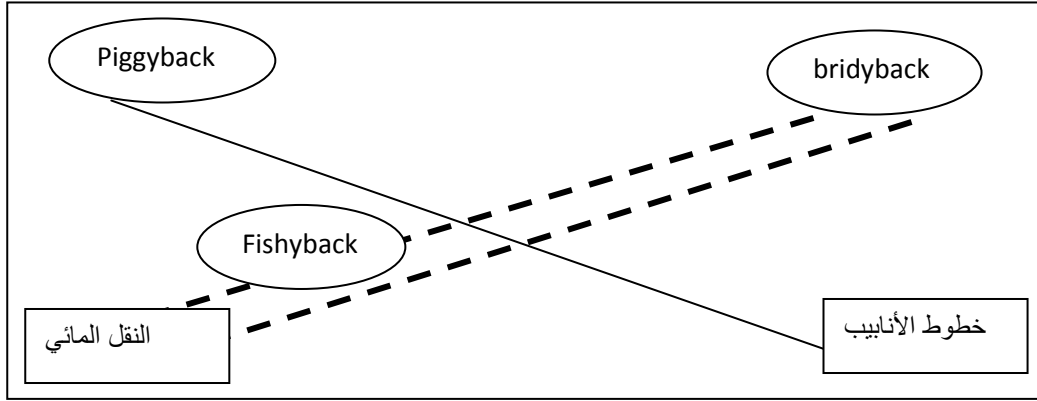
ومغلقة بإحكام يتم شحنها على وسيلة النقل المعينة، وعند انتقالها إلى وسيلة أخرى في أثناء رحلتها إلى أي مكان الوصول لا يتم فتحها أو أخذ جانب من محتوياتها، مما يضمن السلامة الكافية للبضاعة المنقولة¹³³. وتلجأ بعض مؤسسات النقل إلى إيجاد طريقة للتعاون وتحقيق التكامل بين خدماتها من أجل أن تحقق للشاحن المزايا المترتبة على استخدام كل وسيلة بشكل منفرد. وتعتبر خدمة نقل 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 الأخر من أشكال التعاون بين مؤسسات النقل يطلق عليها اسم: « BIRDYBACK ». ومن خلالها فإن سيارات النقل تقوم بتفريغ أو تسلم حمولاتها من المطارات أينما تقوم الطائرات بعملية النقل للمسافات الطويلة والتي عادة ما تكون بين عدة دول. أما الشكل الثالث للتعاون فيشمل خدمة نقل عربات السكك الحديدية المحملة بالمقطورات على البواخر، ويطلق عليها باسم « FISHYBACK »، ومن خلالها تمكن 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.

¹³³ أقاسم عمر، مرجع سابق ذكره. ص 168.

الشكل رقم (2-1): كيفية تحقيق التعاون بين وسائل النقل.



المصدر: ثابت عبد الرحمان إدريس، مرجع سبق ذكره، ص 273.

المبحث الرابع: النقل متعدد الوسائط

في السنوات الخمس عشر السابقة حدث تطور كبير في وسائل النقل ومعداته ومنها السكك الحديدية وهو ما أدى إلى ظهور النقل الدولي متعدد الوسائط، وقد تطورت وسائل النقل الدولي متعدد الوسائط MULTIMODAL TRANSPORT بدرجة مذهلة في السنوات القليلة الماضية مما أدى بالمنظمات الدولية أن تتقدم بمشروعات لاتفاقيات نظام النقل الدولي متعدد الوسائط توضح سياسات وآليات تنفيذ هذا النظام مما يسائر أيضا التقدم والتغيير السريعين في أساليب الصناعة والتجارة الدولية.

1.4. تعريف النقل المتعدد الوسائط:

يعد نظام النقل المتعدد الوسائط تكنولوجيا جديدة في مجال النقل مصمما لتسهيل انتقال السلع بين نقطتين في بلدين مختلفين تحت مسؤولية قانونية واحدة. وهو نظام للنقل عبر الحدود، يستهدف تسهيل تدفق حركة النقل، باستخدام وسائط نقل مختلفة منسقة وفق منهج ثابت ومستقر¹³⁴.

كما يعد النقل متعدد الوسائط أحدث أساليب النقل المتطور لانخفاض تكاليفه واختصاره لزمان الرحلة ومحافظته على البضائع في أثناء رحلتها من المنشأ إلى مكان المستهلك النهائي، وهو ما يعرف بخدمة النقل من الباب إلى الباب.

وقد تواكب و تعاضم دور النقل متعدد الوسائط في خدمة التجارة الدولية مع عصر تحوية البضائع منذ أوائل الستينات من القرن الماضي لاستخدامه الحاوية في نقل البضاعة بأكثر من وسيلة نقل دون الحاجة إلى تفريغ

¹³⁴ محمود زنبوع، أثر تفعيل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 22- العدد الثاني -2006، جامعة دمشق، ص 250.

محتوياتها، وقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة في عام 1980، بأنه " نقل البضائع بواسطة مختلفتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسنه من مكان في بلد ما إلى المكان المحدد للتسليم في لبد آخر".
ولكن يتوجب التفريق بين النقل متعدد الوسائط و أنواع النقل الجديدة المشابهة¹³⁵:

➤ النقل المختلط transport mixte

هو عبارة عن نقل البضائع بواسطة نقل مختلفة وبموجب عقود نقل متعددة لكل مرحلة من مراحل النقل، و هو بذلك يختلف عن النقل متعدد الوسائط في تعدد عقود النقل، حيث أن النقل متعدد الوسائط يفترض تنفيذ بموجب عقد نقل واحد.

➤ النقل المتتابع through transport-transport successif

فهو يفترض تدخل عدة ناقلين وواسطة نقل واحدة، فهذا هو الحال مثلا بالنسبة لنقل بضائع من أمستردام إلى الجزائر ترزيت باريس على أن تتم عملية النقل من أمستردام إلى باريس بواسطة طائرة رقم 1، ثم يتم النقل من باريس إلى الجزائر بواسطة الطائرة رقم 2.

➤ النقل المشترك combined transport- transport combiné

هو مثل النقل متعدد الوسائط يتم بواسطة عدة ناقلين يخضع اثنين منهم على الأقل لنظم قانونية مختلفة، و لكن بالرغم من ذلك فان النقل المشترك يختلف عن النقل متعدد الوسائط في أن الأول يركز على تنوع الأنظمة القانونية المطبقة على مراحل النقل المختلفة وليس على اختلاف وسائل النقل. فمن الممكن إذن أن يتم النقل المشترك بواسطة نقل واحدة تخضع لأنظمة قانونية مختلفة كما هو الحال بالنسبة للنقل البري الذي يتم تنفيذ الجزء الأول منه في فرنسا بواسطة ناقل بري خاضع للقانون الفرنسي و تنفيذ باقي النقل في الخارج بواسطة ناقل بري يخضع للنظام القانوني للاتفاقية الخاصة بنقل البضائع بطريق البر. فالنقل يتم هنا بواسطة نقل واحدة ونظم قانونية مختلفة ومثل هذا النقل يطلق عليه النقل المشترك وليس النقل متعدد الوسائط.

ويشترط في عملية النقل متعدد الوسائط ما يلي¹³⁶:

¹³⁵ سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص10.

¹³⁶ محمود زنبوع، مرجع سابق ذكره، ص 251.

- 1- أن يتم بموجب وثيقة واحدة تشمل جميع مراحل النقل (من الباب إلى الباب).
 - 2- أن يتولى تنظيم النقل متعهد للنقل متعدد الوسائط ويكون مسئولاً عن البضاعة خلال مراحل النقل جميعها وبواسطة سند شحن واحد وتسليمها على أفضل حال.
 - 3- أن يكون النقل مقابل أجرة نقل شاملة تشمل جميع مراحل نقل البضاعة.
 - 4- أن يخترق النقل دولتين على الأقل ويستخدم واسطتي نقل على الأقل.
 - 5- عقد نقل البضائع لا الأشخاص¹³⁷.
- فالنقل المتعدد الوسائط في جوهره فكرة قانونية مستحدثة، ترتب عليه آثار تجارية واقتصادية. والجديد في الأمر هو الربط بين واسطتين أو أكثر من وسائط النقل هذه لتقديم خدمة نقل متكاملة يتعهد بها شخص واحد على أساس عقد نقل واحد وتحت مسؤولية واحدة وأجر إجمالي واحد وفي ظل نظام قانوني خاص.
- فالنقل المتعدد الوسائط في جوهره نظام قانوني جديد للنقل وليس نظام نقل جديد مضافاً إلى الأنظمة أحادية الوسائط المعروفة من قبل، فالمضاف الجديد ليس النقل ذاته إنما النظام القانوني الذي يحكم ويربط بين تلك الأنظمة أحادية الوسائط كلها أو بعضها في عقد النقل المتعدد الوسائط.

2.4. غاية و جوهر نظام النقل متعدد الوسائط

يلعب النقل دوراً رئيسياً في سبيل التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة، حيث تتأثر خطى النمو الاقتصادي تأثراً جوهرياً بمدى كفاءة أنظمة النقل في الدولة، والغاية من نظام النقل متعدد الوسائط هي تحسين كفاءة التجارة الدولية من خلال ترشيد عمليات النقل بقصد¹³⁸:

- تحقيق وفورات في التكلفة الإجمالية لنقل البضاعة.
- اختصار الوقت المستغرق في عمليات تداول و نقل البضاعة.
- ضمان تسليم البضاعة في الوقت المحدد (JIT).
- توفير مزيد من الحماية والأمان وتقليل احتمالات حدوث الأضرار للبضاعة أثناء الرحلة الإجمالية.

¹³⁷ محمد عبد القادر توفيق، النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 22-العدد الثاني -2006، جامعة دمشق، متوفرة على الموقع: www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc_pdf_79.pdf ص03. تاريخ الاطلاع: 2013/07/10.

¹³⁸ فاروق ملش، هل تنضم مصر إلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية، ورقة مقدمة في المؤتمر الدولي للنقل البحري و اللوجستيات، 19 مارس 2013. ص03.

- ضمان أعلى كفاءة في نقل البضاعة سواء عن طريق اختيار أفضل الوسائل أو الطرق لحركة سيرها أو أنسب وسائل النقل لحملها.

وهكذا فإن جوهر النقل متعدد الوسائط ينطوي في الواقع على فلسفتين هامتين الأولى اقتصادية والثانية قانونية، أما النظرية الاقتصادية فهي تتمثل في السعي للاستفادة من الخصائص والمميزات النوعية لوسائل النقل المختلفة من خلال المزج بين استخدام واسطتي نقل أو أكثر لنقل البضاعة لتحقيق المزايا المطلوبة طبقاً لطلبات العملاء. مثال على ذلك فإن الميزة النوعية للنقل بالشاحنات هي المرونة، وللنقل بالسكك الحديدية هي القدرة على نقل الشحنات الكبيرة، وبالنسبة للنقل المائي الرخيص نسبياً في أسعار النقل، وبالنسبة للنقل الجوي تحقيق عنصر السرعة في النقل.

أما النظرية القانونية فهي تتمثل في وحدة الناقل عقد النقل ووحدة وثيقة النقل ووحدة المسؤولية عن البضاعة ووحدة أجرة النقل ووحدة وثيقة التأمين على البضاعة لإجمالي الرحلة.

والنقل متعدد الوسائط لن يستطيع القيام بدوره على أكمل وجه من خلال تآزر القيمة المضافة المتمثلة في خدمات اللوجستيات وإدارة سلسلة الإمداد للعملاء، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى يحتاج النقل متعدد الوسائط إلى فيض غزير من تكنولوجيا المعلومات وقواعد البيانات¹³⁹.

3.4. أهمية نظام النقل متعدد الوسائط

تأتي أهمية هذا النظام استجابة للمتغيرات العالمية في مجالات الاقتصاد و التجارة والتصنيع مثل¹⁴⁰:

- ❖ القوى الاقتصادية العالمية التي تعكس النظام العالمي الجديد والضوابط التجارية التي تتحكم في أسواق الإنتاج والاستهلاك والأنشطة العابرة للحدود.
- ❖ ازدياد القيمة التقنية للتجارة العالمية و ترشيد نفقات النقل والتكلفة اللوجيستية.
- ❖ تعاظم الاتجاه نحو تحقيق تكامل وسائل النقل على المستوى العالمية وتعقد إدارة أنشطة النقل والتكلفة اللوجيستية.

¹³⁹ تلعب تكنولوجيا المعلومات والبرمجيات دوراً هاماً في أنشطة النقل واللوجستيات، ورغم ارتفاع تكلفة هذه التكنولوجيا إلا أن الاستثمار بشكل مباشر في تحسين طرق الاتصال بالعملاء والموردين قد أدى إلى تغيير ملموس في التجارة، حيث أن تطبيق هذه النظم قد مكن صناعة النقل البحري من الالتقاء بتطبيقات النظام المرتكزة على الشاطئ و يسر تدفق البضائع بالقضاء على التأخيرات التي تنتج عن المبالغة في العمل الورقي بإجراء الفحص والتأكد و الترخيص، كما أنها تزيد من كفاءة استخدام تسهيلات النقل.

¹⁴⁰ محمد عبد القادر توفيق، مرجع سبق ذكره، ص04.

❖ تطور أنواع وأحجام وحمولات وتقنيات أنواع النقل المختلفة والاتجاه المتزايد نحو الاستفادة من مبدأ اقتصاديات الحجم مع توفر شبكات المعلومات التي تعتبر بمثابة العمود الفقري لأداء النظام.

فاستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في صورة متكاملة في نقل البضائع يؤدي حتما إلى الاستفادة من المزايا التي تتمتع بها كل وسيلة من حيث التكلفة والسرعة والأمان. ومن ثم فإن النتيجة النهائية هي الحصول على خدمة نقل بتكلفة أقل Less Cost وبجودة أعلى Better level of service مع الاستخدام الأمثل لوسائل النقل مقارنة بالحالة التي تنقل فيها البضائع خارج سلسلة النقل متعدد الوسائط مما يؤثر بالإيجاب على الاقتصاد القومي في صورة خفض في إجمالي تكلفة نقل البضائع على المستوى القومي¹⁴¹.

4.4. متطلبات تطبيق سلاسل النقل متعدد الوسائط في الدول النامية

لتفعيل نظام النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية يأتي في المقام الأول تنشيط التجارة البينية والأسواق العربية المشتركة وتبادل اتفاقيات مناطق التجارة الحرة و غيرها من الأنشطة المرتبطة بالإنتاج والتوزيع والاستهلاك. إن البدء في اتخاذ خطوات فعالة لتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط فيما بين الدول العربية سوف يُفعل إلى حد كبير إبرام اتفاقية السوق العربية المشتركة خصوصا وأن العديد منها في دول المشرق العربي وأغلبية دول المغرب العربي وبعض دول الجنوب الإفريقي لديها مقومات ممتازة وبعضها جيد من طرق برية وسكك حديدية في بعضها ومطارات جوية¹⁴². ولكن يتطلب تطبيق مفاهيم النقل متعدد الوسائط في الدول العربية توافر مجموعة من الأمور أهمها:

■ **بنية أساسية مناسبة:** كما هو معروف فإن تطبيق المفاهيم الحديثة لنقل البضائع له متطلبات أساسية تتعلق بتوافر البنية التحتية الملائمة، فمثلا يمكن إعطاء أمثلة عن متطلبات تطبيق حلقات النقل متعدد الوسائط في الآتي¹⁴³:

¹⁴¹ فتحي السيد التوني، النقل متعدد الوسائط: التطبيقات و الفوائد و التحديات، وكيل المعهد القومي للنقل، على موقع:

http://www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc_pdf_66.pdf، ص 04. تاريخ الاطلاع 2013/09/12.

¹⁴² محمد عبد القادر توفيق، مرجع سبق ذكره، ص06

¹⁴³ المرجع نفسه، ص 09.

المحطات التبادلية للبضائع: تعد هذه المحطات هي حلقات الوصل بين وسائل النقل حيث يتم بها انتقال البضائع من وسيلة إلى أخرى بطريقة انسيابية تضمن الحد الأدنى من الوقت والتكلفة.

محطات تبادل الحاويات: تعد محطات تبادل الحاويات أحد الركائز الهامة في تفعيل آليات النقل التكاملية بين الوسائل المختلفة سواء تم إنشاؤها كجزء من المحطات التبادلية أو ككيان منفصل.

شبكة النقل: المقصود بالشبكة هنا هو محاور الحركة من طرق وخطوط حديدية وذلك من حيث الإتاحة و القدرات. وهنا فإن إتاحة الشبكة لا يكفي في حد ذاته لتطبيق التكامل والتزواج بين وسائل النقل المختلفة في سلسلة نقل ولكن الأمر يتطلب بالإضافة إلى ذلك أن تكون قدرات الشبكة تؤهلها لذلك¹⁴⁴.

- **تشريعات تواكب اعتماد النقل متعدد الوسائط كأسلوب نقل**: تأتي التشريعات كأحد أهم المتطلبات الضرورية لسريان وتطبيق مفاهيم النقل متعدد الوسائط. والتشريعات هنا تتعلق بتقنين استكمال المتطلبات الأساسية (محطات تبادلية-محطات تبادل للحاويات) أو من حيث التشريعات التي تحدد مسؤوليات الناقلين ومتعهدى النقل بالإضافة إلى التشريعات الخاصة بالتوافق مع الاتفاقيات المنظمة لحلقات النقل متعدد الوسائط أو فيما يتعلق بالتشريعات المواثية للانضمام لاتفاقيات النقل بالعبور مثل اتفاقية التير¹⁴⁵.TIR.
- **متعهدى النقل متعدد الوسائط**: يعرف متعهد النقل متعدد الوسائط بأنه الشخص الذي يأخذ على عاتقه تنظيم عمليات النقل من الباب إلى الباب باستخدام أكثر من وسيلة نقل بموجب مستند نقل واحد يغطي كافة مراحل الرحلة.

دور الموانئ الجافة في تفعيل سلاسل النقل متعدد الوسائط:

تعد الموانئ البحرية أحد أهم عناصر صناعة النقل البحري، فهي تمثل البوابات المجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر، والتسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى من جانب البر، وتباین الموانئ البحرية من حيث الطبيعة الجغرافية، إذ يمكن التمييز بين الموانئ الطبيعية والموانئ الصناعية التي تتمثل في الموانئ

¹⁴⁴ مثلا في خطوط السكك الحديدية عند نقل المقطورات فوق عربات القطار كأحد أساليب التزواج بين النقل على الطرق و السكك الحديدية، و هنا يتطلب الأمر أن تكون الأحمال المحورية المسموح بها على الخطوط الحديدية متوافقة مع الأوزان المحتملة عند تحميل اللوري على القطار و هكذا.

¹⁴⁵ Transports Internationaux Routiers.

الجافة (Dry Port) والتي يمكن إقامتها بعيدا عن الشواطئ البحرية،¹⁴⁶ ومن هذا المنطلق سوف نحاول في العناصر الموالية التعرف أكثر في مفهوم الميناء الجاف.

تعريف الموانئ الجافة:

تحضى الموانئ بأهمية بالغة في جميع الدول التي تطلّ على البحار أو المحيطات، وتنبع هذه الأهمية من قدرتها على استيعاب حجم كبير من السلع المستوردة من الخارج؛ غير أنّ هذه الموانئ يمكن أن تعاني من ضغوطات كبيرة إذا كان حجم السلع المستوردة كبيرا، وتزداد هذه الضغوط مع قلة تنظيمها. لذلك فإنّ أحسن الحلول لتخفيف هاته الضغوط هي إنشاء أماكن لتخزين البضائع الواردة إلى الموانئ بشكل مؤقت وتكون بعيدة نسبيا عن الموانئ البحرية؛ هذه الأماكن اصطلح عليها إسم الموانئ الجافة أو الأحواض الجافة (وأحيانا الموانئ اللوجيستية¹⁴⁷).

يعرّف الميناء الجاف على أنّه: "عبارة عن منشأة مجهزة تقام في عمق البلاد بعيدا عن البحر لأتمام وظائف متعددة علي حسب موقعها والغرض من إنشائها"¹⁴⁸. كما تعرّفها موسوعة ويكيبيديا كما يلي: "الميناء الجاف (ويسمى أحيانا الميناء الداخلي) وهو عبارة عن محطة لتخزين البضائع، متصلة مباشرة مع الطرق أو السكة الحديدية الواصلة إلى الميناء البحري، ويستخدم الميناء الجاف كمركز لتجميع البضائع القادمة من البحر استعدادا لتوزيعها إلى الجهات الموردة. ويحوي الميناء الجاف كذلك مراكز تخزين وتفريغ البضائع ومراكز لصيانة المقطورات والشاحنات وخدمات التخليص والتفتيش الجمركي، وهذا هدفه تخفيف الضغط على الطاقة التخزينية والمساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانئ البحرية"¹⁴⁹.

وعلى حسب المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة فالميناء الجاف هو مكان يقع في المناطق الداخلية؛ مهامه مشابهة لمهام الموانئ البحرية من تخزين وتوزيع للبضائع بما في ذلك خدمات التخليص الجمركي. كما يعني تجمع جغرافي للشركات والمنظمات المستقلة العاملة في نقل البضائع (مثل وكلاء الشحن

¹⁴⁶ اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، الأمم المتحدة، آثار الاتفاق العام بشأن تجارة خدمات النقل، نيويورك، 2001، ص55.

¹⁴⁷ أمين النحرأوى، "الموانئ البحرية العربية"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، مصر، ص45.

¹⁴⁸ سامي زكي، "ملخص: تفعيل دور الموانئ المصرية لتنشيط حركة الصادرات"، المجلة الإلكترونية لبنك معلومات النقل البحري المصري، العدد 14، أكتوبر 2008، ص2.

¹⁴⁹ http://en.wikipedia.org/wiki/Dry_port, consulté le 16 juin 2013.

والشاحنين والناقلين)، يوفر الخدمات ذات الصلة (التفتيش الجمركي، دفع الضرائب، التخزين، صيانة وإصلاح والاتصالات المصرفية باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات)¹⁵⁰.

ويوصف الميناء الجاف باعتباره محطة وسائط داخلية ترتبط مباشرة بالطرق أو بالسكك الحديدية مع واحد أو أكثر من المنافذ المائية، و يمكن أن يكون بديلاً للموانئ بجميع خدماته في مناطق معينة¹⁵¹. وما يمكن استنتاجه من التعاريف السابق ذكرها هو الاختلاف الجوهرى للميناء الجاف مع مراكز التوزيع بالجملة؛ حيث يظهر هذا الاختلاف من إمكانية عدم اتصال المراكز التوزيعية بالموانئ وكذا إمكانية عدم توفرها على مرافق مصاحبة للعمل المينائي، وهو ما يجب توفره في الميناء الجاف، هذا من جهة، ومن جهة أخرى الاختلاف من حيث عمليات التخليص الجمركي التي لا تحدث على مستوى مراكز التوزيع على عكس الموانئ الجافة.

يعتبر مفهوم الموانئ الجافة من المفاهيم الحديثة التي برزت في مجال النقل متعدد الوسائط، يتم إقامتها لإتمام النقل متعدد الوسائط ولتحقيق المفاهيم اللوجيستية، ولمنع التكدس بالموانئ البحرية والجوية وتحقيق قيمة مضافة، مع ضرورة أن يتوافر لها بنية أساسية متميزة تربطها مع وسائط النقل المختلفة وشبكة اتصالات عالية الكفاءة، وتكون هذه المناطق خاضعة لسيطرة الجمارك.¹⁵² ، وبالتالي فإن الميناء الجاف هو ميناء استقبال البضائع ولا يكون بالبحر وإنما يكون على اليابسة، وهو محطة لتخزين البضائع متصلة مباشرة مع الطرق أو السكك الحديدية الواصلة إلى الميناء الجاف، حيث يستخدم كمركز لتجميع البضائع القادمة من البحر استعداداً لتوزيعها إلى الجهات الموردة.¹⁵³

ويجب التفريق بين الميناء الجاف والميناء البري، فهذا الأخير يطلق على المراكز الحدودية البرية التي تقع على شبكات الطرق الرئيسية والتي تربط كل دولة مع الدول المجاورة.

¹⁵⁰ Conseil économique et social des nations unies, "question intersectorielle concernant la gestion de la mondialisation dans le domaine du commerce et des transports: promotion des ports secs comme moyen de faire bénéficier les zones non côtières des avantages de la mondialisation", Point 4 de l'ordre du jour provisoire, 17 août 2006, p2

¹⁵¹ Lina Trainaviciute, "The Dry Port - Concept and Perspectives", FDT- Association of Danish Transport and Logistics Centres, Denmark, 28th of August 2011, p23.

¹⁵² عبد القادر فتحي، المفاهيم الحديثة: إدارة خدمات النقل واللوجيستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، بحوث ودراسات، مصر، 2007، ص174.

¹⁵³ الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة في مصر، أنظر الموقع: www.wazpts.blogspot.com تاريخ الاطلاع: 2013/08/13.

الفصل الثاني: وظيفة النقل والمفاضلة بين وسائل النقل المختلفة

ولعلّ ظهور الموانئ الحافة وتطوّرها كان نتيجة لتطوّر الموانئ البحرية وانتقالها من واجهة بين البرّ والبحر إلى الموانئ الشبكية الكبيرة، والتي يمكن توضيحها في أربعة أجيال بحسب الشّكل الموالي.

الجدول رقم (2-2): الأجيال الأربع للموانئ البحرية

موانئ الجيل الرابع	موانئ الجيل الثالث	موانئ الجيل الثاني	موانئ الجيل الأول	
موانئ الشبكات	المجهزة بمنصة الخدمات اللوجستية للتجارة الدولية	مركز نقل، والأنشطة الصناعية والتجارية	تربط بين نوعين من أنواع النقل	
التدويل والتنوع	التوجيه التجاري للمساحات المينائية	توسيع حجم وخدمات السفن	غير خاصة بهذا الجيل	استراتيجيات والتنمية
مصلحة اللوجستيك مصممة خاصة الشاحنين	مركز توزيع، الأنشطة اللوجستية	التعبئة والتغليف والتحويل	الرفع، التخزين التقليدي غير المنظم، عدم التركيز على متطلبات الزبون	الخدمات المقدمة
تعاون دولي بين الموانئ.	مجتمع الميناء موحد ونشط، تناسق الأنشطة.	مجتمع الميناء: تقارب الميناء من المناطق الحضرية	الأنشطة المينائية على مستوى رصيف الميناء (الحوض)	منطقة التأثير
شبكة المعلومات المحوسبة بين الموانئ	تبادل المعلومات المحوسبة	تبادل المعلومات	متطور قليلا	نظام المعلومات

Source :abdelkader bouessila," les ports algériens situation et perspectives", les ateliers de FCA, china dayly information corp, 2012, p13.

مكونات الميناء الجاف:

يتكون الميناء الجاف من مجموعة من المساحات المفتوحة بالإضافة لمحطة بضائع الحاويات والمرافق على النحو التالي:¹⁵⁴

- ساحات للحاويات الواردة المملوءة والحاويات الصادرة.

¹⁵⁴ عبد القادر فتحي، مرجع سابق، ص 181-182.

الفصل الثاني: وظيفة النقل والمفاضلة بين وسائل النقل المختلفة

- ساحات للحاويات الواردة فارغة أو التي تم تفريغها بالإضافة إلى حاويات الترانزيت الفارغة التي تزيد على طاقة الميناء البحري وتطول فترات انتظارها عن المدة المحددة والمتعارف عليها.
- المكاتب الإدارية ومكاتب الجمارك والاتصالات الإلكتروني.
- ورش إصلاح ونظافة وتجهيز الحاويات.
- أماكن انتظار للسيارات.
- محطة تعبئة وتفريغ الحاويات: تسمى بمحطة بضائع الحاويات وهي عبارة عن جزء لا يتجزأ من الميناء الجاف ووظيفة هذه المحطة التعامل مع الحاويات أثناء شحنها أو تفريغها.

خصائص الميناء الجاف:

لابد أن يتوفر الميناء الجاف على عدّة خصائص كي يؤدي دوره على أكمل وجه، ومن بين هذه الخصائص ذكر كلٌّ من Tsilingiris وLaguardia ما يلي¹⁵⁵:

- لابد أن تكون تكاليف مناولة الحاويات في الميناء الجاف أقل من تكاليف استغلال الأرض المستخدمة في إنشائه وتكلفة العمالة أيضا أقل؛
- لابد أن تكون التكاليف النهائية لمناولة الحاويات والبضائع في الميناء الجاف أقل من تلك في الميناء البحري مضافا إليها تكاليف نقلها من الميناء الثاني إلى الميناء الأول؛
- أن يتوفّر على مساحات ومرافق واسعة مع تصميم متعدد الوسائط لتسريع العمليات المينائية والتي تؤدي إلى آثار نقدية إيجابية؛
- ينبغي أن يكون الميناء الجاف في اتصال مباشر مع ميناء بحري إما عن طريق السكك الحديدية أو برا؛
- يجب أن يتمتع الميناء الجاف بسهولة كبيرة في حركة النقل باستخدام أحدث التكنولوجيات؛
- ينبغي للميناء الجاف أن يقدم نفس أنواع المرافق والخدمات التي يمكن تقديمها في ميناء بحري.

بعد ذكر هذه الخصائص يمكن أن نذكر بعض أوجه الاختلاف بين المراكز التوزيع، الموانئ البحرية والموانئ الجافة في الجدول التالي:

¹⁵⁵ Lina Trainaviciute, "The Dry Port - Concept and Perspectives", FDT- Association of Danish Transport and Logistics Centres, Denmark, 28th of August 2011, p25

الفصل الثاني: وظيفة النقل والمفاضلة بين وسائل النقل المختلفة

الجدول رقم (2-3): الفروق بين الموانئ الجافة والبحرية ومراكز التوزيع

مركز التوزيع	الميناء البحري	الميناء الجاف
مناطق داخلية	مناطق ساحلية	مناطق ساحلية وداخلية
لا يوجد تفتيش أو تخليص جمركي.	الاجراءات الجمركية	الاجراءات الجمركية
لا يشترط وجود مرافق مرتبطة بالعمل في الميناء	لابدّ من توفّر شروط العمل المينائي.	لابدّ من توفّر شروط العمل المينائي.
تجار الجملة والموزعون	وكلاء الشحن، الشاحنين، الناقلين، الجمارك، البنوك.	وكلاء الشحن، الشاحنين، الناقلين، الجمارك، البنوك.
لا يشترط الاتصال بالميناء البحري	اتصال مباشر ومرن بالموانئ البحرية.	اتصال مباشر بالموانئ البحرية ومراكز التوزيع

المصدر: من اعداد الباحثة بناءا عما سبق شرحه في المباحث السابقة.

وعلى ضوء هذه الاختلافات يمكن توضيح أهم وظائف الموانئ الجافة في العنصر الموالي.

وظائف الميناء الجاف:

يهدف الميناء الجاف إلى تخفيف الضّغط على الموانئ البحرية وتخفيض التكاليف المالية والزمنية للتعاملات المينائية، وكما لخصنا أعلاه فالميناء الجاف لابدّ أن يكون محطة ذات كفاءة عالية، ويمكن تلخيص أهم الوظائف التي يقوم بها الميناء الجاف في سبيل الوصول إلى هذا الهدف فيما يلي¹⁵⁶:

شحن البضائع ونقلها عبر السكك الحديدية:

تتمّ عملية نقل البضائع من الميناء البحري إلى مكان استخدامها أو استهلاكها عن طريق العديد من وسائل النقل، لكن الوسيلة الأهم في النقل بين المينائين البحري والجاف هي السكك الحديدية، وهذا ما يجعل حركية النقل أكثر سلاسة ويساهم كذلك في الحفاظ على البيئة.

الفرز:

عند تفرغ السفن من الحاويات يقوم القائمون على الميناء البحري بتصنيف البضائع حسب سلاسل التوريد التي يجب أن تضحّ فيها، هذه العملية صعبة نوعا ما وتحتاج إلى مساحات واسعة داخل الميناء. في الميناء

¹⁵⁶ Lina Trainaviciute, "The Dry Port - Concept and Perspectives", FDT- Association of Danish Transport and Logistics Centres, Denmark, 28th of August 2011, p26, 27,28

الجاف هذا المشكل يطرح بحدة أقل بكثير نظرا لاحتوائه على مساحة كبيرة وإمكانية توسيعه تكون واردة أيضا.

التخزين:

يتوقّر الميناء الجاف على طاقة تخزينية أكبر بكثير من الميناء البحري، كما أنّ فترات تخزين البضائع وعند اختلافها واختلاف وجهات تسليمها يمكن أن تنظّم رزنامتها بطريقة أسهل من تلك في الميناء البحري، وعليه فالإزدحام الموجود في هذا الأخير والذي يطرح مشكل التخزين سيكون بحدة أقل بكثير في الميناء الجاف.

تقديم خدمات خاصة (أهمها التخليص الجمركي):

واحدة من الخدمات الخاصة الأكثر أهمية بالنسبة للموانئ الجافة هي التخليص والتفتيش الجمركي. وعندما يتم ذلك في الميناء الجاف بدلا من الميناء البحري يتم تقليص وقت الانتظار الذي يكون طويلا جدًا في بعض الأحيان ويسبب الإزدحام في الموانئ البحرية. كما أن القيام بالصيانة الدورية أمر أسهل بكثير في الميناء الجاف منه في الميناء البحري نظرا لسهولة تنظيم المساحات، المعدات وأوقات الصيانة¹⁵⁷.

استكمال وربط حلقات النقل متعدد الوسائط:

النقل متعدد الوسائط هو نظام نقل يعتمد على أكثر من وسيلتي نقل وهذا لضمان النقل من الباب إلى الباب، إذا هناك أماكن ليست بالضرورة أن تكون موانئ بحرية يتم فيها تغيير وسيط النقل وتحدد هذه الأماكن بدقة وتخضع للإشراف الجمركي وتسمى بالموانئ الجافة.

أهميتها في السلسلة اللوجيستية:

إن دور اللوجيستيات هو ربط عمليات التوريد والتوزيع المادي الذي يتطلبه أي مشروع بشبكة واحدة، ومن ثم يمكن للمشروعات أن تحقق المنافسة في الأسواق بخفض تكاليف نقل السلع من خلال إحكام السيطرة على جميع مراحل عمليات النقل بدءا من مرحلة توريد المواد الخام إلى وصول السلعة تامة الصنع للمستهلك، حيث يلتزم الناقل الدولي متعدد الوسائط بإتمام عمليات التوريد المادي للمنتجات تامة الصنع إلى سوق المستهلك في التوقيت المتفق عليه وبأقل تكلفة ممكنة.¹⁵⁸

¹⁵⁷ الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة في مصر، مرجع سبق ذكره.

¹⁵⁸ عبد القادر فتحي، مرجع سابق، ص 176-179.

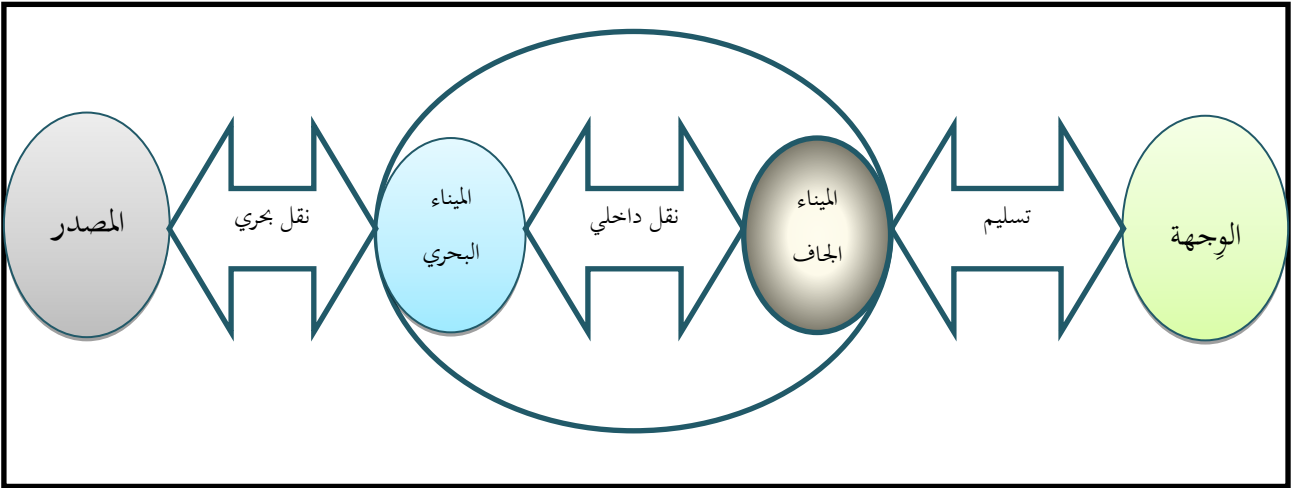
الفصل الثاني: وظيفة النقل والمفاضلة بين وسائل النقل المختلفة

منع التكديس بالموانئ البحرية:

في ظل حرية التجارة والازدياد الملموس في التبادل التجاري تحولت الموانئ من مناطق شحن وتفريغ وتخزين إلى منطقة عبور للبضائع فقط، ودخلت الموانئ البحرية في سلسلة النقل متعدد الوسائط كأحد حلقاته، وأصبحت تلك الموانئ لها مناطق خلفية (قريبة أو بعيدة) لإتمام عمليات تخزين وسليم البضائع لأصحاب الشأن وتسمى المناطق الخلفية بالميناء الجاف الذي يلعب دور كبير في اختفاء التكديس بالموانئ البحرية.

ويوضّح الشكل الموالي ملخّص عن عمل الموانئ الجافة وارتباطاتها بالموانئ البحرية:

الشكل رقم (2-2): ملخّص عمل الموانئ الجافة



Source: violeta roso and kent lumsden, "a review of dry ports", Macmillan publishers ltd. 1479-2931 Maritime economics & logistics vol. 12, 2, 196–213, 2010, p6.

حيث من خلال الشكل نلاحظ عمل الموانئ الجافة كوسيط يربط بين نقل البضائع من الميناء البحري إلى الوجهة، وبالتالي فإن وجود الموانئ الجافة سيساهم في تنظيم عملية النقل والتخزين، وتقليص الضغط على الموانئ البحرية خصوصا ما اذا كانت هذه الأخيرة تتميز بصغر حجمها وقربها من المناطق الحضرية.

أهمية الموانئ الجافة بالنسبة للتنمية الوطنية والمكاسب المحققة من ورائها:

يمكننا تلخيص أهمّ الفوائد المترتبة من استعمال الموانئ الجافة في عدّة نقاط أهمّها¹⁵⁹:

- خفض مجموع نفقات وتكاليف النقل؛

¹⁵⁹ violeta roso and kent lumsden, "a review of dry ports", Macmillan publishers ltd. 1479-2931 Maritime economics & logistics vol. 12, 2, 196–213, 2010, p4, 5.

الفصل الثاني: وظيفة النقل والمفاضلة بين وسائل النقل المختلفة

- التحول من الطرق إلى النقل بالسكك الحديدية والتي تعتبر أكثر تعايشاً مع البيئة (الحد من المشاكل البيئية المحلية في المدن)؛
 - تعزيز دور الموانئ في سلاسل النقل، وتعزيز دور الوسطاء متعددي الخدمات؛
 - الحد من استخدام المواقع ذات الاستعمالات المركزية في الموانئ البحرية؛
 - تجنب الاختناقات المرورية والازدحام على الطرق القريبة من منطقة الميناء البحري؛
 - تطوير المناطق النائية خاصة في البلدان الأقل نمواً؛ حيث يمكن أن تكون استفادة هذه المناطق في شكل خلق فرص عمل؛
 - تسريع عملية التخليص الجمركي للبضائع المنقولة في الخارج من خلال تقسيم هذه المهمة بين الموانئ البحرية والجافة.
- وتختلف درجات الاستفادة من وظائف الميناء الجاف بين مختلف أصحاب المصلحة (stakeholders) فيه؛ والجدول الموالي يبيّن ذلك.

الجدول (2-4): توزيع مكاسب الموانئ الجافة على أصحاب المصلحة

المكاسب	وكلاء الشحن	الشاحنون	سلطة الموانئ	الجمهور	مستخدمو	الناقلون
الموازنة بين السكك الحديدية والطرق				+		+
قصر آجال الانتظار في الموانئ	+	+	+		+	
التقليل من ازدحام الطرق	+			+	+	
الوقاية من التلوث في البيئة				+		
تعزيز دور الموانئ في سلاسل النقل		+	+			
الحد من استخدام المناطق المكلفة في الميناء			+			
توفير مناصب الشغل				+		

Source: Lina Trainaviciute, "The Dry Port - Concept and Perspectives", FDT- Association of Danish Transport and Logistics Centres, Denmark, 28th of August 2011, p40

خاتمة الفصل

خلاصة القول أن وظيفة النقل تعتبر حلقة الوصل ما بين المنظمة والأسواق، لذلك فإن حجم الإنفاق على خدمات النقل والشحن يمثل أكبر نسبة إنفاق في مجال الإمداد. ويعد اختيار وسيلة النقل من الأشياء الأساسية لإدارة عملية التوزيع التي يجب أن تتم بدقة متناهية بسبب تأثيرها على كفاءة العمل. وفي حالة الفشل في تحديد الوسيلة المناسبة، فإن ذلك من الممكن أن يزيد من حجم التكاليف أكثر من اللازم فتتخفف مستويات خدمة المستهلك. كذلك يعد اختيار وسيلة النقل من الأمور شديدة التعقيد، وذلك بسبب توفر عدد كبير من وسائل النقل مع وجود العديد من الاختيارات والتقييمات الخاصة بكل وسيلة، ومنه أصبح النقل متعدد الوسائط العمود الفقري لعمليات تدفق البضائع من المنتج إلى المستهلك، وقد تطورت وسائل النقل الدولي متعدد الوسائط بدرجة مذهلة في السنوات الأخيرة مما أدى بالمنظمات إلى أن تتقدم بمشروعات لاتفاقيات نظام النقل متعدد الوسائط توضح سياساته و آليات تنفيذه.

الفصل الثالث:

اقتصاديات نقل البضائع والتنمية

الاقتصادية

مقدمة الفصل الثالث:

يساهم قطاع النقل بأنواعه في التطور الاقتصادي سواء بشكل مباشر بترقية كل القطاعات الاقتصادية الأخرى، أو بشكل غير مباشر من خلال تسهيل انتقال المعرفة التكنولوجية التي تعمل على رفع معدلات النمو الاقتصادي وزيادة الطاقة الانتاجية، وتسعى الدول الى تخطيط قطاع النقل والانفاق لتطوير البنى التحتية له لتحقيق أهدافها الاقتصادية بزيادة القدرات الانتاجية للأفراد والقدرات التنافسية للشركات. والاستثمار في مشروعات النقل يتميز عن غيره من الاستثمارات الاقتصادية نظرا لارتفاع كثافتها الرأسمالية، ومن ثم فإن هذا الفصل سنتطرق فيه الى الأهمية الاقتصادية لقطاع نقل البضائع، مقسمين هذا الفصل إلى المباحث التالية:

المبحث الأول: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

المبحث الثاني: خدمات قطاع النقل البحري

المبحث الثالث: أهمية قطاع النقل الجوي ودور الحكومة في تطويره

المبحث الرابع: الأهمية الاقتصادية لنشاط النقل البري

المبحث الخامس: النقل المستدام

المبحث الأول: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

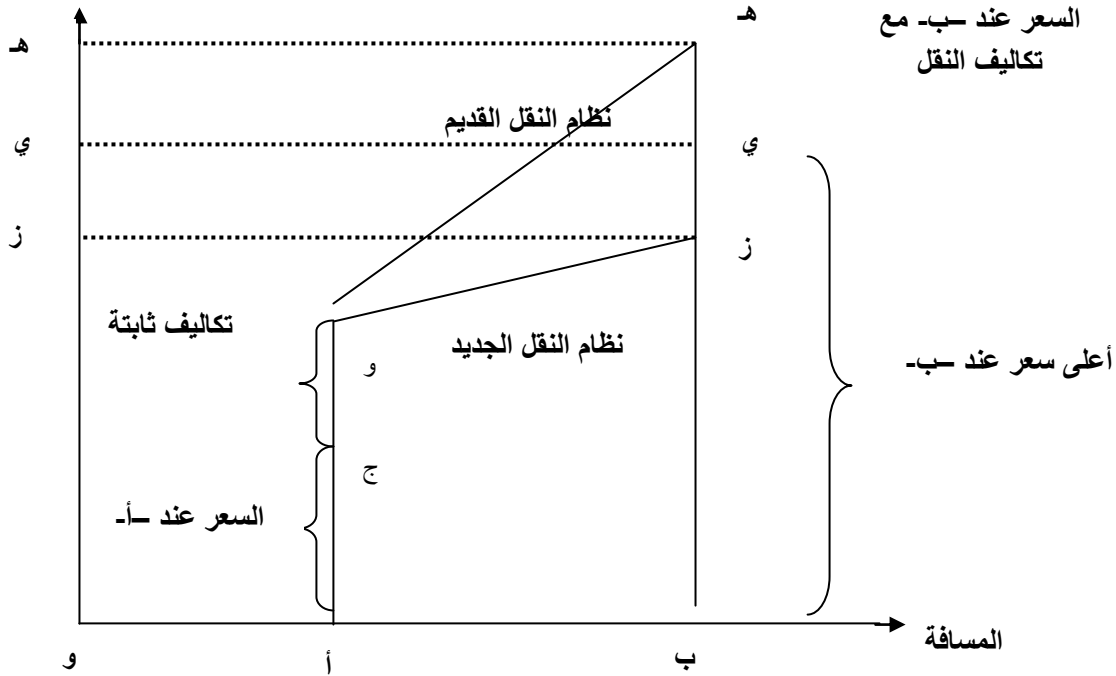
1.1.1. الأهمية الاقتصادية للنقل:

لنقل 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 الانتاجي. وهذا يجد ذاته يعمل على زيادة القيمة الاقتصادية لكل من عناصر العمل وأسلوب الفن الإنتاجي المستخدم في العملية الإنتاجية، مثلا نجد التجارة الالكترونية تؤثر بشكل ايجابي على زيادة كفاءة قطاع النقل من حيث نظام الحجزات وأيضا توافق وقت النقل مع متطلباته إلى غير ذلك¹⁶⁰.

1.1.1.1. تأثير النقل على قيمة البضائع: تساعد خدمة النقل بشكل عام على تحديد القيمة الاقتصادية للبضائع، ويوضح الشكل التالي نمودجا بسيطا لتوضيح ذلك تطبيقا على النقل بالسيارات، فباعتبار وجود بضاعة معينة مطلوبة في احدى الدول، وبافتراض أنها تعرض في الأسواق بأقل سعر معين، فإذا افترضنا أن هذه البضاعة تنتج في الدولة -أ- وتتكلف -وج- عند نقطة الانتاج، 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.

¹⁶⁰ شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياساته -الفعاليات وعوامل الجدارة-، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص214.

الشكل رقم (3-1): تطور تكاليف النقل



المصدر: شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياساته -الفعاليات وعوامل الجدارة-، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص214.

وباستخدام نظام النقل الأساسي وغير الكفاء، فإن تكلفة نقل البضاعة من الدولة أ إلى الدولة ب تكون ج-هـ، و جزء خط التكاليف - ج د- يعرف على أنه تكاليف ثابتة، أما الجزء من الخط -دهـ- هو التكلفة لكل كيلومتر أو منحني، وباستخدام هذا النظام غير الكفاء من النقل فإن التكلفة الكلية عند الدولة ب هي -وهـ-، وهذا السعر أكبر من أعلى حد تكلفة في الدولة أ أو -وي-.

وبافتراض أن نظام النقل بالسيارات قد تطور، وتم تخطيط السليم والفعال له، فإن التكلفة لكل كيلومتر أو منحني ستقل وخط تكلفة النقل المتغيرة يصبح -دز- والسعر في الدولة ب أصبح -وز-، وهذا بالطبع أقل من أعلى تكلفة -وي-، وعليه فإن السوق للخضراوات والفاكهة سوف يتوسع في الدولة ب، بينما يستمر الإنتاج في الدولة أ، وبذلك نتصور زيادة المنتجات العربية وتبادلها مع الدول الشقيقة مثل الدولة ب واتساع أسواقها باستخدام هذا النموذج للنقل بالسيارات مما ينعكس على اتساع الأسواق العربية وبالتالي التجارة العربية البينية.

2.1.1. 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 الانتاج ومنافذ التوزيع.

وتعتبر تكاليف النقل أهم العوامل الاقتصادية حيث أن اختيار موقع الصناعة يعتمد على¹⁶¹:

- ✓ موقع الصناعة المطلوبة 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.

3.1.1. أثر النقل على الانتاج والتوزيع¹⁶²:

- 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 الى مرحلة وصول المنتجات الى يد المستهلك.
- تلعب اقتصاديات النقل دورا رئيسيا في عملية توطين الصناعات في مكان ما وتفضيله عن باقي الأماكن.

4.1.1. تخفيض تكلفة الانتاج:

- يعمل النقل على تخفيض تكلفة الانتاج مما يؤدي انخفاض مستويات الأسعار وهذا بدوره يؤدي الى زيادة رفاهية المجتمع، وتخفض التكاليف كنتيجة طبيعية لثلاث عوامل¹⁶³:
- العامل الأول هو زيادة المنافسة، فكلما زادت المنافسة كلما أدى ذلك الى الحفاظ على استقرار وانخفاض مستوى الأسعار لكل المنتجات.

¹⁶¹ تقرير الاستدامة لدائرة النقل في أبو ظبي لعام 2009، النقل المستدام، نشرة لوزارة النقل الإماراتية، ص 12، 13.

¹⁶² أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الاشعاع الفنية، الاسكندرية، مصر، 2006، ص 08، 09.

¹⁶³ تفيدة على هلال، ادارة المواد والامداد، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، الطبعة الأولى، 2002، ص 109.

- أما العامل الثاني فيتعلق بوفورات الحجم الكبير، مما يخفض من تكلفة الانتاج وهو ما ينعكس بدوره في صورة انخفاض الأسعار.

- العامل الثالث هو أن تكاليف النقل تمثل الجزء الأكبر من التكاليف الكلية للانتاج، وكلما أمكن تخفيض هذا العنصر من عناصر التكاليف، أدى هذا الى تخفيض التكلفة الكلية للمنتجات مما يؤدي الى تخفيض أسعارها.

5.1.1. الانتفاع بالبضاعة:

يضيف النقل منفعة أخرى للبضائع من خلال نظم الطريق السريعة ذات الكفاءة العالية، ووسائل النقل الحديثة والذي يسمح بانتاج المنتج على مدى واسع وزيادة قدرته التنافسية، وهذا يعمل على تفعيل التجارة البينية العربية، وفيما يلي نقوم باستعراض هذه المزايا كل على حدة¹⁶⁴:

- التخصص الجغرافي: ويستند مفهوم التخصص الجغرافي في أن كل دولة أو منطقة تنتج منتجات وخدمات تكون فيها رؤوس الأموال والعمالة والمواد الخام أفضل نسبياً، فيتم نقل السلع التي تنتج بأفضل كفاءة وأقل تكلفة من الدولة أ الى الدولة ب، وفي المقابل يتم نقل البضائع ذات الكفاءة العالية من الدولة ب الى أ، و يتماشى هذا المفهوم بشكل كبير مع مبادئ الميزة التنافسية، حيث أن الدولة التي تتخصص في انتاج منتج تكتسب بطبيعة الحال ميزة تنافسية في انتاج ذلك المنتج¹⁶⁵.

- الانتاج على نطاق واسع: تتكامل الميزة النسبية مع الانتاج على نطاق واسع، حيث أنه بدون استخدام شبكات نقل فعالة تتقلص ميزة وفورات الحجم والكفاءة الانتاجية العالية، حيث يلعب النقل دوراً فعالاً في نقل المواد الأولية الى مرافق الانتاج، والمنتج النهائي يحتاج الى النقل ليكون في المكان والوقت المناسبين بالتكلفة المناسبة، ومن الواضح أن منطقة واحدة لا تستطيع أن تعتمد على ميزتها التنافسية والمدى الواسع من الانتاج بدون استخدام نظم نقل متطورة بالكفاءة المطلوبة الى 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 انتاج متطورة، الأمر

¹⁶⁴ شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياساته -الفعاليات وعوامل الجدارة-، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص219.

¹⁶⁵ يعمل النقل على زيادة طاقة الدولة على التخصص وتقسيم العمل وتنظيم منافع ظاهرة المزايا النسبية في الإنتاج، ومفهوم هذه الظاهرة هو أن كل دولة تتخصص في إنتاج السلعة الذي تكتسب فيها ميزة نسبية مما يؤدي إلى الإنتاج بتكلفة منخفضة وزيادة المنتجات (العرض) وبالتالي تخفيض الأسعار، وبتحقيق الفائض في الإنتاج يتم التبادل التجاري بين الدول الذي يتطلب بالدرجة الأولى شبكة نقل متطور.

الذي يؤدي إلى زيادة الطاقة الانتاجية والتي تعد بدورها من أهم محددات التنمية الاقتصادية، وهو ما يفسر تزايد نسبة الانفاق على قطاع النقل خاصة في البلدان النامية إذ بلغت نسبة الانفاق على النقل بمختلف أنواعه ما يقرب من 40% من اجمالي الانفاق على قطاع الخدمات¹⁶⁶.

- 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، الى جانب تخفيض العجز الحاصل في ميزان المدفوعات.

6.1.1. 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 احدى المشاكل التي واجهت القطاع الزراعي في المنطقة الشرقية لإفريقيا في منتصف الثمانينات هي الحاجة الى وجود شبكات نقل كافية وفعالة لنقل المنتجات الزراعية من الموانئ البحرية الى الأسواق، كما كان لعدم وجود طرق برية وسيارات نقل أثر بالغ في عدم التمكن من توصيل الغذاء والمؤن.

2.1. الأهمية السياسية للنقل

تلعب الحكومة بشكل رئيسي في صيانة أنظمة النقل وإنشائها، حيث تعمل على تصميم البنى الأساسية للنقل وتغطية مصاريف بنائها، نظرا لارتفاع تكاليف انشاء البنى التحتية التي لا يمكن تغطيتها عن طريق مجموعة مركزية من المستخدمين، ومن جهة أخرى تعمل الحكومة بدورها على خلق فرصة للمستهلك للحصول على أنواع مختلفة من السلع والخدمات في مناخ تنافسي.

ويعتبر النقل عاملا فعالا في زيادة رفع المستوى المعيشي للشعوب، خصوصا في القوت الذي يجعل من نقص الغذاء والطاقة صراعا عالميا، وبالتالي فإن تطوير وتخطيط نظم النقل سيؤدي الى منافع تمتد الى بعد أكبر من النظرة الاقتصادية.

وفي سبيل تحقيق وحدة اقتصادية عربية لا بد من وضع سياسة نقل عربية متكاملة تعمل على تفعيل أنظمة النقل بين الدول العربية وتحقيق أهداف كل الدول العربية بشكل متكامل¹⁶⁷.

¹⁶⁶ تقرير الاستدامة لدائرة النقل في أبو ظبي لعام 2009 ، النقل المستدام ، نشرة لوزارة النقل الإماراتية ، ص 12،13.

3.1. دور البنى التحتية للنقل في تدعيم النمو الاقتصادي:

تأثر البنى التحتية للنقل على النمو الاقتصادي بشكل مباشر من خلال تحقيق وإنشاء الاستثمارات الخاصة بالنقل (تأثير المنشآت)، وقد يكون التأثير غير مباشر، حيث أن الاستثمار في رؤوس الأموال في البنى التحتية يؤدي إلى تفعيل التجارة الخارجية التي تؤدي بدورها إلى زيادة النمو في انتاجية القطاع الانتاج¹⁶⁸.

● الاستثمار في النقل ودور المنشآت القاعدية:

انشاء البنى التحتية الجديدة من مسببات زيادة الإنتاج، وهذا التأثير المضاعف المطبق في المخطط الكينزي عرض في نموذج *propage*. ويحظى تأثير الاستثمار في البنى التحتية للنقل على الانتاج بأهمية كبيرة نظرا لأن انشاء 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 البنى التحتية يعتبر أداة مثالية لتفعيل أثارها على النشاط الاقتصادي على المدى القصير والمتوسط. وهذه التأثيرات يتوجب أن تكون أكثر دقة وتفصيلا في تحديد نوع التمويل المعتمد.

● البنى التحتية للنقل مصدر للتجارة الخارجية:

أجريت اختبارات احصائيات 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 الانتاجية الكلية لعاملتي العمل والرأس المال الخاص بنسبة 0.34%. استنادا إلى هذه النتيجة، Ford و Poret افترضوا أن تخفيض نسبة الاستثمارات العمومية من سنة 1970 إلى منتصف الثمانينات في بلدان منظمة التعاون والتنمية، هي واحدة من الأسباب التي أدت إلى انخفاض الانتاجية. وقد أجريت اختبارات قياسية من نفس النوع التي أجراها Ashauer على مجموعة دول منظمة التعاون والتنمية والتي أكدت جزء من النتائج التي توصل إليها Ashauer.

¹⁶⁷ شريف محمد ماهر، مرجع تم ذكره سابقا، ص221

¹⁶⁸ Martine TEFRA, Economie des transports, Ellipses/édition marketing S.A, Paris, 1996. p.156, 157.

4.1. أهمية لوجستيات النقل للمنشآت

ازدادت أهمية النقل في الوقت الحاضر، فعن طريقه أصبح من الممكن ربط جميع المناطق الانتاجية في العالم بعضها مع البعض الآخر، وتحريك المواد والسلع المختلفة من أماكن انتاجها أو بيعها الى 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 الى تقصير المسافات بين الأماكن المختلفة مما أدى الى زيادة التبادل والتوسع في التجارة الداخلية والخارجية وتقدم الاقتصاد القومي في الدول المختلفة¹⁶⁹.

● خلق المنفعة المكانية¹⁷⁰:

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 الانتاج من الانتقال من منطقة الى أخرى أين تقام المشروعات الانتاجية والخدمية، فضلا عن أن النقل هو العصب الرئيسي الذي يربط بين نقطتي الانتاج 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 الى التكاليف الثابتة.

وقد لعب النقل دورا بالغ الأهمية 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.. الخ¹⁷¹. 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 الانتاج من وإلى باقي الدول، ويعمل على خلق قيمة

¹⁶⁹ عمر العقيلي، فحطان العبدلي، ادارة الشراء والتخزين، الشركة العربية المتحدة للتسويق والتوريدات بالتعاون مع جامعة القدس المفتوحة، القاهرة مصر، سنة 2009، ص354.

¹⁷⁰ شريف محمد ماهر، مرجع تم ذكره سابقا، ص216.

¹⁷¹ محمود أحمد عجاج، دراسة تحليلية تنبؤية للطلب على النقل بالسكك الحديدية: حالة الجزائر -2002-2010، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر3، ص14

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

● 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 الى 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 المؤسسة¹⁷²:

- بالنسبة للقرارات الخاصة باختيار موقع المؤسسة، ووحداتها الانتاجية، 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 الانتاج واختيار مصادر توريدها. كما تلعب دورا في القرارات المتعلقة بالعمليات الانتاجية.
- 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 الى حد كبير على أساس مدى توافر وسائل وتسهيلات النقل بالإضافة الى تكلفة هذه الوسائل.

¹⁷² تفيدة على هلال، مرجع تم ذكره سابقا، ص110.

المبحث الثاني: خدمات قطاع النقل البحري

يعتبر النقل البحري من أهم أنواع النقل بصفة عامة، والنقل الدولي بصفة خاصة، نظرا لانخفاض تكلفته مقارنة بوسائل النقل الدولي للبضائع والركاب الأخرى، ولا يخفى على أحد مساهمته في تفعيل حركة التبادل التجاري الدولي، كما أنه يكتسب أهمية خاصة في إنجاز عملية الانماء الاقتصادي سواء في الدول النامية أو المتقدمة والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والمالية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري. ويعود ذلك للأسباب التالية¹⁷³:

- نشاط النقل البحري يعد نشاطا انتاجيا مكتملا للأنشطة الانتاجية القائمة في القطاعات الاقتصادية الأخرى (الزراعة، الصناعة، السياحة.. الخ).
- له تأثيره الواضح على عناصر ميزان المدفوعات. ويتفاوت هذا التأثير فيما بين الدول وفقا لمدى قدرتها على امتلاك أسطول تجاري وطني يسهم في توفير جانب كبير من العملات الأجنبية التي تستنفذها نفقات الشحن والتفريغ والتأمين البحري وغيرها من النفقات.
- هذا الى جانب ما يحققه هذا النشاط من إيرادات ضخمة في حالة استغلال وتأجير هذا الأسطول بواسطة الدول الأخرى.

1.2. دراسة وتحليل خصائص أنشطة النقل البحري

للاستثمار في مشروعات النقل البحري ميزة خاصة تختلف تماما عن الاستثمار في المشروعات الاقتصادية الأخرى، وهذا للميزة الخاصة التي يتمتع بها النقل البحري عن باقي أنواع النقل الأخرى، نظرا لارتفاع الكثافة الرأسمالية التي تمكنها من الصمود أمام القوى الطبيعة، بالإضافة الى دقة المشروعات التي تضمن البحار السليم لسفن النقل البحري مختلفة الأحجام، بالإضافة الى ضرورة توافر موانئ ذات أعماق ملائمة، وتوفير التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ. نظرا لدور النقل البحري في تنمية مختلف القطاعات الاقتصادية فإن عدم توافر خدمة النقل البحري يؤدي دون شك الى ظهور اختلال بين هذه القطاعات.

¹⁷³ سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 2002/2003، ص35.

الأمر الذي يعكس أهمية التقييم السليم والدقيق لطبيعة الاستثمارات الضخمة في قطاع النقل البحري، تجنبا لتبديد رؤوس الأموال الطائلة، وتعطيل الطاقات الانتاجية في القطاعات الاقتصادية التي تتأثر بدرجة كبيرة بالخدمات التي يقدمها هذا القطاع.

وانطلاقا مما سبق يتضح أن مشروعات الاستثمار في قطاع النقل البحري تتميز بخصائص محددة يمكن حصرها فيما يلي:

• ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري:

تتميز الاستثمارات في النقل البحري بالكثافة الرأسمالية اذا ما قارناها بالاستثمار في أنواع النقل الأخرى وهذا نظرا لاعتمادها على فنون انتاجية مكثفة رأس المال وذات دقة عالية، بالإضافة الى كونها ذات مواصفات خاصة تجعلها تواجه عوامل تغير المادة المستخدمة في الصناعة، نظرا لتواجدها في المياه بصفة مستمرة، مع ضرورة انشاء مخازن للبضائع المتداولة في الميناء.

ومن مظاهر ارتفاع الكثافة الرأسمالية في استثمارات النقل البحري¹⁷⁴:

1- ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسانة¹⁷⁵ البحرية: تتميز استثمارات النقل البحري بارتفاع الكثافة الرأسمالية نظرا لكبر حجم الاستثمارات اللازمة لإنشاء الأماكن الخاصة ببناء السفن والبواخر وإصلاحها وكذا الأنشطة المكمل لها¹⁷⁶.

2- الارتفاع المستمر للتكاليف الرأسمالية الخاصة بإنشاء المراسي والحاويات.

• تعاضد استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري:

تعتمد صناعة النقل البحري على استخدام الوسائل والأساليب التكنولوجية المتطورة، وقد انعكس هذا في تطوير وأساليب بناء البواخر و هيكلها. بالإضافة الى تطوير طرق مناولة البضائع وتداولها في الموانئ البحرية والجافة. وتجدر الاشارة هنا الى وجود ارتباط وثيق بين طبيعة صناعة النقل البحري كصناعة تعتمد على رأس المال الكبير من جهة، والتطور التكنولوجي المستخدم من جهة ثانية، حيث تعتمد الأساليب الأخيرة على

¹⁷⁴ سميرة ابراهيم ايوب/ مرجع سبق ذكره، ص51.

¹⁷⁵ ترسانة [مفرد]: ج ترسانات/ ترسانات :مكان صنع المراكب والسفن "ترسانة بحرية." http://www.arabdict.com/ تاريخ الاطلاع: 2014/03/15.

¹⁷⁶ ولعل بعض من هذه الأنشطة: الورشات الخدمية مثل ورشات الصيانة و المخازن و الأمن الصناعي.. الخ، و الورشات الخاصة بالأعمال الكهربائية كالمحركات و الأجهزة الملاحية و الاسلكية و أجهزة التحكم الألي.

الفنون الانتاجية المكثفة لرأس المال وتمثل أهمية التقدم التكنولوجي ودوره في رفع كفاءة وانتاجية النقل البحري للبضائع.

إن التقدم التكنولوجي الذي عرفه مجال النقل البحري للبضائع، سواء من حيث التقدم في بناء البواخر وتسييرها أو من حيث وسائل مناولة البضائع¹⁷⁷. وتبرز أهمية التقدم التكنولوجي من خلال حل المشاكل الفنية الاقتصاد لقطاع النقل البحري من خلال زيادة الطاقة الانتاجية لأسطول النقل البحري عن طريق زيادة فترات التشغيل وتقليص مدة بقاء السفينة داخل الميناء للقيام مهمتي الشحن والتفريغ، هذا ويساعد التقدم التكنولوجي في تسهيل تداول الشاحنات والوسائل ونقلها من مكان إلى مكان آخر في أقل فترة ممكنة والتوسع في استخدام أساليب الآلية في إدارة وتشغيل السفن¹⁷⁸.

• طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري:

تميز مشاريع صناعة النقل البحري بطول فترة حياة المشروع حيث يتراوح العمر الافتراضي للسفن والبواخر في المتوسط بين 25 الى 30 سنة. كما تصل فترة العمر الانتاجي للموانئ البحرية والجافة والممرات الملاحية الى 100 سنة. وما من شك أن طول العمر الانتاجي لمشروعات النقل البحري يترب عليها مجموعة من الآثار، نذكر منها¹⁷⁹:

- صعوبة تقييم ومراجعة خطط الاستثمار الخاصة بهذا النوع من الاستثمارات الضخمة سواء خلال فترات انشاء أو تشغيل المشروع؛
- توخي الحذر عند اتخاذ القرارات الخاصة بالتوسع في مشروعات النقل البحري مع ضرورة الأخذ بعين الاعتبار آثار عمليات التوسع في هذا النشاط على مستوى الاقتصاد الكلي خاصة وأن نشاط النقل البحري ذو تأثير متبادل مع بقية الأنشطة الاقتصادية الأخرى.

¹⁷⁷ التطور التكنولوجي في مجال الشحن و التفريغ أو ما يعرف بمناولة البضائع.

¹⁷⁸ هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع اشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، دار المعارف الاسكندرية، سنة 1984. ص24.

¹⁷⁹ جلاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، مذكرة دكتوراه، جامعة الجزائر، سنة 2007-2008. ص67.

● تعظم أهمية اختصار الزمن، و قيمة توافر المعلومات في صناعة النقل البحري¹⁸⁰:

- اختصار عنصر الزمن:

تحتل قضية اختصار الزمن أهمية كبيرة في رفع كفاءة أداء خدمات النقل البحري، وزيادة انتاجيتها. الأمر الذي ينبغي أخذه في الحسبان عند الدراسة وتقييم جدوى مشروعات تلك الصناعة والفنون الانتاجية المستخدمة فيها. ولقد يتضح من أثر التطور اللوجستي في صناعة البحري، مدى أهمية اختصار عنصر الزمن بغرض خفض جانب التكاليف وهو ما أدى استحداث نظم نقل متطورة، الى جانب استخدام السفن ذات سرعة عالية والتي لديها وسائل حفظ حديثة تزداد أهميتها في الحفاظ على سلامة نقل السلع الغذائية والمستلزمات الطبية والكيماويات. ولا شك أن تسهيل عمليات الشحن والتفريغ وخروج البضائع من الميناء بالسرعة المناسبة من شأنه وصول البضائع الى أماكن الطلب عليها بحالة سليمة من جهة، وتجنب زيادة تكاليف نقلها من جهة أخرى.

مؤشرات الأداء بالميناء:

لا يوجد مقياس واحد فعال لقياس كفاءة عمليات تداول البضائع والحصول على المعلومات التي نتمنا عن الأرصفة. ولكن توجد مجموعة عوامل مختلفة تستخدم للقياس يطلق عليهم "مؤشرات الأداء في الميناء". ولقياس أداء عمليات تداول البضائع بالميناء توجد أربعة مجموعات من مؤشرات الأداء:

● مؤشرات الإنجاز: ويعتبر من أهم المؤشرات، ومن خلاله يت السيطرة على المؤشر المالي بشكل جيد¹⁸¹. ويمكن تعريف الانجاز بأنه كمية البضائع بالطن التي يتم تداولها في فترة زمنية محددة، وتوجد ثلاث أنواع رئيسية من مؤشرات الانجاز¹⁸²:

- انجاز الرصيف: وهي عملية قياس الكمية الكلية من البضائع التي تم تداولها على الرصيف في فترة محددة وهي عادة في سنة واحدة. وتوجد بعض العقبات بالنسبة لحساب انجاز الرصيف، فمثلا البضاعة التي يتم تداولها أكثر من مرة أثناء الشحن أو التفريغ، أو البضاعة التي يتم نقلها للوصول الى بضاعة أخرى أو التي يتم تحريكها لتجهيزها لمرحلة تالية في الرحلة.

¹⁸⁰ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع تم ذكره سابقا... ص 69.

¹⁸¹ United Nations Conference on Trade and Development, Port Performance indicators, p08.

¹⁸² علي عبد اللا، مصطفى عبد المحافظ، ادارة وتشغيل الموانئ، مكتبة الاشعاع الفنية، الاسكندرية، الطبعة الأولى 2000. ص 67.

— انجاز السفينة: مؤشر انجاز السفينة يقيس معدل تداول البضائع من وإلى السفينة على الرصيف. وهذا المؤشر يوضح مدى كفاءة عملية تداول البضائع. ويتم التعبير عن انجاز السفينة بثلاث طرق مختلفة تعتمد كل منها على الفترة الزمنية التي يتم خلالها قياس كمية البضائع التي تم تداولها كما يلي¹⁸³:

■ عدد الأطنان التي تم تداولها للسفينة خلال ساعات العمل.

■ عدد الأطنان التي يتم تداولها للسفينة خلال ساعة على الرصيف.

■ عدد الأطنان لكل ساعة للسفينة في الميناء.

— انجاز مجموعة العمال: هو متوسط عدد الأطنان للبضاعة التي يتم تداولها بواسطة مجموعة من العمال في الساعة الواحدة.

● مؤشرات الخدمة: توجد مؤشرات كثيرة تستخدم لقياس جودة ونوعية الخدمة التي يقدمها الميناء لعملائه، ولكن من بين هذه المؤشرات المستخدمة، هناك مؤشر وحيد يؤخذ في الاعتبار هو الوقت الكلي الذي تقضيه السفينة بالميناء:

— وقت الانتظار: وهو الفترة الزمنية ما بين وصول السفينة للميناء وبين رسوها على الرصيف. وهذا الوقت يكون كبيرا في حالة عدم وجود رصيف نتيجة لتكدس الميناء بالسفن، أو اذا كان بالميناء ظاهرة المد والجزر تمنع تراكي السفينة. ويمكن تقليل وقت الانتظار عن طريق تحسين معدل التداول، زيادة عدد أيام العمل وزيادة عدد الأرصفة.

— الوقت على الرصيف: الجزء الثاني من الوقت في الميناء الذي تقضيه السفينة على الرصيف، في عمليات الشحن والتفريغ أو بدون شحن أو تفريغ، أي الوقت الكلي للسفينة على الرصيف سواء كانت تعمل أو لا تعمل، ويقاس بالساعات أو الأيام. ولتقليل الوقت على الرصيف هذا يتوقف على عاملين أساسيين هما نوع السفينة (قديمة أو حديثة، مجهزة أو غير مجهزة بمعدات لتداول البضاعة)، إضافة إلى نوع البضائع المتداولة.

¹⁸³ علي عبد اللا، مصطفى عبد الحافظ، مرجع تم ذكره سابقا. ص72.

- مؤشرات الاستخدام: وهي مقياس حقيقي وواقعي لكيفية استخدام تسهيلات الرصيف والموارد الأخرى، ويوجد مؤشرين مهمين في هذه المجموعة وهما:
 - اشغال الرصيف: وهي الفترة الزمنية التي يكون فيها الرصيف مشغول بالسفن.
 - وقت العمل على الرصيف: هي الفترة الزمنية من وقت السفينة على الرصيف المجدولة للعمل (شحن تفريغ).
- مؤشرات الإنتاجية: من خلال دراسة المؤشرات الثلاث السابقة نجد أنها تقدم لحد ما معلومات فعالة لنظام الادارة ولكنها لا تقيس كفاءة وفاعلية عمليات الرصيف، وبالتالي لا توضح مدى كفاءة العمالة والمعدات والإنشاءات التي تستخدم. والمقصود بالكفاءة هنا هو النسبة بين الانجاز الذي تم الحصول عليه وبين الجهود الذي بذل. وفي الموانئ فإن القياس الذي يصلح للكفاءة بالنسبة لعمليات مناولة البضائع هو تكلفة تداول الطن الواحد من البضائع.

2.2. الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودورها في التنمية الاقتصادية

ان دراسة وتحليل الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري سوف تعتمد على دراسة العلاقة الوثيقة بين قطاع النقل البحري وأثره على بعض من هذه المتغيرات التي نذكر منها: قطاع التجارة الخارجية، تحسين مركز ميزان المدفوعات، ظاهري التخصص وتقسيم العمل، مستوى التوظيف و تنوع العمالة¹⁸⁴.

● العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري و قطاع التجارة الخارجية:

يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى، أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي الدولة كانت، سواء متقدمة أو في طور النمو، ويرجع ذلك الى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض، تتمثل في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة مقارنة بالقدرة الاستيعابية لباقي أنواع النقل الأخرى.

ان وجود بواخر وطنية تعمل على خدمة خط ملاحى معين من شأنه العمل على تشجيع و تنمية صادرات تلك الدولة بتوافر خدمات ملاحية متطورة تساهم في تحقيق معدلات نمو مرتفعة المستهدفة في هذا القطاع.

¹⁸⁴ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع تم ذكره سابقا. ص71.

● العلاقة بين نشاط النقل البحري وتحسين مركز ميزان المدفوعات:

حيث يعمل النقل البحري على توفير موارد ضخمة من العملة الصعبة الذي تنفقه تلك الدول في نقل منتجاتها عبر السفن الأجنبية؛ وتوفير امكانية استغلال الأسطول التجاري الوطني كمصدر للنقل وذلك بتأجيره الى الدول المجاورة والشركات الأجنبية.

● العلاقة بين نشاط النقل البحري وظاهرتي التخصص وتقسيم العمل:

يعد نشاط النقل عامة والنقل البحري خاصة من أهم عوامل التخصص الاقليمي بين مناطق الدولة الواحدة من جهة، وفيما بين الدول المختلفة من جهة أخرى. حيث تتفوق بعض من هذه الدول في انتاج سلعة أو مجموعة من السلع التي تكتسب في انتاجها مزايا نسبية، بينما تتخصص بعض الدول الأخرى في انتاج أنواع أخرى من السلع لنفس السبب.

● العلاقة بين قطاع النقل البحري والتوظيف:

يمارس قطاع النقل البحري دورا هاما في خلق فرص عمالة وطنية جديدة سواء في المشروعات الأساسية لنشاطه (العمل في ظهر السفينة) أو المشروعات المكملة لنشاط النقل البحري (الشحن والتفريغ.. الخ) ولا يخفى دور النقل البحري في توفير فرص توظيف بالنسبة للدول التي تقع على الخط الساحلي نظرا لقدرته الاستيعابية. حيث أن سوق العمل في قطاع النقل البحري، يعد سوقا دوليا بمعنى امكانية توظيف العمالة البحرية في الدولة على سفن أجنبية، وفي هذه الحالة تحظى الدولة المعنية بمنافع غير محدودة تتمثل في¹⁸⁵ زيادة فرص العمالة وخلق دخول جديدة تمارس تأثيرها على جانبي العرض والطلب الكمي؛ وامكانية الاستعانة بهذه العمالة، بعد اكتسابها العديد من الخبرات والمهارات الأجنبية في مجال العمل البحري.

3.2. التحليل الاقتصادي لجانب التكاليف في نشاط النقل البحري

● طبيعة تكاليف نشاط النقل البحري والمداخل المختلفة لتصنيفها:

يتعلق الأمر هنا بأهمية التكاليف البحرية بالنسبة لتوزيع التكلفة الكلية، فإذا تتبعنا منتج قد تم تصديره من اي دولة ونظرنا الى سعره الذي يبيع به في السوق نجد أنه يعتمد على عاملان رئيسيان للتكلفة وهما¹⁸⁶:

● تكاليف الانتاج؛

¹⁸⁵ سميرة ابراهيم أيوب، مرجع ذكر سابقا، ص83.

¹⁸⁶ علي عبد اللا، مصطفى عبد المحافظ، ادارة وتشغيل الموانئ، مكتبة الاشعاع الفنية، الاسكندرية، الطبعة الأولى 2000، ص13.

• تكاليف التوزيع.

فبعد أن يتم تعبئة وتغليف البضاعة ويتم تخزينها وتصبح جاهزة للتوزيع، نجد أن المصدر يقوم بدفع تكاليف أخرى وهي تكاليف النقل والتأمين وفي الحقيقة تكلفة النقل تعتبر من أهم مكونات تكاليف التوزيع. وتكاليف النقل هنا تنقسم الى قسمين:

1- تكاليف النقل البري: وهذه المرحلة يتم فيها النقل من مكان الانتاج الى ميناء الشحن ومن الميناء الى مكان الاستلام.

2- تكاليف النقل البحري: وهي تكاليف مناولة البضائع في موانئ التصدير والاستيراد وكذلك تكلفة النقل في البحر (الرحلة).

وتنقسم تكاليف النقل البحري الى جزئين هما:

- تكاليف الرصيف؛

- أسعار الشحن.

وعادة تدفع التكاليف البحرية الى هيئة الميناء بينما يدفع سعر الشحن الى مالك السفينة.

وتنقسم تكاليف الرصيف الى:

■ رسوم استخدام الرصيف - رسوم مناولة البضائع على الرصيف - رسوم التخزين.

كما تنقسم أسعار الشحن الى عدة رسوم حيث أنها تحتوي على مدة بقاء السفينة بالميناء والتي تدخل فيها

تكاليف الرصيف من حيث الرسوم والضرائب التي تدفع للميناء ورسوم الشحن والتفريغ.

المبحث الثالث: أهمية قطاع النقل الجوي ودور الحكومة في تطويره

يحظى قطاع النقل الجوي بأهمية كبيرة لا تقل عن أهمية أنواع النقل الأخرى في تحقيق التنمية الاقتصادية، فقد ذكر الفريد مارشال أن الحقيقة الواضحة في زمننا هذا أن التطور في الانتاج الصناعي تترجمه صناعة النقل وبالخصوص، النقل الجوي.

1.3. الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل الجوي وجهود الدولة في تدعيمه

❖ أثر نشاط النقل في مجال العمالة¹⁸⁷:

يتيح نشاط النقل الجوي توفير فرص عمل مباشرة، من خلال توفير التوظيف داخل نفس القطاع، ولا يساهم هذا القطاع في تقليص معدلات البطالة فحسب، بل يتضمن هذا التأثير المساهمة في رفع معدلات الطلب والعرض الكلي داخل الاقتصاد الكلي من خلال ما ينعكس على توفير فرص العمالة من خلق عوائد مالية يتم تخصيص جانب منها للإنفاق الاستهلاكي (السلي والخدمي)، علاوة على امكانية توجيه جانب آخر منها للدخار والإنفاق الاستهلاكي، وبالتالي يؤدي خلق الدخل الناتجة عن رفع معدلات العمالة الى رفع معدلات الناتج المحلي الاجمالي.

❖ أثر قطاع النقل الجوي في تفعيل قطاع السياحة:

يتميز قطاع النقل الجوي بظهور علاقات ترابط وتكامل أمامية وخلفية مع باقي الأنشطة الاقتصادية، وبصفة خاصة النشاط السياحي. وفي عام 2010 وصل عدد المسافرين بين العالم العربي والاتحاد الأوروبي الى 37.8 مليون مسافر مشكلا 30.2% من حجم سوق النقل الجوي من وإلى داخل العالم العربي¹⁸⁸. وتتضح علاقات التأثير المتبادل بين القطاعين فيما يلي:

أ- ارتفاع معدلات العمالة الموظفة في شركات الطيران لتقديم الخدمات السياحية ذات الجودة العالية؛

¹⁸⁷ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع تم ذكره سابقا. ص 167.

¹⁸⁸ الاتحاد العربي للنقل الجوي، علاقات النقل الجوي بين العالم العربي والاتحاد الأوروبي، مارس 2011، ص 04.

ب- وفرة وانتظام تقديم خدمات النقل الجوي، واعتدال أسعاره فضلا عن تحسين مستوى خدمة النقل ذاتها. كلها عوامل من شأنها زيادة الجذب السياحي في الدول التي تتوفر لديها مقومات السياحة الترفيهية والثقافية وكذلك السياحة العلاجية والدينية.. الخ.

ج- ان تزايد الطلب المحلي والعالمي على الخدمات السياحية المتطورة يترتب عليه زيادة معدلات التشغيل في قطاع النقل الجوي. الأمر الذي يدعو الى ضرورة ايجاد قدر كافي من التنسيق بين تخطيط قطاع النقل الجوي وتخطيط السياحة.

❖ أثر نشاط قطاع النقل الجوي على تحسين مركز ميزان المدفوعات¹⁸⁹:

أ- تأثير نشاط النقل الجوي على ميزان المعاملات الجارية: حيث يتمحور التأثير الايجابي لخدمات النقل الجوي على ميزان المعاملات الجارية فيما يدره هذا القطاع من متحصلات وعوائد مادية بالعملة الأجنبية، يتم تسجيلها في الجانب الدائن من ميزان العمليات الجارية.

ب- أثر نشاط قطاع النقل الجوي على ميزان التجاري: يؤثر نشاط خدمات النقل الجوي على رصيد الحساب التجاري بميزان المدفوعات، من خلال تأثيره على حجم ونطاق التبادل التجاري القائم بين دولة ما غيرها من الدول الأخرى. وتكلفة النقل الجوي تعد من أهم العوامل التي تؤثر في درجة تركيز أو انتشار عمليات التبادل التجاري فيما بين الدول.

التمييز بين النقل الجوي للبضائع والنقل الجوي للركاب:

- تتميز حركة نقل البضائع عن الركاب بالطائرات بأنها تتحرك وتنقل البضائع في اتجاه واحد فقط، من مراكز الإنتاج والتصنيع إلى الأسواق المختلفة مما يؤدي إلى رجوع الطائرات فارغة في رحلات العودة ويجعل نسبة نقل هذه الطائرات لبضائع أخرى في الاياب والاستفادة منها منخفضة. أما بالنسبة للركاب فإنه يمكن نقلهم بالطائرات سواء في اتجاه واحد أو ذهابا وإيابا وهذا يساعد شركات الطيران على رفع نسبة امتلاء وتشغيل طائراتها لأقصى قدر ممكن¹⁹⁰.

¹⁸⁹ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص170.

¹⁹⁰ مصطفى سعيد أحمد، دليل عمليات النقل الجوي للتصدير، الوكالة العالمية للصحافة والطباعة والنشر "رخا"، ص10.

- عدم توفر نظام التوقف الاختياري على المحطات بالنسبة للبضائع، مثلما هو الحال في نقل الركاب، وذلك لأن الركاب يتحركون فور وصولهم الى محطات التوقف بشكل تلقائي على عكس البضائع التي يتطلب نقلها الى تقنيات خاصة بالتفريغ وإعادة الشحن والتخزين وغيرها، مما يتطلب وسائل خاصة تضمن نقلها وتخزينها وحمايتها من التلف وضمان وصولها الى المكان المرسل اليه.
- في عمليات نقل البضائع تهتم معظم شركات الشحن الجوي بنقل البضاعة لبناء علاقات حسنة وتعزيز مكانتها في سوق الشحن الجوي من خلال تحسين جودة خدماتها، بعكس النقل الجوي للركاب الذي تنتهي خدمته فور نزول الراكب من الطائرة.
- يتطلب الشحن الجوي للبضائع توافر بنية تحتية تضمن النقل السليم للبضائع (شحن وتفريغ وتعبئة وتجميع وتخزين).

2.3. تحليل الجوانب الاقتصادية لنشاط النقل الجوي

تعتبر مشاريع النقل بصفة عامة من بين مشاريع البنى التحتية الأساسية، وتدرج بصفة خاصة في أنشطة الدولة لكونها تؤثر تأثيرا كبيرا على الاقتصاد القومي. ويعد الانفاق في سبيل تحسين قطاع النقل من المجالات الحيوية التي لا بد لأي دولة مهما كان وضعها أن تنفق فيها.

وتتعدد أنواع الانفاق العام على نشاط النقل الجوي بين نفقة رأسمالية وكذلك نفقة جارية في صورة اعانات "كإعانات الإنشاء" التي قدمتها الحكومات المختلفة لشركات الطيران في بداية فترة إنشائها، أو اعانات تحقيق التوازن التي تساهم في تعظيم قدرة شركة الطيران في تغطية جانب من العجز المالي الذي يعترض سيرها¹⁹¹.

- نظرة اقتصادية لمشكلة زيادة معدلات الاستثمار: اذ تواجه عمليات الاستثمار في قطاع النقل العديد من العوائق، يعود جزء منها الى طبيعة نشاط النقل الجوي، والخصائص المميزة له. من حيث ضخامة التكلفة الرأسمالية، ارتفاع درجة المخاطرة المحيطة بالاستثمار في هذا القطاع اضافة الى ميل الاستثمار الى الشكل الاحتكاري.. الخ.
- التكلفة والمردودية في نشاط النقل الجوي: يتميز هذا النشاط بمميزات تختلف عن باقي الأنشطة الاقتصادية. حيث بالرغم من ارتفاع تكاليفه بشكل كبير، إلا أن العوائد تميل الى الانخفاض.

¹⁹¹ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 174.

3.3. العوائق التي تواجه زيادة معدلات الاستثمار في قطاع النقل الجوي:

- الارتباط بين انتاجية خدمات النقل الجوي والمستوى التكنولوجي: يتميز النقل الجوي ارتفاع انتاجيته وتطلبه لدرجة عالية من التقدم التكنولوجي المستعمل في إدارته.
- ارتفاع درجة المخاطرة في عمليات الاستثمار في قطاع النقل الجوي: تتصف الاستثمارات في نشاط النقل الجوي بارتفاع عنصر المخاطرة، من بين هذه المخاطر نذكر¹⁹² صعوبة بل واستحالة تجنب الآثار السلبية الناجمة عن سوء تخطيط عمليات الاستثمار في نشاط النقل الجوي، ويرجع ذلك الى أن الأخطاء قرارات الاستثمار في هذا المجال يصعب تداركها، بسبب ارتفاع التكلفة الرأسمالية لتلك الاستثمارات من جهة، وطول فترة العمر الافتراضي للمشروع الاستثماري من جهة أخرى.
- **خاصية الخدمة المقدمة:**

1. يعتبر الطلب على خدمات النقل الجوي طلبا مشتقا: مثل السياحة، رحلات عمل وغيرها، أي أن الطلب ليس على الرحلة الجوية ذاتها إنما لما وراء هذه الخدمة. وهذا ما فرض على شركات النقل تقديم خدمات ذات جودة عالية تعدى توفير المقعد المريح للراكب. حيث تعدى هذا ليشمل الإقامة بالفنادق، وتنظيم برامج سياحية تعمل على جذب السياح. حيث أصبح اليوم التنافس بين الشركات ليس فقط على توفير الراحة، إنما يشمل الآن توفير أفضل الشروط للراكب، مثل أسعار التذاكر واستحداث أساليب تسويق متطورة لترويج بيع هذه الخدمات. وخصائص خدمة النقل الجوي تجعلها تقديمها يرتبط بشكل مباشر باستهلاكها في ذات الوقت دون أي تأجيل، ويلعب تقدير الطلب على خدمات النقل الجوي دورا هاما في مجال تخطيط الطاقة الاستيعابية للطائرات، وهذا يعتمد بصفة أساسية على كفاءة أداء الخطوط الملاحية الجوية.

4.3. التحليل الاقتصادي لجانبي التكلفة والمردود في قطاع النقل الجوي:

تتميز تكاليف النقل الجوي ومردوده بخصائص تختلف عند تلك المميزة لأساليب النقل الأخرى، مع الأخذ بعين الحسبان وجود بعض النقاط المشتركة بينه وبين باقي الأنشطة، ويتم تحليل تكاليفه وعوائده على النحو التالي:

¹⁹² سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 179.

العوامل المؤثرة على الطبيعة الخاصة لتكلفة مشاريع النقل الجوي:

- تكاليف النقل الجوي تدخل ضمن المنفعة العامة التي يتسع مجالها ليشمل طبقات مختلفة من المجتمع؛
- هناك علاقة طردية بين تكلفة النقل الجوي ومستوى التطور التكنولوجي المستخدم في هذا النشاط؛
- تعتبر تكاليف التشغيل احدى المؤشرات المهمة التي تستعمل لقياس جودة وفعالية المشروع لكونها تأثر بشكل كبير على قرارات الاستثمار في هذا النشاط.

لا بد من الإشارة هنا الى أن مفهوم العائد لا يقتصر فقط على الربح المادي انما يرتبط ارتباطا وثيقا بطبيعة هذا النشاط، لكونه يعتبر من أهم أنشطة البنية التحتية، حيث يتعدى الربح المادي ليشمل المردودية الاقتصادية والاجتماعية التي تتوضح في كم المنافع المتحصل الاقتصادية والاجتماعية والسياسية المتحصل عليها من خلال هذا المشروع. وبالتالي فإن تحليل جانب العائد في نشاط النقل الجوي يأخذ بعين الاعتبار العوامل التالية¹⁹³:

- تسبيق هدف تعظيم المنافع الاقتصادية وكذا الاجتماعية على الربح المادي؛

- ان مردود نشاط النقل الجوي يأخذ في المقام الأول المنفعة العامة، التي تتجسد في المنفعة المكانية والزمنية للسلع المنقولة، وزيادة جودة خدمات النقل الجوي لتوفير الرفاهية لركاب، اضافة الى امكانية ربط الدولة بغيرها من دول العالم.

- تحليل المردود في نشاط النقل الجوي يعتمد بالدرجة الأولى الى الآثار الاقتصادية والاجتماعية غير المباشرة التي تتجسد في تعزيز علاقات التكامل التي يضمونها النقل الجوي.

بتعبير آخر فيمكننا تحديد المردود الاقتصادي لنشاط النقل الجوي من خلال قياس القيمة المضافة لهذا القطاع في باقي الأنشطة الاقتصادية، مثل التجارة، القطاع السياحي، الصناعة.. وغيرها¹⁹⁴.

¹⁹³ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص200.

¹⁹⁴ Jacques PAVAU, l'économie du transport aerien –la concurrence impraticable-, Economica, paris, 1984, p124.

المبحث الرابع: الأهمية الاقتصادية لنشاط النقل البري

1.4. الطبيعة الاقتصادية لنشاط النقل البري

1. ممارسة نشاط النقل البري في إطار صناعة منفردة مستقلة¹⁹⁵:

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.

نظرا لعدم وجود منحني 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 الانتاج في نشاط النقل البري بالقدرة التحميلية له والتي يتم قياسها من خلال مقياس: الطن/كم.

2.4. 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 الى التكاليف والعوائد المباشرة الناتجة عن خدمات النقل البري.

جانب المردود المباشر وغير المباشر:

¹⁹⁵ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع تم ذكره سابقا. ص 227.

الفصل الثالث: اقتصاديات نقل البضائع والتنمية الاقتصادية

يترتب على ممارسة نشاط النقل البري نوعين من المنافع الاقتصادية والاجتماعية، ويمكن تصنيفهما كمنافع مباشرة وأخرى غير مباشرة، والشكل التالي يوضح ذلك:

الشكل رقم (3-2): المنافع الناتجة عن نشاط النقل البري



المصدر: سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 2003/2002. ص232.

3.4. تصنيفات عناصر التكاليف في شركات النقل البري

❖ تصنيف عناصر التكاليف وفقا لحجم النشاط¹⁹⁶:

- تكاليف ثابتة: هي التكاليف التي لا تتغير قيمتها مع تغير طول المسافة، ويمكن تصنيفها الى تكاليف صناعية مثل أجور السائقين. أو ادارية هي تكاليف مباشرة على وسائل النقل البري مثل الأجر، التأمين.. الخ.

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

❖ تصنيف التكاليف حسب وحدة النشاط:

التكاليف المباشرة وغير المباشرة¹⁹⁷:

● التكاليف المباشرة:

- التكاليف الثابتة: تتمثل في الحصول على كافة الاصول الثابتة طويلة الأجل بما في ذلك التكاليف الثابتة الملموسة¹⁹⁸، بالإضافة الى التكاليف الثابتة غير الملموسة مثل فترة اختبار المشروع، تكاليف الادارة.. الخ.

- تكاليف التشغيل: يقصد بها كل التكاليف الجارية التي يتم انفاقها لإنتاج خدمة النقل البري وتتضمن تكلفة شراء مستلزمات الانتاج اللازمة لعملية تشغيل وحدات النقل على المدين الطويل والقصير، كتكلفة شراء قطع الغيار، أجور العمال، الوقود والصيانة.. الخ.

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

¹⁹⁶ خالد غازي عبود التمي، رباب عدنان شهاب العبادي، مقومات نظام التكاليف في شركات النقل البري، مجلة تنمية الرفادين 70-27-2005. العراق، ص05.

¹⁹⁷ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص234.

¹⁹⁸ تكلفة شراء الأرض، الأبنية والتكبيات، الأرصفة، المحطات، المنشآت والأبنية المكملة لنشاط النقل البري: مستودعات التخزين والاصلاح.

وتشمل التكاليف التي يتحملها مستخدمي خدمة النقل البري، وتعدد تلك التكاليف فتشمل ما يلي:

- تكاليف الازدحام؛
- تكاليف الحوادث؛
- تكاليف تلوث الهواء؛
- تكاليف التلوث السمعي (الضوضاء).

4.4. تكاليف نشاط النقل عبر السكك الحديدية

وفي هذا الجانب سنحاول التمييز بين الأنواع المختلفة للتكاليف في نشاط النقل عبر السكك الحديدية، حيث تتنوع التكاليف الى تكاليف ثابتة ومتغيرة وتكاليف يمكن تجنبها وأخرى عمومية ثم مشتركة، نذكر منها ما يلي¹⁹⁹:

1- التكاليف الثابتة:

تتميز التكاليف الثابتة بكونها مستقلة عن التغير في الحجم الكلي للحركة أو المسافة المقطوعة، ويطلق عليها أيضا بالتكاليف غير المباشرة، وهي التي لا ترتبط بحجم حركة البضائع أو بكمية خدمات النقل التي تقدمها السكك الحديدية. وتشمل التكاليف الثابتة عناصر التكاليف 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 الادارة التنفيذية.

¹⁹⁹ حمادة فريد منصور، اقتصاديات النقل، مركز الاسكندرية للكتاب، الاسكندرية، 2001. ص181.

ولابد من الإشارة الى 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، وتقدر نسبة التكاليف الثابتة $3/2$ التكاليف الكلية، وهذه النسبة ليس لها علاقة بحجم الحركة.

2- التكاليف المتغيرة:

ويعبر عنها أيضا بالتكاليف المباشرة والتي لها علاقة طردية بحجم حركة البضائع خلال الفترة الزمنية. وتشمل التكاليف المتغيرة تكاليف المواد التشغيل مثل الوقود والزيوت وطاقم العمل المباشر، وتكاليف الأدوات وأقساط الاهلاك المرتبطة إستعمال الأصول. كما تشمل صيانة الوحدات المتحركة ونظم الاشارات والخطوط الحديدية. وتمثل أهمية تحليل التكاليف المتغيرة في الادارة 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 تكلفه متغيرة في حالة معينة، وقد لا يكون كذلك في حالة أخرى. وترجع صعوبة تحديد مفهوم التكاليف المتغيرة الى ارتباطها بالحركة والتي تعكس العديد من خصائص التشغيل في السكك الحديدية، نذكرها فيما يلي²⁰⁰:

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

هذه الخصائص المذكورة أدت الى 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 جدلا قائما 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 تخطى بالنسبة الأكبر في النقل عبر السكك الحديدية، وذلك خلال فترة محدودة، و قد رأى بعض الكتاب الأوائل في اقتصاديات النقل أن نسبة التكاليف الثابتة قد يصل الى $3/2$ التكاليف الكلية، بينما الثلث الأخير يمثل التكاليف المتغيرة التي ترتبط بحجم الحركة²⁰¹.

²⁰⁰ حمادة فريد منصور، مرجع تم ذكره سابقا، ص183.

²⁰¹ المرجع نفسه، ص184.

3- 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.

5.4. سياسات التدخل الحكومي وأهدافه في نشاط قطاع النقل البري

يعتبر قطاع النقل البري من القطاعات الناهضة بالاقتصاد الوطني، لذلك توليه الحكومة اهتماما خاصا نظرا لدوره الفاعل في تحسين الوضع الاقتصادي والنهوض بالمستوى الاجتماعي للدولة. ومن خلال الجدول (3-3) نلاحظ أهداف تدخل الحكومة في تطوير قطاع النقل البري:

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

الأهداف	وسائل تحقيق الأهداف
1- تحسين مستوى جودة خدمة النقل، وزيادة قيمة معامل الأمان فيها.	ب- 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.
2- 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 أجرة النقل بما يتناسب مع الطاقة التحميلية وظروف العرض، والطلب على خدمة النقل.
3- ترشيد استخدام الطاقة في قطاع النقل باعتباره المستهلك الرئيسي لمواد الطاقة.	ب- دراسة تكلفة استهلاك الوقود اللازم لوحدة النقل البري المتعددة. ب- تخصيص قدر أكبر من الموارد الاقتصادية في اتجاه وحدات النقل ذات الاستخدام الرشيد للطاقة.

الفصل الثالث: اقتصاديات نقل البضائع والتنمية الاقتصادية

<p>ب- تحديد تكلفة الفرصة البديلة لكل عنصر من عناصر الانتاج التي تشكل المدخلات الرئيسية للانتاج في قطاع النقل البري.</p> <p>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.</p>	<p>4- رفع كفاءة تخصيص المواد الاقتصادية المستخدمة في قطاع النقل بهدف رفع معدل مساهمة هذا القطاع في زيادة القيمة المضافة على مستوى الاقتصاد القومي ككل.</p>
---	--

-المصدر: سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 2003/2002. ص 237

المبحث الخامس: النقل المستدام

بالرغم من الأهمية الكبيرة لقطاع النقل على المستويين الاقتصادي والاجتماعي إلا أنه يشكل مصدر تأثير سلبي على المستوى البيئي، حيث يشكل حالياً أحد عوائق التنمية المستدامة، وقد أصبح ضروريا خلق أنظمة نقل توازن بين تحقيقها للمنفعة الاقتصادية والاجتماعية من جهة، والحفاظ على النظام البيئي من جهة أخرى مما يسمح بالحفاظ على حق الأجيال القادمة من الرفاهية، وهذا ما يطلق عليه بالنقل المستدام.

1.5. مؤشرات التنمية المستدامة

تعمل مؤشرات التنمية المستدامة على تقييم مدى تطور الدول والشركات في مجال التنمية المستدامة، وهذا ما ينتج عنه اتخاذ العديد من القرارات سواء كانت وطنية أو دولية حول مختلف السياسات الاقتصادية والبيئية. ومن خلال هذا الجدول نوضح المؤشرات الأساسية من جدول أعمال القرن 21 للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا التابعة للأمم المتحدة²⁰².

الجدول رقم (3-2): مجموعة المؤشرات الأساسية للتنمية المستدامة

المؤشرات الاقتصادية	
نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي.	التعاون الدولي لتعجيل التنمية المستدامة
حصة الاستثمار الثابت الإجمالي في الناتج المحلي الإجمالي.	
صادرات السلع والخدمات/ واردات السلع والخدمات.	
نصيب الفرد السنوي من استهلاك الطاقة.	تغير أنماط الاستهلاك

²⁰²اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا التابعة للأمم المتحدة، تطبيق مؤشرات التنمية المستدامة في بلدان الإسكوا: تحليل النتائج، نيويورك، 2000، ص: 6، 8.

الفصل الثالث: اقتصاديات نقل البضائع والتنمية الاقتصادية

رصيد الحساب الجاري لنسبة مئوية من الناتج المحلي الإجمالي.	الموارد والآليات المالية
الدين/ الناتج المحلي الإجمالي.	
مجموع المساعدة الإنمائية الرسمية المقدمة أو المتلقية.	
المؤشرات الاجتماعية	
معدل البطالة.	مكافحة الفقر
مؤشر الفقر البشري.	
عدد السكان الذين يعيشون تحت خط الفقر.	
معدل النمو السكاني.	الديناميكية الديموغرافية و الإستدامة
معدل الإلمام بالقراءة و الكتابة بين البالغين.	تعزيز التعليم و الوعي العام و التدريب
النسبة الإجمالية للالتحاق بالمدارس الثانوية.	
متوسط العمر المتوقع عند الولادة.	حماية صحة الإنسان و تعزيزها
عدد السكان الذين لا يحصلون على المياه المأمونة.	
عدد السكان الذين لا يحصلون على الخدمات الصحية.	
عدد السكان الذين لا يحصلون على المرافق الصحية.	تعزيز التنمية المستدامة للمستوطنات البشرية
نسبة السكان في المناطق الحضرية.	
المؤشرات البيئية	
الموارد المتجددة/ السكان.	حماية نوعية موارد المياه العذبة و إمداداتها
استخدام المياه/ الاحتياطيات المتجددة.	
نصيب الفرد من الأراضي الزراعية.	النهوض بالزراعة والتنمية الريفية المستدامة
نصيب الفرد من الأراضي الصالحة للزراعة والأراضي المزروعة بصورة دائمة.	
استخدام الأسمدة.	
التغير في مساحة الغابات.	مكافحة إزالة الغابات و التصحر
نسبة الأراضي المتضررة بالتصحر.	
المؤشرات المؤسسية	
عدد أجهزة التلفزيون و الراديو لكل 1000 نسمة.	الحصول على المعلومات
عدد الصحف اليومية لكل 1000 نسمة.	
عدد الحواسيب الشخصية لكل 1000 نسمة.	

الفصل الثالث: اقتصاديات نقل البضائع والتنمية الاقتصادية

عدد خطوط الهاتف الرئيسية لكل 1000 نسمة.	
عدد المشتركين في الانترنت/ مستخدمي الانترنت لكل 1000 نسمة.	
عدد العلماء و المهندسين العاملين في البحث والتطوير لكل مليون نسمة.	العلم و التكنولوجيا
الانفاق على البحث والتطوير كنسبة مئوية من الناتج القومي الإجمالي.	

المصدر: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا التابعة للأمم المتحدة، تطبيق مؤشرات التنمية المستدامة في بلدان الإسكوا، مرجع سبق ذكره، ص: 6، 8.

هذه المؤشرات توضح مدى تطبيق الدول لمعايير التنمية المستدامة من خلال معايير رقمية يتم على أساسها مقارنتها مع دول أخرى، ويتم من خلال هذه المؤشرات تقييم تقدم الدول أو تراجعها في مجال التنمية المستدامة.

2.5. تعريف النقل المستدام ومميزاته

يستمد مفهوم النقل المستدامة من مفهوم التنمية المستدامة، ويصف وسائل ونظم النقل التي تستند على أسس الاستدامة، وتتنوع تعريفات النقل المستدام، نذكر منها **كما يعرفه مجلس وزراء الاتحاد الأوروبي للنقل هو²⁰³**: "أن يسمح بوصولية وتلاقي 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 يجد من الانبعاث والنفايات 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"²⁰⁴. كما عرف النقل المستدام بأنه: "مفهوم يشير إلى أية وسيلة نقل ذات تأثير منخفض على البيئة"، ويشمل النقل غير الميكانيكي، والمشبي وركوب الدرجات والمركبات

203

http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%D9%84%D9%86%D9%82%D9%84_%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B3%D8%AA%D8%AF%D8%A7%D9%85 تاريخ الاطلاع: 2013-12-27 الساعة 23:56

²⁰⁴ WCED (World Commission on Environment and Development), **Our Common Future**, Oxford: Oxford University Press, New York, 1987, P: 8.

الفصل الثالث: اقتصاديات نقل البضائع والتنمية الاقتصادية

الخضراء ، وبناء أو حماية أنظمة النقل في المناطق الحضرية ذات الكفاءة في استهلاك الوقود، وحفظ المساحة وتعزيز أنماط الحياة الصحية²⁰⁵.

❖ مميزات النقل المستدام :

يمكن تحديد مميزات النقل المستدام في الجدول التالي:

الجدول رقم (3-3): مميزات النقل المستدام

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

المصدر: من اعداد الباحثة بناء على المعلومات السابقة.

تظهر مميزات النقل المستدام في ما يلي²⁰⁶:

- **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 الاجمالي 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.

205

http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%D9%84%D9%86%D9%82%D9%84_%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B3%D8%AA%D8%AF%D8%A7%D9%8518:10، تاريخ الاطلاع: 2014/04/30.

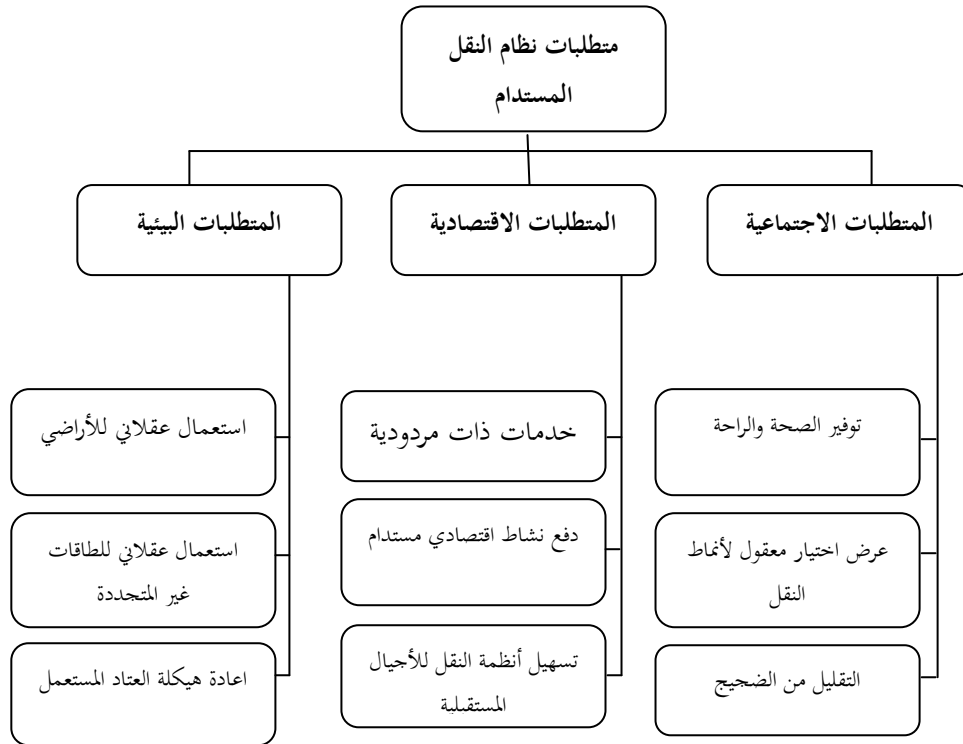
²⁰⁶ تقرير الاستدامة لدائرة النقل في أبو ظبي لعام 2009 ، النقل المستدام ، نشرة لوزارة النقل الإماراتية ، ص ص 12، 13.

- **نظام يولد الرفاهية الاجتماعية:** حيث يتميز بالأمان والفعالية، ويكون متاحاً للجميع تحت مبدأ ترسيخ نظام يلبي حاجات ومتطلبات أكبر قدر ممكن من الناس، وتوفير رحلات مريحة وفعالة وآمنة وبأجرة في متناول الجميع بهدف:
 - تقليل عدد حوادث المرور في مختلف أنواع النقل.
 - رفع نسبة استخدام المواصلات العامة.
 - تخفيض عدد الشكاوى من العملاء.

3.5. مبادئ النقل المستدام

للنقل المستدام متطلبات أساسية تحقق أهدافه المنوط بها سنلخصها في الجدول (3-3):

الشكل رقم (3-3): متطلبات نظام النقل المستدام



المصدر: بن باحان مختار، طيبي حسين: دراسة حول النقل الجماعي بولاية باتنة - اقتراحات من أجل نقل مستدام، ENATT، 2009، ص66.

لنقل المستدام العديد من المبادئ نذكر منها:

● **تأمين الوصول:** حيث تتمحور منفعة النقل في المنفعة المكانية للسلع والخدمات، ووصول هذه الأخيرة في الوقت والمكان المناسبين من الأهمية الاقتصادية والاجتماعية، وهو جوهر نظام النقل، وإضافة الى ما سبق لابد أن يقترن هذا بانخفاض التكلفة مما يعطي المجتمع أكثر من اختيار لتلبية احتياجاتهم.

● **تحقيق العدالة الاجتماعية²⁰⁷:** علاوة على اعتبار النقل من بين القطاعات الهامة التي تؤثر تأثيراً على الاقتصاد الوطني، فإنه يولي اهتماماً لا يقل أهمية في بناء المجتمع وتسهيل ظروف المعيشة، وبالتالي يجب على الدول توفير نظم النقل الذي تحقق من خلاله العدالة الاجتماعية والإنصاف بين الأجيال السابقة والقادمة وبين الأقاليم، وتوفير الاحتياجات الأساسية للنقل التي تلي احتياجات جميع السكان بكافة طبقاتهم الاجتماعية، ولكافة المناطق الحضرية والريفية على حد سواء²⁰⁸.

● **التخطيط المتكامل للنقل:** ولتحقيق ما سبق ذكره، يتوجب على المسؤولين تخطيط النقل بما يتضمن النظم والحلول المستدامة على حد سواء، وهذا من خلال:

أ- التنسيق بين الجهات المسؤولة بين القطاعين العمومي والخاص في تخطيط وتفعيل أنظمة النقل، بما يحقق التنسيق بين البيئة، الصحة، الطاقة واستعمالات الأراضي.

ب- إشراك الجمهور في اختيار القرارات المتعلقة بتطوير نظم النقل، وجعل هذه القرارات مفتوحة من أجل تلبية مختلف الاحتياجات.

ج- التقديرات المستقبلية للتأثيرات الاجتماعية والبيئية لها أهميتها في تجهيز الإجراءات والقرارات اللازمة اتخاذها في تلك الحالات للتصدي لها، وهذا يؤدي الى تقليص التكاليف خصوصاً وأن مشاريع النقل تتميز بطول العمل الافتراضي لها وارتفاع تكاليفها.

د- أخذ العبرة من الآثار العالمية والمحلية الناجمة عن قرارات عملية تخطيط النقل.

²⁰⁷ Sustran, Pamphlet of the Sustainable Transport Action Network, May 1996, <http://www.gdrc.org/uem/sustran/key-issues.html> consulté le 16/08/2014.

²⁰⁸ SUSTAN, key in sustainable transportation, 1996, www.gdrc.org consulté le 20/04/2014.

هـ- تصميم نظام نقل يعمل على الحد من التلوث السمعي، وتصميم شبكات نقل لا تمس المواقع التاريخية والأثرية للمنطقة.

و- منح الأولوية للاعتبارات البيئية في عملية تخطيط النقل للحد من التلوث البيئي وخفض التأثير السلبي لوسائل النقل على النظام البيئي، والتقييد بشروط الحفاظ على التنوع البيولوجي.

التخطيط بعيد المدى:

والذي يشمل التفكير بالمستلزمات لفترة قد تتعدى 5-10 سنوات وتصل أحيانا الى 20 سنة وهذا يتطلب القيام بمشاريع جذرية مكلفة وتغيرات أساسية في استعمالات الأرض أو على حركة النقل، ومن هذا المنطلق فإن الاستعمالات المطلوبة لإحداث مثل هذا التغيير الرئيسي يتطلب اعداد الدراسات وتعميم المقترحات في نواحي متعددة قبل الوصول الى الحل الأمثل²⁰⁹.

التخطيط قصير المدى:

والذي يتمثل في تحويلات أو اجراءات قليلة الكلفة لتحسين الأوضاع الحالية وبصورة خاصة الاستفادة من الامكانيات المتوفرة الى الحد الأقصى أي أن الحل قصير المدى يأتي للاستفادة مما هو متوفر من معطيات لوضع النقل واستعمالات الأرض المخصصة له بشكل أقصى.

أهداف التخطيط الشامل للنقل:

معلوم أن كل مجال يراد تخطيطه لا بد أولا من تحديد الهدف لهذا التخطيط. وفي مجال التخطيط الشامل للنقل فإن الأهداف يمكن تحديدها كالاتي²¹⁰:

- زيادة السرعة وتقليص الازدحام؛
- زيادة الأمان وتقليل الحوادث؛
- الاقتصاد في استثمارات رأس المال؛
- تخفيض تكاليف التشغيل؛
- توفير الحماية والحفاظ على البيئة

²⁰⁹ محمد جاسم شعبان العاني، التخطيط الاقليمي - مبادئ وأسس - نظريات وأساليب، دار صفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2007، ص 197.

²¹⁰ محمد جاسم شعبان العاني، مرجع سبق ذكره، ص 199.

● **جودة البيئة:** تساهم الأنشطة البشرية في تدمير الموارد الطبيعية أو استهلاكها بمعدلات كبيرة تعجز

الطبيعة على إعادة تجديدها أو استبدالها، كما تزيد الضغوط على البيئة وقدرتها المحدودة في استيعاب

النفايات، ومنه لا بد من بذل الجهود نحو تطوير نظام نقل يحترم التوازن البيئي من خلال:

أ- معدل استخدام الموارد المتجددة لا يتجاوز معدلات إعادة تجديدها.

ب- منع التلوث: حيث يجب سد احتياجات النقل مع تقليل التأثيرات التي تهدد الصحة العامة، والمناخ

العالمي والتنوع البيولوجي وسلامة العمليات الإيكولوجية الأساسية، يعني اشباع الحاجات الحالية وضمن الحاجات المستقبلية.

ج- الحد من النفايات: العمل على تقليل الانبعاثات والمخلفات والملوثات السطحية خاصة الناتجة عن

وسائل النقل، إضافة إلى الحد من النفايات المتولدة من تغيير وسائل النقل والمركبات والسفن المنتهية الخدمة أو المتوقفة عن العمل واستبدالها بجيل جديد يعمل على تحقيق المنفعة مع الحفاظ على البيئة.

د- العمل على توفير إدارة طوارئ ضمن مكونات نظام النقل الجديد من أجل الاستجابة لأية حوادث

ممكن أن تؤدي إلى كوارث بيئية، نأخذ مثالا على هذا تسرب النفط من إحدى الناقلات العملاقة في البحر، وغيرها من الحوادث.

هـ- الحد من استهلاك الوقود الأحفوري والتقليل من الانبعاثات الناجمة عن استعماله.

و- ضرورة استعمال التكنولوجيات الحديثة البديلة التي تعمل على رفع كفاءة وفعالية نظام النقل من ناحية،

وحماية البيئة من ناحية ثانية، وتشجيع استخدام الطاقة البديلة والمتجددة.

● **الجدوى الاقتصادية:** يجب أن تكون نفقات نظام النقل المستدامة فعالة من حيث التكلفة، وعلى

متخذ قرارات النقل إيجاد نظام حساب للتكاليف الإجمالية، حيث تمثل هذه التكاليف الحقيقة

الاجتماعية والاقتصادية والبيئية للتكاليف الإجمالية على المدى البعيد، لتحقيق معيار المساواة والعدالة

في الدفع من قبل مستخدمي وسائل النقل والطرق مقارنة مع التكاليف الإجمالية. كما يجب النظر في

الآثار الاقتصادية وفرص العمل والمردودية التي يمكن أن تتولد من إعادة تشكيل نظم النقل²¹¹.

²¹¹محمود همدان قديدي: تخطيط النقل الحضري،

4.5. استراتيجيات النقل المستدام

تتحد استراتيجيات نظام النقل المستدام من خلال أهدافه، وتتنوع هذه الاستراتيجيات الى استراتيجيات عظمى واستراتيجيات أساسية:

● الاستراتيجيات العظمى: وهي الاستراتيجيات الشاملة التي تتحقق من خلالها أهداف المؤسسة، وتمثل فيما يلي:

- استراتيجية الاستقرار: تهدف هذه الاستراتيجية في نشاط النقل الى ضمان الاستمرار والبقاء في السوق، حيث تظل المؤسسة في نفس مجال الأعمال دون إضافة أي أعمال جديدة أو حذف أعمال قائمة، ومن الممكن أن تحاول المؤسسة زيادة نسبة حصتها في السوق الحالية.

- استراتيجية النمو: تهدف هذه الاستراتيجية الى زيادة نشاط المؤسسة، وذلك عن طريق اضافة نشاط جديد أو أكثر، ولتحقيق هذه الاستراتيجية لابد من اضافة منتج جديد لسوق جديد أو قسم، عن طريق تطبيق استراتيجية التحديد والابتكار والبحث عن الفرص الجديدة وتحمل المخاطر. وتصلح هذه الاستراتيجية في الأسواق التي تتصف فيها البيئة الخارجية بالديناميكية والتغير السريع.

- استراتيجية التقلص: تسعى المؤسسة من خلال هذه الاستراتيجية الى تحويل خسائر المبيعات إلى ربح، وتتطلب هذه الاستراتيجية حذف بعض الأنشطة القائمة أو التخلص من بعض أصول المؤسسة، وتستخدم الأموال الناتجة عن بيع الأصول في عملية انشاء أنشطة جديدة. وفي حالة تطبيق استراتيجية التقلص بنجاح فإن ذلك يعتبر مقدمة لتطبيق استراتيجية النمو في المستقبل.

● الاستراتيجيات الأساسية: تعتمد عليها المؤسسة بغرض دعم مركزها التنافسي في السوق، وتتنوع هذه الاستراتيجيات الى:

- استراتيجية قيادة التكاليف: بإعتبار أن السعر هو أساس المنافسة، وبالتالي تتحقق القيادة السعرية من خلال تنظيم استخدام الطاقة والوصول إلى حجم اقتصادي معين، وتطوير التكنولوجيا أو استخدام العمالة الماهرة.

- استراتيجية التمايز: وهي تهدف إلى تقديم منتج مختلف عن المنتجات المنافسة من وجهة نظر المستهلك، لأن القيمة المضافة للمنتج تحدد قرار المستهلك بشرائه ويحقق له الرضا، وهناك العديد من الأساليب التي

تميز المنتجات كسهولة الاستعمال، اضافة استخدامات جديدة لنفس المنتج، خدمات ما بعد البيع... الخ.

- استراتيجية التركيز: غالبا ما يتم التركيز عن طريق تقديم المنتج إلى شريحة معينة في السوق أو التركيز على خط منتجات محدد أو قطاع جغرافي معين. تستند قيمة هذه الاستراتيجية على الاعتقاد بأن وحدة العمل الاستراتيجية التي تركز جهودها تكون أكثر قدرة على خدمة هدف استراتيجي معين بكفاءة أكبر من منافسيها²¹².

5.5. عوائق النقل المستدام

يشكل الاعتماد على المركبات الخاصة من أبرز العقبات القائمة في العديد من البلدان التي ينبغي تجاوزها لتحقيق النقل المستدام وقد تعزز تفضيل المركبات الخاصة بالإنفاق العام على شبكات الطرق السريعة والزحف الحضري حيث يصحب ذلك في بعض البلدان الإهمال غير المتعمد وعدم التمويل الكافي لشبكات النقل الجماعي التي من شأنها توفير بدائل لمستخدمي المركبات الخاصة وثمة حاجة للبحث وتجربة سبل مبتكرة للتأثير على انماط النقل بالسكك بالنسبة لبلدان كثيرة²¹³، بالإضافة إلى ذلك هناك عوائق أخرى تعرقل تحقيق النقل المستدام أهمها:

- أن القرارات في النقل تتخذ من طرف الحكومات هذا الأمر الذي يجعل تحقيق أهداف المؤسسة والأفراد في هذا القطاع يأخذ وقتا طويلا.
- التزايد المرتفع في الطلب على النقل والطاقة، الأمر الذي يخلق مشاكل ويؤثر على البيئة إضافة إلى الاستهلاك المتزايد للطاقة الأحفورية؛
- عدم ترسيخ ثقافة الاستدامة بالشكل المطلوب في الممارسات المستخدمة في تخطيط النقل؛
- الضغط الذي تمارسه الشركات المصنعة للسيارات لرفع حصص إنتاجها نظرا لما يعود عليها من فوائد، كما أن الدول المصنعة تغض النظر عن هذه الشركات لأنها توظف ملايين الأشخاص.

²¹² محمد محمود يوسف، "الإدارة الاستراتيجية لتكاليف النقل ودورها في تنمية حركة التجارة العربية البينية"، مطابع المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة (مصر)، 2003، ص 80-86.

²¹³ الورقة الزرقاء، نحو نظام نقل أوروبي متوسط متكامل ومترابط/2005، ص12، نقلا عن الموقع www.mtpnet.gov تاريخ الاطلاع: 2014/05/21.

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 شكل 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 الرابع:
التجارة الدولية

مقدمة الفصل

أصبحت التجارة الخارجية ركيزة النشاط الاقتصادي بأكمله، لدورها الفعال في التأثير على مستوى الإنتاج وتفعيل الصادرات ومنه تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات للدولة. ويستوجب تنظيم التجارة الدولية استخدام السياسات التجارية، إذ أن اقتصاد السوق في إطار التجارة الدولية يتأثر بمذهبي الحماية والحرية.

ومنذ أواخر حقبة الثمانينات وإلى الآن هناك اتجاه متزايد في البلدان النامية لقبول سياسة تحرير التجارة الخارجية ولا شك أن ظهور هذا الاتجاه كان نتيجة طبيعية أو رد فعل تلقائي للآثار الاقتصادية السيئة التي ترتبت على تقييد التجارة الخارجية بشكل متشدد في الستينات والسبعينات. وقد تمثلت هذه الآثار في انخفاض معدلات التنمية الاقتصادية وتزايد عجز موازين المدفوعات وتدهور أسعار العملات وتراكم المديونية الخارجية. إذا من خلال هذا الفصل سنحاول التطرق إلى ما يلي:

المبحث الأول: التجارة الخارجية ودورها في التنمية الاقتصادية

المبحث الثاني: النظريات الكلاسيكية والحديثة في التجارة الدولية

المبحث الثالث: السياسات التجارية وتقييد التجارة

المبحث الرابع: المنظمة العالمية للتجارة وإشكالية انضمام الجزائر

المبحث الأول: التجارة الخارجية ودورها في التنمية الاقتصادية

1.1. مفهوم وأهمية التجارة الدولية

تعرف التجارة الخارجية على أنها فرع من فروع علم الاقتصاد الذي يهتم بدراسة الصفقات الاقتصادية والتبادل التجاري الذي يتم بين الدولة والعالم الخارجي، في صورته الثلاث المتمثلة في انتقال السلع والخدمات والأفراد ورؤوس الأموال. وقد أضحت التجارة الدولية من الأنشطة الأساسية التي تهتم بها كل دول العالم، نظرا لعدم اكتفاء أي دولة من إنتاجها الذاتي²¹⁴، مما حتم ضرورة التعاون والتكامل بين دول العالم، ولا شك أن الدول النامية هي أكثر حاجة للتجارة الخارجية من غيرها، وهنا يأتي دور هذه الأخيرة في توفير السلع والخدمات التي لا يمكن إنتاجها محليا والتي يمكن الحصول عليها بتكلفة نسبية أقل مقارنة بإنتاجها محليا²¹⁵:

● إذ أنه رغم وصول الدولة إلى أعلى درجات القوة الاقتصادية إلا أن ندرة المواد الأولية أو عدم توفر

المناخ الملائم لإنتاج سلعة معينة يحتم اللجوء إلى التجارة الدولية؛

● اختلاف تكاليف الإنتاج يؤدي بالدولة إلى تفضيل استيراد السلعة بدلا من إنتاجها بتكلفة أكبر.

وعلى أساس ما سبق، فلا بد أن تخصص كل دولة في إنتاج السلعة التي تتميز بها وفي المقابل تقوم باستيراد السلع الأخرى التي تتميز بارتفاع تكاليف إنتاجها محليا، وهذا يفسر بطبيعة الحال عدم وجود دولة مكنتية ذاتيا.

والمزايا المترتبة على قيام التجارة الدولية تتمثل في الاستفادة من موارد الدول الأخرى، والاستفادة من التخصص والمزايا المترتبة على قيام التجارة الدولية تتمثل في الاستفادة من موارد الدول الأخرى، والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل ومنع الاحتكار، إضافة إلى توفير فرص شغل، وجلب موارد مالية عن طريق الرسوم الجمركية²¹⁶.

²¹⁴ حمشة عبد الحميد، دور تحرير التجارة الخارجية في ترقية الصادرات خارج المحرقات في ظل التطورات الدولية الراهنة، مذكرة ماجستير، جامعة بسكرة، سنة 2012-2013، ص10.

²¹⁵ السيد محمد أحمد السريحي، اقتصاديات التجارة الدولية بين النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى مؤسسة رؤية للطباعة والنشر، الاسكندرية، 2011، ص09.

²¹⁶ المرجع نفسه، ص11.

2.1. التجارة الدولية والتخصص الدولي

هناك علاقة تبادلية بين التجارة الخارجية والتخصص الدولي وتقسيم العمل، حيث أن قيام التجارة الدولية دفع بالدول الى أن تتخصص في إنتاج السلع والخدمات التي تتوفر فيها على ميزة نسبية، حيث تقوم بإنتاجها بشكل يفوق حاجة سوقها المحلي، وتصريف الفائض للأسواق الخارجية.

ويعود التخصص الدولي الى عدة عوامل منها²¹⁷:

- اختلاف الظروف الطبيعية: وهذا ما يميز الدول النامية (العربية خاصة) حيث أن الظروف الطبيعية الخاصة بها دفعتها الى التخصص في إنتاج المواد الأولية، في المقابل نجد دول أخرى تتخصص في إنتاج السلع الزراعية أو الصناعية، وهذا يخلق تجارة خارجية تحقق الفائدة للطرفين.
- مدى وفرة وندرة عناصر الإنتاج²¹⁸: اذا أن الظروف الطبيعية لا تكفي لتحديد التخصص وتقسيم العمل، بل يتحدد أيضا على أساس وفرة أو ندرة عناصر الإنتاج في الدولة، ويعتبر عنصر العمل ورأس المال أهم عنصرين. حيث أن الدول التي تتوفر على عنصر العمل في حين تعاني من ندرة في رأس المال، تلجأ الى التخصص في إنتاج الصناعات الخفيفة التي تتطلب يد عاملة أكثر مما تطلب استثمارات ضخمة أو مهارات عالية. بعكس بعض الدول التي لديها وفرة في رأس المال وندرة نسبية في عنصر العمل لذا تتخصص في إنتاج الصناعات الثقيلة التي تتميز بضخامة رؤوس الأموال.
- تكاليف النقل: حيث تؤثر تكلفة النقل على مدى اتساع السوق، لأن تكاليف النقل تمثل ثلثي التكلفة الكلية للإنتاج وبالتالي السعر النهائي للمنتج. ويتحدد كون سلعة ما قابلة للتبادل تجاريا اعتمادا على سعرها الدولي وسعرها المحلي وتكاليف النقل، اذ تكون السلعة قابلة للتصدير للخارج عندما يكون سعرها المحلي مضاف اليه تكاليف النقل للخارج أقل من السعر المحدد في الخارج (السعر الدولي). ومن هنا فإن الدولة التي تستطيع تطوير البنى التحتية الخاصة بالنقل فيه، خصوصا الموانئ في الدول الساحلية والتي تتميز بموقع جغرافي قريب من الأسواق العالمية، تتوفر لها امكانية توسيع حجم

²¹⁷ السيد محمد أحمد السريتي، مرجع سابق تم ذكره، ص12

²¹⁸ المرجع نفسه، ص14.

تجارها الدولية، نظرا لأن البنى التحتية المتطورة تساهم في خفض اجمالي تكاليف النقل للخارج مما يترجم في شكل تخفيض تكاليف السلعة الموجهة للخارج.

- توافر التكنولوجيا الحديثة: يعتبر هذا العامل من أهم العوامل التي تعبر عن تميز الدولة، فالدولة التي تتميز في مجال الابداع التكنولوجي تستطيع انتاج سلع انتاجية أو رأسمالية، ولا شك أن هذا الأمر هو الذي يشكل الفرق بين الدول المتقدمة والنامية. وبالتالي فإن التقدم التكنولوجي يعتبر دافعا رئيسيا للتخصص وتقسيم العمل على المستوى الدولي.

3.1. وسائل قياس الأهمية النسبية للتجارة الخارجية

تضع التجارة الخارجية السلع في متناول طالبيها، وتساعد على أن تجعل ثمن السلع الرأسمالية أرخص. ومن ثم ترفع امكانيات الربح للرأسماليين والمنتجين، وتسمح بتوسيع نطاق الانتاج ولدينا وسائل عديدة لقياس الأهمية الخاصة بالتجارة الدولية في الاقتصاد القومي، منها²¹⁹:

- نصيب الفرد من التجارة الخارجية: هنا نحاول توضيح ما يحصل عليه الفرد الواحد من مجموع التجارة الدولية الخارجية، فتجمع قيمة الصادرات الى قيمة الواردات، ويقسم المجموع على عدد السكان.
- متوسط الميل للاستيراد: وهنا نبين مدى اعتماد الدولة على وارداتها. والواردات بدورها تدل على مدى اعتماد هذه الدولة على الانتاج العالمي الذي يزودها بسلع الانتاج والاستهلاك التي تنقصها. أي أننا نحاول أن نبين مدى تبعية الانتاج القومي العالمي، ولهذا نستخرج نسبة قيمة الواردات الى مجموع الدخل القومي. ويحسب كالتالي قيمة الصادرات/عدد السكان $100 \times$.
- معدلات التبادل: ان استعمال هذا المؤشر يساعدنا على معرفة العلاقة الموجودة بين الصادرات والواردات، بمعنى ذلك محاولة التعرف على الكيفية التي تحكم بها صادرات الدولة في وارداتها، وكم وحدة من السلع تحصل عليها الدولة مقابل كل وحدة من السلع المصدرة، ويستخدم الاقتصاديون العديد من الأساليب الاحصائية لقياس معدل التبادل، نذكر بعضها:

²¹⁹ رنان مختار، التجارة الدولية ودورها في النمو الاقتصادي، منشورات الحياة، الجزائر، سنة 2009، ص 07.

الفصل الرابع: التجارة الدولية

- معدل التبادل الاضائي: ويبين مدى سيطرة صادرات الدولة على وارداتها، كما أنها تدلنا على القوة الشرائية للدولة بالنسبة الى الخارج، فهي تكون في غير صالح الدولة كلما كانت اقل من الواحد. ويحسب كالتالي: الرقم القياسي لأسعار الصادرات/الرقم القياسي لأسعار الواردات.
 - معدل التبادل الإجمالي: ويساوي الرقم القياس لحجم الصادرات/الرقم القياسي لحجم الواردات X 100. فإذا كان هذا المعدل أكبر من 100 فنقول عندئذ أن هناك تدهور في شروط التجارة، وبمعنى ذلك أن الدولة تعطي للخارج كمية أكبر من الصادرات، مقابل كمية ثابتة من الواردات، ويحدث العكس اذا كان المعدل أقل من 100.
 - معدل تبادل الدخل: ويساوي الرقم القياسي لأسعار الصادرات X الرقم القياسي كمية الصادرات/الرقم القياسي لأسعار الواردات X 100. اذا كانت هذه النسبة فوق 100 فمعنى هذا أن الدولة تستطيع بالنسبة لسنة معينة أن تحصل على حجم أكبر من الواردات عن طريق بيع صادراتها في هذه السنة والعكس صحيح.
 - معدل تبادل الإنتاجية: هذا المعدل يأخذ مقدار التغير في الإنتاجية من أجل الحصول على معدل تبادل جديد، يتميز بكثير من الدقة، يمكن الحصول عليه عن طريق: معدل التبادل السلعي X إنتاجية الصادرات في سنة المقارنة/إنتاجية الصادرات في سنة الأساس. ويلاحظ أن معدلات التبادل بين الدول النامية، التي تعتمد اعتمادا كليا على تصدير عدد قليل من الموارد الأولية والدول الصناعية قد تدهورت بالنسبة للأولى. نظرا لأن اسعار مواردها الأولية إما أنها ظلت ثابتة أو أنها ارتفعت ارتفاعا بسيطا، في حين أن أسعار المنتجات الصناعية التي تستوردها قد ارتفعت ارتفاعا كبيرا، وقد أدى هذا بدوره الى تدهور شروط التجارة.
- تختلف احصائيات التجارة الدولية عن باقي المجالات، وذلك لاختلاف الدولتين التي تتعاملان مع بعض اضافة الى مجموعة من الاختلافات نذكرها فيما يلي²²⁰:
- قيمة السلعة: اذ تختلف قيمتها في الدول المصدرة عن الدولة المستوردة؛
 - العملة: حيث يمكن أن تختلف الدولتين في العملتين المحليتين؛

²²⁰ عبد الحسين زيني، احصاء التجارة الداخلية والخارجية، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص 29.

- الفجوة الزمنية: أي اختلاف في الوقت الذي تستغرقه البضاعة في الوصول من البلد المصدر الى البلد المستورد؛
- الأساليب الإحصائية: اذا تختلف الأساليب من دول الى أخرى، اضافة الى اختلاف المفاهيم وتصنيف مختلف السلع وكذا في طريقة تسجيل المعلومات الخاصة بها.

ولا تكون التجارة الدولية مقتصرة على دولتين اثنتين فقط، بل ممكن أن تتعدى المبادلات مع أكثر من دولة واحدة، وبهدف الوصول الى احصائيات محددة يمكن مقارنتها فإنها تخضع لتحليلات اقتصادية وإحصائية من قبل مختلف الدول ووفقا لتنظيمات ومؤتمرات دولية، حيث تم التوصل الى المفاهيم والتصنيفات المتعارف عليها لتحقيق الحد الأقصى من الوضوح وسلامة المقارنات الدولية.

4.1. أهمية ودور التجارة في التنمية الاقتصادية

عندما تنمو الاقتصاديات عبر الزمن فإن أنماط تجارتها من غير المحتمل أن تبني نفسها. على سبيل المثال الولايات المتحدة الأمريكية كانت تصدر في بداية الأمر التبغ والقطن والمنتجات الغذائية في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر. ولكن في بداية القرن العشرين أصبحت الولايات المتحدة الأمريكية المصدر الرئيسي لسلع الصناعات التحويلية، وفي بداية القرن الحادي والعشرين كانت الولايات المتحدة قد تحولت باتجاه تصدير الخدمات. والمثال الآخر هو كوريا الجنوبية التي تحولت بعد الحرب العالمية من مصدرة للمواد الخام الى مصدرة للملابس وحديثا أصبحت كوريا مصدرة لمواد مثل الحديد والالكترونيات والصناعات التحويلية الأخرى. ثمة اسباب لهذا التغيير في أنماط تجارة الاقتصاديات، فالتغيير في ثروة الاقتصاديات من العناصر الانتاجية يحصل كلما اكتسب الاقتصاد الوطني رأس مال وعمال متدربين يمكن ذلك الاقتصاد أن يتحرك بعيدا عن التجارة المعتمدة على الموارد الطبيعية. فالغذية الأفضل والمستوى المحسن للعناية الصحية وتوافر التعليم كلها تقود الى قوة عمل أكثر انتاجية وهذه الاستثمارات في رأس المال البشري تؤدي الى تغيير أبعاد في السلع التي يمتلك فيها الاقتصاد الوطني ميزة نسبية.

ان التحسينات في التكنولوجيا عبر الثورة الخضراء في الزراعة قد حولت دول أسيوية عدة كونها مستوردة للغذاء الى مصدرة للغذاء وأيضا سمح ذلك لتلك الدول أن تنقل عمل العمال من الزراعة الى قطاع الصناعة

التحويلية. كما أن عمليات انتاج جديدة قد سمحت لأوروبا وأمريكا أن تحافظ على انتاجها من سلع الصناعة التحويلية مع عدد أقل جدا من العمال²²¹.

تعد التجارة مهمة جدا للدول النامية في سعيها لتحقيق التنمية الاقتصادية. إن مشكلة الدول النامية هي في قدرتها على توسيع تجارتها حتى تتمكن أن تكسب من توسع نشاطاتها التي ترعاها، كما أنها تستطيع أن تستورد على مدى واسع ما تحتاجه من سلع مختلفة وتدفع أثمانها من خلال التوسع في الصادرات، ولكن تلك الدول تواجه بعض الصعوبات الكبيرة في تحقيق هذه الأهداف أو النشاطات²²².

إن معظم حكومات تلك الدول كانت قد اتبعت على نحو عام سياسات تجارية تدخلية (تدخل الحكومة) لتجاوز مختلف الصعوبات التي تواجهها في توسيع تجارتها.

وهكذا يمكن القول أنه على الرغم من أن التجارة الدولية يمكنها أن توفر منافع للمستهلكين المحليين ولكن بعض الاقتصاديين يصرون على أن نظام المتاجرة الدولية الحالي يعيق التنمية الاقتصادية في الدول النامية. وهم يعتقدون أن نظرية التجارة الدولية التقليدية التي تأسست على مبدأ الميزة النسبية غير ملائمة للدول.

نظرية التجارة والتنمية الاقتصادية:

استنادا الى النظرية التقليدية في التجارة اذا تخصصت كل دولة في انتاج السلعة التي تمتلك فيها ميزة نسبية فإن الانتاج العالمي سيكون أكبر، ومن خلال التجارة فإن كل دولة سوف تشارك في المكسب من التجارة. مع التوزيع الحالي للثروة من عناصر الانتاج والتكنولوجيا بين الدول المتقدمة والدول النامية. إن نظرية الميزة النسبية تصف للدول النامية أن عليها أن تستمر في التخصص على نحو أولي في انتاج وتصدير المواد الخام وأنواع الوقود والمعادن والغذاء الى الدول المتقدمة مقابل الحصول على منتجات الصناعات التحويلية²²³.

في الوقت الذي ربما يعظم الرفاه في المدى القصير فإن الدول النامية تعتقد أن هذا النمط من التخصص والتجارة ينزلها الى موقف أو وضع ثانوي أو تابع مقابل الدول المتقدمة ويمنعهم من جني المنافع الحركية من الصناعة وتعظيم رفاهتهم على المدى الطويل. وهنا لا بد من أن نذكر أن منافع الحركية مميزة عن المنافع الساكنة

²²¹ محمد صالح تركي القرشي، علم اقتصاد التنمية، مكتبة الجامعة الشارقة، اثناء للنشر والتوزيع الاردن، الطبعة الاولى، 2010، ص235.

²²² المرجع نفسه، ص236.

²²³ المرجع نفسه، ص237.

من الميزة النسبية، فمنافع الحركة الناتجة من الانتاج الصناعي هي قوة عمل متدربة أكثر وابتكارات أكثر وأسعار أعلى وأكثر استقرارية للدول المصدرة ودخل أعلى لسكان تلك الدولة. فإذا تخصصت الدول النامية بالسلع الأولية أو المواد الخام وتخصصت الدول المتقدمة بمنتجات الصناعات التحويلية فإن كل أو معظم هذه الفوائد الحركية من الصناعة والتجارة تحصل للدول المتقدمة تاركة الدول النامية فقيرة ومتخلفة وتابعة. إن هذا الاعتقاد يعزز من خلال المشاهدة التي تظهر أن كل الدول المتقدمة على نحو أولي صناعية. بينما معظم الدول النامية على نحو أولي هي زراعية أو أنها تعمل في استخراج المعادن.

وهكذا فإن الدول النامية تهاجم نظرية التجارة التقليدية بوصفها ساكنة وغير ملائمة لعملية التنمية الاقتصادية. والدول النامية ترى أن نظرية التجارة التقليدية بوصفها تتضمن تكييفاً للشروط الموجودة، بينما تتطلب التنمية بالضرورة تغيير الشروط الموجودة. بإختصار فإن نظرية التجارة التقليدية ربما تعظم الرفاه عند نقطة واحدة من الزمن وليس عبر الزمن. ونتيجة لذلك فإن الدول النامية تطلب تغييرات في نمط التجارة وإصلاح النظام الاقتصادي الدولي الحالي ليأخذ بنظر الاعتبار حاجاتهم التنموية الخاصة.

المبحث الثاني: النظريات الكلاسيكية والحديثة في التجارة الدولية

1.2. التيار الماركنتيلي والنظرية الكلاسيكية في التجارة الدولية:

● النظرية الميركنتيلية:

سادت هذه النظرية من القرن الخامس عشر الى القرن الثامن عشر في: بريطانيا، اسبانيا، فرنسا وهولندا، وتعكس المصالح البورجوازية التجارية في فترة ضعف النظام الرأسمالي.

وفي التجارة الدولية، رأى هذا التيار تقوية وضعية الدولة لابد أن يشتمل على الخطوات التالية²²⁴:

- الإبقاء على الميزان التجاري ايجابي؛
- تنظيم التجارة الدولية بشكل يسمح زيادة مستوى الصادرات وتخفيض مستوى الواردات من خلال استعمال الأدوات المختلفة للسياسة التجارية؛
- تحديد خروج المعادن والسماح بتوريدها دون عوائق تجارية مما يمكن من تراكم الذهب والمحافظة على أسعار تصدير منخفضة للمنتجات الصناعية النهائية؛
- منع كل أنواع التجارة التي يمكن أن تقوم بها الدولة المستعمرة مع الدول الأجنبية الأخرى، وتصريف منتجات الدولة المستعمرة لا يتم إلا عن طريق الدولة المستعمرة؛
- منع الدول المستعمرة من انتاج منتجات صناعية نهائية وإبقائها متخصصة فقط في استخراج المعادن والمنتجات الزراعية مع اقتصار توجيه الصادرات فقط نحو الدولة المستعمرة.

ورغم مرور فترة كبيرة على الأفكار الميركنتيلية فإنه يلاحظ في وقتنا الحالي العودة اليها كوسيلة لإيجاد حلول لمستويات البطالة المتنامية، وانخفاض مستويات انخفاض مستويات الانتاج وزيادة الواردات ذات الأسعار المنخفضة القادمة خاصة من دول جنوب شرق آسيا والصين. كما أن بعض الدول الحاملة لراية الحرية الاقتصادية والمنافسة الكاملة، على نحو أكثر تهديدا وتخفيا، لازالت تطبق الأفكار الاحتكارية للميركانتيليين، فعلى سبيل المثال الولايات المتحدة الأمريكية تمنع السفن الأجنبية من نقل البضائع من ولاية أمريكية الى أخرى أما روسيا فتمنع شركات الطيران الأجنبية من نقل الأشخاص داخلها من مدينة الى أخرى²²⁵.

²²⁴ قاضي فايزة، الاقتصاد الدولي -تنقل السلع وحركة عوامل الانتاج-، منشورات دار الأديب، دون سنة، وهران، الجزائر، ص12.

²²⁵ المرجع نفسه، ص13.

• نظرية الميزة المطلقة أدام سميث

المفكر الاقتصادي أدم سميث قام بتفسير التجارة الدولية والتخصص الدولي بشكل علمي، حيث برهن في كتابه ثورة الأمم أن التجارة هي السبيل الذي يمكن الدولة من الاستفادة من ميزة تقسيم العمل ومنه الى التخصص مما يؤدي الى رفع انتاجية الدولة.

ويرى أدم سميث أنه يكفي وجود فرق في تكاليف الانتاج بين دولتين حتى تتم التجارة الدولية بينهما، تحت ما يسمى بنظرية النفقات²²⁶.

تركز نظرية الميزة المطلقة بشكل أساسي على جانب العرض في تحديد أسباب الفوارق السعرية من دولة الى أخرى. وتستخدم هذه النظرية لتحديد السلع الموجهة للتصدير أو التي ستستورد. والمدرسة الكلاسيكية تعود الى الاقتصاديين الذي جاؤوا قبل الاقتصادي الشهير كينز في الفترة ما بين أواخر القرن الثامن عشر الى بداية القرن التاسع عشر. وأول اقتصادي كلاسيكي حاول تفسير قيام التجارة الخارجية هو أدم سميث في كتابه "ثروة الأمم"²²⁷، حيث استخدم أدم سميث مفهوم الفرق المطلق في التكاليف بين دولة وأخرى (الميزة المطلقة)، اي أن أي دولة تستطيع أن تنتج سلعة واحدة على الأقل أو مجموعة من السلع بتكلفة أقل مقارنة بالدول الأخرى، وتقوم بالتصدير السلع التي تتخصص فيها مقابل استيراد السلع التي ترتفع فيها تكلفة الانتاج. وحسب نظرية القيمة المبنية على العمل فإن السلع ستبادل ببعضها وفقا لنسبة ساعات العمل المستخدمة في انتاجها. من جهة أخرى، ميكانيكية جهاز السوق الحر والمنافسة ستضمن معدل تبادل واحد بين السلع عكس تكلفة العمل الحقيقية للسلع. ولهذا فإن المنافسة السوقية تضمن تبادل السلع حسب تكلفتها من العمل. وفي حالة عدم امكانية انتقال العمل بحرية فإن نظرية التبادل لا تبرهن ذلك لاختلاف أجر العمل من صناعة الى غيرها²²⁸.

وهكذا اهتم أدم سميث في فرضياته بإعداد جدول رقمي يبين فيه ذلك، فافترض دولتين هما إنجلترا والبرتغال، ينتجان سلعتين هما القماش والقمح، وثمان هاتين السلعتين قبل قيام التجارة بينهما كالتالي²²⁹:

²²⁶ عبد الرشيد بن ديب، تنظيم وتطور التجارة الخارجية، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، سنة 2002-2003، ص04.

²²⁷ تم نشر كتاب ثورة الأمم سنة 1776، في بداية فترة الثورة الصناعية ويعتبر أحد معالم تطور الفكر الاقتصادي.

²²⁸ شريف على الصوص، التجارة الدولية (الأسس والتطبيقات)، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2012، ص27.

²²⁹ بوكونة نورة، تمويل التجارة الخارجية في الجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر3، 2011-2012، ص04.

الجدول رقم (4-1): نظرية التكاليف المطلقة

الدولة	القمح	القماش
انجلترا	04 دولارات للوحدة	03 دولارات للوحدة
البرتغال	02 دولارات للوحدة	06 دولارات للوحدة

المصدر: بوكونة نورة، تمويل التجارة الخارجية في الجزائر، مذكرة ماجيستر، جامعة الجزائر3، 2011-2012، ص04.

من خلال هذا الجدول يمكن القول أن ثمن القماش في إنجلترا أقل منه في البرتغال، الأمر الذي يؤدي إلى قيام منتجي القماش في إنجلترا بتصديره إلى البرتغال. وارتفاع ثمن القمح في إنجلترا عنه في البرتغال، ويعمل منتجي القمح على تصديره وينتج عن هذا اتساع سوق القماش أمام المنتجين الانجليز سوق القمح أمام المنتجين البرتغاليين، مما يؤدي إلى زيادة انتاجية العمل في الدولتين وبالتالي زيادة الناتج الكلي بهما، وبهذا تتحصل الدولة على حاجاتها من السلعة وبأرخص سعر.

ولقد وجهت لهذه النظرية عدة انتقادات وهي كالتالي²³⁰:

- وفقا لهذه النظرية فإن الدولة التي لا تتفوق في انتاج سلعة معينة، لن تستطيع القيام بعملية التصدير للخارج، وبالتالي فلن تستطيع استيراد ما تحتاجه من سلع من الخارج لعدم قدرتها على الدفع، وهذا سيؤدي حتما على تقليص حجم التجارة الدولية؛
- التفوق المطلق هو أساس التخصيص الدولي فقط، في حين أن التفوق النسبي هو أساس قيام التخصيص الدولي؛
- توضح هذه النظرية أن التجارة الخارجية هي امتداد لنظرية التجارة الداخلية غير أن النوعين مختلفين من حيث الخصائص والنظريات.

● النظرية النسبية لريكاردو:

ظهرت هذه النظرية نتيجة لعدم وجود دول تتوفر لديها ميزة مطلقة في انتاج سلعة معينة، وهذا يرجع إلى استخدام طرق انتاج غير كفؤة أو عدم قدرة هذه الدول على بناء مشاريع كبيرة للاستفادة من وفرة التكاليف، في هذه الحالة لا يمكن استخدام نظرية الميزة المطلقة. ومن هنا جاء جوهر نظرية الميزة النسبية لدافيد ريكاردو،

²³⁰ عبد الرشيد بن ديب، مرجع ذكر مسبقا، ص11.

حيث أكد أن شرط توفر ميزة مطلقة للدولة في إنتاج سلعة معينة ليس ضروريا لكي تستفيد هذه الدولة من الدخول في التجارة الدولية، بل يكفي أن تتوفر على ميزة نسبية في إنتاج احدى البضائع. ومن هنا فإن الدولة يمكنها أن تحقق مكاسب من التجارة حتى لو كانت ذات تكاليف حقيقية أكبر في جميع السلع التي تنتجها مقارنة مع شركائها التجاريين الأجبيين²³¹.

تقوم هذه النظرية على مجموعة من الفرضيات الأساسية والتي يعد وجودها شرطا من شروط قيام التجارة الدولية²³²:

- تتمتع عوامل الانتاج بالحرية التامة في الانتقال بين فروع الانتاج داخل الدولة الواحدة، بغرض تحقيق الربح في ظل المنافسة التامة في سوق عوامل الانتاج؛
- لا تتمتع عوامل الانتاج بحرية الانتقال بين الدول المختلفة لأسباب ادارية، اجتماعية وثقافية، اذ تشكل هذه الأخيرة عوائق لانتقال عوامل الانتاج؛
- تقوم التجارة الدولية على أساس المقايضة تحدد قيمة السلعة بكمية العمل المستخدم في انتاجها (نظرية العمل في القيمة)؛
- تعتبر كمية الموارد الاقتصادية المتوفرة معطاة، حيث لا تتأثر بالمبادلات الدولية، وبالتالي ان كمية العمل المتوفرة في دولة ما تتوقف على حجم سكانها ومعدل زيادتهم؛
- الانتاج يخضع لقانون الغلة الثابتة، اي أن زيادة المدخلات في العملية الانتاجية بنسبة معينة يؤدي بالضرورة الى زيادة المخرجات بنفس تلك النسبة (وهذا ما أدى بنظرية النفقات النسبية الى نتائج غير منطقية)؛
- تفترض هذه النظرية تباين دوال الانتاج للسلعة الواحدة في دول مختلفة، نظرا لتباين العوامل الطبيعية (واقترار النظرية على العوامل الطبيعية جعلها غير قادرة على ادخال العوامل المكتسبة في التكاليف النسبية للسلعة الواحدة لدول مختلفة)؛
- تفترض هذه النظرية توفر شروط المنافسة التامة وبين الوحدات الاقتصادية لدول مختلفة لضمان تحقيق أقصى ربح؛

²³¹ شريف على الصوص، التجارة الدولية (الأسس والتطبيقات)، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2012، ص 22.

²³² عبد الرشيد بن ديب، مرجع سبق ذكره، ص 14.

- تفترض هذه النظرية أن التجارة الدولية في انعكاس للتجارة المحلية التي تتم بين الأفراد والمؤسسات، فكما تسعى العمليات التجارية المحلية لتحقيق أقصى ربح، فإن التجارة الدولية تسعى الى تحقيق أكبر عائد؛

وقد ساهمت نظرية التكاليف النسبية في دفع النظرية الكلاسيكية الى التقدم، بعد أن عجزت نظرية آدم سميث في تحليل بعض الحالات الخاصة بالمبادلات الدولية (حالة دولة تتفوق في انتاج سلعة ما ورغم هذا لا تخصص في انتاجها وتصديرها، اضافة الى قيام تجارة خارجية بين دولتين لا تتمتع احدهما بميزة مطلقة في انتاج سلعة معينة، في حين أن الثانية تتمتع بميزة مطلقة في انتاج كلتا السلعتين).

وهنا يرى المفكر الاقتصادي دافيد ريكاردو أن التبادل التجاري لا يشترط التفوق المطلق انما التفوق النسبي، وهكذا تكون النظرية النسبية قد أجابت على أوجه القصور في النظرية المطلقة وتعتبر بذلك امتدادا لها، ولازالت قادرة على تفسير جوانب مختلفة من المبادلات التجارية الدولية في الوقت الحالي²³³.

● نظرية القيم الدولية لجون ستيوارت ميل:

أكدت النظريات السابقة (الميزة المطلقة والميزة النسبية) لتفسير قيام التجارة الخارجية بين البلدان على جانب العرض (امكانيات الانتاج) دون الاهتمام بالطلب.

لقد تنبه الى هذه المسألة جون ستيوارت ميل (1806-1873) الذي أشار في نظريته للقيم الخارجية الى أن رغبة كل بلد في عرض صادراته من السلع يعتمد على مقدار وارداته، بمعنى أن الصادرات تتغير وفقا لمعدلات التبادل التجاري السائدة بين البلدان المشاركة في التجارة، ولهذا قام جون ستيوارت ميل بإدخال جانب الطلب على التحليل بهدف تحديد معدلات التبادل بين هذه البلدان، وبناء على ذلك حدد مفهوم التوازن بين البلدان المشاركة فعليا في التجارة، بأنه الوضع الذي تكون فيه صادرات البلد مساوية لواردات البلد الأخر المشارك معه في التجارة. بعبارة أخرى أن عرض البلد (أ) لسلعته يمثل طلبه على سلعة البلد (ب) الداخلي في البلد يزيد مكاسب ذلك البلد من التجارة الخارجية²³⁴.

²³³ عبد الرشيد بن ديب، مرجع سبق ذكره، ص20.

²³⁴ رائد فاضل جويد، النظرية الحديثة في التجارة الخارجية، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية، المجلد 5 العدد 17 حزيران 2013، ص127.

الفصل الرابع: التجارة الدولية

حلل جون ستيوارت ميل ما عجز عنه ريكاردو في تحديد معدلات التبادل الدولي، ولذلك فإن الكيفية التي حددت بها المعدلات التي ستبادل بها السلع والكيفية التي تتوزع بها أيضا فوائد التقسيم الدولي للعمل بين الدول التي تتمتع بميزات نسبية في إنتاج سلع معينة وتخصص فيها وتبادلها بسلع أخرى لا تتمتع في إنتاجها بميزة نسبية. وقد أورد ستيوارت نظريته في القيم الدولية من خلال كتابه مبادئ الاقتصاد السياسي²³⁵.

بدأ ميل نظريته بافتراض دولتين تنتجان المنسوجات والكتان. وإنتاج 10 وحدات من المنسوجات يكلف إنجلترا قدرا من العمل مثلما يكلفها إنتاج 15 وحدة من القمح، وفي ألمانيا إنتاج 10 وحدات من المنسوجات يكلف ألمانيا قدرا من العمل مثلما يكلفها إنتاج 20 وحدة من القمح وهو ما يبينه الجدول التالي:

جدول رقم (4-2): يوضح نظرية القيم الدولية

الدولة	وحدة القمح	وحدة المنسوجات
إنجلترا	15 وحدات	10 وحدة
ألمانيا	20 وحدات	10 وحدة

المصدر: بوكونة نورة، تمويل التجارة الخارجية في الجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر3، 2011-2012، ص08.

يتبين أن المنسوجات في كل من إنجلترا وألمانيا تكلف قدرا من العمل أكبر مما يكلفه إنتاج القمح، ولكن ألمانيا تتمتع بميزة نسبية عن إنجلترا في إنتاج القمح في حين تتمتع إنجلترا في إنتاج المنسوجات بالنسبة لألمانيا وذلك لأن كمية العمل التي تنتج 10 وحدات من المنسوجات 15 وحدة من القمح في إنجلترا بينما نفس كمية العمل التي تنتج وحدة من المنسوجات في ألمانيا تعادل 20 وحدة من القمح ولذلك فمن المفيد أن تخصص إنجلترا، في إنتاج المنسوجات وتستورد القمح من ألمانيا، وتخصص في إنتاج القمح وتستورد المنسوجات من إنجلترا.

الافتراضات التي تقوم عليها نظرية القيم الدولية:

تقوم نظرية القيم الدولية على الافتراضات التالية²³⁶:

²³⁵ بوكونة نورة، تمويل التجارة الخارجية في الجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر3، 2011-2012، ص08.

²³⁶ عبد الرحمن رباح، حركة التجارة الدولية في إطار التكامل الاقتصادي في ضوء التغيرات الاقتصادية الحديثة (دراسة تقييمية للتجارة الدولية لدول مجلس التعاون الخليجي 2000-2010)، مذكرة ماجستير، جامعة بسكرة، 2012/2013، ص109.

- عند قيام التجارة بين دولتين على سلعتين فإن القيمة الكلية لطلب الدولة الأولى على السلعة التي تنتجها الدولة الثانية ستتساوى مع القيمة الكلية لطلب الدولة الثانية على السلعة التي تنتجها الدولة الأولى؛
- ما دمنا لا نستطيع تقرير قاعدة عامة لأذواق وحاجات المستهلكين فإننا لا نستطيع التخمين عند أي نسبة يمكن تبادل السلعتين وبما أننا نعرف الحد الأعلى والحد الأدنى لنسبة التبادل (نسبتي تكاليف الانتاج في كل من الدولتين) فإن المنفعة من التجارة بين الدولتين يمكن أن تقسم بينهما نسب عديدة وبمعنى لأحر أن معدلات التبادل الدولية ستقع بين معدلات التبادل الداخلية في كلتا الدولتين؛
- سيعتمد موقع معدلات التبادل على الطلب المتبادل في كلتا الدولتين وكذلك على مرونة هذا الطلب اذا كان طلب احدى الدولتين على السلعة الى تنتجها الدولة الثانية عند سعر معين كبيرا في حين أن طلب الدولة الثانية على السلعة التي تنتجها الدولة الأولى عند السعر نفسه قليلا فستميل شروط التجارة الدولية لمصلحة الدولة الثانية والعكس صحيح، ومن ناحية أخرى اذا كانت مرونة الطلب في احدى الدولتين على السلعة التي تنتجها الدولة الأخرى عند سعر معين أكبر من الواحد اتجهت شروط التجارة الدولية لغير مصلحة هذه الدولة والعكس صحيح، وبمعنى آخر أن الدولة ذات الطلب غير المرن هي التي تعود عليها الفائدة الأكبر من التجارة الدولية أما الدولة ذات الطلب المرن فتعود عليها الفائدة الأقل؛
- ان لنفقات النقل تأثير مزدوج على التجارة الدولية فهي تساهم في أن يصبح سعر السلعة التي تنتجها الدولة الأولى مرتفعا في الدولة الثانية عنه في الدولة الأولى وسعر السلعة التي تنتجها الدولة الثانية مرتفعا في الدولة الأولى عنه في الثانية وعلى ذلك فلن يتم تبادل السلعتين وفق معدل التبادل السائد في حالة افتراض عدم وجود هذه التكاليف، وبما أنه لا توجد قاعدة لتوزيع تكاليف النقل بين الدولتين وأن احتسابها من ضمن التكلفة يؤدي الى زيادة تكلفة الواردات، فإن ذلك سيؤدي في النهاية الى تغيير الطلب المتبادل بسبب اختلاف المرونات ومن ثم تغيير معدل التبادل الدولي، ومن ناحية أخرى تحد تكلفة النقل من التخصص الدولي لأنها تضطر الدولة لأن تنتج داخل حدودها سلعا، كما يمكنها أن تحصل عليها من الخارج بأسعار منخفضة لكن وجود هذه التكاليف يزيد من تكلفة السلعة المستوردة، مما يجعل انتاجها محليا أفضل من استيرادها، ومن ناحية أخرى تحد تكاليف النقل من

التخصص الدولي لأنها تضطر الدولة لأن تنتج داخل حدودها سلعا كما يمكنها أن تحصل عليها من الخارج بأسعار منخفضة لكن وجود هذه التكاليف يزيد من تكلفة السلعة المستوردة مما يجعل انتاجها محليا أفضل من استيرادها.

2.2. النظريات الحديثة للتجارة الدولية

نقطة البداية في النظريات الحديثة للتجارة الدولية التي قدمت من طرف بعض الاقتصاديين مثل (كروغمان 1987) هي بسيطة، ولكن الملاحظة المهمة أو الجوهرية هي أن المنافسة التامة ليست فرضا معقولا. وقد اقترح سابقا أن تكون احدى المنافع الرئيسية للتجارة الدولية عمليا اقامة سوق واسعة واتاحتها للمنتجين، أي تتيح لهم الكسب من وفورات الحجم الكبير، أكثر مما لو كان هناك احتمال لتيسير التجارة بين البلدان. ولكن المشكلة في هذا الأمر تتمثل في وجود وفورات الحجم، وقد اقترح عدم امكانية وجود أي شيء مقارب للمنافسة التامة، لأن المضي في تخفيض التكاليف تعتبر مكاسب مفترضة مسبقا للمنافسة التامة، وستقود الى تركيز وهيمنة أي صناعة، أو سيطرة أي صناعة تتمتع بوفورات مهمة من قبل منشآت قليلة. وهذه الوفورات يمكن أن تخلق موانع للدخول الى الصناعة في وجه أي منشأة جديدة يمكن أن تبدأ وتنافس بنجاح اذا هي دخلت كمشروع كبير. ومن الجدير بالذكر أن مثل هذا التسبب يخفي وراءه منطق ما يسمى بـ "الصناعة الناشئة"، ويعطي الحجة للحماية ضد حرية التجارة²³⁷.

اذا كانت نظريات التجارة الخارجية الكلاسيكية قد ترتب الأساس الذي قامت عليه في الميزة المطلقة، لتركز على الميزة النسبية التي بدأت ريكاردو، وأضاف عليها أسلافه الكثير من التعديلات، فإن النظريات التي اعتمد الاقتصاديون أن يسموها بالنظريات الحديثة في التجارة الخارجية، التي قامت على أساس العنصر الانتاجي الوفير، لم تتحرر تماما من الأسس التي وضعها الكلاسيكيون باستثناء الاعتماد على عنصرين من عناصر الانتاج هما: العمل ورأس المال بدلا من العمل بوصفه عنصرا انتاجيا وحيدا كما فعل كل من آدم سميث، دافيد ريكاردو، جون ستيوارت ميل، فجاءت النظريات الحديثة في تفسير قيام التجارة الخارجية، ابتداء من هكشر

²³⁷ طه يونس حمادي، نظريات التجارة الدولية التقليدية (الكلاسيكية) والحديثة والتكتلات الاقتصادية: مع اشارة الى السوق الأوروبية الموحدة، مجلة البحوث الاقتصادية العربية، العدد 39/صيف 2007، ص 14.

أولين، والتي عرفت بنظرية وفرة العنصر متمعمة على فرضيات أكثر واقعية تتماشى مع المتغيرات الاقتصادية الحديثة، وتمثل الفكرة الأساسية لهذه النظرية في مايلي²³⁸:

إن الاختلافات في الوفرة النسبية لعوامل الانتاج بين البلدان هي التي تؤدي الى قيام التجارة الخارجية بينهم. إذ لكل بلد ميزة نسبية عندما ينتج ويصدر تلك السلعة التي تحتاج الى عامل الانتاج الأكثر وفرة نسبية فيها، الى جانب أنه لن يكون للبلد هذه الميزة بالنسبة للسلع التي يحتاج انتاجها الى عامل الانتاج الأكثر ندرة فيها، وبالتالي يجب أن يقوم البلد باستيراد هذه السلع من الخارج.

بعبارة أخرى يمكن ايجاز نظرية هكشر²³⁹-أولين²⁴⁰ فيما يلي: ان الاختلاف في التكاليف النسبية مرجعه الاختلاف النسبي بين معطيات البلدان من عوامل الانتاج، فالبلد غالباً يكون له ميزة نسبية في السلع التي يتطلب انتاجها عوامل الانتاج الأكثر وفرة نسبية في البلد، وعلى العكس يكون للبلد غالباً تخلف نسبي في السلع التي يتطلب انتاجها عامل الانتاج الأكثر ندرة نسبية في البلد.

وهكذا فإنه عند قيام التجارة، فان صادرات كل بلد ستكون من السلع التي تتفوق في انتاجها على غيرها من البلدان، وذلك لأن تكلفة انتاجها، بالتالي أسعارها تكون منخفضة نسبياً عن الأسعار السائدة في البلدان الأخرى، أما استيرادها فستكون من السلع التي يحتاجها الى عوامل انتاج غير موجودة محلياً، أو يعاني فيها البلد من عجز نسبي في وفرتها، وبالتالي فإن السبب الرئيسي لقيام التبادل الدولي بين بلدين هو امكانية الحصول على السلعة من الخارج بتكلفة أقل من تكلفة انتاجها محلياً.

يعني حسب أولين فان التجارة الخارجية تستند على عاملين رئيسيين هما²⁴¹:

- اختلاف الوفرة النسبية لعناصر الانتاج بين الدول؛
- اختلاف نسب مزج عناصر الانتاج في دوال انتاج السلع.

²³⁸ رائد فاضل جويد، النظرية الحديثة في التجارة الخارجية، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية، المجلد 5 العدد 17 حزيران 2013، ص128.

²³⁹ هكشر : اقتصادي سويدي من مؤلفاته The effect of foreign trade on the distribution of income.

²⁴⁰ أولين: اقتصادي وسياسي حائز على جائزة نوبل ومن مؤلفاته: Iterregional and international trade.

²⁴¹ نداء محمد الصوص، مرجع سبق ذكره، ص31.

فبعض الدول يتوفر فيها عنصر العمل وبالتالي تتخصص في انتاج السلع كثيفة العمل، في حين أن بعض دول غنية بعنصر رأس المال اذا تتخصص في انتاج السلع كثيفة رأس المال، ونفس الشيء بالنسبة للدول الغنية بعنصر الأرض. اذا أن توفر أحد العناصر يجعل انتاج السلعة يكون بتكلفة أقل. والاختلاف في الوفرة سيؤدي بالضرورة الى اختلاف التكاليف النسبية.

وعليه فقد توصل الاقتصاديان الى نتيجة أساسها أن اختلاف التكاليف النسبية بين البلدان ترجع الى اختلاف وفرة الموارد الاقتصادية بين البلدان، وهذا يعني أن البلد يصدر سلعا تحتوي على نسبة مرتفعة من عنصر الانتاج المتوفر لديه نسبيا، بينما يستورد سلعا تحوي على نسبة مرتفعة من عنصر الانتاج النادر لديه نسبيا.

ولقد كانت نظرية هكشر-أولين في التجارة الخارجية موضوعا لكثير من الدراسات والاختبارات التجريبية. ومن الدراسات تلك التي قام بها الاقتصادي ليونتييف، عندما استعان بمداول المستخدم-المنتج للاقتصاد الأمريكي لسنة 1947 م والتي تتضمن معلومات كافية عن كميات العمل ورأس المال اللازمة لإنتاج مجموعة معينة من السلع المعوضة عن الاستيرادات. وتبين أنها تصدر سلعا مكثفة للعمل وتستورد سلعا مكثفة للعمل وتستورد سلعا مكثفة لرأس المال، ولكن بسبب وفرة عنصر رأس المال بالقياس الى عنصر العمل في الو.م.أ، فقد سمي هذا التناقض الذي وقعت به الدراسة بلغز ليونتييف، وقد فسر ذلك ليونتييف مبينا أن انتاجية العامل الأمريكي تعادل ثلاثة أضعاف انتاجية العامل في أي مكان آخر، ولهذا فإنه يتعين ضرب العمل الأمريكي في ثلاثة للوصول الى العرض الحقيقي²⁴².

وقام فيها ليونتييف بتقدير كمية العمل ورأس المال المطلوب لإنتاج ما قيمته دولار من سلع الصادرات والسلع المنافسة للواردات في الولايات المتحدة، واستخدم في التقدير جدول مدخلات ومخرجات للاقتصاد الأمريكي عام 1947. وتتلخص النتائج التي توصل اليها في الجدول الآتي²⁴³:

²⁴² رائد فاضل جويد، مرجع سبق ذكره، ص 129.

²⁴³ عادل أحمد حشيش، مجدي محمود شهاب، أساسيات الاقتصاد الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، سنة 2003. ص 107.

الفصل الرابع: التجارة الدولية

جدول رقم (4-3): كمية العمل ورأس المال اللازمة لإنتاج ما قيمته مليون دولار

السلع المنافسة للواردات	الصادرات	
3.091.339	72.550.780	رأس المال (بالدولارات بأسعار 1947)
170.004	182.313	العمل (بالعامل في السنة)
18	14	رأس المال لكل عامل (لأقرب ألف دولار)

المصدر: عادل أحمد حشيش، مجدي محمود شهاب، أساسيات الاقتصاد الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، سنة 2003. ص 107.

ويتضح من الجدول ان انتاج ما قيمته مليون دولار من الصادرات الأمريكية يحتاج الى كمية من رأس المال حوالي 2.6 مليون دولار، والى كمية من العمل مقدارها حوالي 182 ألف عامل. وانتاج ما قيمته مليون دولار من السلع المنافسة للواردات يحتاج الى كمية من العمل مقدارها حوالي 170 ألف عامل. وعلى ذلك تحتاج وحدة الصادرات الى ما قيمته 18 ألف دور من رأس المال لكل عامل.

والبيانات في الجدول (4-3) توضح أن وحدة الصادرات تحتاج لكمية من رأس المال اقل مما تحتاجه وحدة السلع المنافسة للواردات، وأن وحدة الصادرات تحتاج لكمية العمل أكبر مما تحتاجه وحدة السلع المنافسة للواردات، اي أن البيانات الواردة في الجدول توضح أن صادرات الولايات المتحدة كثيفة العمل، والسلع المنافسة لواردها كثيفة رأس المال. ويستنتج من ذلك ليونتييف أن اشتراك أمريكا في التقسيم الدولي للعمل إنما يقوم على أساس تخصصها في فروع الانتاج كثيفة العمال لا كثيفة رأس المال.

التنبؤ الأساسي في هذه النظرية أن الدول ستصدر السلع التي تستخدم فيها عنصر الانتاج المتوفرة نسبياً، وفي المقابل تستورد السلع التي تستخدم فيها عنصر الانتاج النادر نسبياً. فعند قيام الدولة بتصدير السلع التي تستخدم فيها عنصر الانتاج المتوفرة سيزيد الطلب على العنصر الوفير مما يؤدي الى رفع سعره، من جهة أخرى حين ينخفض الطلب على العنصر النادر نتيجة الاستيراد، وهذا ما يؤدي الى تخفيض سعره حتى تتساوى

الأسعار النسبية²⁴⁴ وعناصر الانتاج نتيجة هذا التحرك. وهذا يبرهن أن مركز الدولة في التجارة الدولية لا يكون ثابتا على المدى الطويل²⁴⁵.

ولقد توصلت الدراسة التي أجراها كل من Tatemoto et Ichimura، سنة 1959 على الاقتصاد الياباني، ودراسة Wahl عن الاقتصاد الكندي سنة 1961 الى نتائج مناقضة لنظرية هكشر-أولين. في حين أيدتها دراسات أخرى مثل دراسة Bharadwaj سنة 1962 عن الهند، ودراسة Rosecamb et Stopler سنة 1961 عن ألمانيا الشرقية.

ثم جاءت نظرية Stopler et Samelson لتقوم على الفروض نفسه التي قامت عليها نظرية هكشر-أولين، ولكنها تبحث في الأثر الذي يمكن أن يؤدي اليه التدخل في أسعار السلع على حجم انتاج تلك السلع، وبالتالي على دخول عوامل الانتاج المستخدمة في انتاجها، وذلك في نموذج للتوازن العام²⁴⁶.

²⁴⁴ تدفق السلعة المنتجة بين الدولتين حتى تتساوى الأسعار النسبية ويتحدد السعر الدولي للتبادل ويكون بطبيعة الحال محصورا بين السعرين المحليين، اضافة الى هذا يتم تحديد

السعر النسبي لعناصر الانتاج في كلتا الدولتين.

²⁴⁵ نداء محمد الصوص، مرجع سبق ذكره، ص36.

²⁴⁶ رائد فاضل جويد، مرجع سبق ذكره، ص129.

المبحث الثالث: السياسات التجارية وتقييد التجارة

1.3. السياسات التجارية:

تعرف السياسة التجارية على أنها مجموع الاجراءات التي تتخذها الدولة في نطاق علاقاتها التجارية الدولية بقصد تحقيق أهداف محددة. وتعريف آخر يرى أن السياسة التجارية هي تلك الاجراءات التي تتخذها أو القوانين التي تسنها هذه الحكومة، بصفتها السياسية، بغرض التأثير بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على حجم التبادل التجاري بينها وبين غيرها من البلدان أو التأثير على نوعية التبادل أو اتجاهاته²⁴⁷.

الملاحظ من التجربة التاريخية أن السياسة التجارية لم تكن دائما من صنع رجال الاقتصاد، بل كثيرا ما كان رجال السياسة يتدخلون بشكل قاطع في تحديد هدفها وصياغتها. ولا يعني هذا أن رجال الاقتصاد لم يكن لمنطقهم أهمية، ولكن ما نقصده هو أن الرأي الاقتصادي لم يكن له الدور الرئيسي في تقرير السياسة التجارية بل كان دائما يأخذ طريقه من نافذة رجال السياسة اذا اقتنعوا به هذه الحقيقة تضع الاقتصادي في موضع المستشار الذي قد يؤخذ برأيه أو لا يؤخذ، وليس بأي حال في موضع المقرر النهائي للأمور الاقتصادية الكبرى الخاصة بالدولة ومن ضمنها السياسة التجارية²⁴⁸.

2.3. أدوات السياسة التجارية

في هذا المبحث سنتطرق الى أدوات السياسة التجارية المختلفة والتي تستخدمها الدول لتخصيص وتوزيع التجارة الحرة للموارد الاقتصادية. ولقد أثبت صانعو السياسة الحكوميين أنهم بارعون في تشريع أدوات سياسية تجارية مختلفة لتقييد حرية تدفق السلع والخدمات، ومن خلال هذا المبحث سنحاول شرح أهم أدوات السياسات التجارية والتي تستخدم في تقييد حرية التجارة²⁴⁹.

²⁴⁷ عبد الرشيد بن ديب، مرجع سبق ذكره، ص 115.

²⁴⁸ هشام محمود الافداحي، العلاقات الاقتصادية الدولية المعاصرة، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، سنة 2009. ص 384.

²⁴⁹ علي عبد الفتاح ابو شرار، الاقتصاد الدولي نظريات وسياسات، دار المسيرة، عمان الأردن، سنة 2007، ص 161.

• الوسائل السعرية:

1. السياسة الجمركية:

يقصد بالسياسة الجمركية مجموع الاجراءات التي تفرض على البضائع التي تجتاز حدود الدولة دخولا أو خروجاً²⁵⁰.

مفهوم التعريفية الجمركية:

هي مجموع الرسوم الجمركية المطبقة في بلد ما في فترة زمنية معينة على الصادرات والواردات وتختلف الدول عادة في وضع سياسة للتعريفية الجمركية بما يتناسب وظروفها الاقتصادية وحالتها الاجتماعية وأهدافها السياسية، ومدى الحاجة الى السلع في ضوء ما تحظه من خطط، وتحت ظروف المنافسة الخارجية، عند وضع تعريفية جمركية أو تعديل ما هو قائم منها.

الرسوم الجمركية وأنواعها:

الرسوم الجمركية هي ضريبة على السلعة تقوم الدولة بفرضها عند دخول أو خرج هذه السلع من الحدود الجمركية. وتضم التعريفية الجمركية الضرائب والرسوم الجمركية، وتتنوع الرسوم الجمركية حسب طريق حسابها الى ما يلي²⁵¹:

- الرسم القيمي: ويتم تحديد قيمة هذا الرسم على أساس نسبة من قيمة السلعة؛
- الرسم النوعي: ويتم فرضه كقيمة مالية على وحدة السلعة (الوزن، الحجم، الطول)؛
- الرسم المركب: وهو يضم النوعين السابقين، أي الرسم القيمي مضاف اليه الرسم النوعي

ونلخص أنواع الضرائب الجمركية من خلال الجدول (4-4):

الجدول رقم (4-4): أنواع الضرائب الجمركية

من حيث طريقة حسابها	قيمة	نوعية	مركبة
من حيث موضوع التطبيق	على الواردات	على الصادرات	على العبور
من حيث الهدف منها	مالية	حمائية	تعديلية

²⁵⁰ جاسم محمد، التجارة الدولية، زهران للنشر، عمان الأردن، سنة 2006، ص145.

²⁵¹ قاشي فايزة، مرجع سبق ذكره، ص77.

الفصل الرابع: التجارة الدولية

من حيث الصفة	ثابتة	متغيرة	-
من حيث المصدر	ذاتية	اتفاقية	تفضيلية
من حيث الخصوصية	فصلية	مواجهة الاغراق	تعويضية
من حيث معيار الحماية	اسمية	فعلية	-

المصدر: قاشي فايزة، الاقتصاد الدولي - تنقل السلع وحركة عوامل الانتاج-، منشورات دار الأديب، دون سنة، وهران، الجزائر، ص78.

* رسم العبور يطبق على السلع التي تستخدم التراب الوطني ليلتم نقلها من دولة الى أخرى، وهو نادر التطبيق.
* الرسم التفضيلي يطبق على دولة أو مجموعة من الدول وتكون قيم الرسم منخفض القيم مقارنة بدول أخرى، وغالبا ما يتم استعماله بهدف مساعدة فئة من الدول المتخلفة.

* رسم مواجهة الاغراق يتعلق بالسلع التي تدخل التراب الوطني والتي يكون سعرها منخفض مقارنة بثمانها في الدولة المصدرة والتي تعيق توسع الانتاج المحلي.

* الرسم التعويضي يطبق على السلع التي تراها الدولة ستضر بالإنتاج المحلي، ويتم تطبيقها عادة على السلع التي استفادت من الدعم.

* الرسم الاسمي هو ضريبة موضحة في التعريفية الجمركية ويوضح مستوى الحماية على الواردات والصادرات.

* الرسم الفعلي وهو ضريبة توضح المعدل الفعال للحماية الجمركية المطبق على السلعة النهائية.

اضافة الى أنواع أخرى²⁵²:

1- تعريفية جمركية تجارية: تطبق هذه التعريفية على كافة الواردات من جميع الدول دون تمييز أو تفرقة؛

2- تعريفية جمركية إضافية: نظرا لما يترتب من تطبيق التعريفية الجمركية العادية من تقلبات حادة في الأزمات

الاقتصادية نتيجة لتدهور سعر العملة أو قيام بعض الدول بالإغراق أو دفع اعانات التصدير فقد

اتجهت الدول الى ايجاد تعريفية جمركية اضافية تطبق في مثل هذه الحالات.

²⁵² جاسم محمد، مرجع سبق ذكره، ص148.

الغايات المستهدفة من التعريفة الجمركية:

التعريفة الجمركية²⁵³ تحتوي على قوائم تتضمن السلع المستوردة، إضافة الفئة الضريبة المستحقة على كل منتج أو خدمة. ولا تخفى أهمية التعريفة الجمركية التي تعتبر شريان النشاط الجمركي للمتعاملين مع الجمارك. ولا تعتبر أداة ضريبية فقط، إنما أداة سياسية اقتصادية لمواكبة التغيرات الاقتصادية والتطور التكنولوجي²⁵⁴.

● التعريفة أداة سيادية لتحصيل إيرادات²⁵⁵:

تتنوع الضرائب إلى ضرائب مباشرة، تتناول الدخل أو الثروة، وضرائب غير مباشرة التي تتناول التداول أو الاستهلاك، وتدخل التعريفة ضمن الضرائب غير المباشرة، يتم من خلالها تحصيل إيرادات مالية للخزينة العمومية. ولسياسة الانفتاح الاقتصادي أثر كبير في زيادة حصيلة الجمارك من الإيرادات، وهي السياسة التي استهدفت تخفيف قيود الاستيراد والتصدير مع الترحيب رؤوس الأموال الأجنبية وتشجيعها على الاستثمار في الداخل.

● التعريفة أداة واضحة ومرنة:

نظرا لزيادة أهمية التجارة الدولية لم ينحصر اهتمام الدول على فئات الضريبة أو على الاعفاء أو تخفيض الضريبة في جداول التعريفة الجمركية، بل امتد إلى الاهتمام بإنشاء جدول عالمي لتصنيف جميع السلع وفق معطيات التبادل التجاري الدولي مع مراعاة أن يقوم الجدول قواعد ثابتة حتى تهتدي به كل الدول في إصدار تعاريفها الجمركية.

● التعريفة أداة لترشيد الاستيراد وتشجيع الصناعة:

للتعريفة الجمركية دور هام في تشجيع الانتاج المحلي خصوصا في المجالين الزراعي والصناعي، حيث تشكل أداة حماية للمنتج المحلي. وقد ساعدت التعريفة الجمركية على التقدم الصناعي في العديد من الدول، وهو ما حصل في اليابان، إذ حققت مكاسب من تصدير الخيوط والحرير الطبيعي، وساندت اليابان جهود المنتجين بالتعريفة الجمركية، مما أتاح لليابان أن تتقدم وتصل إلى ما وصلت إليه الآن في ميدان الانتاج الصناعي.

²⁵³ هناك من يطلق عليها أيضا بالرسوم الجمركية ولكن الأصح هو أن التعريفة هي فرض ضرائب على السلع وليس رسوم، لأن الرسوم تكون مقابل خدمات تقدمها الدولة للأفراد والمؤسسات. وبالتالي فإن التعريفة الجمركية هي أداة ضريبية وليس رسم.

²⁵⁴ محمد مدحت عزمي، الواردات والصادرات والتعريفية الجمركية، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، الاسكندرية، 2002، ص109.

²⁵⁵ المرجع نفسه، ص114.

من ناحية أخرى تساعد التعريفات الجمركية على تنويع الانتاج المحلي لأن ضريبة الواردات يمكن أن تحمي صناعات متعددة، إضافة إلى استخدامها في حظر استيراد منتجات محددة (ترشيد الواردات).

● التعريفات أداة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية

تعتبر التعريفات الجمركية أداة هامة للسياسات المالية والاقتصادية²⁵⁶:

- التعريفات الجمركية ومشكلات الكساد والتضخم:

للتعريفات الجمركية دور كبير في إعادة توزيع الثروات، إذ يمكنها الحد من التضخم من خلال الضريبة على واردات بعض السلع الاستهلاكية بهدف تقليل الطلب وامتصاص جانب من النقود المتداولة.

- التعريفات ركيزة للتجارة الدولية للسلع:

تحرير التجارة من القيود لا يعني الابتعاد عن الضوابط والقوانين، وتؤكد منظمة الجات على ضرورة الاحتفاظ بالضرائب المقررة بالتعريفات الجمركية على الواردات.

ويتوجب التفرقة بين القيود التعريفية والقيود غير التعريفية، إذ تتمثل القيود التعريفية في الضريبة التي تفرض على السلع بموجب التعريفات الجمركية، أما القيود غير التعريفية فتشمل عدة أساليب منها القيود الكمية غير الجمركية التي تتحدد بناء على حصص الاستيراد أو من خلال منع استيراد بعض السلع.

2. اعانات التصدير:

الغرض منها تدعيم قدرة المنتجين الوطنيين على التنافس في الأسواق الدولية زيادة نصيبهم منها وذلك بتمكنهم من خفض الأثمان التي يبيعون على أساسها²⁵⁷. والإعانة قد تكون مباشرة حيث تتمثل في دفع مبلغ معين من النقود يحدد إما على أساس نوعي، أو غير مباشرة وتتمثل في منح المشروع بعض الامتيازات لتدعيم مركزه المالي²⁵⁸.

3. الاغراق:

حددت المادة السادسة من اتفاقيات الجات لسنة 1994 مفهوم الاغراق حيث نصت على "يعتبر منتج ما منتجاً مغرقاً، إذا أدخل في تجارة بلد ما بأقل من قيمته العادية إذا كان سعر تصدير المنتج المصدر من بلد إلى

²⁵⁶ المرجع نفسه، ص 126.

²⁵⁷ هشام محمود الاقداحي، العلاقات الاقتصادية الدولية المعاصرة، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، سنة 2009. ص 410.

²⁵⁸ مثل الاعفاء أو التخفيض الضريبي، التسهيلات الائتمانية، اتاحة بعض الخدمات بنفقات رمزية وغيرها.

أخر أقل من السعر المماثل في مجرى التجارة العادية للمنتج المشابه حيث يوجه للاستهلاك في البلد المصدر²⁵⁹.

عند القيام بتحديد قيام الإغراق فإن هناك ثلاث خطوات من الفحص²⁶⁰:

- تحديد سعر التصدير؛

- تحديد السعر المعتاد أو السعر الطبيعي؛

- المقارنة بين سعر التصدير والسعر العادي.

❖ العوائق غير الجمركية والتجارة الحرة:

بجانب استخدام التعريفات الجمركية والاعانات التي تشوه ميزة تخصيص التجارة الحرة للموارد الاقتصادية. أصبح صانعو السياسة الحكومية أكثر براعة في استخدام بعض أشكال العوائق التجارية التي تسمى عادة بالعوائق غير الجمركية للتجارة. وأصبحت تلك العوائق أكثر بروزا في السنوات الحديثة. وقد لاحظ الاقتصاديون أن التعريفات الجمركية قد تراجع دورها وذلك نتيجة لمفاوضات التعريفات المتعددة الأطراف تحت ظل مؤسسة الجات وذلك خلال 40 سنة الماضية. ان أثر خفض التعريفات الجمركية قد تم احتواؤه وموازنته الى حد كبير وذلك بواسطة تكاثر العوائق غير الجمركية للتجارة. وفيما يلي نقوم بتعريف بعض العوائق غير الجمركية للتجارة الدولية²⁶¹:

- الحصص الاستيرادية: وتعتبر أكثر العوائق التجارية غير الجمركية أهمية. وهي قيود كمية تفرض على كمية تفرض على كمية السلعة المسموح باستيرادها أو تصديرها. وتعتبر الحصص التي تحدد الكمية العينية لسلعة ما والتي يمكن استيرادها في فترة زمنية محددة وغالبا ما تكون سنة هي أكثر العوائق غير الجمركية وضوحا. وبمقارنة الحصص الاستيرادية مع الرسم الجمركي، نجد أن الحصص الاستيرادية تحدد كمية معينة من السلعة يسمح بدخولها الى البلد في فترة زمنية معينة. وعلى العكس فإن الرسوم الجمركية تفرض مبلغا على وحدة السلعة المستوردة أو نسبة معينة من قيمتها ومن ثم يترك المجال للسوق بأن يحدد الكمية التي تستورد من هذه السلعة.

²⁵⁹ محمد صالح الشيخ، الإغراق وأثره على التنمية الاقتصادية في الدول النامية، مؤتمر الجوانب القانونية والاقتصادية لانفاقيات منظمة التجارة العالمية، ص13

²⁶⁰ مجاهيزات لال داس، منظمة التجارة العالمية "دليل للاطار العام للتجارة الدولية، دار المريخ، الرياض، المملكة العربية السعودية، ص243.

²⁶¹ علي عبد الفتاح ابو شرار، مرجع تم ذكره سابقا، ص278.

- الإجراءات الإدارية: تستخدم الدول أحيانا الاجراءات الادارية لإبطاء عبور السلع المستوردة²⁶².
- قواعد المناقصات الحكومية: من المحتمل أن تكون قواعد المناقصات الحكومية هي الأكثر أهمية بعد حصص الاستيراد من الموانع غير الجمركية. وأن هذه القواعد عادة ما تطبق عندما تصرف الأموال الحكومية على شراء بعض المنتجات اللازمة لها. حيث تشترط هذه القواعد شراء المنتجات المحلية حتى لو كانت أقل فائدة أو أكثر سعرا من بدائل الانتاج الأجنبية²⁶³.
- القيود الطوعية على التصدير: وهي تنبع بالدرجة الأولى من اعتبارات سياسية، حيث أن قسما من الدول المستوردة والتي كانت تبشر بمزايا وفوائد التجارة الدولية الحرة لا ترغب في فرض سياسة تخصيص الواردات بصراحة لأنها تتضمن تحركا شرعيا للابتعاد عن التجارة الدولية الحرة. وبدلا من تخصيص الواردات تلجأ هذه الدول الى اجراء مناقشات مع الموردين الأجانب تنتهي بعقد اتفاقيات معهم على أن يجمعوا طوعا عن ارسال جزء من صادراتهم الى الدول المستوردة.
- شروط المكونات المحلية: ويعتبر هذا النوع من السياسات التجارية محاولة لإبقاء جزء من القيمة المضافة للسلعة وبعض مبيعات أجزاء الانتاج في يد الموردين المحليين.
- التصنيف الإداري (الجمركي)²⁶⁴: تختلف الضريبة على المستوردات باختلاف أنواع السلع والفتحات التي تصنف فيها هذه السلع.
- القيود على تجارة الخدمات: توجد أنظمة عديدة غير جمركية تقيد الخدمات التجارية، حيث يمكن أن تفرض قيود على شركات التأمين الأجنبية في بيع بعض أنواع بوليصات التأمين في البلد الأم. ومن الممكن أيضا أن تمنع البواخر الأجنبية من أن تنقل حمولة من ميناء محلي الى ميناء محلي آخر. ويمكن أن يكون حق معالجة البيانات المتعلقة بالخدمات التجارية في الدول النامية محجوزا للشركات المحلية في هذه البلدان.

²⁶² عندما لا تشعر بالرضا الدولة الأولى عن حجم بضاعة الدولة الثانية التي ستدخل أسواقها فتطلب من مصدرها الدولة الثانية تمرير بضاعتهم عند دخولها للدولة الأولى على مركز جمركي واحد يقع بعيدا على المرافئ البحرية أو المطارات الجوية ويعمل أياما محدودة في الأسبوع. ان تكاليف نقل بضائع الدولة الثانية الى مركز جمارك الدولة الأولى الوحيد، وتأخير تصفية الحسابات الجمركية لبضائع الدول الثانية تجعل من الممكن ابقاء هذه البضائع خارج أسواق الدولة الأولى.

²⁶³ مثال على هذا: سفر الأمريكيين على الطيران الأمريكي عوضا عن الطيران الأوروبي علما أن الطيران الأوروبي أرخص وتكون مواعيد أكثر ملاءمة للسفر.
²⁶⁴ علي عبد الفتاح ابو شرار، مرجع مذكور سابقا. ص281.

- السياسات التجارية المرتبطة بإجراءات الاستثمار: ويتم فرضها على المستثمر الأجنبي أن يصدر نسبة معينة من الانتاج وذلك من أجل الحصول على العملات الصعبة للبلد المضيف والتي يستخدمها في شراء بعض المستوردات.

3.3. دوافع تقييد التجارة

هناك أهداف متعددة للسياسة التجارية. ولعل أكثر الأهداف انتشارا هي تحقيق موارد للخزينة العامة، وتحقيق توازن المدفوعات، وحماية الانتاج المحلي من المنافسة الأجنبية، وحماية الاقتصاد القومي من خطر الإغراق وحماية الصناعة الناشئة، وإعادة توزيع الدخل القومي، وحماية الاقتصاد القومي من التقلبات الخارجية، إضافة إلى أهداف إستراتيجية. ويمكن تقسيم هذه الأهداف إلى ثلاث مجموعات رئيسية: اقتصادية، اجتماعية وإستراتيجية.

1. الأهداف الاقتصادية:

تحقيق توازن ميزان المدفوعات:

قد تكون المرونة السعرية للصادرات والواردات ضعيفة، وقد يحدث تدهور شديد في معدل التبادل نتيجة لتخفيض العملة. تختلف اجراءات استعادة التوازن الى ميزان المدفوعات باختلاف نوع الاختلال في هذا الميزان. ورغم عدم الرغبة في تحقيق فائض مطرد في ميزان المدفوعات إلا أن حالة العجز التي تسبب الكثير من القلق والاهتمام²⁶⁵.

مكافحة الممارسات الاحتكارية والإغراق²⁶⁶:

كثيرا ما تقوم الدولة الأجنبية المصدرة بإغراق سوق الدولة النامية بالمنتجات. والإغراق يعني بيع المنتج في السوق الأجنبية بأقل من تكلفة إنتاجه أو بيعه دوليا لاقتصاد معين عند سعر يقل عن سعر بيعه محليا. و أسوء صور الإغراق هو الإغراق الشرس أو المدمر، حيث يقوم المنتج الأجنبي ببيع سلعته في السوق الخارجية عند سعر منخفض للغاية بهدف القضاء النهائي على بعض الصناعات الناشئة خوفا من خطر نمو هذه الصناعات

²⁶⁵ عادل أحمد حشيش، مجدي محمود شهاب، أساسيات الاقتصاد الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، سنة 2003. ص 234.

²⁶⁶ إيمان محب زكي، عبد الرحمن يسري، إيمان عطية ناصف، محمد جابر محسن، الاقتصاد الدولي، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2007. ص 173.

في المستقبل. وبعد أن يتمكن المخترع من تحقيق هدفه ويتأكد من قوة مركزه الاحتكاري، يقوم برفع سعر المنتج بصورة كبيرة لتعويض ما تحمله من تكلفة في الفترات السابقة.

وهناك العديد من الدول التي تقوم بفرض رسوم لمكافحة الاغراق بعد اثبات وجود تهمة الاغراق لسوقها. وعندما يتم اثبات هذه التهمة قد يتم فرض رسوم مكافحة الاغراق على الواردات من ذلك المنتج ويتم تعويض الفرق بين الأسعار المحلية المرتفعة والأسعار الأجنبية المنخفضة. أو قد يلتزم المخترع الذي ثبت أنه أغرق سوق دولة أخرى بأن يقوم برفع أسعار منتجاته.

مواجهة الآثار الناتجة عن الثنائية الاقتصادية²⁶⁷:

السياسة التجارية للدولة النامية تعتبر انعكاساً لمرحلة النمو الاقتصادي التي وصلت إليها بالمقارنة بالدول المتقدمة، إلا أننا نلاحظ أن هذه السياسة ما هي إلا انعكاس لما تعاني منه هذه الاقتصاديات من ظاهرة "الثنائية الاقتصادية". فداخل الدول النامية الواحدة نلاحظ وجود قطاع صناعي صغير يتسم باستخدام الأساليب الفنية الحديثة والفنون الانتاجية كثيفة رأس المال وتكون فيه الأجور مرتفعة نسبياً، وإلى جانب هذا القطاع يوجد قطاع آخر تقليدي كبير نشاطه الأساسي هو الزراعة ويستخدم الأساليب الفنية والإنتاجية البسيطة وتنخفض فيه الأجور نسبياً. ونتيجة لوجود مثل هذه الثنائية الاقتصادية، يرى البعض ضرورة حماية القطاع الذي يتسم بالكفاءة النسبية ألا وهو القطاع الصناعي ويكون ذلك عن طريق فرض الرسوم الجمركية على السلع الصناعية المستوردة البديلة للإنتاج المحلي. من جهة أخرى، هناك من يرى أن استراتيجية الاحلال محل الواردات والسياسة التجارية الحمائية المرتبطة بها، قد عملت على تعميق ظاهرة الثنائية الاقتصادية. فإن حماية القطاع الصناعي والتحيز له سوف يزيد من ظاهرة الهجرة من الريف إلى المدن فتزداد حدة مشكلة البطالة في المدن بل تتعمق ظاهرة الثنائية وتصبح معوقاً أساسياً لعملية التنمية الاقتصادية.

2. الأهداف الاجتماعية والإستراتيجية:

تتمثل الأهداف الاجتماعية في الأتي²⁶⁸:

²⁶⁷ إيمان محب زكي، عبد الرحمن يسري، إيمان عطية ناصف، محمد جابر محسن، مرجع سبق ذكره، ص176.

²⁶⁸ عادل أحمد حشيش، مرجع سبق ذكره، ص238.

- حماية مصالح فئات اجتماعية معينة: كمصالح المزارعين أو المنتجين لسلعة معينة، أو العمالة المشغلة في صناعة معينة، وهنا تنقلب مصالح هذه الأخيرة، طبقاً لآلية معينة تجد أصلها في هيكل توزيع القوة السياسية، في المجتمع، إلى مصالح المجتمع في مجموعه.
 - إعادة توزيع الدخل القومي: قد تستهدف الدولة إعادة توزيع الدخل القومي بين الفئات أو الطبقات المختلفة. وتلجأ إلى أدوات السياسة التجارية لتحقيق هذا الهدف. عادة ما تستخدم أكثر من أداة من أدوات السياسة التجارية في هذا السبيل. ففرض رسوم جمركية أو تطبيق نظام الحصص على واردات معينة، مع ثبات العوامل الأخرى، يقلل من الدخل الحقيقي لمستهلكي هذه السلعة ويزيد الدخل الحقيقي لمنتجها في الداخل.
 - الأهداف الإستراتيجية: ويقصد بها كل ما يتعلق بأمن المجتمع، سواء في بعده الاقتصادي أو الغذائي أو العسكري. فقد يتطلب أمن المجتمع والاعتبارات الاستراتيجية توفير حد أدنى من الغذاء عن طريق الانتاج المحلي مهما كانت تكلفته مرتفعة، في هذه الحالة قد يوكل إلى السياسة التجارية أمر تحقيق ذلك بفرض الرسوم الجمركية أو نظام الحصص أو بمنع الاستيراد كلية. نفس الشيء ينطبق على توفير حد أدنى من الانتاج الحربي لكي يحقق المجتمع درجة من الأمن يمكن الاطمئنان إليها. كما قد تقضي الاعتبارات الاستراتيجية الخاصة بالنشاط الاقتصادي توفير مقادير كافية من مصادر الطاقة كالبترومل مثلاً. هنا يكون على سياسة التجارة أن تتبع من الوسائل ما يكفل هذا الهدف.
- هناك نقطة جديدة في غير صالح تقييد حرية التجارة الدولية تتمثل في امكانية الانقسام بين الأمم الأخرى، وعودة إلى نظام الأسلحة، إذ أنه من العقلانية تماماً لحكومات الدول الأخرى محاولة زيادة الحماية المقدمة من قبل الحكومة المحلية بشكل جاد لضمان الصناعة في منشآتها. هذا الأمر سوف يقود إلى سلسلة كاملة من الأمور المضادة أو المعاكسة التي تؤدي إلى تصعيد لا نهائي في مستويات الحماية الحكومية، ولكن النتيجة النهائية هي أن كل أصحاب العلاقة يصبحون في وضع أسوأ حتى لو كانت للحماية إمكانية عدم إلحاق الضرر بالدول الأخرى، مثل تشجيع المنافع الخاصة التي يمكن أن تفيد الجميع. ان عدم التأكد أو اللاتيقين يعني أن الحكومات الأخرى تستطيع بسهولة أن تفسر مثل هذا السلوك كإستراتيجية وتقرر الانتقام. ومن هذه الأمور كلها يتبين أنه ربما أفضل طريقة لفهم عالم التجارة الدولية هي أن ندرك أنه في حالة تدخل حكومة

إحدى الدول وحدها، فهذه الدولة يمكن أن تريح، ولكن عند تدخل كل الحكومات في الوقت نفسه فإن الجميع يصبحون في أسوأ حالة²⁶⁹.

المبحث الرابع: المنظمة العالمية للتجارة وإشكالية انضمام الجزائر

في سنة 1945 نجح مؤتمر بريتون وودز (Bretton Woods) في إنشاء كل من صندوق النقد الدولي (FMI) والبنك الدولي للإنشاء والتعمير (BIRD) ليتسع فيما بعد إلى البنك العالمي. وفي نفس الاطار حاولت مجموعة من الدول بإنشاء هيئة مكملة للهيئتين السابقتين لتنظيم شؤون التجارة الدولية، معالجة مشكلة ضعف نمو نسبة التجارة العالمية المتأثرة بالصعوبات والعراقيل التي عرفها الاقتصاد العالمي ككل، والتي زادت حدتها بعد الحرب العالمية الثانية، إلا أن عملية انشاء منظمة التجارة في البداية فشلت، في المؤتمر الدولي لممثلي 53 دولة بإفاننا سنة 1947، نظرا لتدخل مصالح الولايات المتحدة الأمريكية خاصة. وتم إبرام معاهدة فيما بين عدد 23 من الدول اتفقت فيها على تخفيض التعريفات الجمركية، ورفع القيود على التجارة الدولية بنفس السنة، حيث أصبحت تعرف فيما بعد باتفاقية الجات (GATT)، اختصارا لتسمية الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة. وتهدف هذه الاتفاقية الى التنظيم المؤقت للمبادلات التجارية الدولية، في انتظار إنشاء منظمة عالمية للتجارة. وأصبحت الاتفاقية الركيزة الثالثة للنظام الاقتصادي العالمي، إلى جانب صندوق النقد الدولي والبنك العالمي²⁷⁰.

1.4. ماهية وأهداف منظمة التجارة العالمية

❖ تعريف المنظمة العالمية للتجارة:

منظمة التجارة العالمية هي عبارة عن اطار قانوني ومؤسسي لنظام التجارة متعدد الأطراف. ويؤمن ذلك الاطار الالتزامات التعاقدية الأساسية التي تحدد للحكومات كيف يمكن صياغة وتنفيذ الأنظمة والضوابط التجارية المحلية. كما أن المنظمة منتدى يسعى الى تنمية العلاقات التجارية بين الدول من خلال المناقشات والمفاوضات الجماعية والأحكام القضائية للمنازعات التجارية²⁷¹.

²⁶⁹ طه بونس حمادي، نظريات التجارة الدولية التقليدية والحديثة والتكتلات الاقتصادية: مع الإشارة الى السوق الأوروبية الموحدة. مجلة بحوث اقتصادية عربية، العدد 39/ صيف 2007، ص 19.

²⁷⁰ ناصر دادي عدون، متناوي محمد، انضمام الجزائر الى المنظمة العالمية للتجارة: الأهداف والعراقيل، مجلة الباحث، عدد 2004/03، ص 67.

²⁷¹ Arab British Academy for Higher Education, www.abahe.co.uk, p12. Consulté le 12/02/2014.

ومنظمة التجارة العالمية هي المنظمة الوحيدة التي من حقها معالجة والتعامل مع قواعد التجارة بين الأمم. فالمنظمة تستند على الاتفاقيات التي تم التفاوض والتوقيع عليها من قبل غالبية الدول المتاجرة وتم التصديق عليها داخليا من قبل برلمانها الوطنية²⁷².

قد تبلور العمل التجاري العالمي المدار عن طريق اتفاقية الجات عن مبادئ مهمة نلخصها فيما يلي²⁷³:

- مبدأ عدم التمييز (أو قاعدة المعاملة الوطنية): والمقصود أن تتم معاملة كل دولة لسلع الدول الأخرى معاملة السلع الوطنية سواء فيما يتعلق بالضرائب المحلية أو الأنظمة المعمول بها. وفي هذا الإطار تعطي الدولة المشاركة من بلد آخر للبلدان الأخرى تلقائيا حتى لو لم يكن البلد طرفا في اتفاقية محددة، ويستثنى من ذلك البلدان الداخلة في ترتيبات تجارية اقليمية.
- مبدأ حظر القيود الكمية: والمقصود أن يتم امتناع كل الدول المشاركة في اتفاقية الجات عن استخدام القيد الكمي (أي تحديد الواردات بكمية معينة) في أساليب التعامل التجاري مع البلدان العالمية. ومعنى ذلك أن الدول ليس لها إلا استخدام الرسوم الجمركية كآلية وحيدة لحماية الصناعة المحلية.
- مبدأ تخفيض الرسوم الجمركية: والمقصود أن تتعاون الدول الأعضاء في الاتفاقية بخفض رسومها الجمركية أمام الواردات الأجنبية تحفيزا للتجارة العالمية، وتقليصا للعوائق السعرية عليها، أو على الأقل ربط تلك الرسوم بحيث لا تزيد.
- التعهد بتجنب سياسة الإغراق: والمقصود أن تحاول الدول الأعضاء عدم دعم السلع الموجهة للتصدير دعما ماليا مباشرا، بحيث ان الاتفاقية تريد ترسيخ قيم التنافس الحر بين الشركات والمؤسسات التجارية بدون التدخل الحكومي.

تعد الاتفاقية العامة للتجارة والتعريف (GATT) General Agreement on Trades and Tariffs الأساس الذي انطلقت منه لاحقا منظمة التجارة العالمية (WTO) World Trade Organization، وبين التوقيع على اتفاقية الجات في سنة 1947 وانبثاق منظمة التجارة العالمية في سنة 1994، شهد العالم العديد من جولات المباحثات كان آخرها جولة أوروغواي والتي بدأت سنة 1987 وانتهت في 1994 بالتوقيع على اتفاقية التجارة الدولية، وكان من توصياتها انبثاق منظمة التجارة العالمية، ويكاد يكون انبثاقها بمثابة التنفيذ العملي

²⁷² رضا عبد السلام، العلاقات الاقتصادية الدولية بين النظرية والتطبيق، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، سنة 2010، ص191.

²⁷³ Arab British Academy for Higher Education, Idem, p06.

والفعلي لما كان قد بدأه العالم عبر مؤسساته الدولية طيلة النصف الثاني من القرن العشرين لهدف مفاده تحرير تجارة السلع والخدمات من القيود والإجراءات ودعم النمو والتنمية الاقتصادية²⁷⁴.

❖ اهم الاختلافات بين المنظمة العالمية للتجارة واتفاقية الجات:

لقد جاءت المنظمة العالمية للتجارة بعد عدة جولات من الجات أخرها جولة أوروغواي، وتختلف كل منها عن الأخرى في عدة نواح مهمة منها²⁷⁵:

- 1- الجانب القانوني: تعتبر الاتفاقية كمجموعة من القواعد مخصصة لغرض محدد ومؤقتة، بينما المنظمة واتفاقياتها فهي دائمة، وباعتبارها منظمة دولية فإنها تتمتع بأساس قانوني، ومن جهة أخرى فإن المنظمة تضم "الأعضاء" بينما الاتفاقية تضم "الأطراف المتعاقدة"²⁷⁶.
- 2- من جانب المنهج: كانت الاتفاقية عبارة عن أداء متعددة الأطراف، حيث تمت الموافقة على سلسلة من الاتفاقيات على أساس متعدد الجوانب أي على أساس انتقائي، بينما المنظمة فقد حظيت بموافقة وقبول أعضائها ككيان موحد.
- 3- من جانب الشمول: لقد كانت قواعد الاتفاقية تشمل التجارة في السلع فقط، بينما اتفاقية المنظمة فإنها تشمل بالإضافة الى التجارة في البضائع التجارة في الخدمات، والأبعاد التجارة للملكية الفكرية والمنسوجات والملابس والاستثمار.
- 4- في مجال تسوية المنازعات: إن الأحكام الخاصة بتسوية المنازعات التجارية في عهد الاتفاقية تميزت بالقصور وعدم الفعالية، وذلك بسبب غياب الهيئة المخولة بالإشراف على تنفيذ هذه الأحكام.
- 5- من جانب الشخصية القانونية: لم تكن اتفاقية الجات تتمتع بالشخصية القانونية، ذلك أنها لم تكن منظمة دولية عكس المنظمة العالمية للتجارة التي تتمتع بالشخصية القانونية الدولية.

²⁷⁴ بسمان فيصل محبوب، رؤية استشرافية لأثر منظمة التجارة العالمية على أداء المنشآت الصغيرة في الوطن العربي، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، العدد 02 (2003). ص48.

²⁷⁵ بن عمر الأخضر، أثار تحرير التجارة العالمية للمنتجات الزراعية على القطاع الزراعي في الدول العربية، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، سنة 2006/2007. ص31.

²⁷⁶ وهو ما يؤكد أن هذه الاتفاقية كانت من الناحية الرسمية معاهدة دولية وليست منظمة عالمية.

❖ دورة أوروغواي وقيام المنظمة العالمية للتجارة:

بين عامي 1986 و 1993 بدأت دورة أوروغواي من جانب وزراء تجارة دول اتفاقية الجات، وامتدت لمدة سبع سنوات ونصف حيث انتهت بنجاح في 15 ديسمبر 1993، لتشمل موضوعات عديدة واسعة. ولم تقتصر دورة أوروغواي على مناقشة التجارة في السلع بل امتدت لتشمل التجارة في الخدمات، وحقوق الملكية الفكرية، اجراءات الصحة والصحة النباتية وإجراءات الاستثمار المتعلقة بالتجارة.

وتم الاتفاق على تحويل قواعد النظام التجاري متعدد الأطراف الى منظمة متكاملة هي منظمة التجارة العالمية لها نظام قانوني قوي للعمل على حل النزاعات التجارية بشكل متعدد الأطراف. وتم توقيع الميثاق الختامي لدورة أوروغواي بواسطة وزراء التجارة في مراكش في 15 أبريل 1994، واجتذبت المنظمة مقرا لها في جنيف. بتاريخ 15/04/1994 تم انشاء منظمة التجارة لتشراف على نظام جديد للتجارة الدولية يختلف في كثير من جوانبه عن النظام التجاري الدولي الذي أشرفت عليه الجات لفترة تقرب 47 سنة²⁷⁷.

تضم منظمة التجارة العالمية في عضويتها حتى الآن 159 دولة، منها 10 دول عربية منظمة إليها حاليا وهي: البحرين، الكويت، المغرب، تونس، موريتانيا، مصر، الإمارات، الأردن، سلطنة عمان، السعودية²⁷⁸. ويبلغ عدد الأعضاء المراقبين²⁷⁹ 25 دولة وهم: البوسنة والهرسك، الجزائر، العراق، الفاتيكان، اليمن، اثيوبيا، ايران، أذربيجان، أفغانستان، أندورا، أوزبكستان، بوتان، البهاما، جزر القمر، بيلاروسيا، ساور تومي وبرنسيب، السودان، سوريا، سيشيل، صربيا، غينيا الاستوائية، كازاخستان، لبنان، ليبيا، ليبيريا²⁸⁰.

❖ أهداف منظمة التجارة العالمية:

تهدف المنظمة الى مساعدة منتجي السلع والخدمات والمصدرين والمستوردين على حسن ادارة أعمالهم وأنشطتهم. كما أن وظيفة المنظمة الرئيسية تكمن في ضمان تدفق التجارة الدولية بسهولة وعدالة كلما أمكن.

²⁷⁷ محمود عبد الرزاق، الاقتصاد الدولي والتجارة الخارجية، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2010، ص136.

²⁷⁸ تاريخ الاطلاع: 2014/05/1 http://ar.wikipedia.org/wiki/العالمية_للتجارة_للمنظمة

²⁷⁹ الأعضاء المراقبون هم دول تسعى للانضمام للمنظمة العالمية للتجارة، وعليه تفرض المنظمة على الدول الأعضاء (باستثناء الفاتيكان) بدء مفاوضات الانضمام للمنظمة خلال خمس سنوات من تسميتهم كأعضاء مراقبين، ويبلغ عدد الأعضاء المراقبين 25 دولة.

²⁸⁰ تاريخ الاطلاع: 2014/05/21 http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm

على مستوى المستهلك، فإن الاتفاقية تهدف الى خلق حالة من اليقين لديه وذلك بتوفير منتجات نهائية آمنة من خلال خيارات متعددة لا أن يستهلك المعروض عليه من منتج محلي واحد أو قلة محتكرة للسوق. كما أن وجود اتفاقية كهذه يوفر ضمانا للمنتجين والمصدرين بأن الاسواق الأجنبية مفتوحة أمامهم. والنتيجة المتوقعة لوجود منظمة التجارة هو خلق اقتصاد عالمي أكثر طموحا وأمنا.

❖ أهداف المنظمة العالمية للتجارة:

ان للمنظمة العالمية للتجارة هدفا رئيسا تسعى لتحقيقه والمتمثل في تحرير التجارة الدولية، أي تطبيق نظام حرية التجارة الدولية، وفي هذا الإطار تسعى هذه المنظمة الى تحقيق الأهداف التالية²⁸¹:

- إيجاد منتدى للمفاوضات التجارية: ويتم ذلك من خلال جمع الدول الأعضاء في شبه منتدى أو ناد من أجل البحث في شتى الأمور التجارية، فهي بذلك تمنحهم فرصة للقاءات دائمة، خاصة وأن المؤتمر الوزاري يجتمع مرة كل سنتين على الأقل. وهو ما يسمح للدول بطرح انشغالاتها والتفاوض حول الأمور المتعلقة بالتجارة.
- تحقيق التنمية: تسعى المنظمة العالمية للتجارة الى رفع مستوى المعيشة للدول الأعضاء والمساهمة في تحقيق التنمية الاقتصادية لجميع الدول، وخاصة الدول النامية التي تزيد نسبة عدد أعضائها في المنظمة عن 75% من مجموع الدول الأعضاء، بحيث المنظمة تمنح لهذه الدول معاملة تفضيلية خاصة، فتمنحها مساعدات تقنية والتزامات أقل تشددا من غيرها، وتعفى الدول الأقل نموا من بعض أحكام اتفاقيات منظمة التجارة العالمية.
- حل المنازعات بين الدول الأعضاء: لم تكن الجات كافية لفض المنازعات بين الدول الاعضاء التي قد تنشأ بسبب الاختلاف حول تفسير أحكام واتفاقيات جولة أوروغواي نظرا لكثرتها وتشعبها وبسبب المشاكل كان من الضروري انشاء آلية فعالة وذات قوة رادعة، تمثلت هذه الآلية في منظمة التجارة العالمية.

²⁸¹ بن عيسى شافية، آثار وتحديات الانضمام للمنظمة العالمية للتجارة على القطاع المصرفي الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر 3، 2010/2011، ص 27.

- إيجاد آلية تواصل بين الدول الأعضاء: تلعب الشفافية دورا مهما في تسهيل المعاملات التجارية بين الدول، خاصة مع تعدد التشريعات وتنوع القطاعات التجارية والابتكارات، لذلك تفرض معظم اتفاقيات منظمة التجارة العالمية على الدول الأعضاء احطار غيرها بالتشريعات التجارية والأحكام ذات العلاقة بشؤون التجارة الدولية.

- تقوية الاقتصاد العالمي: وذلك من خلال تحرير التجارة من جميع القيود، وتسهيل الوصول إلى الأسواق العالمية، بالإضافة إلى زيادة الطلب على الموارد الاقتصادية والاستغلال الأمثل لها، مما يسمح برفع مستوى الدخل الوطني الحقيقي للدول الأعضاء.

تتسم الأهداف العامة لمنظمة التجارة العالمية بالاتساع في الدلالات ذات المضامين المتفائلة في أشكالها، فهي تشير إلى هدف سامي ورفيع يتمثل في رفع مستويات المعيشة وتحقيق التشغيل الكامل بما يكفل تحقيق النمو في الناتج المحلي الاجمالي من جانب العرض والقوة الشرائية من جانب الطلب من خلال الاستخدام الأمثل للموارد، فضلا عن توفير الحماية البيئية والمحافظة عليها ودعم الوسائل الكفيلة بتوفير احتياجات التنمية الاقتصادية، وبالتالي فإن ما تقدم يرتبط بالمبادئ التي أطرت المنظمة فلسفتها بنشئها ووجودها واستمرارها، وكذلك الاتفاقيات ذات الصلة والتي تتمحور حول الهدف الرئيسي وهو حرية التجارة الدولية السلعية والخدمية، ومن هذا المنطلق لا بد من وقفة تأمل لمناقشة المبادئ التي تقوم عليها المنظمة في اطار تعاملاتها ومن ثم تحديد الالتزامات والاستحقاقات التي تترتب على تلك المبادئ²⁸².

- المبدأ الأول: عدم التمييز بين الدول الأعضاء والذي يعني القبول غير المشروط لمبدأ الدولة الأولى بالرعاية، وقد استمد هذا المبدأ من بنود اتفاقية الجات، ويقصد به أن كل دولة بصفتها عضوا في المنظمة تحصل على المزايا التي يتم الاتفاق عليها بين باقي الأعضاء ثنائيا.
- المبدأ الثاني: مبدأ شرط المعاملة الوطنية، ومضمونه قيام الدول الأعضاء في المنظمة بمعاملة المنتجات المستوردة في الدول الأعضاء وفق ما طبق وسائد على المنتجات الوطنية المماثلة قدر تعلق الأمر بالرسوم والجوانب التنظيمية.

²⁸² بسمان فيصل محبوب، رؤية استشرافية لأثر منظمة التجارة العالمية على أداء المنشآت الصغيرة في الوطن العربي، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، العدد 02 (2003)، ص50.

- مبدأ خفض العام والمتتالي للرسوم الجمركية: وستهدف هذا المبدأ تحقيق تخفيضات مهمة في التعريفات الجمركية من خلال الاتفاقيات التي تقوم على أساس المعاملة بالمثل بين الدول الأعضاء في المنظمة، حيث أتيحت بموجبها للدول النامية شروط ميسرة لمدد زمنية لبعض القطاعات ومنها الزراعية ولكنها في الغالب بنهايات محددة قارب معظمها النهاية.
- المبدأ الرابع: مبدأ إلغاء القيود الجمركية: ويهدف إلغاء القيود الجمركية الكمية التي تشكل حواجز تجارية بين الدول الأعضاء في المنظمة، وبما يكفل تسهيل التجارة بينهما، ويسري هذا المبدأ على كل الصادرات والواردات التي ضمنتها فقرات وبنود اتفاقية مراكش 1994 مع ملاحظة أن التخفيض النسبي والمتوالي اعتمد طريق الإلغاء النهائي.
- المبدأ الخامس: مبدأ الشفافية، ويقصد به ضرورة اعتراف أعضاء المنظمة بأعمال الكشف والإفصاح عن القرارات الحكومية ذات الصلة بالتجارة وبقدر تعلق الأمر باقتصاديات الدول الأعضاء أو النظام التجاري متعدد الأطراف.

❖ مهام المنظمة العالمية للتجارة:

ممارسة وظائف هذه المنظمة ترتبط بمدى احترام أسس الشرعية الدولية التجارية. لذا، فكل اختصاص لا بد أن يتم في إطار الهدف من انشاء المنظمة والمبادئ المرتبطة به، إن هذه الوظائف بدورها متعددة وتشمل:

1. تسهيل تنفيذ وإدارة اتفاقية انشائها والاتفاقيات التجارية متعددة الأطراف الناتجة عن مفاوضات جولة أوروغواي لتحقيق أهداف المنظمة؛
2. توفير منتدى للتفاهم على القواعد والإجراءات التي تحكم تسوية المنازعات فيما بين أعضائها؛
3. ادارة آلية استعراض السياسات التجارية للدول الاعضاء؛
4. تحقيق قدر أكبر من التنسيق في وضع السياسة الاقتصادية العالمية من خلال التعاون مع صندوق النقد الدولي للإنشاء والتعمير ووكالاته²⁸³.
5. التعاون مع صندوق النقد الدولي، والبنك الدولي للإنشاء والتعمير والوكالات التابعة له من أجل تحقيق قدر من التناسق في وضع السياسة الاقتصادية العالمية²⁸⁴.

²⁸³ محمود عبد الرزاق، الاقتصاد الدولي والتجارة الخارجية، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2010، ص139.

2.4. انضمام الجزائر المرتقب الى المنظمة العالمية للتجارة

من مقتضى تلك اتفاقيات المنظمة العالمية للتجارة، على الدول فتح حدودها وإزالة الحواجز والقيود الجمركية بشكل تدريجي، يختلف من الدول المتقدمة عنه بالنسبة للدول متوسطة الدخل عنه بالنسبة للدول منخفضة الدخل. وبالتالي اذا لم يكن الاقتصاد الداخلي قويا فلن يمكنه المنافسة مع السلع الواردة من الخارج، بالتالي ستموت الصناعات المحلية لعدم قدرتها على المنافسة وستغلق المصانع أبوابها، ومن ثم يشرد العمال وترتفع نسبة البطالة. لهذا اعتبر الاصلاح الاقتصادي هو المخرج الوحيد من تلك المشكلة وذلك بترك الأمر للمشروع الخاص القادر على الانتاج والابتكار والتطوير وذلك في سبيله لتحقيق الربح، وبالتالي يكون قادرا على المنافسة في سوق دولية ومحلية مفتوحة²⁸⁵.

ينبع طلب الانضمام الى المنظمة العالمية للتجارة عن قرار سيادي لسلطة الدول. وهو ما يفترض أن حكومة هذا البلد ترى أن الفوائد المحتملة الناتجة عن الانضمام والمتعلقة بالنفاذ الى أسواق الشركاء تفوق الخسائر المحتملة والمتعلقة بالمعاملة بالمثل فيما يخص فتح سوقها الداخلي. وتسمح مرحلة المفاوضات التي تختلف مدتها من بلد لآخر، لكل بلد طالب للانضمام وكذلك لأعضاء المنظمة العالمية للتجارة بالتأكد من أن هذا الانضمام سيكون ذو منفعة متبادلة للطرفين. وخلال هذه المرحلة سيتمتع البلد بصفة البلد المراقب في المنظمة العالمية للتجارة.

قد عرفت الجزائر علاقات متعددة منذ مطلع التسعينات مع صندوق النقد الدولي في اطار برامج الاصلاح الهيكلي التي عرفها الاقتصاد الجزائري، كما عرفت أيضا علاقات مع البنك العالمي للإنشاء والتعمير في إطار التمويل والدعم المالي والفني.

ومنذ سنة 1987 بدأت الجزائر في اتصالات أولية في اطار الاتفاقية قبل أن تتحول الى منظمة للتجارة العالمية في مراكش المغربية عام 1994، إلى أن جاءت سنة 1996 لتدشن مرحلة الاتصال الرسمي والفعلي للجزائر مع المنظمة²⁸⁶. وقد قدمت طلبها للانضمام الى الاتفاقية العامة في جوان 1987، وبعد مضي 24 سنة بعد ذلك لم تتمكن من التحصل على العضوية في المنظمة العالمية للتجارة. ويعتبر طول هذه الفترة فريدا من نوعه

²⁸⁴ مصطفى سلامة، منظمة التجارة العالمية (النظام الدولي للتجارة الدولية)، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، الطبعة الأولى، 2006، ص15.

²⁸⁵ رضا عبد السلام، العلاقات الاقتصادية الدولية بين النظرية والتطبيق، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، سنة 2010، ص194.

²⁸⁶ عياشي قويدر، ابراهيمي عبد الله، آثار انضمام الجزائر الى المنظمة العالمية للتجارة بين التفاؤل والتشاؤم، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، عدد2، ص50.

وهو ما يمكن تفسيره بالقيود والعراقيل الداخلية لعملية الانضمام تتطلب تطابق أو تماشي عددا من قوانين وأنظمة البلد المرشح مع تلك المطبقة في البلدان الأعضاء في المنظمة العالمية للتجارة، وبالتالي كلما كان الفارق في الأنظمة والقوانين كبيرا لكما كانت فترة المفاوضات أطول. بالنسبة للسلطات الجزائرية، يبدو أنه تم التوصل الى توافق في الآراء بشأن الحاجة لمثل هذه العضوية. ومع ذلك يبقى السؤال حول مصلحة الجزائر من دخول المنظمة العالمية للتجارة مطروحا، سواء من حيث الآثار الاقتصادية أو المؤسساتية²⁸⁷.

❖ الأهداف التي تسعى الجزائر لتحقيقها من خلال الانضمام الى منظمة التجارة العالمية:

لم تبد الجزائر نيتها في الانضمام إلى هذه المنظمة، إلا بعد أن تأكدت أن لا جدوى من تفاديها والبقاء على هامشها، خاصة بعد أن شرعت في الإصلاحات الاقتصادية والانتقال إلى اقتصاد السوق، الذي يتطلب تحرير التجارة الخارجية، وهو شرط أساسي من شروط الانضمام الى المنظمة العالمية للتجارة. تود الجزائر من خلال صياغة طلب انضمامها الى المنظمة العالمية للتجارة تعزيز ودعم الرغبة في الانفتاح على التجارة الخارجية، خاصة بعد أن شرعت في الإصلاحات الاقتصادية والانتقال إلى اقتصاد السوق، الذي يتطلب تحرير التجارة الخارجية.

فالبالد المشارك في عملية الانضمام الى المنظمة باستطاعته الاختيار بين أمرين²⁸⁸:

- استعمال الانضمام كمشروع ومحفز للإصلاحات؛

- أو استعماله من أجل تدنية التأثير الناتج عن التحول.

والجزائر بإمكانها استخدام الانضمام كنقطة ارشاد للإصلاحات الاقتصادية التي تقوم بها من أجل التوصل الى قوانين وإجراءات تنظيم اقتصادي تتوافق مع نظام المنظمة العالمية للتجارة كلما كان ذلك ممكنا. والهدف هو تخفيف آثار الإنضمام، وتجنب تكاليفه الباهظة بالنسبة للمتعاملين الاقتصاديين الوطنيين. وهذا الخيار يعتمد على قواعد المنظمة العالمية للتجارة، التي لا تجبر المرشح على سقف محدد فيما يخص الحماية الاقتصادية، بحيث تكون النتيجة عبارة عن حد أدنى من التحرير المقبول من طرف أعضاء فريق العمل. والمدة التي تستغرقها الجزائر للانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة تدل على أن هذا الخيار هو المعد من طرف الحكومة.

²⁸⁷ خزندار وردة، تأثير انضمام الجزائر الى المنظمة العالمية للتجارة على المنظومة المصرفية، مذكرة ماجستير، جامعة قسنطينة، 2012/2011. ص 23.

²⁸⁸ خزندار وردة، مرجع سبق ذكره، ص 30.

فهي تسعى لتحقيق مجموعة من الأهداف من وراء ذلك وأهمها²⁸⁹:

1- إنعاش الاقتصاد الوطني: مع انضمام الجزائر إلى المنظمة، سيرتفع حجم وقيمة المبادلات التجارية، خاصة بعد ربط التعريفات الجمركية عند حد أقصى وحد أدنى، والامتناع عن استعمال القيوم الكمية، مما ينتج زيادة في الواردات من الدول الأعضاء، باحتكاك المنتجات المحلية بالمنتجات الأجنبية، وبالتالي الاستفادة من التكنولوجيا الحديثة، والتقنيات المتطورة المستعملة في عملية الإنتاج. وبالتالي زيادة المنافسة التي يمكن أن تستغلها الجزائر كأداة ضغط لإنعاش الاقتصاد الوطني، عن طريق تحسين المنتجين المحليين لمنتجاتهم من حيث الجودة، الفعالية والكفاءة والتسيير الجيد من أجل البقاء في السوق، وهو ما يساهم في انعاش وبعث الاقتصاد الوطني.

2- تحفيز وتشجيع الاستثمارات، وهذا يرتبط بنجاح الإصلاحات الاقتصادية في الجزائر، التي انطلقت في الثمانينات. وقد قدمت الجزائر عدة مزايا للمستثمرين سواء المحليين أو الأجانب، وقانون النقد والقرض 90-10 الصادر في سنة 1990 تضمن عدة تحفيزات، كالمساواة بين المستثمرين الأجانب والمحليين في مجال الامتيازات والإعفاءات الضريبية. وانضمام الجزائر إلى هذه المنظمة قد يفتح أمامها المجال ويمنحها فرصة أكبر لجلب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وذلك من خلال استفادتها من الاتفاقية الخاصة بالاستثمارات في مجال التجارة والتي قد تعود باستثمارات مهمة على الجزائر.

3- مسايرة التجارة الدولية: يتميز الاقتصاد الجزائري بالتبعية للخارج، وذلك بسبب اعتماده على قطاع المحروقات، الذي يقدم أكثر من 95% من الصادرات الجزائرية، ومن جهته، يتميز الجهاز الانتاجي الجزائري بضعفه وعدم قدرته على المنافسة من ناحية مدخلاته من السلع الوسيطة والمعدات الانتاجية التي تستورد في أغلبها، وعدم مسابقتها للتطورات الحديثة، مما تسبب في ارتفاع تكاليف الانتاج.

4- الاستفادة من المزايا التي تمنح للدول النامية الأعضاء بالمنظمة، والتي منها حماية المنتج الوطني من المنافسة، بالسماح لها بالإبقاء على تعريفات جمركية مرتفعة نوعا ما، وكذلك مدة التحرير التي قد تصل إلى عشر سنوات بدلا من ست سنوات للدول المتقدمة²⁹⁰.

يمكن أن نضع المحيط الذي تعيشه الجزائر في مجموعتين هما²⁹¹:

²⁸⁹ ناصر دادي عدون، متناوي محمد، انضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة: الأهداف والعراقيل، مجلة الباحث، عدد 2004/03، ص70.
²⁹⁰ خزندار وردة، تأثير انضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة على المنظومة المصرفية، مذكرة ماجستير، جامعة قسنطينة، 2011/2012، ص32.

- وضعية الاقتصاد الوطني المتميزة ب:
 - معدلات نمو صناعية متدنية؛
 - انتاج لا يتماشى وقواعد التنافسية؛
 - تبعية كبيرة لقطاع المحروقات؛
 - عدم التنوع في الصادرات؛
 - ضعف هيكل الاقتصاد الوطني تكنولوجيا؛
 - قطاع خدمات ضعيف وغير مستغل؛
 - غياب استراتيجية زراعية وارتجالية سياسية فيه؛
 - اتفاق شراكة سيفقد الجزائر 1.2 مليار دولار كخسارة في الميزان التجاري سنويا.

وهنا يجب التأكيد على أن ثلث التعريفات الخاصة بالمنتجات الصناعية سيتم تفكيكها خلال العشر سنوات المقبلة و15% خلال الخمس سنوات أما باقي المنتجات سيتم تفكيكها خلال فترة 10 سنوات أما المنتجات الفلاحية فلن يتم تفكيكها.

● التحولات العالمية التي يميزها:

- ظاهرة العولمة؛
- التعامل مع التكتلات الاقتصادية؛
- سيطرة قواعد العلاقات الاقتصادية الدولية في التعامل؛
- الشرطية التي تربط التعامل الاقتصادي بعوامل الأمن والديمقراطية والعدالة.

❖ الآثار السلبية المتوقعة من انضمام الجزائر الى المنظمة العالمية للتجارة: الاقتصاد الجزائري لم

يصل الى درجة التنافسية، اضافة الى أن مؤسساته العمومية والخاصة على حد سواء مازالت تعاني من

²⁹¹ عياشي قويدر، ابراهيمي عبد الله، آثار انضمام الجزائر الى المنظمة العالمية للتجارة بين التفاؤل والتشاؤم، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا. عدد2. ص64.

الهشاشة في الوقت الحاضر، وبالتالي انضمام الجزائر الى هذه المنظمة سوف يترتب عليه آثار سلبية أكثر منها ايجابية. سنذكر هذه الآثار السلبية بإيجاز²⁹²:

- ستتكدب الخزينة العمومية خسائر فادحة جراء التفكيك الجمركي تتمثل في تراجع الإيرادات، مما يؤدي إلى توسيع الوعاء الضريبي لتكبد الخسائر؛
- تخفيض التعريفات الجمركية ثم الغاؤها كلية يؤدي الى ارتفاع الواردات على حساب الصادرات نذرا لأن صادرات الجزائر خارج المحروقات تكاد تكون منعدمة؛
- فتح السوق أمام المنتج الأجنبي المتميز بالجودة العالية سيكون على حساب المنتج المحلي الذي لن يصمد أمام المنافسة الشرسة، مما يؤدي بالعديد من المؤسسات الوطنية الى غلق أبوابها وهذا بدوره يؤدي يؤثر سلبا على الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية؛
- باعتبار الجزائر بلدا يتميز بالتبعية الغذائية، فإن توسيع نطاق تحرير المبادلات حسب اتفاقية الجات الجديدة مع تخفيض الاعانات الرسمية المقدمة من طرف الدول المتقدمة على هذه المواد سيرفع من تكلفة فاتورة الواردات الغذائية وخاصة بالنسبة للمواد التي تحتل نصيب الأسد في وارداتنا.

²⁹² زغيب شهرزاد، عيساوي ليلي، أفاق انضمام الجزائر للمنظمة العالمية للتجارة، مجلة العلوم الانسانية، جامعة خيضر بسكرة، العدد الرابع، ماي 2003. ص82.

خاتمة الفصل الرابع:

دراسة موضوع التجارة الدولية يرجع الى الأهمية الكبيرة التي تكتسيها التجارة الدولية في التنمية الاقتصادية، ومن خلال ما تقدمه من امكانيات لتصريف المنتجات. ولتنظيم عملية التجارة الخارجية يتطلب الأمر وجود بعض الاجراءات التي تتخذها الدولة والمعروفة باسم السياسة التجارية التي تهدف بالدرجة الأولى إلى تحقيق المصلحة الوطنية، غير أن الهدف لم يكن واضحاً في نظر المنظمات الدولية التي ترى أن المصلحة الوطنية هي جزء من المصلحة الدولية. وبما أن حجم التجارة الخارجية قد اتسع وتضاعف عدد المنتجات التي يتم المتاجرة بها وعدد الدول التي تقوم بالتجارة، تزداد فرصة حدوث النزاعات. ويساعد نظام التجارة الخاص بمنظمة التجارة العالمية على حل تلك النزاعات بطريقة سلمية. قد يكون هناك جانب سلبي لتحرير وتوسيع التجارة، إذ يترتب على ذلك زيادة الفرصة لظهور النزاعات، وإذا تركت هذه النزاعات كما هي، فيمكن أن تؤدي الى صراعات خطيرة إلا أنه تم واقعيًا التخفيف من التوتر التجاري الدولي بسبب لجوء الدول إلى المنظمات، وتحديدًا، منظمة التجارة العالمية، لتسوية نزاعاتهم المتعلقة بالتجارة. ولا يخفى أن عملية الانضمام الى المنظمة العالمية للتجارة وهي عملية اندماج للاقتصاد الجزائري في المنظومة التجارية العالمية، تتضمن جانباً من التضحية يصل الى رهن جزء من السيادة الاقتصادية وحتى السياسية كما يرى البعض بهدف تسهيل ربط السياسات الاقتصادية وإيجاد حد أدنى من التجانس في الأهداف والمصالح للدول الأعضاء.

الفصل التطبيقي:

لوجستيك النقل الدولي للبضائع

في الجزائر

مقدمة الفصل:

يعتبر النقل بأنواعه واحد من ركائز التنمية الاقتصادية والتطور لأي دولة، وبالتالي فإن تواجد نظام نقل فعال وبنى تحتية حديثة يؤدي الى تحقيق التنمية الاقتصادية والإنتاج على نطاق واسع. وتعد صناعة النقل البحري صناعة العصر، ويتم قياس كفاءة أدائها على أساس جودة الخدمات التي تقدمها في اطار التجارة الدولية، حيث أن وجود أسطول بحري وطني وزيادة حجمه من شأنه التأثير على النشاط الاقتصادي ككل، والأمر ذاته بالنسبة لتسيير الموانئ وكيفية أدائها وتنظيمها للعمليات. والموانئ الجزائرية في تأخر فيما يخص التأهيل المطلوب للأرصفة الحديثة. ومن المتوقع أن العملاء الأجبيين سيكونون مسئولين عن رفع المستوى.

إذا سنحاول في هذا الموضوع دراسة وضع النقل البحري العالمي للبضائع، والنقل البحري الدولي في الجزائر ووضع الموانئ الجزائرية قبل وبعد اعطاء الامتياز للعملاء الأجبيين لتسيير الموانئ، كما سنتطرق الى وضع أنواع النقل الأخرى حاليا والاستثمارات التي تحقها الدولة في سبيل تطوير هذا القطاع بما يحقق الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية.

إذا سنتطرق من خلال هذا الفصل الى ما يلي:

المبحث الأول: النقل الدولي للبضائع في العالم

المبحث الثاني: النقل البحري الدولي للبضائع في الجزائر

المبحث الثالث: حركة البضائع في الموانئ الجزائرية

المبحث الرابع: قطاع النقل في الجزائر (الاستثمارات قطاع النقل)

المبحث الأول: النقل الدولي للبضائع في العالم

يبقى النقل البحري أسلوب النقل الأساسي في التجارة الدولية، حيث يعمل على نقل ما يفوق 25000 بليون طن سنوياً، أي ما يعادل 71% من الشحن العالمي، مقابل 7000 بليون طن من البضائع المشحونة عبر السكك الحديدية و 3000 بليون طن عن طريق النقل البري²⁹².

ووفقاً لإحصائيات الأونكتاد حول الوضع في الدول النامية، فلم يطرأ أي تغيير على تجارتها الخارجية، ومازالت تحوز على حصة متواضعة من التجارة العالمية.

1.1. نظرة شاملة للنقل البحري:

يعتبر النقل البحري قاطرة التجارة الدولية نحو النمو، وهذا ما يفسر عولمة هذا القطاع منذ عدة سنوات بسبب التغييرات الحاصلة في ملكية تسيير السفن، انشاء سجلات السفن وكذا التطور التكنولوجي.

في جانفي 2010، تكون الأسطول العالمي من 38.412 سفينة، ساهم في نقل 1.165 مليون طن²⁹³:

- 35 دولة امتلكت 90% من الاسطول ككل، مما يعادل 34.360 سفينة؛

- 4 دول (اليونان - الصين - اليابان - ألمانيا) سيطرت على 50% من الشحن أي (77.767.900 طن)؛

- 68.4% من الشحن العالمي يتم بواسطة السفن التي تحمل علم الملائمة²⁹⁴؛

- في سنة 2011، 8.8 مليار طن من البضائع في العالم تم نقلها عبر البحر.

الجدول رقم (5-1): حركة البضائع حسب الدول والأقاليم لسنة 2011

الحمولة	الدولة أو الاقليم			
	المجموع	الجناح الأجنبي	الجناح الوطني	
186095162	3150	2409	741	اليونان
183319680	3751	3031	720	اليابان
104452389	3633	1609	2024	الصين

²⁹² النقل البحري في اطار منظمة التجارة العالمية، مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، أكتوبر 2009. ص03.

²⁹³ Abdelhamid Bouarroudj, Forum des chefs d'entreprise -Atelier de réflexion- Le transport maritime de marchandises: une potentiel de croissance à promouvoir, 02 Octobre 2012. P03.

²⁹⁴ وهو علم يكون على السفينة، يوضح جنسيتها لعدة أسباب: تخفيض التكاليف بفضل تشريعاتها المتعلقة بالضرائب وقانون العمل.

الفصل التطبيقي: لوجستك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

103895669	3627	3169	458	ألمانيا
44883318	1200	425	775	الجمهورية الكورية
41290755	1865	945	920	الولايات المتحدة
40518790	1968	1148	820	النرويج
34441871	680	330	350	هونغ كونغ (الصين)
33198421	940	580	360	الدنمارك
32609444	985	387	598	سنغافورة
29490678	637	454	92	المقاطعة الصينية التابعة للطيبوان
26211622	794	437	357	المملكة المتحدة
22454001	844	236	608	إيطاليا
19431568	1987	515	1472	الفدرالية الروسية
18284675	433	223	210	كندا
17192696	180	180	0	برمودا
17166569	509	66	443	الهند
16768968	1222	664	558	تركيا
13205831	165	91	74	إيران
13205831	172	98	74	السعودية
12548019	234	149	85	بلجيكا
12439130	480	100	380	ماليزيا
9224076	417	354	63	الإمارات العربية المتحدة
8938715	868	90	778	اندونيسيا
8881982	335	206	129	قبرص
8817718	800	272	528	هولندا
7736207	161	33	128	البرازيل
7385564	404	224	180	فرنسا
7023380	353	217	136	السويد
6791847	544	84	460	الفيتنام

الفصل التطبيقي: لوجستك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

6603264	86	47	39	الكويت
5244926	404	231	173	اسبانيا
4822624	32	30	2	جزيرة آيل أوف مان
3948397	157	122	35	سويسرا
3793556	343	45	298	تايلندا
112804327	34360	19292	15068	المجموع (35 دولة)
1165720163	38412	21133	17279	المجموع العالمي

المصدر: الجدول معد من طرف أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية CNUCED حسب احصائيات مجلة فيربلاي الأسبوعية المتخصصة في صناعة السفن التجارية الدولية.

ازداد اجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم بنحو 13.3% ليصل الى 531.4 مليون وحدة معادلة لعشرين قدما في عام 2010 بعد أن كان قد تعثر في عام 2009 لفترة وجيزة. وظلت موانئ الصين تزيد حصتها من اجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم لتصل الى 24.2%، وأوضح مؤشر الأونكتاد بشأن الاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة أن الصين تحتفظ بمركزها في الصدارة بصفقتها البلد الأكثر اتصالا، تليها سنغافورة وألمانيا. وفي عام 2011، تطور ترتيب 91 دولة في مؤشر الأونكتاد بشأن الاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة قياسا بعام 2010، وقد بلغ نمو الشحن بالسكك الحديدية بنسبة 7.2% ليصل الى 9843 بليون شحنة بالأطنان الكيلومترية. وبلغ نمو قطاع النقل البري بنسبة 7.8% سنة 2010 عما كان عليه في 2009، فبلغت الأحجام 9721 بليون شحنة بالأطنان الكيلومترية²⁹⁵.

2.1. أهمية تطوير نظام النقل البحري:

يتطلب في وقتنا الحالي انشاء موانئ متخصصة ومتميزة بموقعها الجغرافي، وقد أصبح اليوم التنافس في استخدام سفن الجيل الأخير كبيرة الحجم لما تضمنه من تحقيق القدرة التنافسية في سوق النقل البحري، حيث يضمن تخفيض نفقاتها والاستفادة من عامل الوقت المستغرق في عملية النقل. ومع تقديرات معدلات الشحن والتفريغ بالموانئ البحرية يفضل التعامل مع الموانئ ذات الموقع الممتاز وذات التسيير الفعال، دون أن ننسى التجهيزات الحديثة لها بما يساهم في نقل وشحن مختلف نوعيات البضائع.

²⁹⁵ استعراض النقل البحري 2011، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد، ص10.

1.2.1. الخدمات الملاحية التي يتطلبها نقل البضائع بالسفن:

- نشاط الشحن والتفريغ²⁹⁶: ويعد أهم نشاط في النقل البحري، حيث كلها تم تقليص وقت بقاء السفن والبضائع في الميناء كلما دل هذا على كفاءة نظام التسيير في الميناء ويؤدي الى زيادة الطاقة الاستيعابية له، وبالتالي يؤثر على الاقتصاد الكلي. ونشاط الشحن والتفريغ يتولى أمر تداول الحاويات، حيث يقوم بالشحن داخل الحاويات ويتولى نقلها على سفن الحاويات التي تتميز بارتفاع تكلفتها، ويتطلب استقبال سفن الحاويات أرصفة مخصصة ومزودة بمعدات متطورة للشحن والتفريغ. حيث تلعب هذه التجهيزات دورا هاما في تطوير نشاط تداول الحاويات، لاعتبارها العامل الأساسي لتحقيق معدلات شحن وتفريغ متطورة، مما يعكس ايجابا على نشاط الموانئ ككل.
- اضافة الى ما سبق، يجدر الاشارة هنا الى أهمية وجود نظام لتخزين الحاويات، يسمح بالحفاظ عليها مباشرة بعد التفريغ للاستعمال القادم، اضافة الى معرفة مواقع الحاويات ووجهتها ومالكها للعمل على جذب الناقلين من جهة، وتطوير آداء الموانئ من جهة أخرى.
- نشاط التخزين: ويعد نشاط التخزين الجمركي من الأنشطة الهامة في نقل البضائع المشحونة من وإلى الموانئ. حيث يتطلب اخراج البضائع من الموانئ اجراءات جمركية تتعلق بالتصريح بدخولها من السلطات المختلفة، الأمر الذي يتطلب توفير مخازن ايداع البضائع لتنظيم الشحنات، دون حصول عراقيل، حسب طاقات التشغيل.
- تموين السفن: ويعني توفير احتياجات السفن من معدات متخصصة.
- نشاط اصلاح السفن: حيث يتحتم على الموانئ أن توفر شركات متخصصة في عمليات اصلاح وصيانة السفن، والأجهزة الحساسة المستخدمة في أجهزة الرادار اللاسلكي المتطور.
- الوكالات الملاحية: ويقوم هذا على السماح للسفن الاجنبية من الدخول الى الموانئ المحلية، ولا يتطلب عمل هذه الوكالات الملاحية رؤوس أموال ضخمة، بقدر ما يتطلب الخبرة البشرية ووسائل اتصال حديثة وخدمات استقبال ذات جودة.

²⁹⁶ النقل البحري في اطار منظمة التجارة العالمية، مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، أكتوبر 2009، ص05.

3.1. النقل البحري في افريقيا:

في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OCDE، النقل البحري يعتبر أفضل أسلوب نقل البضائع للخارج، ويقدر حجم البضائع المنقولة بحرا سنة 2012 بـ 102 مليون طن، أي ما يمثل 90% من الحجم الكلي للبضائع بالرغم من الأزمة المالية. ورغم تعافي قطاع النقل من الأزمة، إلا أن ضعف الشروط والقوانين الاقتصادية العالمية حالت دون تطوره، مما جعل التعافي من هذه الأزمة غير متساوي وأكثر بطئا مما كان عليه الحال في الأزمات السابقة²⁹⁷.

1.3.1. الموانئ الافريقية:

الوضع في افريقيا مازال مستقر على الرغم من الأزمة الاقتصادية، وقد شهدت صادراتها للمواد الأولية تجاه آسيا وأوروبا تراجعا محسوسا، ولكن على المستوى القاري نفسه، الاستهلاك يبقى مغلق. وقطاع النقل البحري في افريقيا لا يزال دون المستوى المطلوب بخصوص موانئ المياه العميقة، والمشكل هو أن 35 ميناء افريقي ضخم لا يمثل إلا 3% من التجارة العالمية. وبالتالي فإن الدول الافريقية تحتاج الى بنى تحتية خاصة بالموانئ المتطورة حتى تتمكن من استقبال السفن الأكبر حجما. والتحدي هنا هو تحويل هذه الموانئ الى محاور اقليمية قادرة على استقبال سفن الحاويات العملاقة.

في إفريقيا نسبة البضائع المنقولة بحرا تقدر بـ 91%²⁹⁸، بالرغم من صعوبة اجراءات العبور والبنى التحتية البرية غير المتطورة. ونقل البضائع مثل الحديد الخام، الحبوب، الفحم، البوكسيت، الألمنيوم والفوسفات، ارتفع بنسبة 1.4% مقارنة بسنة 2010، وهذه النسبة تخفي التقلبات الطارئة حسب أنواع السلع.

جدول رقم (5-2): التقسيم الجغرافي للنقل الدولي للبضائع سنة 2011

أفريقيا	أمريكا اللاتينية	الشرق الأوسط	أمريكا الشمالية	أوروبا	آسيا والمحيط الهادي
1.00%	2.2%	10.2%	16.6%	25.3%	44.7%

Source : IATA 2011

²⁹⁷ Moise Donald DAILLY, Logistique et transport international de marchandises, Guide pratique, 1^{ère} édition 2013, L'Harmattan, paris. P23.

²⁹⁸ Moise Donald DAILLY, P29.

ويعرض الجدول (5-2) التقسيم الجغرافي للنقل البحري الدولي لسنة 2011، حيث تسيطر آسيا والمحيط الهادي على حصة الأسد، بينما تبقى افريقيا في المرتبة الأخيرة بنسبة 1%. كنتيجة لضعف أداء موانئها العربية وعدم تطورها بالشكل الذي يتطلبه الاقتصاد العالمي الحديث.

2.3.1. تقنيات النقل الدولي للبضائع:

دور اللوجستيك والنقل الدولي للبضائع في تطبيق الاستراتيجية الصناعية والتجارية تأخذ مكانة لا يستهان بها، حيث أن الخيارات في مجال النقل الدولي للبضائع تتطلب أداء عالي بالنسبة للمؤسسة الصناعية المصدرة. والعوامل الأساسية لاختيار الحل الأمثل في اللوجستيك والنقل لا بد ان تأخذ بعين الحسبان توافر ما يلي:

- بخصوص عمليات النقل للتصدير:

اختيار الحل التقني، اختيار شكل التعبئة والتغليف وتجهيز البضائع، تنظيم النقل، تجهيز الشحن، مراقبة العلاقات بين الناقلين وعملاء الشحن وتسيير تأمين النقل.

- بخصوص عمليات النقل للاستيراد:

المؤسسة المتولبة للمراحل الأولى لعمليات الاستيراد تتطلب أهمية كبيرة في تنظيم النقل، من حيث أمانة الشحن، استقبال البضائع وتغطية المخاطر.

3.3.1. النقل البحري الدولي للبضائع في افريقيا:

النقل الدولي للبضائع يشغل مكانة ذات أهمية كبرى في المبادلات بين الدول، حيث يساهم في تحريك العلاقات التجارية، وينطوي هذا على عدد المشاركين المتدخلين في هذا النظام المعقد، نظرا لاستخدامه لتقنيات وتكنولوجيات ذات أداء جد متطور.

في 2010، سجل الأسطول الافريقي ما يقرب 98563000 طن من الحمولة، أي ما نسبته 10.3% من الأسطول العالمي. ودون سجلات مفتوحة تم تسجيل 5537000 طن من الحمولة، ما يعادل 2.1% من أسطول الدول النامية، و 0.6% من الأسطول العالمي. وهناك تراجع كبير للمواني والأساطيل الافريقية في

الأسطول العالمي: حسب السجلات المفتوحة، فنسبتها تتراوح بين 24.3% إلى 10.7% بين 2008 و2009، وحسب السجلات المغلقة فالنسبة تتراوح بين 1.1% إلى 0.8% في نفس الفترة²⁹⁹.

هيكل المبادلات التجارية للدول الإفريقية:

ارتفع عدد سكان أفريقيا سنة 2012 لمليار نسمة، أي ما يعادل 15.5% من العدد الكلي للسكان في العالم، ومتوسط معدل النمو قدر بـ 2.8% سنة 2009 و 4.1% سنة 2010. وإفريقيا تتضمن 53 دولة و 5 مجموعات اقتصادية اقليمية:

- اتحاد المغرب العربي³⁰⁰ (UMA).
- المجموعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا³⁰¹ (CEDEAO).
- المجموعة الاقتصادية والنقدية لوسط إفريقيا³⁰² (CEMAC).
- مجموعة شرق إفريقيا³⁰³ (CAE).
- مجموعة التنمية لأفريقيا الجنوبية³⁰⁴ (CDA).

²⁹⁹ Moise Donald DAILY. P81.

³⁰⁰ L'Union du Maghreb arabe UMA اتحاد المغرب العربي تأسس بتاريخ 17 فبراير/فيفري 1989 م بمدينة مراكش بالمغرب، ويتألف من خمس دول تمثل في مجملها الجزء الغربي من العالم العربي وهي: ليبيا، تونس، الجزائر، المغرب وموريتانيا. وذلك من خلال التوقيع على ما سمي بمعاهدة إنشاء اتحاد المغرب العربي.

³⁰¹ المجتمع الاقتصادي لدول غرب إفريقيا بالفرنسية Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest: اختصارا (CEDEAO) هي منظمة اقتصادية دولية تحتم بتطوير الاقتصاد في منطقة الغرب الإفريقي. تم تأسيس المنظمة في 25 مايو 1975 ورؤسها هو عمر يارادوا، يقع مقر المنظمة في أبوجا، بنيجيريا. اللغات الرسمية للمنظمة هي الإنجليزية والفرنسية والبرتغالية. كانت موريتانيا من الدول الأعضاء ولكن انسحب في ديسمبر من سنة 2000، وفي العام 2008 تم فصل غينيا. ولها خمسة عشر عضواً.

³⁰² المجموعة الاقتصادية و النقدية لوسط أفريقيا بالفرنسية Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale: أو إختصارا (CEMAC) هي منظمة دولية تضل عدة دول من وسط أفريقيا، أنشأت لتحل محل الإتحاد الجمركي و الإقتصادي لوسط أفريقيا. تم توقيع المعاهدة التي تنص على تأسيس هذه المجموعة في 16 مارس 1994 في مدينة أجمينا في التشاد، ودخلت حيز التنفيذ في يونيو 1999. يقع المقر الرسمي للمجموعة في عاصمة جمهورية أفريقيا الوسطى بانغي.

³⁰³ مجموعة شرق أفريقيا بالإنجليزية East African Community, EAC: هي منظمة دولية تضم خمسة دول من شرق أفريقيا وهم بوروندي و كينيا و أوغندا ورواندا و تنزانيا.

³⁰⁴ مجموعة التنمية لأفريقيا الجنوبية Southern African Development Community: أو إختصارا (SADC)، هي منظمة دولية هي منظمة تحدف إلى تعزيز التنمية الاقتصادية في أفريقيا الجنوبية. تم تأسيس المنظمة في 17 أغسطس 1992 بعد تعويضها بمؤتمر التنسيق لتنمية أفريقيا الجنوبية و التي أنشأت في 1 أبريل 1980.

4.3.1. مكانة افريقيا في التجارة العالمية:

حسب افاق الاقتصاد العالمي، في اكتوبر 2012، النمو الاقتصادي في افريقيا قدر ب 5% سنة 2011، حيث قدر النمو في شمال افريقيا ب 4.1% في نفس السنة، وإفريقيا لا تمثل إلا 2.7% من التجارة العالمية. وحسب احصائيات المنظمة العالمية للتجارة سنة 2011، قدرت واردات افريقيا 212 مليار دولار من البضائع، في حين تقدر صادراتها ما ب 232 مليار دولار.

هيكل التجارة الدولية الافريقية لم يتغير خلال السنوات الأخيرة، وأغلب الدول الافريقية هي دول مصدرة للمنتجات الأولية. صادرات الدول الإفريقية بين سنتي 2005 و 2011، تتمثل في المواد الأولية، بما في ذلك البترول بنسبة 79%، الكاكاو بنسبة 90% من صادرات ساو تومي و برنسيب *Sao tome et Principe*، الحديد الخام 64% بالنسبة لموريتانيا، 64% من القطن بالنسبة لبنين³⁰⁵.

وتجذب بعض الدول جزء مهما من دخولها من خلال تصدير منتجاتها المصنعة، الذي يجعل افريقيا معرضة جدا لارتفاع الأسعار في أسواق المنتجات الأساسية.

1.4.3.1. صادرات البترول والغاز:

خلال العشرون السنة الأخيرة، افريقيا ضاعفت انتاجها في مجال البترول والغاز الطبيعي، في حين أن احتياطاتها المؤكدة يتم مراجعتها بانتظام، حيث قدرت ب 127.7 مليار برميل بترول (حوالي 10% من الاحتياطي العالمي)، و 14.76 مليون متر مكعب من الغاز (7.6% من الاحتياط العالمي)، في نهاية سنة 2009. وحسب احصائيات British Petroleum افريقيا لا بد عليها أن تسهم ب 15% في التموين العالمي بالبترول في 2015 مقابل 12% حاليا.

المصدرين الأساسيين للمحروقات هم: نيجيريا (62.5 مليار دولار)، الجزائر (59.1 مليار دولار)، الجمهورية الليبية (44.1 مليار دولار)، ومنذ سنة 1990، هذه الدول الثلاث زادت من صادراتها للمحروقات بنسبة لا تقل عن 400%.

³⁰⁵ Moise Donald DAILL. P82.

2.4.3.1. واردات الدول الافريقية:

الواردات القادمة من الاتحاد الأوروبي قد بلغت 108.4 مليار دولار، في حين الواردات القادمة من الولايات الأمريكية المتحدة سجلت 15.4 مليار دولار، مقابل 34.4 مليار دولار بالنسبة للصين. وخلال سنتي 2000 و2009، نصيب الصادرات الصينية للمنتجات المصنعة تجاه افريقيا ارتفع بنسبة 35%، مما يعكس زيادة عدد الاتفاقيات الثنائية بينها وبين الدول الافريقية³⁰⁶. وفيما يلي نذكر اهم الواردات الإفريقية:

- استيراد المنتجات الزراعية: افريقيا تتدخل بنسبة 14% في واردات المنتجات الزراعية على الصعيد العالمي، الذي يجعلها أكبر مستورد في العالم. والدول الكبرى المستوردة للمنتجات الغذائية تتمثل في نيجيريا (6.6 مليار دولار)، الجزائر (5.5 مليار دولار)، مصر (5.2 مليار دولار).
- تصدير المنتجات الزراعية: حصة افريقيا من صادرات المنتجات الزراعية لا تتعدى 8.1%، و10.4% بخصوص المواد الأولية. القيمة الكلية لصادرات المواد الزراعية وصلت الى 34.3 مليار دولار سنة 2009. وتعتبر أوروبا السوق الأهم لاستيراد المنتجات الزراعية (11.5 مليار دولار)، آسيا (9.7 مليار دولار)، الشرق الأوسط (1.7 مليار دولار) وأمريكا الشمالية (1.6 مليار دولار). الدول الرئيسية المصدرة للمنتجات الزراعية تتمثل في جنوب افريقيا (5.6 مليار دولار)، ساحل العاج (3.9 مليون دولار)، المغرب (2.8 مليار دولار). وقد عملت بعض الدول الافريقية على مضاعفة صادراتها من المنتجات الزراعية بين سنتي 1990 و2009، ونعطي مثال على هذا كينيا، اثيوبيا وتونس، حيث تم تسجيل نتائج مذهلة في هذا المجال، بمعدلات نمو تصل الى 299%، و297% و262% على التوالي.

من جهة أخرى، تتركز المخازن الرسوبية للفوسفات في شمال إفريقيا، الصين، الشرق الأوسط والولايات المتحدة الأمريكية. وخلال سنة 2010، حركة الفوسفات الطبيعي العالمية ارتفعت إلى 32 مليون طن، وتتصدر المغرب القائمة كمصدر رئيسي للفوسفات، والولايات المتحدة الأمريكية كمستورد رئيسي. ويقوم المغرب بتصدير ما يقارب نصف صادرات الفوسفات العالمية، حيث أن الجزء الأكبر سيكون تجاه أوروبا وأمريكا، في حين أن الباقي يتم توزيعه على الدول الافريقية والشرق الأوسط بنسبة 40% من الصادرات العالمية.

³⁰⁶ وقعت الصين اتفاقيات للتجارة الثنائية مع 45 دولة افريقية.

3.4.3.1. وضع النقل البحري للبضائع في افريقيا:

لا يمثل الـ35 ميناء افريقي الا 3% من التجارة البحرية العالمية، والإحصائيات الأخيرة بخصوص مجموع البضائع المشحونة والمفرغة في الموانئ الافريقية تقدر بـ860 مليون طن سنويا. وحصة دول الجنوب الصحراوي تفوق الثلث، أي ما يعادل 300 مليون طن.

حركة الحاويات بين افريقيا وأوروبا تعتبر أهم حركة تجارية للقارة الإفريقية، حيث وصلت الى 3.3 مليون وحدة مكافئة لعشرون قدما³⁰⁷ سنة 2010، والحركة بين افريقيا وأمريكا الشمالية تصل الى عشر الحجم السابق. علاوة على هذا، فإن حجم الحركة الأكثر أهمية غير متزن بسبب أن التدفقات تجاه الشمال لا تمثل إلا الثلث من المجموع الكلي.

حركة الحاويات بين افريقيا وآسيا تتطور بشكل سريع، على وجه الخصوص، في الدول الصحراوية الإفريقية، والنقل الدولي لهذه المنطقة مسيطر عليه من طرف شاحنين ملاحيين: شركة دلماس³⁰⁸، فرع مجموعة بولور³⁰⁹، وشركة³¹⁰ Maersk، حيث تسيطر هذه الشركات على ما نسبته 30% و25% على التوالي. الى جانب هاذين الشاحنين، نجد بعض شركات ملاحية أقل أهمية من الشركات السابقة، منها: Global Start Line de Hong Kong الصينية، التي تتخصص في الحركة داخل آسيا، وتتطور بشكل سريع على جانبي الجنوب

³⁰⁷ وحدة مكافئة لعشرين قدما twenty-foot equivalent unit: TEU هي وحدة معيارية للحاويات غير دقيقة تستخدم لقياس كمية البضائع المشحونة التي تحمل عادة على شكل حاويات على سفن الحاويات أو شاحنات النقل، تبلغ ابعاد وحدة الشحن المكافئة للعشرين قدما 8 أقدام (2.4 متر) بالنسبة للعرض وعشرون قدما للطول فيما يتفاوت حجم الأرتفاع ما بين 4.25 و 9.5 قدما.

³⁰⁸ دلماس للشحن، ومقرها في لوهافر، وفرنسا، هي شركة نقل بالحاويات للبضائع وشركة النقل البحري، بين أوروبا الغربية وأفريقيا. وهي أكبر شركة ناقلة للبضائع بين الموانئ الأوروبية والأفريقية، وأقدم شاحن موحدة في أوروبا.

أسطولا الشركة يتكون من 49 سفينة مع قدرة نقل استيعابية لـ36000 عشرين قدما وحدة مكافئة (حاوية مكافئة)، في 15 طرق بين أوروبا وأفريقيا والمحيط الهندي. هو جزء من مجموعة CMA CGM للشركات النقل، بعد أن تم الحصول عليها من مجموعة بولور 470.000.0000 أورو في عام 2005.

³⁰⁹ مجموعة بولور هي الشركات العائلية التي تأسست في عام 1822 وأصبحت، تحت إشراف فنسنت بولور، مجموعة دولية. في عام 2004، بولور هو من بين أول معني المجموعات الصناعية الأوروبية والحادية والخمسين الفرنسية. في عام 2007، أنتج 6000000000 أورو في دوران وتوظف 6000 شخص. العمل الجماعي في مجال النقل والخدمات اللوجستية وتوزيع الطاقة أو البلاستيك فيلم متناهية الصغر. فهو موجود أيضا في غيرها من الصناعات، بما في ذلك التاريخ من ورقة. منذ 2000s في، وقال انه ينمو أيضا في السيارات، ووسائل الإعلام والاتصالات.

³¹⁰ ميرسك سيلاند بالدنماركية Maersk: شركة دنماركية للنقل البحري تأسست في كوبنهاجن عام 1904 وتعد من أكبر الشركات العاملة في مجال الحاويات والشحن على مستوى العالم وهي واحدة من عدة شركات ضمن مجموعة شركات ايه بي مولار ميرسك التي تحتوي على مجالات عدة منها ما يرتبط بمجال الحاويات أو المجالات المختلفة الأخرى. تمتلك شركة ميرسك سيلاند أكبر ناقلة بحرية للحاويات والتي تسمى إيمما ميرسك Emma Maersk : وتمتلك أكبر أسطول في العالم لنقل وشحن الحاويات في خطوط بحرية تكاد تغطي العالم بأكمله.

الصحراوي الافريقي. ومنذ سنة 2009، قامت هذه الشركة بإطلاق خدماتها بصفة مباشرة من الهند الى غرب افريقيا.

4.4.3.1. دور الرصيف:

يهدف الاقتصاد العالمي الى منع الاحتكاك المكاني الذي ينتج عنه التراكم المكاني لأنشطة تسيير المبادلات ومحطات النقل. مما أدى الى خلق منافسة من أجل هذه المساحات المأخوذة، بالإضافة الى الشراكة التكافلية للأنشطة. وقد أصبح مهما الاشارة الى أن محطات النقل الدولي مرتبطة مكانيا مع التكتلات الحضرية.

السمة الأساسية للرصيف هي نقطة الالتقاء، وفي الواقع، نقطة العبور الضرورية يتم الاستثمار فيها على أساس موقعها الوسيط بين التدفقات التجارية. إذا، محطة النقل النهائية لها أساس جغرافي حسب مركزها أو ملكيتها المشتركة.

الدور الأول للرصيف موصول الى موقعه اضافة الى قدرته على توفير خدمة للتجمعات السكانية الكبيرة والأنشطة الصناعية. وتجدر الاشارة الى أن الأرصفة الخاصة بنقل البضائع الدولية مرتبطة مع التكتلات الحضرية الكبيرة.

الصفة الأساسية لرصيف نقل البضائع الدولية تمثل في تشكيله لنقطة الالتقاء، حيث يعتبر نقطة مرور ضرورية بعد الاستثمار في وضعه كوسيط في التدفقات التجارية. مع الاشارة الى أن الشروط التالية مرتبطة بشكل مباشر بأهمية وأداء رصيف نقل البضائع:

- الدور الأول للرصيف هو قدرته على خدمة التمرکز الديموغرافي الكبير و/أو الأنشطة الصناعية. بعض الأرصفة تعاني من بعض العوائق الجغرافية، والاتجاه نحو انشاء أرصفة جديدة لا يشجع التموقع في المراكز الحضرية الكبيرة، حتى يتم تجنب التكاليف الناتجة عن الازدحام.
- امكانية الوصول: ويتعلق الأمر بإمكانية الوصول للرصيف من خلال أرصفة أخرى (على المستوى المحلي، الاقليمي والعالمي)، اضافة الى درجة تكامله مع نظام النقل الاقليمي.

- البنية التحتية: حيث ان الوظيفة الأولى للرصيف هي الرفع والشحن من سفينة الى أخرى، حيث يجب الأخذ بعين الاعتبار ليس فقط تلبية الطلب الحالي للحركة الملاحية ولكن توقع الاتجاهات المستقبلية للحركة الملاحية والتغيرات الحاصلة في التكنولوجيا واللوجستيك بشكل عام.

4.1. الموانئ البحرية الافريقية الأساسية

تعتبر التجارة الخارجية الوجه الأخر للحياة الاقتصادية، والجزء الأكبر من المبادلات التجارية تحقق على المستوى الدولي من خلال النقل البحري، وأغلب الموانئ الافريقية موانئ مستقلة بذاتها. ورغم العوائق القانونية، الاجتماعية والاقتصادية، كثرة المستندات الجمركية، ارتفاع تكاليف الصفقات، التأخير، فتسعى شركات النقل البحري العالمية الى التطور في الممرات الملاحية الدولية مروراً بالسواحل الافريقية.

1.4.1. الموانئ الرئيسية في شمال افريقيا:

في سنة 2010، الأسطول التجاري لدول شمال افريقيا (الجزائر، مصر، ليبيا، المغرب وتونس) وجنوب إفريقيا سجل 3.229 مليون حمولة ساكنة tpi، وهذا يعادل 58.3% من الأسطول التجاري الافريقي³¹¹.

في جانفي 2010، كانت هناك 47 شركة بحرية دولية في مصر، تقدم خدمات منتظمة الى موانئها التي تستعمل 405 سفينة، بما في ذلك سفن بقدره استيعابية تصل الى 9.580 وحدة مكافئة لعشرون قدم. مصر استفادت من موقعها الجغرافي وقناة السويس التي تشكل ممراً ملاحياً عالمياً لربطها بأوروبا وآسيا.

وبالحديث عن الموانئ المغربية، فالسلطات المغربية تواصل أشغالها بخصوص توسعة ميناء طنجة المتوسطي. هذا الميناء الجديد الذي تشارك في رأسماله الشركة الملاحية CMA CGM بنسبة 40%، يشتغل منذ أوت 2008. ميناء طنجة المتوسطي يطمح الى أن يكون واحداً من أهم المحاور العالمية لإعادة شحن المنتجات القادمة من آسيا، أمريكا الشمالية والجنوبية تجاه المغرب العربي وإفريقيا الغربية وجنوب أوروبا. وتصل قدرته الاستيعابية الى 3 مليون وحدة مكافئة لعشرون قدم، ويسع لأكبر حاملات الحاويات. ويسعى البنك

³¹¹ Moise Donald DAILLY. P95

الأوروبي للاستثمار³¹² الى تقديم دعم مالي يقدر بـ 200 مليون أورو لتوسيع الميناء، و220 مليون أورو لبناء 172 كلم بين منطقة الدار البيضاء ومنطقة جنوب-شرق تادلة ازيلال³¹³.

ارتفعت الحركة الملاحية في ميناء طنجة المتوسطي بنسبة 68.4% سنة 2010 مقارنة بسنة 2009، ووصلت إلى 2.06 مليون وحدة مكافئة لعشرون قدم، وهذا بفضل تطوير رصيفين للحاويات مما ساهم في تحريك ما يصل الى 23 مليون طن من البضائع.

1.2.4. عوائق تنافسية الموانئ الإفريقية:

لا بد من الإشارة إلى أنه لا توجد تنافسية في النقل الدولي للبضائع في إفريقيا، وهذا يشكل عائقا كبيرا في تطوير التجارة الإفريقية من جهة، ومن جهة أخرى التجارة الخارجية للدول الإفريقية مع باقي أقاليم العالم. الموانئ الإفريقية لا تستطيع البقاء في هامش الاتجاهات العالمية، في مجال التجارة والنقل البحري، وبالتالي فإن الأمر يتطلب مواجهة تحدي استقبال سفن ذات الحجم الكبير وضمان المرور السريع والفعال للبضائع³¹⁴.

1. ارتفاع تكاليف نقل البضائع:

تكاليف النقل تتضمن كل التكاليف المباشرة وغير المباشرة المرتبطة بعملية النقل، التخزين والرفع. أثر تكاليف النقل على الصادرات في أغلب الدول الإفريقية (حصة تكاليف النقل الدولي في القيمة الكلية للمبادلات) يصل الى خمس مرات أكثر من تأثير التكاليف الجمركية (الحقوق الجمركية المدفوعة).

تكاليف النقل المرتفعة تحدد مساهمة كل بلد في التجارة الدولية، وبالتالي ليس مفاجئا أن الدول الإفريقية، اين ترتفع فيها تكاليف النقل، تشكل الحصة الأضعف في التجارة الدولية. ويعود ارتفاع التكاليف الى أن الشركات الملاحية تواجه مشاكل فيما يتعلق برسو سفنها (ربطها الرصيف) نظرا لعدم فعالية الموانئ الإفريقية، وضعف حجم الحركة فيها. هذا ووجود بعض العوائق التي تساهم بشكل كبير في تضخيم ضرائب الموانئ المدفوعة من

³¹² La Banque européenne d'investissement ou BEI

³¹³ Moise Donald DAILLY. P96.

³¹⁴ Ibid. 101.

طرف الشاحنين، ومشاكل أخرى تتعلق بالازدحام وضعف انتاجية الموانئ، مما يجعل الشركات الملاحية تتحمل هذه التكاليف بدلا عن الشاحنين.

2. ضعف البنى التحتية اللوجستية:

يتعلق الأمر بتجهيز الموانئ الذي يعتبر غير مناسب وغير كاف، نظرا الى نقص الصيانة الملاحية، وعدم تجديد الخرائط الملاحية والمعلومات حول الأمن الملاحي في عدد كبير من الدول الافريقية. هذا ما أدى الى عدم وجود أرصفة متخصصة، ورافعات حديثة خاصة برفع الحاويات وعدم وجود أجهزة المسح الضوئي (السكانر) للرقابة على البضائع المشحونة مما يؤثر على انتاجية الرفع والشحن عند مرور البضائع على الميناء، نضيف الى هذا، أن ضعف امكانيات الموانئ يعود الى ضعف صيانة الآلات مثل الرافعات الخاصة بالحاويات في أرصفة الحاويات.

3. محدودية الخدمات الملاحية:

يتميز النقل البحري الافريقي بتعدد الموانئ الصغيرة التابعة للدولة، وهي موانئ مستقلة موزعة على مساحات مائية غير كافية. ووفرة المستندات الجمركية وسوء الاتصال الداخلي اضافة الى مشاكل الأمن والتأخر في مواعيد تسليم البضائع من المشاكل المؤثرة على كفاءة الموانئ الافريقية، وهذا يؤثر في المقابل على المؤسسات المصدرة و/أو المستوردة وعلى الدول غير الساحلية. اذ أن عدم كفاءة الخدمات اللوجستية للدول الناشئة يصعب ويعرقل عمليات التصدير والاستيراد، وحسب تقديرات CNUCED، صادرات وواردات البضائع تصل الى خمس أضعاف المتوسط العالمي.

وحسب ملاك السفن، الشاحنين ووكلاء الشحن، المعايير الأساسية لتحديد تنافسية الموانئ هي:

- عرض الخدمات الملاحية للتصدير والاستيراد؛
- التجهيزات اللوجستية المتطورة للميناء؛
- جودة وموثوقية الخدمات (الخدمات الجمركية).

4. نقص الكفاءات المهنية للميناء:

ويلاحظ هذا من خلال نقص مؤسسات التكوين الخاصة بالنقل البحري، حيث أن نقص الخبرات في مجال الموانئ يسبب الى تنافسية الموانئ الافريقية، اذ تعتبر عمليات التكوين ضرورة لا بد منها للدول في طور النمو.

3.4.1. محاور تطوير تنافسية الموانئ الافريقية:

تحتاج الموانئ الافريقية الى بنية تحتية متطورة لتمكن من استقبال السفن الأكبر حجما. ولتحقيق هذا لا بد من توفر مجموعة من المعايير لتحقيق تنافسية الموانئ، نذكرها فيما يلي:

- التغطية البحرية: ترتبط كل موانئ الدول المتطورة بشكل منتظم مع الموانئ الأجنبية الكبرى، وهذا ما يترجم بشكل محدد ارتباطها بمختلف الدول الافريقية الساحلية وعشرات الموانئ الأجنبية. في الوقت الحالي، التوجه هو قيام سلطات الموانئ بإغواء ملاك السفن. وهذا ما يحتم على موانئ الدول النامية أن تتكيف مع الاستراتيجيات الحديثة للشركات البحرية.
- السلم الاجتماعي وإنتاجية الميناء: ويتعلق الأمر بتوفير مناخ اجتماعي سلمي حتى يتم تفادي اضطرابات العاملين بالميناء، ولكي يتناسب الانسجام بين أصحاب المصلحة في الميناء مع حركة تدفقات البضائع لتمكين الموانئ في الدول النامية من الوصول الى مستوى الموثوقية الموجود في الدول المتقدمة، تم اقتراح تحويل العمال من القطاع العام الى الخاص، اضافة الى ضرورة اهتمام السلطات في الموانئ بالزبائن، من حيث موثوقية ومرونة الخدمات المقدمة لهم. هذا ولا بد من التسيير الجيد لأنشطة الرفع والشحن وتحديد أسعار تنافسية.
- عرض الخدمات اللوجستية: حيث يعتبر معيار آخر لتنافسية الموانئ، اذ أن كثافة التدفقات تتطلب وسائل سريعة لتسريح الحاويات، سواء عن طريق البر، السكك الحديدية أو النقل المائي، اذ لا بد للسلطات أن تستثمر في انشاء خطوط سكك حديدية، أرصفة ومحازن بالقرب من الموانئ، حتى يتمكن الزبون من التعامل مع بضاعته.
- الاجراءات الجمركية: ولا بد الاشارة الى أن من عوامل جاذبية الموانئ هي جودة وسرعة الرقابة الجمركية، حيث أن الجمارك في الدول المتقدمة تحدد معدل يومي للرقابة على الحاويات. اذا لا بد على السلطات في الميناء وضع اجراءات تسمح بتنوع مراكز دفع رسوم التخليص، وهذا يؤدي بطبيعة الحال الى تسهيل الاجراءات على المستوردين مما يؤثر بالإيجاب على الخزينة العمومية.
- الربط بين المناطق النائية: ويتعلق الأمر بالربط بين مختلف الأساليب النقل لتسهيل تبني نظام النقل متعدد الوسائط.

4.4.1. تطوير أنشطة عبور البضائع بالموانئ:

تعتبر الموانئ الرابط الأساسي لسلسلة النقل الدولي التي يتم من خلالها الربط بين أساليب النقل الداخلي. ومن بين عوامل تنافسية الموانئ جودة مرور البضائع على الموانئ وإنتاجية الموانئ الإفريقية، هذا وتكاليف النقل. العبور على الميناء هو مجموعة الأنشطة اللوجستية المرتبطة بأنشطة الموانئ، باعتبار أن الميناء هو نقطة دخول، خروج، تخزين، تخزين مؤقت، جمع وتوزيع (بر-بحر، بحر-طريقي، بحر-نهر، بحر-سككي) البضائع. الموانئ الإفريقية التي تطمح إلى أن تصبح محور إقليمي لإعادة الشحن لا بد أن تطور من أداء العبور لرفع تنافسية موانئها وضمان نموها، وبالتالي يتوجب على الموانئ أن تكون قادرة على ما يلي:

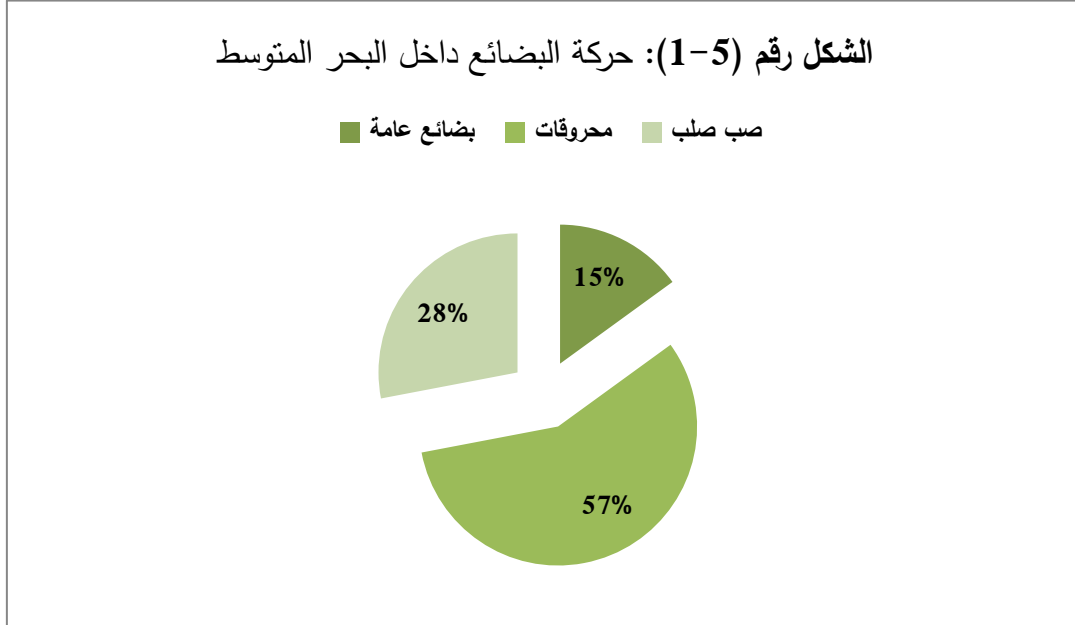
- دمج وتطوير الأساليب الجديدة للرفع وإعادة الشحن وجمع/توزيع البضائع يؤدي حتما إلى جذب أسواق جديدة؛
- ضمان أحسن تدفق للمبادلات مع توفير أمن فعال، واحترام القوانين الدولية؛
- وضع قيد التنفيذ حوسبة العمليات المتعلقة بالمنصات متعددة الوسائط وأرصفتها الموانئ؛
- استخدام التكنولوجيا الحديثة (نظم المعلومات الحديثة)؛
- قياس أداء الموانئ لتحسينها مقارنة بمحاور موانئ أخرى، مثلا موانئ شمال أوروبا والموانئ الآسيوية.
- الربط بين التدفقات المادية وتدفقات المعلومات عند إنشاء سلسلة لوجيستية عالمية؛

5.1. حركة البضائع داخل البحر الأبيض المتوسط

يشغل البحر الأبيض المتوسط 30% من التجارة البحرية العالمية. إذ تضاعفت حركة البضائع بشكل كبير، إضافة إلى زيادة إمكانية النقل البحري بنسبة 50% بين 1997 و 2006. و 24% من حركة الشحن الإجمالية (الحمولة) تشمل السلع الطاقوية، و 36% تشمل البضائع العامة. حصة البضائع العامة تشكل أهمية كبيرة في الحركة الإجمالية للبضائع على المتوسط (36%) وهي في ارتفاع باستمرار. و 72% من عرض النقل يتكون من ناقلات الحاويات، و 27.7% من سفن الإيداء وسفن نقل المسافرين، مع العلم أن حركة الحاويات ارتفعت بنسبة 10% سنويا بين 1997-2006، مقابل 5% بالنسبة سفن الإيداء³¹⁵.

³¹⁵ Synthèse ATLAS des villes portuaires de sud et de l'est de la méditerranée, Octobre 2013, p02.

مقارنة للحركة الاجمالية للبضائع في المتوسط، حركة البضائع بين الدول المتوسطية تتكون بشكل عام من 57% محروقات، في حين حركة البضائع الصب الجاف فنسبتها 28%. وهذا ما يوضحه الشكل رقم (5-1).



Source: Synthèse ATLAS des villes portuaires de sud et de l'est de la méditerranée, Octobre 2013, p04.

تقدر تدفقات البضائع داخل المتوسط بـ 130 مليون طن، مقسمة كالتالي³¹⁶:

- 37 مليون طن عبر سفن الايذاء رو-رو، 20 مليون طن منها تخدم الجزر، مليوني طن بين ايطاليا، فرنسا واسبانيا، 15 مليون طن بين دول الاتحاد الأوروبي المتوسطية/دول جنوب وشرق المتوسط.
- 80 مليون طن عن طريق الحاويات، 60 مليون طن منها تتدفق خارج المتوسط، 20 مليون طن الأخرى خاصة بموانئ شمال المتوسط (مليون وحدة مكافئة لعشرون قدم).

³¹⁶ Ibid, p04.

المبحث الثاني: النقل البحري الدولي للبضائع في الجزائر

تعاني الموانئ الجزائرية التي تم انشاء أغلبها خلال الحقبة الاستعمارية من نقص كبير في التجهيزات اللوجستية من وسائل شحن وتفريغ السلع وكذا تخزينها وباعتبار القاعدة اللوجستية في الميناء بمثابة العصب الرئيسي فإن قطاع الموانئ يشهد تأخرا ملحوظا في انجاز هذه الفضاءات.

1.2. نظرة الى قطاع النقل البحري في الجزائر

في سنة 2007، حققت الموانئ الجزائرية حركة تقدر بـ 130 مليون طن من البضائع، 102 مليون طن منها كانت عبارة سلع بترولية. وخلال سنة 2006، 126 مليون طن من البضائع مرت من خلال هذه الموانئ، الأمر الذي سمح بتسجيل رقم أعمال يقدر بـ 25.5 مليار دينار جزائري. ومن حيث حجم الحركة ورقم الأعمال، الموانئ التي حققت النسبة الأكبر فيها هي: ميناء أرزيو (71 مليون طن، 7.4 مليار دج)، ميناء سكيكدة (19.9 مليون طن، 3.5 مليار دج)، ميناء بجاية (14 مليون طن، 2.4 مليار دج)، ميناء الجزائر (10.1 مليون طن، 7 مليار دج)³¹⁷.

وتوظف الموانئ الجزائرية ما يفوق 14000 موظف بشكل مباشر، ويعتبر ميناء العاصمة الميناء الرئيسي في الجزائر، حيث يوظف لوحده ما يفوق 12000 موظف.

وابتداء من سنة 2004، الدولة الجزائرية قامت بتحرير قطاع النقل البحري لتعزيز فعالية وتنافسية موانئها، وميناء بجاية يعتبر أول ميناء يتم تسييره من طرف متعامل خاص "الشركة السنغافورية بورتكس Portex"، لمدة 20 سنة.

فيما بعد، وفي سنة 2006، خوصصة الموانئ الجزائرية تحققت مع نشر العديد من المناقصات على المستوى الدولي لتسيير ميناء العاصمة. وخوصصة ميناء وهران بدأت من جوان 2008 وتم اختيار الوكلاء الخواص

³¹⁷Le secteur logistique sur la rive sud de la méditerranée Occidentale Diagnostic t propositions pour améliorer l'offre de navires logistiques, cas des pays du Maghreb : Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie, La Tunisie. Octobre 2010 – CETMO et l'office coopération EuropeAid. P21.

الدوليين الممكنين المهتمين بتسيير الميناء. وهيكل ميناء وهران سيسمح باستقبال سفن الجيل الأخير مع مطلع سنة 2017، بقدرة استيعابية تصل الى 1.5 الى 2 مليون حاوية في العام³¹⁸. وللتوضيح أكثر لابد من الإشارة إلى أنه في الوقت الحالي، الموانئ الجزائرية تسمح باستقبال دخول السفن الحاملة لـ 400 حاوية كحد أقصى، مما جعل خصوصية ميناء مستغانم وعنابة ضرورة لابد منها في المستقبل القريب.

وقد تم الموافقة على المرسوم القانوني الخاص بالأنشطة التجارية في الموانئ الجزائرية في أبريل 2006، وهذه الأنشطة تتمثل في الصيانة، الشحن والتفريغ والقطر.

1.1.2. يتميز المتعاملين الملاحيين بالخصائص الأساسية التالية:

بخصوص مالك السفينة، الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN (Compagnie Nationale Algérienne de Navigation) انشأت تحت المرسوم 31 ديسمبر 1963 كمالك وحيد للأسطول البحري الجزائري، وفي منتصف الثمانينات، قسمت الشركة على ثلاث شركات:

- مسئول نقل البضائع (شاحن) SNTR/CNAN Chargé du transport des marchandises.
 - المؤسسة الوطنية للنقل البحري للركاب SNTMV التي أخذت فيها بعد اسم Algérie Ferris.
 - شركة الأسهم SNTM/HYPROC المنتمية لشركة تميم المحروقات SVH، كوكيل لمجموعة سوناطراك. نشاطها الأساسي هو النقل البحري للمحروقات والمنتجات الكيماوية، إضافة إلى شحن السفن.
- في سنة 2005، تمت إعادة هيكلة مسئول شحن البضائع SNTR/CNAN في إطار استراتيجية التنسيق من طرف الغرفة التجارية والصناعية بوهران CCIO، الأمر الذي أدى الى ولادة أربع فروع: CNAN Nour، CNAN Méditerranéen، CNAN Maghreb et NASHCO.
- الفروع الثلاث الأولى تندرج ضمن النقل البحري للبضائع، في حين أن الفرع الأخير يندرج ضمن شحن السفن. وفي سنة 2006، تم خصخصة كل فرع تحت إطار الشراكة مع عملاء فرنسيين، إيطاليين وسعوديين. في الوقت الحالي، نشاط تلقي/استقبال الشحن محرر بالكامل. وليس هناك أي معيار للشراكة يذكر جزء الشراكة لمنظمة جزائرية في تركيب الهيئة الأجنبية المستقبلية للشحن في الجزائر.

³¹⁸Ibid. P22.

وقد تم تسجيل ما يقارب 195 شركة مستقبلية للشحن، في حين أن 12 شركة كانت كافية لإشباع متطلبات السوق. من ناحية أخرى، 70% من سوق الحاويات مراقب من طرف ثلاث شركات: CMA CGM³¹⁹، MSC Algérie³²⁰ و MAERSK Alger.

فيما يخص المناولة، الشحن والتفريغ، ثمانية مؤسسات وطنية تتخصص في هذا المجال في الوقت الحالي، هذه المؤسسات موزعة على الموانئ التجارية الجزائرية (ميناء الجزائر، عنابة، أرزيو، بجاية، الغزوات، مستغانم، وهران، سكيكدة)، ومسؤولية هذه المؤسسات في حالات خسارة وتدهور البضائع غير محددة. من ناحية أخرى، من خلال الاستراتيجية الحكومية سنة 2006، الخاصة بالخصوصية، الرامية إلى تحسين إنتاجية الموانئ الجزائرية، بعض المتعاملين الدوليين يعرضون نفس الخدمات الدولية في الموانئ الجزائرية، ونذكر على سبيل المثال: DP World³²¹ في ميناء الجزائر، و Portek³²² في ميناء بجاية.

2.2. الوضعية الحالية للعرض والطلب المحلي للنقل البحري للبضائع في الجزائر

في الثمانينات من القرن الفارط، امتلكت الجزائر أسطول بحريا تحسد عليه من طرف باقي دول العالم، وكانت مصنفة ضمن المراتب الخمسون الأولى عالميا. الأسطول الوطني الجزائري تكون من 80 سفينة تتنوع إلى: ناقلات البضائع السائبة³²³ les vraquiers، ناقلات النفط³²⁴ Tankers، ناقلات المواد الكيماوية

³¹⁹ مجموعة CMA-CGM اختصارا لـ Compagnie générale maritime - Compagnie maritime d'affrètement، وهي ثالث مالكي عالمي لسفن الحاويات، والأول في فرنسا. ولها مجموعة شاملة من وسائل النقل تشمل الشحن، التفريغ والخدمات اللوجستية البرية. ومجموعة CMA-CGM هي اندماج لشركة la Compagnie générale maritime CGM وشركة la Compagnie maritime d'affrètement CMA سنة 1996.

³²⁰ Le secteur logistique sur la rive sud de la méditerranée Occidentale, Idem. P23.

³²¹ موانئ دبي العالمية DP Worlds: هي شركة متفرعة عن شركة دبي العالمية " الذراع الاستثمارية الدولية لحكومة دبي إحدى إمارات دولة الإمارات العربية المتحدة وثاني أثري إماراتها بعد أبو ظبي. و تعتبر موانئ دبي العالمية واحدة من أكبر مشغلي الموانئ في العالم. تأسست رسميا في العام 1999 م. وهي متخصصة في مجال المواصلات البحرية والبرية والجوية والخدمات اللوجيستية المتعلقة بمهده القطاعات، ويعمل بها 97000 موظف حول العالم.

³²² مجموعة بورتاك العالمية، هي شركة سنغافورية متخصصة في تبادل المخزون، تزود خدمات مختلفة للموانئ العالمية، متكونة من ثلاث اقسام رئيسية: عمليات وإدارة الموانئ، هندسة الموانئ، تكنولوجيا المعلومات الموانئ. في الوقت الحاضر، بورتاك تشغل ما يقارب 1600 عامل في 23 ميناء في جميع أنحاء العالم بما في ذلك آسيا، أوروبا، روسيا والشرق الأوسط.

³²³ هي سفينة شحن مصممة لنقل البضائع السائبة الجافة كالرمل والحبوب والمواد الكثيفة كالمعادن.

³²⁴ ناقلات النفط وتعرف أيضا باسم ناقلات البترول وهي سفينة مخصصة لنقل البترول بكميات كبيرة إلى جميع أنحاء العالم، وهناك نوعان أساسيان من ناقلات النفط: ناقلة النفط الخام وناقلة مشتقات النفط. ناقلات الخام، تكون عادة في غاية الضخامة وتقوم بنقل النفط الخام إلى مصانع التكرير. ناقلة مشتقات النفط، وعادة تكون أصغر من ناقلة النفط الخام بكثير، وتهدف إلى نقل البتروكيماويات من مصانع التكرير إلى الأسواق المستهلكة. وغالبا ما تصنف ناقلات النفط حسب الحجم وكذلك الوظيفة. يبدأ التصنيف من ناقلات مشتقات النفط الساحلية أو الداخلية والتي تبلغ حمولتها الوزنية بضعة آلاف من الأطنان وصولا إلى ناقلات النفط الخام الهائلة الضخامة والتي تصل حمولتها إلى 550,000 طن.

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

³²⁵ chimiquier، ناقلات الغاز Transporteur de Gaz، سفن الإيداء ³²⁶ Ro-Ro، العبّارات ³²⁷ carferries. وكانت قد استغلت هذا الأسطول الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة التي كانت تشكل قوة على المستوى العالمي (الملحق رقم 1).

الطلب على النقل تزايد بشكل كبير خلال الثلاثين سنة الأخيرة، اذا انتقلت الصادرات من 19 مليون طن سنة 2001 الى 37 مليون طن سنة 2011³²⁸، وهذا ما يوضحه الجدول (3-5).

الجدول رقم (3-5): تطور حركة البضائع من سنة 1981 الى 2011 الوحدة: (مليون طن)

السنة	1981	1991	2001	2011
صادرات البضائع	14.5	17.5	19.1	37.6
واردات البضائع	47.1	65.8	80.5	80.4
المجموع	61.7	82.1	99.6	118.2

Source : Forum des chefs d'entreprise –Atelier de réflexion- Le transport maritime de marchandises : une potentiel de croissance à promouvoir, par Abdelhamid Bouarroudj, 02 Octobre 2012. P04.

من جهة أخرى فإن العرض المحلي للنقل البحري للبضائع عرف انخفاضاً، إذ أن تطوره كان سيتناسب عكسياً مع التجارة الخارجية. الأسطول الوطني يتكون حالياً من 16 وحدة مقسمة الى: 8 ناقلات البضائع السائبة (الجافة)، 4 سفن متعددة الأهداف وسفيني إيداء رو-رو، تابعة للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، وسفينة رو-رو وناقلة للبضائع السائبة تابعة لـ ³²⁹ NOLIS فرع لمجموعة سيفيتال. والسفن الخاصة بشركة نوليس موجهة فقط لتغطية متطلبات مجموعة سيفيتال.

ومتوسط عمر الأسطول التابع للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة يتجاوز 30 سنة (بين 30 و 35 سنة)، حيث أن 5 سفن فقط موجهة للعمل بين أوروبا (برشلونة، مارسيليا، لاسبيسيا، أنتويرب، هامبورغ) والجزائر، وتحتل

³²⁵ ناقلات المواد الكيميائية هي إحدى أنواع الناقلات مصممة خصيصاً لنقل المواد الكيميائية بكميات كبيرة. وتتروح حجم حمولة واحدة منها تقريبا خمسة الف طن وهي أصغر بكثير من حجم الناقلات المتخصصة بنقل المواد الأخرى.

³²⁶ RoRo : Roll-on Roll-Off.

³²⁷ وهي سفينة تعبر من شط لآخر حاملة السيارات والمائة وفي العادة تكون مسافة عبورها قصيرة بين ضفتي ممر بحري أو نهر مثلاً. وتختلف السرعات فأسرع أنواع العبّارات عادة ذات الهيكل الثنائي أو الحوامية.

³²⁸ Abdelhamid Bouarroudj, P04.

³²⁹ نوليس: شركة ذات أسهم، وهي فرع مسؤول عن النقل البحري في مجموعة سيفيتال، وتمتلك الشركة 3 سفن مملوكة ومستأجرة لنقل المواد الخام لمجموعة سيفيتال للاستيراد والتصدير. وتعتبر شركة نوليس أول مالك للسفن في الجزائر، ويدمج الوظائف التالية: إدارة السفن؛ النقل البحري للبضائع، الشحن والاستحجار، التسجيل.

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

جزءا ضئيلا جدا من حركة نقل البضائع، رغم أن حجم الحمولة المسوردة والمصدرة لسنة 2011 وصل الى 118 مليون طن كما يوضحه الجدول (4-5).

جدول رقم (4-5): الحمولة المستوردة والمصدرة في الجزائر سنة 2011 الوحدة: مليون طن

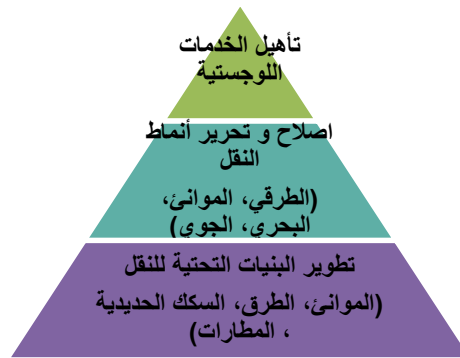
سنة 2011	واردات	صادرات	المجموع
البضائع السائلة	10	77	87
البضائع الصلبة	17	1.9	18.9
أنواع أخرى	10.6	1.5	12.1
المجموع	37.6	80.4	118

Source : Forum des chefs d'entreprise –Atelier de réflexion- Le transport maritime de marchandises : une potentiel de croissance à promouvoir, par Abdelhamid Bouarroudj, 02 Octobre 2012. P06.

3.2. قطاع اللوجستيك في الجزائر

يعتبر تطوير قطاع اللوجستيك أولوية إستراتيجية لتعزيز تنافسية الاقتصاد الوطني، فيما يتعلق بالسلع فهو يعتبر نشاطا هاما في خدمة القطاعات المختلفة الصناعية والزراعية والتجارية والعمرانية. وهو يؤمن احتياجات هذه القطاعات بالإضافة الى تأمين نقل منتجاتها الى الاسواق المختلفة وتأمين احتياجات الأسواق وحتى أنه يساهم الى حد كبير في فتح اسواق جديدة.

الشكل رقم (2-5): تطوير قطاع اللوجستيك



المصدر: الاستراتيجية الوطنية لتنمية التنافسية اللوجيستكية، وزارة النقل والتجهيز، ملخص الاستراتيجية وعقد البرنامج

2010-2015، ص 03.

فيما يتعلق بالدعم اللوجستي لنقل البضائع، كل أسلوب من أساليب النقل في الجزائر يتضمن الخصائص التالية:

- النقل السككي غير متطور بشكل كبير، مخصص لنقل السلع ذات الحجم الكبير بطبيعة الحال. وهذا الأسلوب غير جاهز كفاية لتتم دراسته وتحليله، لأنه بالكاد يساهم في تدفقات البضائع بالحاويات، التي تندرج ضمن السلاسل اللوجستية العامة. من جهة أخرى، فإن النقل متعدد الوسائط لا يمكن دراسته نظرا لأنه في مراحله الأولى.

- النقل الطرقي، تتم معالجته من جهة قدرته على التكيف مع متطلبات قطاع اللوجستيك الذي تم تحريره للقضاء على الاحتكار السابق للشركة الوطنية للنقل البري SNTR، وتشجيع تعدد العملاء، الأمر الذي يؤثر على الاقتصاد بالإيجاب في صورة خلق مناصب شغل جديدة، وخلق منافسة بين شركات النقل. لكن، النقل البري يبقى ذو جودة متدنية، حتى وإن كانت حركة النقل قليلة وتكاليفه مرتفعة إلى حد ما، فإن الجودة السيئة للخدمات وعدم احترام مواعيد التسليم يؤديان من جهة أخرى إلى رفع التكاليف اللوجستية.

- النقل البحري أو لوجستيك الموانئ يعتبر من أهم النقاط التي لا بد التركيز عليها لتحسين الموقف التنافسي بين دول شمال إفريقيا نفسها وبين الدول الأوروبية متوسطة.

الموانئ التجارية الجزائرية تتمثل بشكل حصري في نقل البترول، وتوجد أوجه قصور لا يمكن تجاوزها، من حيث التجهيزات والمساحة، حيث أن الموانئ الجزائرية لا تتكيف مع استقبال حركة الحاويات. ميناء العاصمة يستقبل 60% من الحجم الكلي³³⁰، ولا يطابق المعايير الدولية من حيث المساحة والتخزين الداخلي والخارجي في الميناء، والمقاييس المعتمدة لتطوير الوضع مازالت غير كافية. من جهة أخرى، الجزائر قامت بإنشاء ميناء جن-جن العالمي، لتوفير كل الشروط الأساسية لاستكمال هذا النشاط. لكن، الوكلاء الملاحيين ينظرون إلى أن نجاح مهمة ميناء جن-جن يمكن التنبه إليه من خلال الموقع الجغرافي (قرب المسافة من مركز الاستهلاك) ومن خلال إشكالية التسيير (مجموعة الموانئ لا تشجع الميناء الرئيسي لجذب حركة المرور).

³³⁰ CETMO et l'office coopération EuropeAid. P19.

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

الجوانب الديناميكية للموانئ التي تشكل أكبر جزء من التكاليف اللوجستية تتميز بانخفاض الإنتاجية إضافة إلى عدم وجود المساحة الكافية، هذا وإضافة إلى الإجراءات الجمركية المعقدة، مما يؤدي إلى تمديد فترة بقاء البضائع في الميناء. حيث أن في الموانئ الأوروبية ذات المقاييس العالمية، متوسط الإقامة فيها 5 أيام، في حين أن في ميناء العاصمة الأمر يتعدى 20 يوم. وينظر إلى الإجراءات الجمركية على أنها السبب الرئيسي لعرقلة عبور البضائع في الميناء. إذ أن هذه الإجراءات تتميز بعدم الكفاءة، مما يجعلها تكبح حركة المبادلات التجارية، بالإضافة إلى وجود مشكل كبير في الاتصال بين الجمارك وعملاء الشحن أو باقي العملاء، وخصوصا الإجراءات الجمركية التي تتطلب المعرفة الخبيرة المرتبطة بالتشريعات والنظم الادارية التي تغيب أحيانا عن أعين وكلاء العبور. وفي الجدول التالي نلاحظ الفرق بين تكاليف الشحن بين الجزائر، مصر، الامارات، المغرب وتونس أين ترتفع التكاليف ومستندات الشحن وكذا المهلة الضرورية لعملية نقل البضائع عبر الحدود في الجزائر مقارنة بالدول الأخرى.

الجدول رقم (5-5): مقارنة تكاليف نقل البضائع والمستندات الجمركية اللازمة

الدولة	الترتيب حسب التجارة العابرة للحدود	المستندات الضرورية (العدد)	المهلة الضرورية للتصدير (أيام)	تكاليف التصدير (دولار/حاوية)	المستندات الضرورية للاستيراد	المهلة الضرورية للاستيراد	التكاليف
الجزائر	129	8	17	1260	9	27	1330
مصر	70	8	12	625	9	13	755
الامارات	5	4	1	630	5	7	590
المغرب	47	6	11	577	8	16	960
تونس	30	4	13	773	7	17	858

Source : CETMO www.cetmo.org consulté le 30/03/2014

يتميز الوكلاء اللوجستيين بقلّة العدد، وتتوفر بعض الشركات اللوجستية الدولية المتموّعة في الجزائر، ولكن نشاطها لا يكاد يذكر. وأغلب المنظمات الجزائرية تركز بالدرجة الأولى على العبور والنقل الطرقي. والعوائق المحتملة لتطوير البنى التحتية اللوجستية تتمثل في توفر أراضي أقرب نسبيا إلى المساحات التي تتوفر فيها الخدمات اللوجستية الضرورية، وصعوبة التنفيذ قبل التخليص الجمركي.

1.3.2. الخدمات اللوجستية في الجزائر:

النظام متعدد الوسائط منعدم في النقل الجزائري، وتعريف مهام الوزارة التي تلت نهاية الثمانينات لا يتوافق مع تبني نظام النقل متعدد الوسائط والنظام القانوني الموافق له، باعتباره نظام قانوني لأساليب النقل السابقة وليس نوع جديد للنقل. وتكامل القاعدة اللوجستية والهياكل القاعدية ومتعهد النقل لا يزال للآن مجرد مفاهيم دون تطبيق. وإنشاء الموانئ الجافة سيؤدي بالضرورة الى تخفيف الضغط على الموانئ البحرية والمساحات المخصصة لها، ولكن هذا وحده لا يعالج مشكلة تبني نظام النقل متعدد الوسائط.

ولا يمكن نكران الأهمية الكبيرة للخدمات اللوجستية، حتى وإن كانت في مراحلها الأولى في الجزائر. ومن ناحية أخرى، تم اجراء بعض الأعمال من قبل السلطات المعنية لتطوير هذا الجانب، حيث في نوفمبر 2007، قامت شركة Sogeports³³¹ بالبحث عن شركاء وطنيين وأجنيين لتسيير الهياكل القاعدية اللوجستية لميناء سكيكدة، ومن بين الشروط المطلوبة، أن الشريك المستقبلي لا بد ان يلتزم بمنح الخبرات الأساسية للعمال المحليين ويلتزم بنقل التكنولوجيا³³².

2.3.2. تحليل وضع الموانئ واللوجستيك في الجزائر:

مجهودات الجزائر في الاستثمار في الموانئ كانت موجهة، منذ سنة 2000، فقط للموانئ البترولية. والموانئ متعددة الوظائف هي موانئ من الجيل الأول، التي تتميز بعدم الكفاءة اللوجستية نظرا لوجودها منذ عهد الاستعمار الفرنسي، إضافة الى تناقضها مع التطور الحالي الذي تعيشه السفن الكبرى، الأمر الذي جعل ملاك السفن يلجئون الى استخدام السفن الأقل حجما، التي تعتبر سفن غير اقتصادية ينتج عنها خسائر كبيرة للشاحنين الجزائريين، إضافة الى ارتفاع أجرة الشحن فيها.

مردودية الموانئ الجزائرية تعتبر الأضعف في المتوسط، وذلك يعود الى سوء تجهيز المحطات، وسوء تسيير المخزون. والفسل في اعداد البنى الفوقية له تأثيره الواضح على مدة اقامة السفن في الميناء. ولهذا تحتل الجزائر

³³¹ SGP SOGEPORIS / Société de Gestion des Participations de l'Etat Ports Algérie Alger.

³³² CETMO et l'office coopération EuropeAid. P24.

المرتبة 140 في الترتيب العالمي للموانئ، رغم أن حركة النقل اتجاه الجزائر عرفت ارتفاعا يقدر بـ 50% من سنة 2012³³³.

ويعد ضعف امكانيات الشحن والتفريغ والبيروقراطية من الأسباب التي أدت الى تدهور جودة الخدمات، الانتاجية والتنافسية. وحاليا، تحاول الحكومة وضع حد لهذا التأخير بدءا من ميناء العاصمة، حيث تجبر مستوردي البضائع الذين لا يستعملون الحاويات، على القيام بعملية التفريغ في موانئ أخرى. هذا الإجراء لا بد أن يكون متبوعا بإنشاء مستودعات جمركية لتخزين البضائع، وحظائر لتخزين البضائع الخطيرة، إضافة الى الموانئ الجافة. في الولايات المركزية (الجزائر، بومرداس، البليدة، تيبازة وتيزي وزو) تحمل ما يقارب 40² كلم من الموانئ الجافة، مستودعات ومناطق عبور مؤقتة. (rapport de la CNAN, 2007).

ويبقى مهما أن تقوم الموانئ الجزائرية تقوم بتجديد نشاطها، برغم أن تقسيم الأنشطة بين الموانئ غير عادل، نظرا لاحتكار ميناء العاصمة لجزء كبير من الحركة. إضافة الى الطبيعة المركزية للدولة الجزائرية التي تعيق نشوء موانئ ثانوية، هذا والملاحة الساحلية المحلية غير متطورة بالشكل الكافي، الأمر الذي يكشف عدم كفاية شبكات النقل البري في سلاسل لوجستيك النقل، ولا يوجد أي هيكل على الصعيد المحلي الذي يمكن من تنشيط الموانئ الصغيرة.

منذ عشر سنوات، نظام الموانئ الجزائرية يعرف باللامركزية، ووفقا لنموذج HAYUTH 1991، الخاص بالتطور المكاني للموانئ، فإن وفورات الحجم التي تؤثر على الميناء الرئيسي (ميناء الجزائر)، أدت الى توليد حركة كبيرة في العديد من الموانئ الثانوية أو المحيطية (الطرفية)، ونذكر على سبيل المثال حالة ميناء بجاية أين تضاعفت حركة الحاويات عشرات الأضعاف في الفترة 2001-2010.

من جهة أخرى لا بد الاشارة الى أن المعدات المخصصة لمناولة السلع في الموانئ الجزائرية لا بد من تحديثها بشكل طارئ، إضافة الى أن التكامل بين القاعدة اللوجستية والهياكل القاعدية لا يزال مجرد مفاهيم دون أي تطبيق. وإنشاء الموانئ الجافة يخفف من الاستعمال المساحات الكبرى للموانئ.

³³³ Radhia TADJINE, Malika AHMED ZAID, Capacité logistique et gouvernance des ports algériens, 5ème édition du colloque international LOGISTIQUE, du 24 au 25 mai 2012-Rabat-Maroc, p03.

علاوة على هذا، لا بد من الإشارة الى ضعف حضور العملاء الدوليين في الجزائر، DHL، CEVA، MAERSK، حيث لا يمتلكون الا مكاتب متواضعة مقارنة بمستودعات نفس العملاء في المغرب وتونس. اللوجستيك في الجزائر يستند على المؤسسات المحلية (الشاحنين السابقين). الغلاف المالي المخصص لاستثمارات توسيع وتطوير البنى التحتية الخاصة بالموانئ، ارتفع الى حوالي 507 مليون أورو، أقل ب 7% من مجموع استثمارات هذا المجال على الصعيد المغربي (INVEST IN MED,2009)³³⁴.

4.2. الخسائر الناتجة عن عدم وجود أسطول وطني

تحدي الخسائر الناتجة عن انعدام وجود أسطول وطني يفوق الحياة الاقتصادية والاجتماعية للدولة الى المبادلات التجارية الدولية. وفي حالة الجزائر، حيث بعيدا عن الانفتاح الاقتصادي وإنضمام الجزائر للمنظمة العالمية للتجارة، اقتصادها كان ومازال يعتمد على التجارة الخارجية.

ومنه، فإن مساهمة الأسطول الوطني يمكن تلخيصها فيما يلي:

- لا يمكن تحديد هذه المساهمات بطريقة كمية ولكن واضح جليا أهميتها في الحياة الاقتصادية والاجتماعية، اذ في حالة الجزائر التنمية الاقتصادية تركز بالدرجة الأولى على التجارة عن طريق البحر؛
- تستخدم مجموعة من الدول علم الملاءمة³³⁵ Pavillon de complaisance ويعرف تحت اسم علم التسجيل الحر. ملاًك السفن يستعملون هذا العلم بصفة الزامية تعود الى أسباب جبائية، وأمر تتعلق بأمن السفن أو حقوق العمل. وتشكل هذه السفن ما يقارب 68.4% من الشحن العالمي، وهذه النسبة مهمة جدا للدول المتطورة (حوالي 75% من اجمالي الشحن) في حين أن نسبتها في الدول النامية تصل الى 57%³³⁶.
- وجود أسطول وطني كفؤ يسمح للدولة بحماية نفسها من ارتفاع تكاليف الاستئجار في السوق.
- تعد صناعة الحاويات واحدة من الوسائل نقل 80% المبادلات الخارجية.

³³⁴ Radhia TADJINE, Malika AHMED ZAID, Ibid, p05.

³³⁵ وهو علم يحتوي على اسم البلد التابعة له تلك السفينة، لأسباب منها تخفيض التكاليف، وتشريعات خاصة بالضرائب وقانون العمل.

³³⁶ Abdelhamid Bouarroudj, Ibid, P07.

5.2. الدعم الحكومي لنظام الميناء في الجزائر

على الصعيد العالمي، الموانئ عرفت اصلاحا هاما تجاه الخصوصية ولا مركزية البنى التحتية للموانئ التي كان الهدف منها هو تحسين وزيادة الفعالية، وتخفيض تدخل الدولة في التخطيط والتسيير لتخفيض الغلاف المالي الخاص بالاستثمار.

السلطات الجزائرية تسعى الى تطبيق أساليب جديدة خاصة بالحوكمة بالاشتراك مع شركاء أجنبيين. التحدي هنا هو الحصول على نوع من الشراكة بين القطاع العام والخاص الذي يتفق مع الخصوصية الجزائرية.

1.5.2. تحديد العملاء الجدد:

من خلال الخصوصية الجزئية للموانئ، الدولة الجزائرية تأمل في الحصول على فعالية موانئها ورفع كفاءة وقدرات البنى التحتية. ولكن التأهيل الذي يسمح للمستثمر بالتمتع بكل الحقوق كمالك، لا يزال غير موجود. هذه السياسة ينبغي أن تعتمد على التحولات الجارية للإقتصاد العالمي، ولكن الجزائر تعرف تأخيرا في التحرك نحو الخصوصية التي مست العديد من موانئ الدول النامية مثل المغرب. منذ سنة 1990، قام المغرب بخصخصة أنشطة الرفع في الموانئ، والنتائج الخاصة بإنتاجية هذا النشاط لازالت تتكرر بشكل إيجابي.

الجديد في تنظيم الموانئ في الجزائر هو ظهور الشركاء الخواص الأجنبيين، نذكر على سبيل المثال l'Emirati Dubai World Ports (DWP)، من ناحية أخرى،³³⁷ Djazair Port World (DPW) وهو مشروع مشترك ثاني انشأ رسميا في 15 جانفي 2009، عن طريق اتفاق متبادل بين مؤسسة ميناء الجزائر³³⁸ EPAL و Dubai World Ports، ثالث عميل عالمي يسيطر على محطات الحاويات في ميناء الجزائر.

³³⁷ Algérie :Port d'Alger Djazair Port World joint-venture avec EPAL(entreprise du port d'Alger).Port de Djendjen (Jijel) joint-venture avec l'entreprise portuaire de Djendjen.

³³⁸ Entreprise Portuaire d'Alger. Rapport annuel 2012.

في سنة 2006، حوصصة الموانئ الجزائرية تحققت عن طريق نشر مناقصات على الصعيد الدولي لتسيير ميناء الجزائر. حوصصة ميناء وهران كان ابتداء من جوان 2008، وجاري اختيار العملاء الخواص الدوليين الممكنين المهتمين بتسييره³³⁹.

ويتم تجهيز ميناء وهران لاستقبال سفن الجيل الأخير مع حلول سنة 2017، مع قدرة استيعابية تقدر بـ 1.5 الى 2 مليون حاوية كل سنة، وحاليا، لا يستطيع استقبال إلا دخول السفن الحاملة لـ 400 حاوية كحد أقصى. ويتم اعترام خصخصة ميناء مستغانم وعنابة.

سنة 2008، لم تتعدى الحركة السنوية في ميناء الجزائر 400.000 حاوية، بمتوسط ساعي للتفريغ قدر بـ 10 حاويات (أضعف متوسط في البحر المتوسط). في حين أن الحركة السنوية بالاشتراك مع DPW ستتعدى 700.000 حاوية. وكانت قد دفعت Djazair Port World في اطار الشراكة 16 مليون أورو، ويقدر رأس مالها ما يقارب 20 مليون أورو، مقسم بالتبادل بين مؤسسة ميناء الجزائر و Djazair Port World. الشركة استفادت من الملكية المحولة لرصيف الحاويات (المحطة) لمدة 30 سنة. الهدف النهائي، لـ DPW هو انشاء بنية تحتية ذات مردودية لميناء الجزائر، وبالتالي فإن الأمر يتطلب استثمارة على نطاق الواسع: مؤسسة ميناء الجزائر تشارك مع شريكها في مصاريف الاستثمار التي تفوق 10 مليارات دج مقدمة خصيصا للبنية التحتية، (حوالي 4.1 مليار دج)، حيازة التجهيزات وتأسيس نظام تسيير المعلومات (250 مليون دج) ونفس الشيء بالنسبة للموارد البشرية. الشراكة الجديدة تهدف الى النظر في تخفيض التكاليف وفي زمن العبور للموانئ الجزائرية، اذ السفن تحسر أموالا طائلة عندما تتواجد بالميناء وتربح عندما تكون في البحر. تمتد مساحة ميناء الجزائر على 18 هكتار، حيث كانت مساحتها الابتدائية تقدر بـ 12 هكتار، ونظام التسيير مودع الى Dubai World Ports بطريقتين، الأولى، هي عقد أداء، مدفوع لمدة 7 سنوات من طرف الشركة صاحبة الامتياز. الثانية، توفر تسييرا غير مدفوعا، تحت مسؤولية Dubai World Ports مع تأطير مؤمن عليه من طرف جزائريين. ومخطط العمل سيحقق زيادة في المردودية تقدر بـ 20% بعد 10 سنوات. الشركتين صاحبتين الامتياز ستدفعان للدولة الجزائرية رسم ثابت للمتر مربع واستحقاقات متغيرة على رقم الأعمال. ومؤسسة ميناء الجزائر

³³⁹ يأتي هذا في اطار نموذج عقود الامتياز التي تعتبر عقود طويلة المدى، حيث تتولى الهيئة المسؤولة عن المشروع، المملوك للدولة، توفير البنية التحتية التطورة لمدة زمنية معينة، تتولى فيها تشغيل الأصول وصيانتها وتمويل الاستثمارات المطلوبة وادارتها. وتحتفظ الحكومة بالملكية القانونية النهائية و/أو حق توفير الخدمات. وتتضمن عقود الامتياز التشييد، التشغيل والتحويل.

ستوفر لـ Djazair Port World 660 موظف، خلال السنة الأولى. إضافة الى أن الرصيف يحتاج الى التحديث على المدى الطويل قصد رفع الانتاجية.

سنة 1982، مع انشاء مؤسسة ميناء الجزائر، تم توظيف 7.000 موظف لرفع حوالي 4 مليون طن من حركة السلع سنويا. سنة 2008، الميناء تعامل مع أكثر من 6 مليون طن بنصف عدد الموظفين الذي كان سنة 1982.

الموانئ الجزائرية بشكل عام في تأخر فيما يخص التأهيل المطلوب للأرصعة الحديثة. من المتوقع أن العملاء الأجبيين سيكونون مسئولين عن رفع المستوى. وحسب المعطيات الرسمية، 70 سفينة تنتظر في المتوسط يوما واحدا لترسو على الرصيف سنة 2009، مما يكلف الدولة 700 مليون دولار كتعويضات، في انتظار تدخل Dubai World Ports الذي لم يظهر بشكل كبير للآن.

Djazair Port World حصل على امتياز ميناء جن-جن، هذا الميناء ذو المياه العميقة موجه الى أن يكون ميناء حقيقي لإعادة الشحن، تحت هدف زيادة الحركة لتصل الى 1.5 مليون وحدة مكافئة لعشرون قدم (وحدة الحاويات) سنويا، بينما قدرت في سنة 2009 الى أقل من 100.000 وحدة مكافئة لعشرون قدم، سنة اختتام العقد.

وهذا يؤكد أن الموانئ الجزائرية بحاجة الى الخبرات الأجنبية أكثر مما هي بحاجة الى حقن كبيرة من التمويل العمومي، هذا وتسعى الدولة الى مضاعفة استثماراتها في هذا المجال.

6.2. حدود الأساليب الجديدة لتنظيم نظام الموانئ الجزائرية

بالحديث عن الشركة السنغافورية PORTEK فقد نجحت في تحقيق الأهداف المرجوة، أما شركة l'émarati DUBAI PORTS فتجد صعوبة في تحقيق أهدافها. التسيير الجديد لرصيف الحاويات بالجزائر منذ 17 مارس 2009، لم يولد الاثار المرجوة على تدفق حركة البضائع. وتشير أرقام سابقة الى أن حصة DPW من حركة ميناء الجزائر سجلت انخفاضا بنسبة 13% في الفترة بين جانفي-ماي 2011 مقارنة بسنة 2010. لكن الصورة تختلف في تحديد حركة الحاويات، ومن جهة أخرى مؤسسة ميناء الجزائر عرفت انخفاض محسوس مقارنة بما هو مسجل من طرف DPW لنفس الفترة، بنسبة -24% و 9% على التوالي³⁴⁰.

³⁴⁰ Radhia TADJINE, Malika AHMED ZAID, p09.

يبدو أن تطوير حركة الحاويات في الرصيف يعاني من مشاكل مالية، إذ أن DPW تسعى الى تجهيز الرصيف بأربعة آلات رفع جسرية (portiques)، لكن هذه الخطوة لن تطبق دون منصات الدمج وتمديد الأرصفة، التي تكون على حساب الدولة.

نفس المشكل مطروح بخصوص ميناء جن-جن، من خلال رؤية DPW، ميناء الجزائر يمكنه الحصول على 100 مليون أورو للاستثمارات الجديدة، اما بخصوص ميناء جن-جن يستلزمه 400 مليون أورو ليصبح الميناء الثاني خاص بالحاويات في الوطن. ولكن المجموعة الاماراتية تريد دعم الدولة لإستثماراتها لعدم اعتبارها ملكيات عامة.

التعامل الإماراتي، في اطار توسيع شبكته في مينائين جزائريين، يزعم تحقيق استثمارات في موقع استراتيجي، والجزائر تستطيع لعب دور الجسر بين الموانئ الأوروبية وموانئ افريقيا السوداء. DPW تغالي في تقدير هذا الجانب، حيث أن الجزائر لا تتوفر لديها ثقافة تسيير الموانئ الخاصة. من ناحية ثانية، الموانئ الجزائرية ذات حجم متواضع مقارنة بميناء اللاذقية (سوريا) التي سيتم منحه الى مالك فرنسي CMA/CGM، مع العلم أن مساحة الميناء تقدر بـ69 هكتار، أي ضعف مساحة ميناء الجزائر وجن-جن وبجاية كلها مجتمعة. من ناحية أخرى، ميناء الجزائر معوق آخر يتمثل في ضغط المناطق الحضرية عليه، مما يشكل مشكلة في توسيع المكان حسب المتطلبات اللوجستية الحديثة. والمستثمرين الكبار في مجال الموانئ في العالم غير مهتمين بالأسواق المحلية بقدر اهتمامهم بالعالمية.

ولقد كان للإصلاح أثر على أنشطة الميناء، إذ سجلت زيادة في تدفقات الموانئ على الأرصفة المسيرة من طرف المتعاملين الأجبيين، ولكن هذا لا يخفي أن بعض تطبيقات لنموذج تسيير الدولة الجزائرية تسببت في تأخر وازدحاما يخلق صعوبات في التعاون مع المتعاملين الأجبيين الجدد.

7.2. مدى استخدام التطور التكنولوجي في الجزائر

ان هذا التطور التكنولوجي في مجال صناعة النقل البحري (بناء السفن، الإدارة، مناولة البضائع)، يتحقق بفعل توفر الظروف الملائمة له في الدول المتطورة (وفرة رأس المال، كفاءة الإدارة، اتساع حجم الأسواق)، وهذه

الظروف الملائمة التي لا نجدها في الدول النامية، تحول دون استخدام التكنولوجيا المتطورة في هذه الصناعة للأسباب الآتية³⁴¹:

- الندرة النسبية لعنصر رأس المال؛
- ضيق السوق المحلي والدولي؛
- عمليات النقل بالحاويات خاصة بالنسبة للمواد الغذائية تتطلب تكاليف خاصة اضافية مثل الحاويات المبردة حتى لا تفسد وهذا يزيد من أعباء الشحن وترتفع أسعار الصادرات مما يؤثر على القدرة التنافسية للموانئ في السوق العالمية؛
- كذلك الحال بالنسبة للواردات حيث الدول النامية تستورد السلع الرأسمالية والمعدات اللازمة لعمليات التصنيع في سقف الحاويات دون استخدامها في الصادرات مما يؤدي الى خسائر وزيادة في أعباء التشغيل؛
- نقص الأموال اللازمة لتهيئة الأرصفة وأعماق المياه بما يتماشى ومستوى تطور السفن الناقلة للحاويات.

8.2. مشاكل الموانئ الجزائرية

تعاين الموانئ الجزائرية من العديد من المشاكل أولها أن الأسطول البحري التجاري الجزائري يتكون من 16 سفينة، 10 منها متخصصة لنقل المحروقات، و3 في نقل الركاب. يقدر متوسط عمر هذه السفن حوالي 22 سنة (حيث أن السفن أقدم من الموانئ في حد ذاتها)، والاستثمارات المحققة في صيانتها تتميز بارتفاع تكلفتها. لكن، استراتيجية تجديد وتنمية الأسطول البحري الجزائري في طور التأسيس والعودة الى السنوات السابقة أين كان الأسطول الجزائري يتكون من 78 سفينة في الثمانينات³⁴².

عند الحديث عن الموانئ التجارية، فالجزائر توجه استثماراتها الى الموانئ النفطية التي لا تخدم إلا قطاعا واحدا، وسنحاول فيما يلي ذكر أهم نقاط الضعف التي تتميز الموانئ الجزائرية³⁴³:

³⁴¹ حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، مذكرة دكتوراه، جامعة الجزائر، سنة 2007-2008، ص72.

³⁴² CETMO et l'office coopération EuropeAid. P23.

³⁴³ فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا - العدد السابع، ص171.

1. موانئ الجيل الأول: وهنا تقوم السلطات العمومية بتسيير الموانئ ذات الطابع القديم التي يعود أصلها الى الفترة الاستعمارية، دون احداث تغييرات فيها، حيث تتصف بصغر أحواضها وضيق أرضفتها، وقرب المخازن من بعضها البعض.
2. نقص التجهيزات والآليات: حيث تعاني الموانئ التجارية الجزائرية من نقص في الآليات الحديثة، وميناء العاصمة هو الميناء الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (قوتها 300 طن). نضيف الى هذا أن ناقلات الحبوب لا تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا، مع العلم أن الجزائر مصنفة ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب.
3. ارتفاع عدد الأيدي العاملة: حيث تعاني الموانئ الجزائرية من فائض في الأيدي العاملة، مما يتوجب تحويل جزء منهم الى وظائف أخرى، وهذا الأمر يتطلب دراسة أوسع خصوصا فيما يتعلق بدولة تعاني من ارتفاع نسبة البطالة فيها.
4. تأخر في عملية تداول الحاويات: لأن معدلات النقل بالحاويات في تزايد مستمر، فالموانئ الجزائرية تحاول اللحاق بالركب، حيث ارتفع عدد الحاويات في ميناء ارزو من 9.42% سنة 1994 الى 35.09% سنة 2004، و 37.15% نهاية 2008. ومع هذا، فإن الموانئ الجزائرية تسجل تأخرا ملحوظا نظرا الى أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يفوق 60%.
5. إنخفاض أداء الموانئ: ونذكر على سبيل المثال توقف مناولة السلع ليلا.
6. طول الاجراءات الإدارية: شحن وتفريغ البضائع، الاجراءات الجمركية وغيرها.
7. سوء توزيع المهام بين الموانئ: إحتكار ميناء العاصمة ل 60% من المبادلات التجارية الخارجية.
8. تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري: حيث ينعكس على الأمر على كفاءة الطرق مما يصعب عملية الحركة منه واليه.

ويعد نقل البضائع عبر الموانئ الجزائرية مكلف بشكل كبير للمؤسسات وللاقتصاد الوطني، والجدول (5-6) يوضح الفرق بين التكاليف اللوجستية بين الموانئ الجزائرية والموانئ التونسية والمغربية لسنة 2012:

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

الجدول رقم (5-6): مقارنة التكاليف اللوجيستية بين الموانئ الجزائرية والموانئ التونسية والمغربية (2012)

تونس		المغرب		الجزائر		طبيعة اجراءات الاستيراد
المهلة	التكاليف بالدولار	المهلة	التكاليف بالدولار	المهلة	التكاليف بالدولار	
9	168	10	300	10	330	تجهيز المستندات
3	250	2	150	8	200	التخليص الجمركي والتفتيش التقني
3	250	2	350	7	400	صيانة الأرصفة
2	190	2	150	2	400	النقل البري والصيانة
17	850	16	950	27	1330	المجموع

Source : Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale, 2012.

من خلال الجدول نلاحظ الضعف اللوجستي الذي تعاني منه الموانئ الجزائرية مقارنة بالدول الشقيقة تونس والمغرب، حسب مؤشر الأداء اللوجستي للبنك العالمي، حيث³⁴⁴:

- تمثل التكاليف اللوجستية تمثل حوالي 20% من الناتج الداخلي الخام في دول شمال افريقيا؛
- تمثل التكاليف اللوجستية 25% من الناتج الداخلي الخام في الجزائر؛
- تمثل التكاليف اللوجستية 5% في ألمانيا، 6.5% في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، و15% في المغرب؛
- تخفيض 5% من التكاليف اللوجستية يوفر حوالي 09 مليارات دولار سنويا. وهذه التكاليف الاضافية التي تتسبب فيها الموانئ الوطنية تكفي لانشاء ميناء من الحجم العالمي، والخسائر التي تكبدتها الجزائر منذ الاستقلال بسبب التسيير الكارثي لموانئها يعادل ما يكفي لإنجاز 15 ميناء عصريا بالمعايير العالمية.

حصة تكاليف الشحن في التجارة العالمية ارتفعت في سنة 2010 الى 6.5% من قيمة الواردات العالمية، وفي افريقيا تمثل تكاليف الشحن ما نسبته 13%، وهي نسبة تفوق المعدل العالمي³⁴⁵. ودون شك فإن التكاليف اللوجستية تشكل عاملا أساسيا لخلق ميزة تنافسية للاقتصاد. وبالتالي فإن التأثير المالي لسوء التطور

³⁴⁴ Etude CETMO réalisé en Octobre 2010.

³⁴⁵ Perspectives, Revue de forum des chefs d'entreprise, N° 8-2° semestre 2013.

اللوجستي يشكل خطرا على الاقتصاد، اذ تشكل التكاليف اللوجستية 17% من الناتج الداخلي الخام في الدول الناشئة، و30% في الجزائر.

رغم ازدياد حركة الشحن في الموانئ الجزائرية الا أن الأسطول الجزائري يتدهور سنة بعد سنة، حيث يساهم في نقل ما نسبته 2% من التجارة الخارجية الجزائرية، في حين أنه كان يساهم في 40% من حركة الشحن في الثمانينات. وتسعى وزارة النقل الجزائرية لتطوير الأسطول الوطني برفع حصته في السوق الى 30% خلال السنوات المقبلة لاسيما انشاء ميناء جديد يكون مركز عبور من أمريكا اللاتينية نحو آسيا ومن آسيا نحو أوروبا. وبالحدوث عن الامكانيات الوطنية لتصليح السفن فلا تغطي حاليا سوى 10% الى 14% من الحاجيات حيث تتم معظم تصليحات والتوقفات التقنية في ورشات بالخارج مما يترتب عنه إنفاق مبالغ كبيرة يمكن استغلالها في الاستثمار في القطاع. وقد تم اطلاق برنامج تطوير وعصرنة المنشآت القاعدية للموانئ خاصة وأن النقل البحري يتجه نحو تعميم نقل مختلف السلع في الحاويات.

1.5.2. تحديات الموانئ الجزائرية:

1.1.5.2. تخصص حركة الموانئ:

معظم الموانئ لم تتطور منذ الاستقلال (1963)، باستثناء الموانئ البترولية (ارزيو، سكيكدة وبجاية). هذه الوضعية تعكس الأهمية الضخمة لصادرات الصب السائل (الغاز، منتجات بترولية) تجاه أوروبا الغربية وباقي دول العالم، بنسبة تفوق 80% من حجم الشحن الكلي منذ أواخر سنوات الستينات. وحركة البضائع العامة تبقى متواضعة وتزداد خصوصا الواردات، بنسبة 86% سنة 2009، مقابل 72% سنة 1979 و46% سنة 1959. هذه الاتجاهات تعكس الضعف العام في النظام الاقتصادي والتجاري الجزائري³⁴⁶.
واحد من المشاريع قيد الإنجاز، انشاء الطريق السيار شرق-غرب (الذي كان من المفروض انهاء أشغاله مع سنة 2012) حيث يربط مجموعة الموانئ، اضافة الى توسيع شبكة السكك الحديدية وكهربية بعض الخطوط. وهذا المشروع يعتبر الأضخم من نوعه في مشاريع النقل للمغرب العربي.

³⁴⁶ Fatima Zohra Mohamed CHERIF et Cesar DUCRUET, Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens, revue en ligne de géographie politique et de géopolitique, <http://espacepolitique.revues.org/2294> , 2012, p04.

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

من ناحية أخرى، الجزائر تحافظ على متوسط تكلفة التصدير/الاستيراد بالحاويات الأعلى بين العديد من الدول الناشئة (حوالي 1300 أورو للنقل البحري بالحاويات بين مرسيليا والجزائر)، والوقت الضروري لإجراءات التوجيه كان طويلا جدا، بوضع الجزائر بعد الصين، الفيتنام وبولونيا. وبالحدوث عن مؤشر الخدمات اللوجستية، فتعاني الجزائر من ضعف واضح مقارنة بدول المغرب العربي الأخرى، إضافة الى ضعف تطور البنى التحتية لها الخاصة بالنقل بصفة عامة. وأداء الموانئ الجزائرية يتميز بضعف كبير بين دول المتوسط، خصوصا فيما يتعلق بقلة تجهيزات الأرصفة، سوء تسيير المخزون.

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

الجدول رقم (5-7): مؤشر اداء الخدمات اللوجستية LPI للدول العربية لسنة 2012

الدول	الرتبة	النقطة	النسبة من اعلى اداء	الدول	الرتبة	النقطة	النسبة من اعلى اداء
الامارات	17	3,78	88,9	عمان	62	2,89	60,4
قطر	33	3,32	74,3	اليمن	63	2,89	60,3
السعودية	37	3,18	69,7	الكويت	70	2,83	58,5
تونس	41	3,17	69,4	سوريا	92	2,60	51,3
البحرين	48	3,05	65,7	لبنان	96	2,58	50,6
المغرب	50	3,03	65,0	الاردن	102	2,56	49,8
مصر	57	2,89	63,3	الجزائر	125	2,41	45,3
موريتانيا	127	2,40	44,7	السودان	148	2,10	35,3
العراق	145	2,16	37,1	جيبوتي	154	1,8	25,5

Sourec : Trade Logistics in the Global Economy : the Logistics Performance Index and its Indicators, jean François, Monica Alina Mustra, Lauri Ojala, Ben Shepherd, Daniel Saslavsky, the international Bank for Development/The World Bank, 2012

<http://siteressources.worldbank.org/TRADE/Ressources/239070-1336654966193/LPI-2012-final.pdf> consulté le 02/01/2014.

نلاحظ من خلال الجدول دولة واحدة من بين الدول العربية المدرجة في الترتيب (الامارات العربية المتحدة) تقع في العشرين دولة الاولى في افضلية الاداء اللوجستي وخمسة دول عربية كانت في الخمسين دولة الاولى مما يدل على تقارب في مستويات محاور هذا المؤشر، لكن ترتيب باقي الدول خاصة التي مراتبها بعد ال 100 تبين تفاوت في الامكانيات والممارسات بين دول المنطقة، فهي تعاني من تعقيدات الاجراءات وضعف قطاع

الخدمات المتعلقة بالنقل مما يساهم في تدني مستويات التجارة الخارجية بصفة عامة والتجارة البينية بصفة خاصة وأيضا لا تؤهلها لتكون مراكز عبور فعالة.

و على سبيل الذكر لا الحصر نلاحظ مثلا دولة سنغافورة تتصدر الترتيب بمجموع 4,13 وتحتل كل من هونغ كونغ وفنلندا وألمانيا المرتبة الثانية والثالثة والرابعة على التوالي.

كما ان امكانيات النفاذ الى الأسواق بصفة عامة يتوقف الى حد كبير على وجود روابط نقل منتظمة وفعالة خاصة فيما يتعلق بالخطوط البحرية، ولذلك يعد مؤتمر الامم المتحدة حول التجارة والتنمية CNUCED مؤشر الربط (LSCI) (Liner Shipping Connectivity Index) يبين مستوى اندماج دولة معينة لشبكة العالمية للنقل البحري على أساس أن أكبر قدر من التجارة العالمية تتم عبر البحر خاصة السلع المصنعة التي تنقل بالحاويات على مستوى خطوط بحرية منتظمة ويعتمد هذا المؤشر في حسابه على: عدد السفن التجارية، مجموع حمولة المستوعبات على السفن، الحجم الأقصى للسفن، عدد خدمات النقل البحري التجاري، عدد الشركات التي تنظم سفن الحمولات التجارية من وإلى البلد.

فقد أصبح في مقدور الخدمات اللوجيستية بوصفها المحرك الرئيسي للقدرة على المنافسة، أن تحقق انطلاقة أي بلد أو تطيح بقدراته في عالم اليوم المبني على العولمة. فبإمكان ذلك البلد أن يحظى بمنظومة جمركية جيدة للغاية، ولكن سوء الأداء في مجال أو مجالين في سلسلة التوريد يمكن أن تكون له تبعات وتداعيات خطيرة على الأداء الاقتصادي لذلك البلد مما يخلق التصورات التي تسود بشأن عدم إمكانية التعويل والاعتماد عليه.

9.2. التعريف بالعملاء الجدد في الموانئ الجزائرية

1.9.2. صاحب الامتياز السنغافوري PORTEK بميناء بجاية:

يعتبر ميناء بجاية الميناء الأول الذي وقع عقد امتياز رصيف الحاويات Terminal « Bejaia Mediterranean » (BMT) مع الشركة السنغافورية PORTEK، والامتياز عقد سنة 2005 لمدة 20 سنة، واستثمار أولي قدر بـ 19 مليون دولار. والمشروع المشترك مقسم 51% لمؤسسة ميناء بجاية و 49% لـ PORTEK.

مجموعة PORTEK السنغافورية، انشأت سنة 1988، هي مشغل حاويات من الحجم المتوسط، تدير 4 أرصفة للحاويات في: جاكارطا (اندونيسيا)، فاليتا (مالطا)، ليرفيل (الجابون) وبجاية³⁴⁷.

الفوائد الاقتصادية والاجتماعية من وراء هذه الشراكة متعددة، حيث ستمكن من تجهيز الرصيف: بالفاحص (الماسح الضوئي "سكانر")، ادخال نظم المعلومات في نظام الرقابة على البضائع، الرافعات الجسرية Portique (الملحق رقم 1).

وهذا من شأنه يؤدي الى تحسين معدل الحركة، إن رصيف ميناء بجاية يتعامل مع 20 الى 25 حاويات في الساعة مقابل 8 الى 10 في ميناء الجزائر. هذا التجهيز سيمكن الميناء من زيادة حركة الحاويات التي فاقت 33.000 وحدة مكافئة لعشرون قدم سنة 2005 الى 150.000 سنة 2009. وبفضل أدائها وتسييرها الحديث، تم اختيار ميناء بجاية من أجل مشروع ميذا موس (طريق سريع في البحر³⁴⁸)، الذي تم اعتماده لأفاق منطقة التبادل الحر في المنطقة الأورومتوسطية، وهذا التعاون يهدف الى تعزيز الشراكة بين موانئ مارسيليا، برشلونة وبجاية.

على مستوى المجتمع، تتعدد فوائد الشراكة من حيث انشاء مدارس تكوين مفتوحة للعاملين على مستوى موانئ الجزائر، ويتم توظيف أكثر من 150 عامل من الشباب. وحاليا، يقدر عدد العاملين على مستوى BMT بـ 400 عامل.

2.9.2. المجموعة الاماراتية Dubai Port World في ميناء الجزائر وميناء جن-جن

المجموعة الاماراتية Dubai Port World التزمت بعقدين امتياز مع ميناء الجزائر وميناء جن-جن. التحدي هنا يتمثل في تحديث وتجهيز أرصفة الحاويات في ميناء الجزائر، الميناء الأول على السلم الوطني من حيث حركة البضائع المتنوعة (60% من الحركة الكلية)، اضافة الى تجديد ميناء جن-جن الذي يسعى الى أن يكون محور ميناء متوسطي في المستقبل.

مع الاشارة الى أن المجموعة الاماراتية العالمية تعتبر ثالث أكبر مشغل حاويات في العالم، تدير 49 رصيف ميناء في 27 دولة.

³⁴⁷ Fatima Zohra Mohamed CHERIF et Cesar DUCRUET, Ibid, p07.

³⁴⁸ MEDA MOS « Autoroutes de la mer ».

بعد مفاوضات طويلة كان قد شرع فيها سنة 2006، المجموعة الاماراتية وقعت عقدين سنة 2009، حيث تتعادل حصص المشاركين فيهما. هذه الشراكة تسمح للمجموعة الاماراتية بتسجيل حضورها في المتوسط من ناحية، ومن ناحية أخرى تسمح للجزائر بعقد شراكة مع شريك عالمي، ومواجهة المنافسة (بالحديث عن ميناء طنجة المتوسطي).

ومن المفروض على المجموعة الاماراتية أن تستثمر في المرحلة الأولى 100 مليون أورو خلال 5 سنوات لتحديث أرصفة الحاويات بميناء الجزائر ورفع قدرته الاستيعابية الى 500.000 حاوية سنة 2012، وحاليا تقدر قدرته الاستيعابية بـ 800.000 وحدة مكافئة لعشرون قدم. من ناحية أخرى، المجموعة الاماراتية ستوفر رافعات جسرية لميناء الجزائر الذي لا يزال يستعمل الرافعات التقليدية في عملية التفريغ، وتسعى الدولة الى توسيع مساحة الميناء من 12 الى 18 هكتار. هذه الاستثمارات تسعى الى المساهمة في رفع معدلات المناولة في هذا الميناء، الذي يعاني من الازدحام الأرضي، وتقليص وقت انتظار السفن³⁴⁹.

على مستوى المجتمع، مجموعة DPW توظف ما يفوق 500 عامل، ومدير ميناء الجزائر ضمن عدم تسريح للعمال، ويتم حاليا تكوين العمال من طرف المجموعة الاماراتية DPW التي تعرض ارسال عمالها للتكوين في ميناء دبي.

وبخصوص شراكة مجموعة DPW مع ميناء جن-جن، فتهدف هذه الشراكة الى جعل الميناء قادرا على القيام بعمليات اعادة الشحن من سفينة الى أخرى لأكثر من مليوني حاوية في السنة، واستحداث أكثر من 1500 منصب شغل.

الجزائر ليست دولة جاذبة للاستثمارات الخاصة وهذا يعود الى العديد من العوامل: الثقل الجبائي، البيروقراطية في تسجيل العقود والملكيات، وتأخر عوامة نظامها البنكي. في هذا السياق، المستثمرون الأجانب ليسوا متلهفين للتفاوض مع الموانئ الجزائرية.

قررت الدولة الجزائرية تفويض تسيير أرصفة الحاويات لشركات أجنبية، بهدف تطوير الموانئ البحرية التي عرفت تأخرا ملحوظا.

³⁴⁹ Fatima Zohra Mohamed CHERIF et Cesar DUCRUET, Ibid, p09.

المبحث الثالث: حركة البضائع في الموانئ الجزائرية

نظرا للأهمية الكبيرة لقطاع التجارة الخارجية والتي تعتبر حلقة الوصل بين الجزائر والعالم الخارجي، ومثلها مثل باقي الدول النامية، سعت الجزائر الى اتباع سياسات تنموية مستقلة لتدعيم تجارتها الخارجية.

1.3. نظرة عامة للتجارة الخارجية الجزائرية

تمثل المحروقات معظم الصادرات حيث بلغت نسبة 97.19% سنة 2011 من اجمالي الصادرات بزيادة قدرها 28.63% مقارنة بسنة 2010³⁵⁰. وبلغت النسبة سنة 2012، 97.13%. وقد حققت الجزائر فائضا تجاريا بقيمة 11.06 مليار دولار سنة 2013 أي انخفاض بنسبة 48.51% مقارنة بسنة 2012³⁵¹. الجدول (5-8).

الجدول رقم (5-8): حصيلة التجارة الخارجية سنة 2012 القيمة بمليون دولار امريكي

2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	
2062	2062	1526	1066	1937	1332	1158	1099	الصادرات خارج المحروقات
69804	71427	55527	44128	77361	58831	53456	43937	الصادرات من المحروقات
71866	73489	57053	45194	79298	60163	54613	45036	اجمالي الصادرات
47490	47247	40473	39294	39479	27631	21456	20048	الواردات
24376	26242	16580	5900	39294	32532	33157	24989	الميزان التجاري

المصدر: المركز الوطني للإعلام الألي و الإحصاء التابع للجمارك CNIS

في سنة 2011 بلغت حجم صادرات المحروقات 100 مليون طن، مقابل 36 مليون طن و واردات البضائع العامة³⁵². وشكلت المحروقات أغلبية الصادرات الجزائرية بحصة 69.80 مليار دولار سنة 2012، وقد عرفت سنة 2013 انخفاضات بنسبة 8.67%³⁵³. الشكل (5-3).

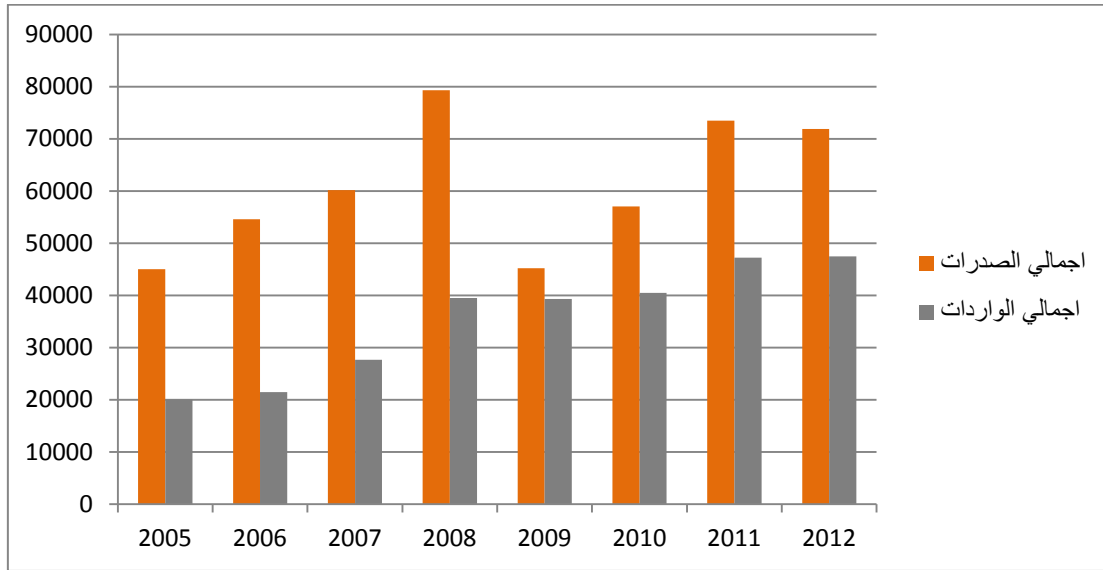
³⁵⁰ اطع بتاريخ: 2014/06/06. <http://www.andi.dz/index.php/ar/82-menu/393-bilan-du-commerce-exterieur>

³⁵¹ احصائيات التجارة الخارجية لسنة 2013، وكالة الأنباء الجزائرية، ص01.

³⁵² Abdelkader BOUMESSILA, les ports algériens situation et perspectives, les Ateliers du FCE, p03.

³⁵³ احصائيات التجارة الخارجية لسنة 2013، وكالة الأنباء الجزائرية، ص03.

الشكل رقم (5-3): تطور التجارة الخارجية 2005-2010



المصدر: من اعداد الباحثة بناء على المعلومات الموجودة في الجدول السابق.

وقد سجلت التجارة الخارجية الجزائرية خلال شهر ماي من سنة 2013 الاحصائيات التالية³⁵⁴:

- الحجم الاجمالي للواردات وصل الى 4.5 مليار دولار، بزيادة تقدر بـ 3.54% مقارنة بسنة 2012.

- الحجم الاجمالي للصادرات قدر بـ 5.89 مليار دولار، مسجلا انخفاضا بنسبة 6.47% مقارنة بسنة 2012. وهذا ما يترجم فائضا في الميزان التجاري يقدر بـ 1.38 مليار دولار. الجدول (5-9).

الجدول رقم (5-9): الميزان التجاري 2012-2013 الوحدة: مليون دولار

التطور (%)	ماي 2013		ماي 2012		
	الدولار	الدينار	الدولار	الدينار	
3.54	4.508	355.624	4.354	326.991	الواردات
6.47-	5.886	464.323	6.293	472.087	الصادرات
	1.378	108.699	1.939	145.096	الميزان التجاري
		131		145	نسبة التغطية

Source : Statistiques du commerce extérieure de l'Algérie (période : mois de Mai 2013), Ministère des finances, Direction Générale des douanes, centre national de l'information et des statistiques. P02.

³⁵⁴ Statistiques du commerce extérieure de l'Algérie (période : mois de Mai 2013), Ministère des finances, Direction Générale des douanes, centre national de l'information et des statistiques.

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

• هيكل المبادلات التجارية:

الواردات: الواردات الجزائرية سجلت ارتفاعا يقدر بـ 3.5% مقارنة بماي 2012، حيث انتقلت من 4.35 الى 4.51 مليار دولار.

تقسيمها حسب مجموعات البضائع، كما هو موضح في الجدول (5-9)، تشير الى ارتفاع فيما يخص استيراد السلع الغذائية (+3.65%)، المعدات (+13.59%) والسلع الموجهة الى الانتاج (+4.4%)، فيما سجل انخفاض في السلع الاستهلاكية غير الغذائية (-9.45%).

2.3. حركة البضائع في الموانئ الجزائرية بالأرقام

بالنسبة لحركة البضائع حسب الموانئ فتنوع النسب الكبرى لصادرات المحروقات بين مينائي أرزيو بنسبة 36.21% يليها ميناء سكيكدة بنسبة 21.45%، باعتبار أن هاذين الميناءين أكبر الموانئ البترولية في الجزائر، ويساهم ميناء بجاية بنسبة 17.18% في تصدير المحروقات، وتنوع النسبة الباقية على باقي الموانئ بنسب صغيرة باعتبارها موانئ تجارية.

الجدول رقم (5-10): توزيع حركة البضائع حسب الموانئ الجزائرية لسنة 2012

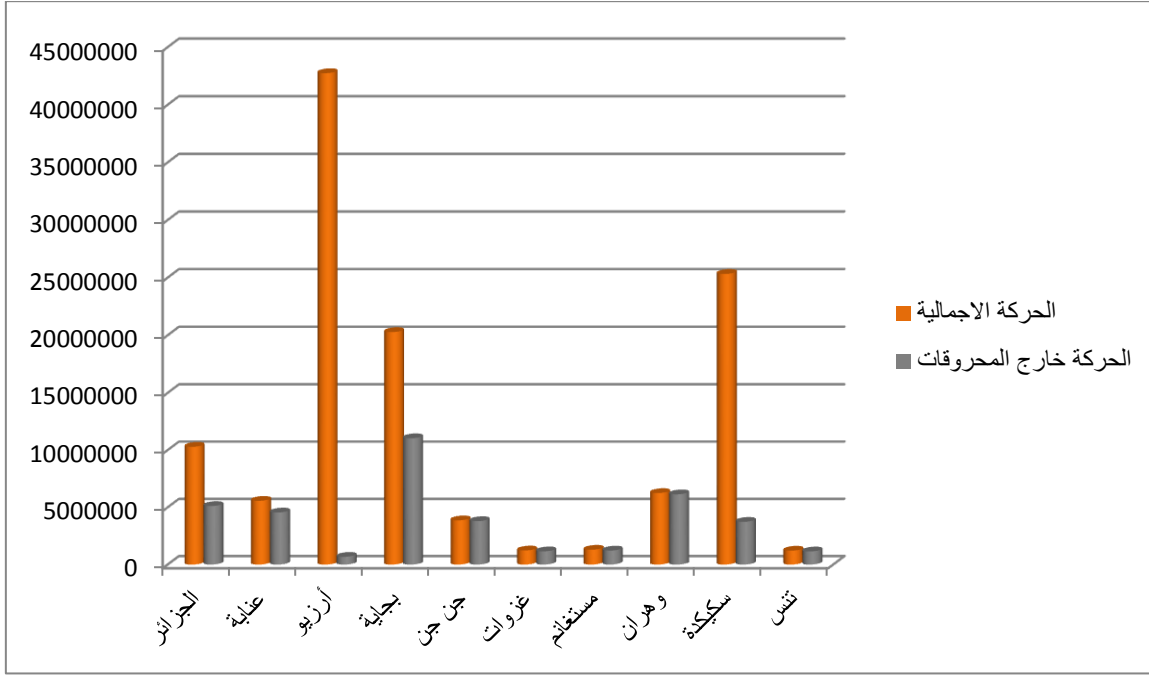
النسبة %	الحركة خارج المحروقات			النسبة %	الحركة الاجمالية			الموانئ
	المجموع	الصادرات	الواردات		المجموع	الصادرات	الواردات	
13.26	5113948	493718	4620230	8.72	10289199	1718482	8570717	الجزائر
11.80	4550786	1341940	3208846	4.72	5568766	1341940	4226826	عناية
1.75	676673	135015	541658	36.21	42742901	40257369	2485532	أرزيو
28.62	11040061	760491	10279570	17.18	20276459	8852173	11424286	بجاية
9.84	3797104	29998	3767106	3.27	3865509	29998	3835511	جن جن
3.00	1155777	54067	1101710	1.04	1229162	54067	1175095	غزوات
3.18	1224858	27852	1197006	1.09	1292342	27852	1264490	مستغانم
15.92	6139681	400906	5738775	5.29	6247659	409332	5838327	وهران
9.67	3731018	169091	3561927	21.45	25322896	19240755	6082141	سكيكدة
2.97	1145734	-	1145734	1.03	1213321	-	1213321	تنس
100	38575640	3413078	35162562	100	118048214	71931968	46116246	المجموع

Source : entreprise portuaire de Mostaganem

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

اما بالنسبة لحركة البضائع خارج المحروقات، فيساهم ميناء بجاية بنسبة تقدر بـ28.60%، يليها ميناء وهران بنسبة 15.92%، ثم ميناء الجزائر بنسبة 13.26%. وفي الشكل (5-4) نلاحظ بشكل واضح توزيع حركة البضائع (المحروقات-وخارج المحروقات) حسب الموانئ في سنة 2012.

الشكل رقم (5-4): توزيع حركة البضائع حسب الموانئ الجزائرية لسنة 2012



المصدر: من اعداد الباحثة استنادا على الاحصائيات الخاصة بحركة البضائع في الموانئ الجزائرية.

1.2.3. ميناء بجاية:

خلال اثنا عشر سنة، ارتفع الحجم الاجمالي للبضائع في ميناء بجاية الى أكثر من 81%، ومتوسط معدل النمو السنوي قدر بـ5.56%. الجدول (5-11).

نشاط سنة 2012 يؤكد اتجاه ارتفاع حركة البضائع العامة التي عرفت ارتفاعا بنسبة 254% مقارنة بسنة 2001، بمتوسط معدل نمو سنوي يقدر بـ12.16%.

الجدول رقم (5-11): هيكل حركة البضائع 2001-2012 (ألف طن)

السنة	حركة المحروقات	حركة البضائع خارج المحروقات	المجموع
2001	8131	2855	10986
2002	8250	3393	11643
2003	8436	3356	11792

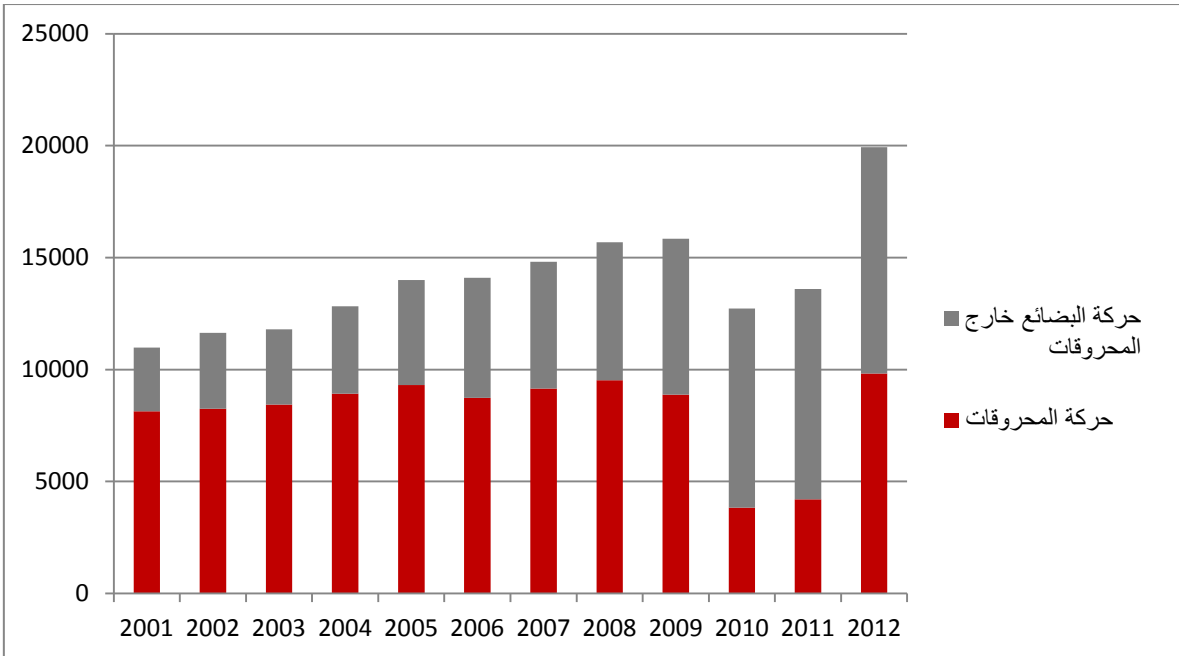
الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

12833	3909	8924	2004
14002	4694	9308	2005
14102	5357	8745	2006
14815	5663	9152	2007
15685	6163	9522	2008
15848	6960	8888	2009
12721	8889	3832	2010
13605	9394	4211	2011
19926	10099	9827	2012

Source : Entreprise Portuaire de Bejaia, Rapport annuel et statistique 2012, p07.

واختتمت سنة 2012 بحجم إجمالي قدر بـ 19.925.707 طن، بارتفاع يقدر بـ 46.45% مقارنة بسنة 2011، بارتفاع كبير في المحروقات الذي بلغ المستويات القياسية (9.8 مليون طن)، وهذا ما نلاحظه من خلال الشكل (5-5).

الشكل رقم (5-5): حركة البضائع في ميناء بجاية (2001-2012)

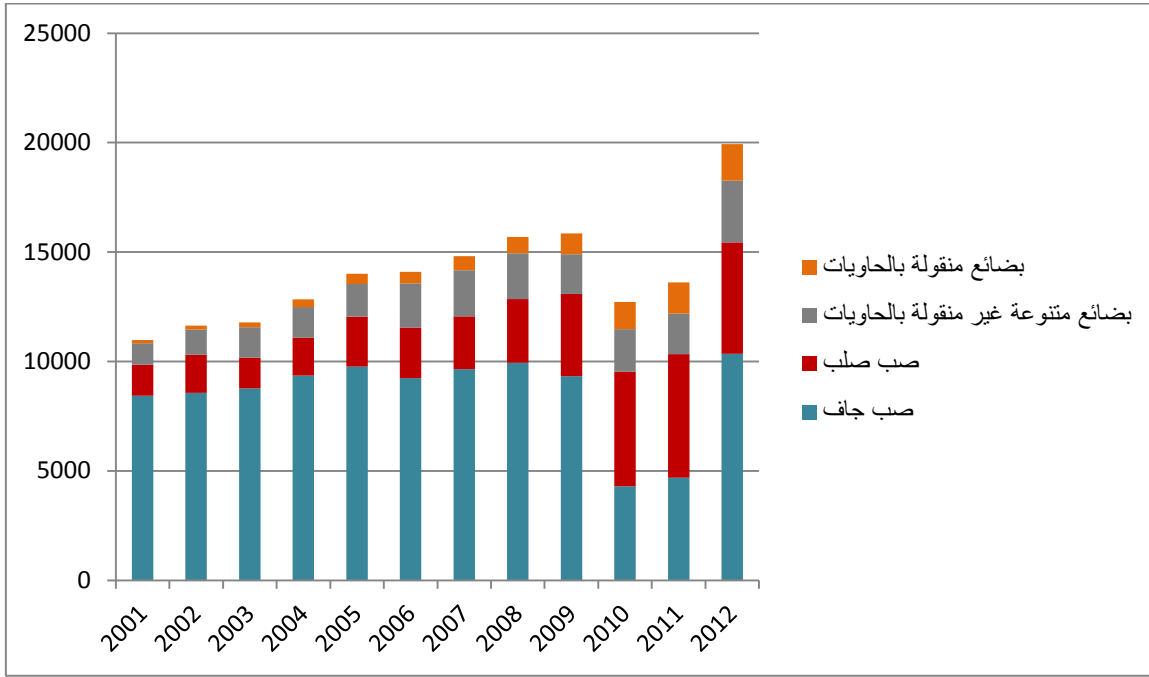


Source : Entreprise Portuaire de Bejaia, Rapport annuel et statistique 2012, p08.

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

من خلال الشكل (5-5)، نلاحظ تقسيم الحركة حسب أصناف البضائع، إذا سجل ميناء بجاية ارتفاع فيما يخص استيراد الصب الصلب والبضائع المنقولة بالحاويات، في حين سجلت حركة الصب الجاف تذبذبا بعد سنة 2009، لترتفع الحركة الكلية للبضائع سنة 2012.

الشكل رقم (5-6): تقسيم حركة البضائع حسب النوع 2001-2012 (ألف طن)



Source : Entreprise Portuaire de Bejaia, Rapport annuel et statistique 2012, p10.

بالنسبة لحركة سفن الايذاء خلال ستة سنوات، فإن الحركة تضاعفت بشكل ملحوظ في ميناء بجاية بعد سنة 2008، وهذه الحركة مقسمة الى 85% للواردات و 15% للصادرات. الجدول (5-12).

الجدول رقم (5-12): حركة سفن الايذاء RO-RO بميناء بجاية

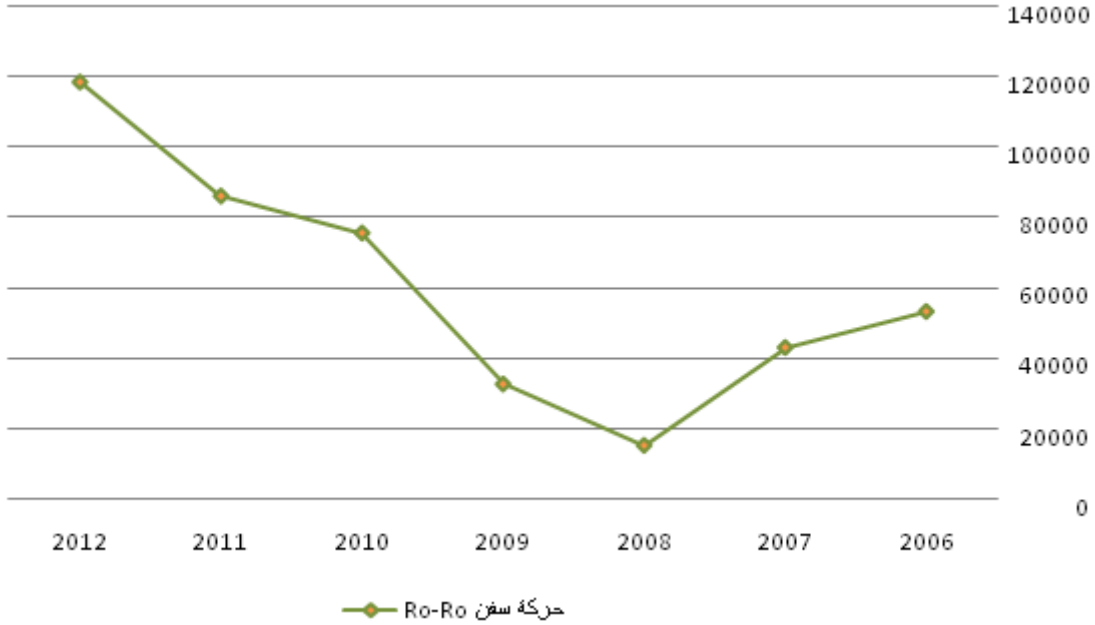
المجموع	الصادرات	الواردات	
118654	7904	110750	2012
86179	8950	77229	2011
75637	2559	73078	2010
32564	3058	29506	2009
15100	1229	13871	2008
43005	1650	41355	2007

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

53249	5234	48015	2006
-------	------	-------	------

Source : Entreprise Portuaire de Bejaia, Rapport annuel et statistique 2012, p27.

الشكل رقم (5-7): حركة سفن الايذاء في ميناء بجاية (2006-2012)



Source : Entreprise Portuaire de Bejaia, Rapport annuel et statistique 2012, p28

منذ انشاء محطة الحاويات في جويليا 2005، ارتفعت نسبة حركة البضائع بنسبة 270%، ومعدل النمو السنوي منذ سنة 2001 يقدر بـ 29.74%.

البضائع المتنوعة المنقولة بالحاويات تشكل 16% من حركة البضائع خارج المحروقات، أي ما يعادل 1.665 مليون طن بزيادة قدرها 17% مقارنة بالسنة السابقة. مجموع البضائع المنقولة يقدر بـ 228.738 وحدة مكافئة لعشرون قدم، مسجلا ارتفاع 20.29% مقارنة بسنة 2011. وحسب المناطق الجغرافية، اسبانيا، مالطا وفرنسا تسيطر على حركة البضائع في الحاويات. الجدول (5-13).

الجدول رقم (5-13): تشغيل محطات الحاويات في "محطة بجاية المتوسطة"

2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	
228738	190149	165158	151247	116423	100050	75212	61661	50023	31311	EVP
1665	1419	1242	947	748	651	530	459	343	212	1000طن

Source : Entreprise Portuaire de Bejaia, Rapport annuel et statistique 2012, p29.

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

ميناء بجاية يشغل المرتبة الثانية في حركة الحاويات بعد ميناء الجزائر. حصته السوقية تبلغ 16%، تتم هذه الحركة عن طريق شركات الشحن الكبرى: MSC: 47%، CMA: 30%، MAERSK: 17%، آخرون: 7%.

ومن خلال الجدول (5-14) نلاحظ توزيع حركة البضائع المستوردة في ميناء بجاية حسب الدول المصدرة لسنة 2012.

الجدول رقم (5-14): توزيع حركة البضائع المستوردة في ميناء بجاية حسب الدول المصدرة سنة 2012

الحمولة	تفريغ				شحن					
	مملوء		فارغ		مملوء		فارغ			
	40	20	40	20	40	20	40	20		
25608	121	968	12419	6896	276880	10897	6123	-	-	مالطا
5300	34	220	1271	763	13187	726	244	-	-	ايطاليا
2246	87	3	1149	517	667262	19964	14539	-	-	فرنسا
276609	917	11192	22817	10600	364058	10116	8066	-	-	اسبانيا
-	-	-	-	-	-	246	36	-	-	ألمانيا
9	0	1	230	168	11976	370	292	-	-	بلجيكا
14299	154	465	1930	1015	4024	176	46	-	-	الجزائر
-	-	-	-	-	2550	147	42	-	-	البرتغال
-	-	-	-	-	844	27	2	-	-	تركيا
324071	1013	12849	39816	19959	1341027	42459	29354	-	-	المجموع

Source : Entreprise Portuaire de Bejaia, Rapport annuel et statistique 2012, p31.

2.2.3. ميناء جن-جن:

خلال سنة 2012، حقق ميناء جن-جن حركة اجمالية تقدر بـ 3.822.272 طن، مقارنة بـ 3.065.629 طن سنة 2011، بزيادة تقدر بـ 24.68%.

سجلت زيادة في حركة الشحن حسب أصناف البضائع في الصادرات والواردات على حد سواء، بالنسبة للمنتجات المعدنية ومعدات البناء والمنتجات المتنوعة، في حين تم تسجيل انخفاض بالنسبة للمنتجات الأخرى.

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

وغالبية حركة البضائع في ميناء جن-جن هي حركة الواردات بنسبة 99% من الحجم الاجمالي، مقابل 1% خاصة بالتصدير. واستقبل ميناء جن-جن سنة 2012 ما يقارب 686 سفينة مقابل 586 سفينة في سنة 2011.

من حيث جودة الخدمات، نشاط المؤسسة سجل ارتفاع في متوسط الإقامة، 2.08 يوم/سفينة سنة 2011، الى 2.63 يوم/سفينة سنة 2012. بالنسبة للسفن التي تقطعت بها السبل فقد تم تسجيل ارتفاعا بنسبة 101%، 1.59 يوم/سفينة سنة 2011، مقابل 3.21 يوم/للسفينة سنة 2012، ويعود هذا الى حجم سفن شحن الحبوب وسفن RO-RO، هذا اضافة الى الظروف المناخية³⁵⁵.

الجدول رقم (5-15): حركة الشحن بميناء جن-جن (2001-2012)

السنة	تفريغ	شحن	المجموع
2001	1142815	50248	1193063
2002	1706178	46866	1753044
2003	1581043	21308	1602351
2004	1313965	76629	1390594
2005	1344809	34569	1379378
2006	1231757	147602	1379359
2007	1231595	131344	1362939
2008	1973246	146334	2119580
2009	2156456	9816	2166272
2010	2737444	2760	2740204
2011	2982729	82900	3065629
2012	3819572	2700	3822272

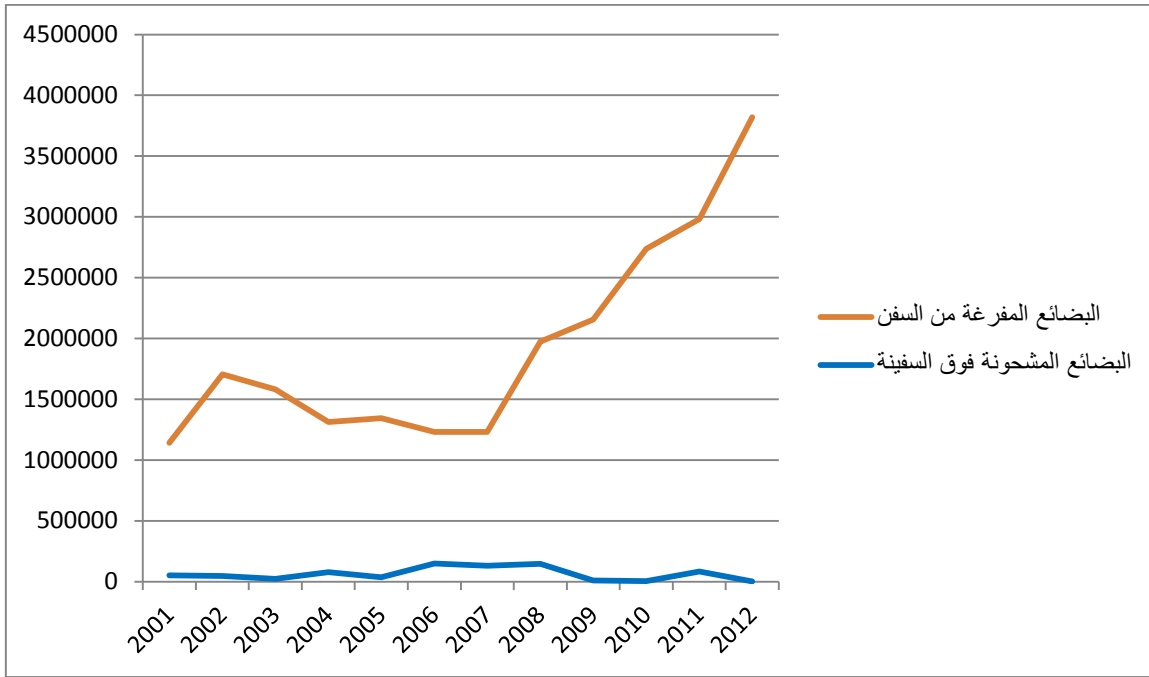
Source : Société de gestion des participation de l'Etat « ports » SOGEPORIS, Entreprise portuaire de Djen-Djen, Annuaire statistique. P04.

³⁵⁵ Société de gestion des participation de l'Etat « ports » SOGEPORIS, Entreprise portuaire de Djen-Djen, Annuaire statistique. P03.

1.2.2.3. التحليل الاجمالي لحركة البضائع:

حركة شحن البضائع خلال سنة 2012 سجلت نتيجة ايجابية بنسبة 25% مقارنة بسنة 2011، حيث انتقل حجم البضائع من 3.065.629 طن الى 3.822.272 طن. هذا الارتفاع المهم تم تسجيله في حركة البضائع المعدنية، مواد البناء والبضائع المتنوعة في سنة 2012 مقارنة بسنة 2011. والأمر لا ينطبق على المنتجات البترولية، والكيميائية، الزراعية والغذائية، التي سجلت انخفاض في الحركة الاجمالية. الجدول (5-14).

الشكل رقم (5-8): تطور حركة البضائع بميناء جن جن (2001-2012) الوحدة: طن



Source : Société de gestion des participations de l'Etat « ports » SOGEPORTS, Entreprise portuaire de Djen-Djen, Annuaire statistique. P04.

1. حركة البضائع الداخلة:

خلال سنة 2012، سجلت الواردات 3.819.572 طن مقابل 2.982.729 طن سنة 2011، أي بارتفاع قدر بـ 28%. هذا الارتفاع يعود الى زيادة حركة مواد البناء والمنتجات المتداولة والمنتجات المعدنية بنسبة 150%، 45% و 33% على التوالي. الجدول (5-16).

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

الجدول رقم (5-16): حركة البضائع الاجمالية سنتي 2011 و 2012 لميناء جن-جن

التغيرات Variations%	2012			2011	المنتجات Produits
	المجموع	الخروج	الدخول		
-7.16%	1.509.989	0	1.509.989	1.626.506	منتجات فلاحية-مواد غذائية
-	0	0	0	0	وقود - معادن صلبة
-30.83%	46.049	0	46.049	66.574	منتجات نفطية
32.78%	424.607	0	424.607	319.786	معادن - مواد حديدية
110.34%	1.072.673	2700	1.069.973	509.964	معادن - مواد البناء
-16.03%	28.921	0	28.921	34.441	أسمدة - مواد كيميائية
45.57%	740.033	0	740.033	508.358	بضائع مختلفة
24.68%	3.822.272	2700	3.819.572	3.065.629	المجموع

Source : Société de gestion des participations de l'Etat « ports » SOGEPORTS, Entreprise portuaire de Djen-Djen, Annuaire statistique. P09.

2. حركة البضائع الخارجة:

سجلت الصادرات في ميناء جن-جن ما يقارب 2.700 طن مقابل 82.900 طن سنة 2011، وتبقى ضئيلة جدا من حيث الحجم. وهذه الحركة شملت فقط الملح بأحجام كبيرة³⁵⁶.

3. حركة البضائع حسب المناطق الجغرافية:

سنة 2012، حركة البضائع للتصدير والاستيراد حسب المناطق الجغرافية لا تزال مسيطر عنها من طرف الاتحاد الأوروبي بنسبة 64% من الحركة الاجمالية، مما يعادل 2.440.052 طن، مقابل 2.105.743 طن خلال سنة 2011، بارتفاع يقدر بـ16%. تعتبر اسبانيا الممون الأول للجزائر على مستوى ميناء جن-جن (773.518 طن، بحصة 20% من الحركة الاجمالية)، تليها فرنسا (594.546 طن). ومن خلال الجدول الموالي نلاحظ أن أداء الدول الآسيوية ارتفع بنسبة 13%، وهذا يعود الى حركة الواردات من السيارات. الجدول (5-17).

³⁵⁶ Société de gestion de participation de l'Etat « ports » SOGEPORTS, Ibid, P06.

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

الجدول رقم (5-17): تطور توزيع حركة البضائع المستوردة حسب المناطق الجغرافية (2011-2012)

الوحدة: مليون طن

لميناء جن-جن

المنطقة الجغرافية	2011	2012	التغيرات	النسبة
دول الاتحاد الأوروبي	2.105.743	2.440.052	15.88%	64%
آسيا	447.994	480.531	7.26%	13%
أمريكا الشمالية	30.582	355.800	1063.43%	9%
دول أوروبية خارج الاتحاد الأوروبي	152.036	260.440	71.30%	7%
أمريكا الجنوبية	161.654	176.922	9.44	5%
الدول العربية	53.206	58.827	10.56%	2%
أمريكا الوسطى	111.116	49.700	55.27-%	1%
افريقيا	3.298	0	100-%	-

Source : Société de gestion de participation de l'Etat « ports » SOGEPORTS, Entreprise portuaire de Djen-Djen, Annuaire statistique. P07.

ومن خلال الجدول (5-18) نلاحظ توزيع حركة الشحن والتفريغ من ميناء جين-جن حسب المناطق الجغرافية لسنتي 2011 و 2012، حيث سيطر الاتحاد الأوروبي على نسبة 100% من حركة الشحن خلال هذه الفترة، بينما بخصوص نشاط التفريغ فارتفعت النسبة الى ما يفوق 1000% مع أمريكا الشمالية بينما انعدم نشاط التفريغ سنة 2012 مع الدول الافريقية (غير الاتحاد المغاربي).

الجدول رقم (5-18): حركة الشحن والتفريغ في ميناء جن-جن حسب المناطق الجغرافية (2011-

2012)

المناطق الجغرافية	تفريغ		شحن		التغيرات %
	2011	2012	2011	2012	
ملاحة وطنية	0	0	0	0	-
البلدان العربية	53.206	58.827	0	0	10.56%
الاتحاد المغاربي	31.689	28.925	0	0	8.72-%
البلدان العربية غير الاتحاد المغاربي	21.517	29.902	0	0	38.97%

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

-	0	0	%100-	0	3.298	افريقيا
%96.74	2.700	82.900	%20.49	2.437.352	2.022.843	بلدان الاتحاد الأوروبي
-	0	0	%71.30	260.440	152.063	بلدان أوروبا خارج الاتحاد الأوروبي
-	0	0	%1063.43	355.800	30.582	أمريكا الشمالية
-	0	0	%55.27-	49.700	111.116	أمريكا الوسطى
-	0	0	%9.44	176.922	161.654	أمريكا الجنوبية
-	0	0	%7.26	480.531	447.994	آسيا
-	0	0	-	0	0	بلدان المحيط
-	0	0	-	0	0	أخرى
%96.74	2.700	82.900	%28.06	3.819.572	2.982.729	المجموع

Source : Société de gestion des participation de l'Etat « ports » SOGEPORTS, Entreprise portuaire de Djen-Djen, Annuaire statistique. P07.

3.2.3. ميناء مستغانم

بخصوص ميناء مستغانم فإن حركة البضائع للتصدير والاستيراد حسب المناطق الجغرافية لا تزال مسيطر عنها من طرف الاتحاد الأوروبي لسنتي 2012 و 2013 إذ تقدر الحركة الاجمالية للبضائع المفرغة بـ 1.072.294 طن، مقابل 839.346 طن خلال سنة 2012، بارتفاع يقدر بـ 27.75%. تعتبر اسبانيا الممون الأول للجزائر على مستوى ميناء مستغانم أيضا (275.773 طن)، تليها البرتغال (216.606 طن).

وقد بلغ عدد السفن التجارية التي رست خلال سنة 2013 م في ميناء مستغانم 563 سفينة في مقابل رسو 533 سفينة خلال السنة الفارطة بزيادة 30 سفينة. (الجدول 5-19)

الجدول رقم (5-19): عدد السفن الداخلة لميناء مستغانم

السنة	2009	2010	2011	2012	2013
عدد السفن بحسب الدخول	419	548	511	533	563

المصدر: ميناء مستغانم

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

خلال 2013 بلغ حجم المبادلات التجارية لميناء مستغانم 1 292 342 طنا مسجلا إرتفاعا قدره 23 % مقارنة بالسنة الفارطة. (الجدول 5-20).

الجدول رقم (5-20): تجارة البضائع في ميناء مستغانم

السنة	2009	2010	2011	2012	2013
حجم البضائع.....(طن)	1 172 439	1077 481	1 188 987	1 050 936	342 292 1

المصدر: ميناء مستغانم

4.2.3. ميناء عنابة:

الحركة الاجمالية المحققة في 31 ديسمبر 2012 في ميناء عنابة، قدرت بـ 5.568 مليون طن مقابل 5.679 مليون طن سنة 2012، حيث انخفضت بنسبة 1.94% (-111.000 طن). مع العلم أن حركة البضائع المسيرة من طرف مؤسسة ميناء عنابة ارتفعت بنسبة 6.73% (+178.597 طن) مقارنة بما حققتة السنة الفارطة، وبنسبة 11.46% (+291.000 طن) مقارنة بالهدف المحدد لنفس الفترة. الحركة المسيرة من طرف الشركاء سجلت انخفاضا في الحركة الاجمالية بنسبة 9.55% (289.022 طن)³⁵⁷.

بخصوص المنتجات البترولية، تم تسجيل معدل نمو يقدر بـ 18.49% مقارنة بالسنة السابقة. أما حجم الواردات ارتفع خلال سنة 2013 بنسبة +2.25% مقارنة بسنة 2012، مما يعادل 4.226.826 طن مقابل 4.133.772 طن في سنة 2012. شكلت الحبوب، البترول المكرر والبضائع العامة، 76% من اجمالي البضائع المفرغة.

من جهة أخرى، شكلت السلع الصناعية نسبة كبيرة من الصادرات (حوالي 1.341.940 طن سنة 2013، مقابل 1.545.419 طن في 31 ديسمبر 2012) مسجلة انخفاضا بنسبة 13.16%. ولهذا علاقة بانخفاض صادرات الفوسفات والسلع المعدنية لمؤسسة ARCELOR MITTAL.

³⁵⁷ Entrepriise Portuaire de Annaba, Annuaire statistique, Annual report, 2013.

1.4.2.3. حركة الحاويات:

حقق ميناء عنابة خلال سنة 2013 حركة حاويات تقدر بـ 143.557 (وحدة مكافئة لعشرون قدم) بنسبة ارتفاع تقدر بـ 10% مقارنة بسنة 2012. وأما الحمولة الصافية المشحونة المنقولة بالحاويات، سجلت ارتفاعا يقدر بـ 5.43% (+37.866 طن). ويحتل ميناء عنابة حاليا المرتبة الرابعة بخصوص حركة الحاويات مقارنة بنشاط سنة 2012، بعد ميناء الجزائر، وهران، بجاية.

5.2.3. حركة البضائع في ميناء سكيكدة:

سجل ميناء سكيكدة حركة بضائع عامة تقدر بـ 3.4 مليون طن، مسجلة ارتفاعا بنسبة بـ 11% مقارنة بنسبة 2012. ومن ناحية أخرى، ميناء سكيكدة يؤكد مكانته كميناء مختلط. وبخصوص حركة الحاويات فأول مرة تفوق الحركة 132.000 وحدة مكافئة لعشرون قدم، مسجلة ارتفاع يقدر بـ 20% مقارنة بسنة 2012.

الميناء "الجديد" بسكيكدة يعتبر ثاني ميناء محروقات بالجزائر. يتكون من رابط مهم مكمل للمنصة الصناعية للمحروقات بسكيكدة. تقدر الحركة بالميناء "الجديد" حوالي 23 مليون طن، يقوم بتسليم منتجات البترول المكرر، البترول الخام ومشتقاته، من مصفاة سكيكدة الى الأسواق الوطنية والدولية³⁵⁸.

الجدول رقم (5-21): حركة المحروقات في ميناء سكيكدة (طن)

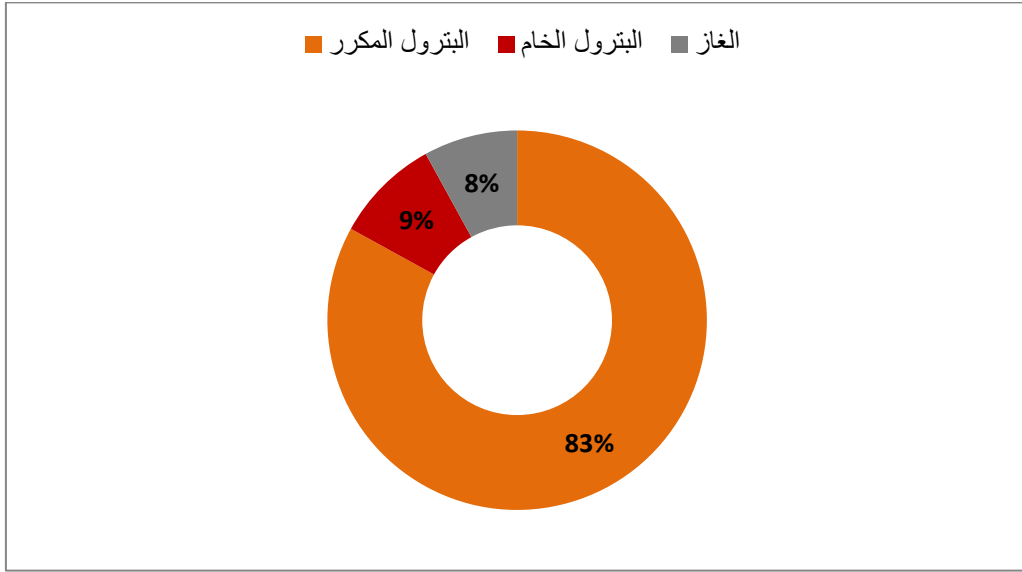
السنوات	2011	2012	2013	نسبة التطور%
الحجم	23.282.044	20.515.579	21.591.878	5

Source : Entreprise Portuaire de Skikda, Annuaire statistique, Annual report, p08.

باعتبار ميناء سكيكدة ميناء بترولي بالدرجة الأولى، تنقسم أنشطته بين تصدير الغاز والبترول الخام، وتصدير واستيراد البترول المكرر. حيث تشكل 83% من أنشطته تتمثل في نقل البترول المكرر، الى جانب 9% خاصة نقل البترول الخام و8% للغاز. الشكل (5-9).

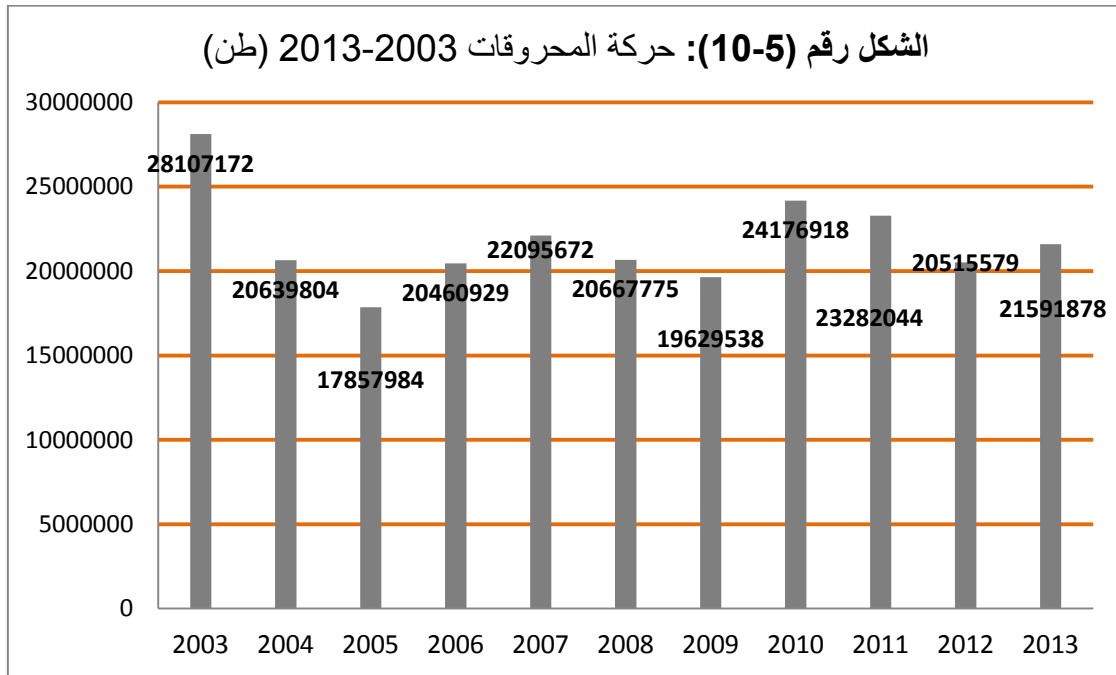
³⁵⁸ Entreprise Portuaire de Skikda, Annuaire statistique, Annual report, p05.

الشكل رقم (5-9): تقسيم أنشطة ميناء سكيكدة سنة 2013



Source : Entreprise Portuaire de Skikda, Annuaire statistique, Annual report, p08.

حركة المحروقات على مستوى ميناء سكيكدة متذبذبة منذ سنة 2003 الى وقتنا الحالي، حيث سجلت انخفاضاً محسوساً سنة 2005 اذ وصلت الحركة الى 17.857.984 طن، وهذا التذبذب في الحركة راجع الى التذبذب في الانتاج اضافة الى توزيع حركة المحروقات على الموانئ البترولية الأخرى. الشكل (5-10).



Source : Entreprise Portuaire de Skikda, Annuaire statistique, Annual report, p08.

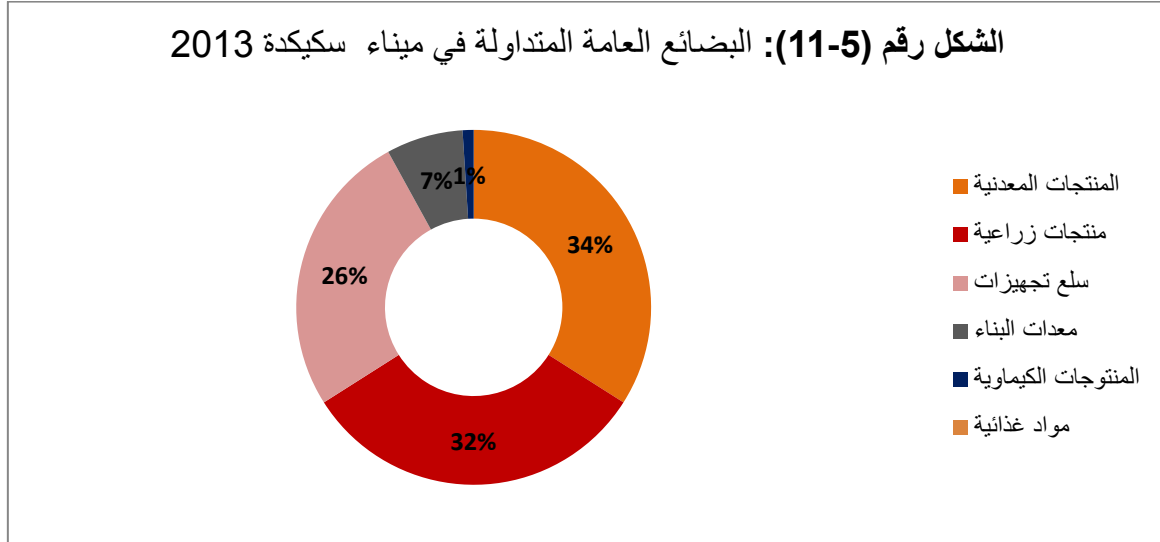
الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

ومن خلال الجدول (5-22)، نلاحظ زيادة حركة السلع العامة سنة 2013 مقارنة بسنة 2012، ليصل حجم البضائع 3.731.018 طن بنسبة تطور 11%. ومن خلال الشكل (5-11) نلاحظ البضائع العامة المتداولة في ميناء سكيكدة، اذ تشغل المنتجات المعدنية الحيز الأكبر بنسبة 34%، وتشغل المنتجات الزراعية نسبة 32%، في حين أن المنتجات الكيماوية لا تتعدى نسبتها 1%.

الجدول رقم (5-22): حركة السلع العامة في ميناء سكيكدة 2011-2013

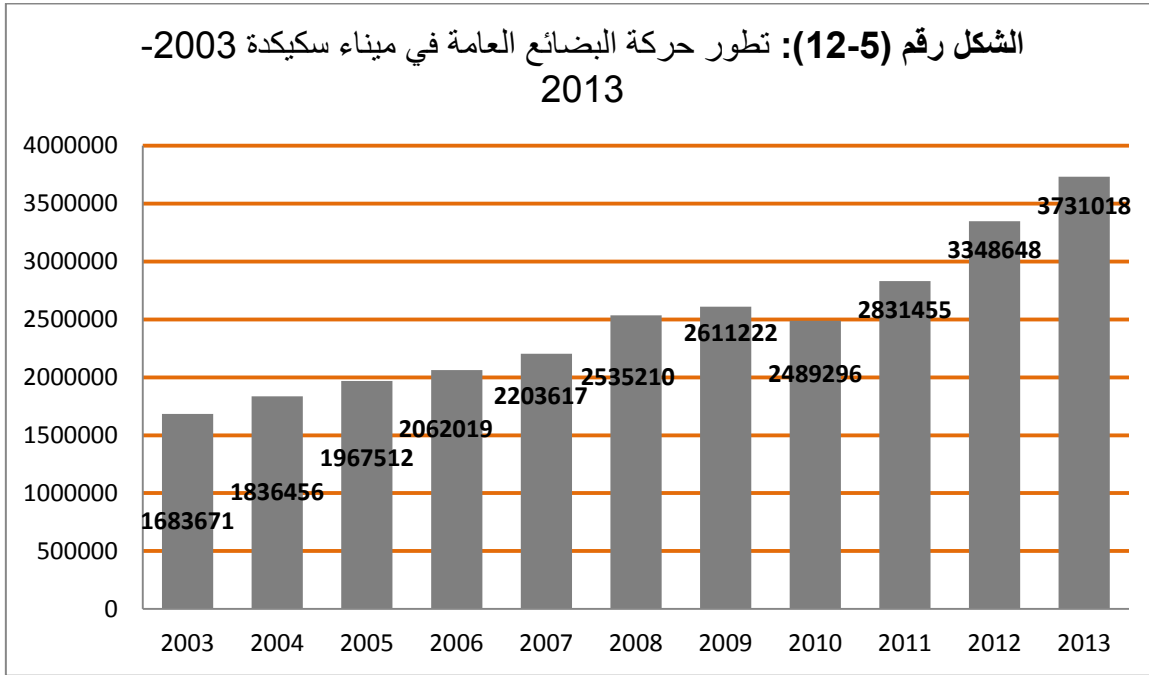
السنوات	2011	2012	2013	نسبة التغير
	2.831.455	3.348.648	3.731.018	11%

Source : Entreprise Portuaire de Skikda, Annuaire statistique, Annual report, p09.



Source : Entreprise Portuaire de Skikda, Annuaire statistique, Annual report, p09.

وفيما يلي تطور حركة البضائع العامة في ميناء سكيكدة من سنة 2003 الى سنة 2013، حيث سجل الميناء تطورا ملحوظا على مر 10 سنوات السابقة. الشكل (5-12).



Source : Entreprise Portuaire de Skikda, Annuaire statistique, Annual report, p09.

بلغ عدد السفن العابرة بميناء سكيكدة سنة 2013، 3496 سفينة (الداخلة والخارجة)، مسجلة ارتفاع يقدر بـ 3% مقارنة بسنة 2012، وهذا بفضل ارتفاع عدد سفن الشحن، وحاملات الحاويات والحبوب. الحمولة الاجمالية تحسنت بنسبة 80% بفضل السفن البترولية. ومتوسط السفينة، سنة 2013، 14.411 طن مقابل 13.698 طن سنة 2012، بزيادة قدرها 5³⁹%. الجدول (5-23).

جدول رقم (5-23): حركة السفن في ميناء سكيكدة 2003-2013

نوع السفينة	عدد السفن الداخلة		عدد السفن الخارجة		التغير %
	2012	2013	2012	2013	
سفن الشحن	456	478	455	479	05
ناقلات القمح	47	50	47	51	08
حاملات الحاويات	197	205	197	206	04
سفن الايداء	66	68	66	68	03
ناقلات المسافرين	18	21	18	21	17
ناقلات البترول	813	794	816	794	11-
ناقلات البوتان	48	27	48	27	03-

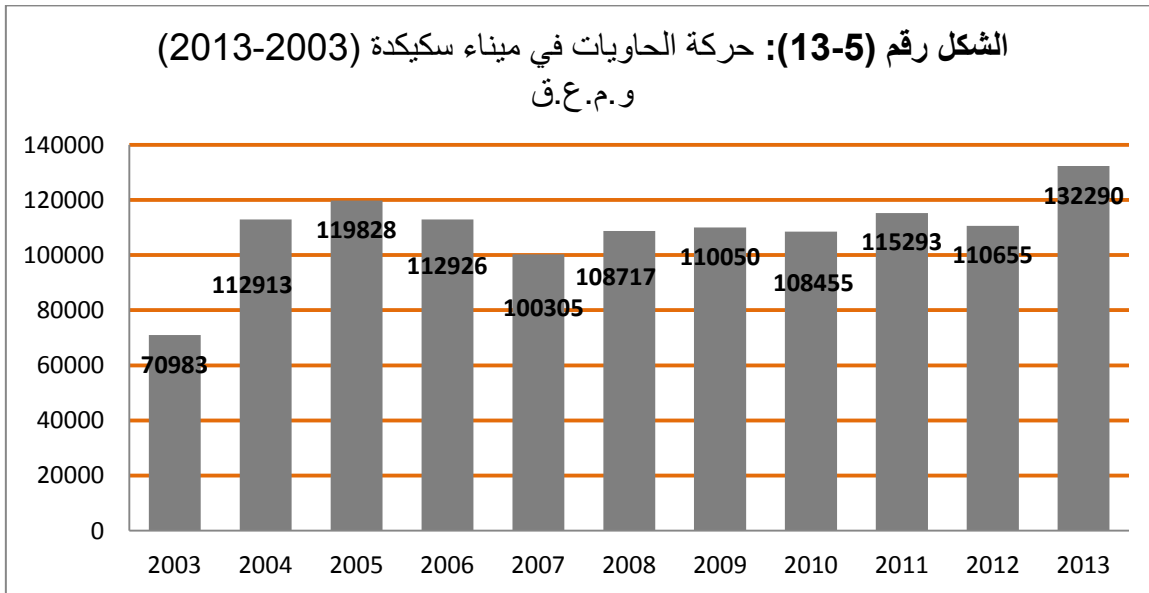
³⁵⁹ Entreprise Portuaire de Skikda, Annuaire statistique, Annual report, p10.

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

67	50	30	70	51	30	ناقلات الميثان
83	53	29	83	53	29	أخرى
03	1749	1706	03	1747	1704	المجموع

Source : Entreprise Portuaire de Skikda, Annuaire statistique, Annual report, p10.

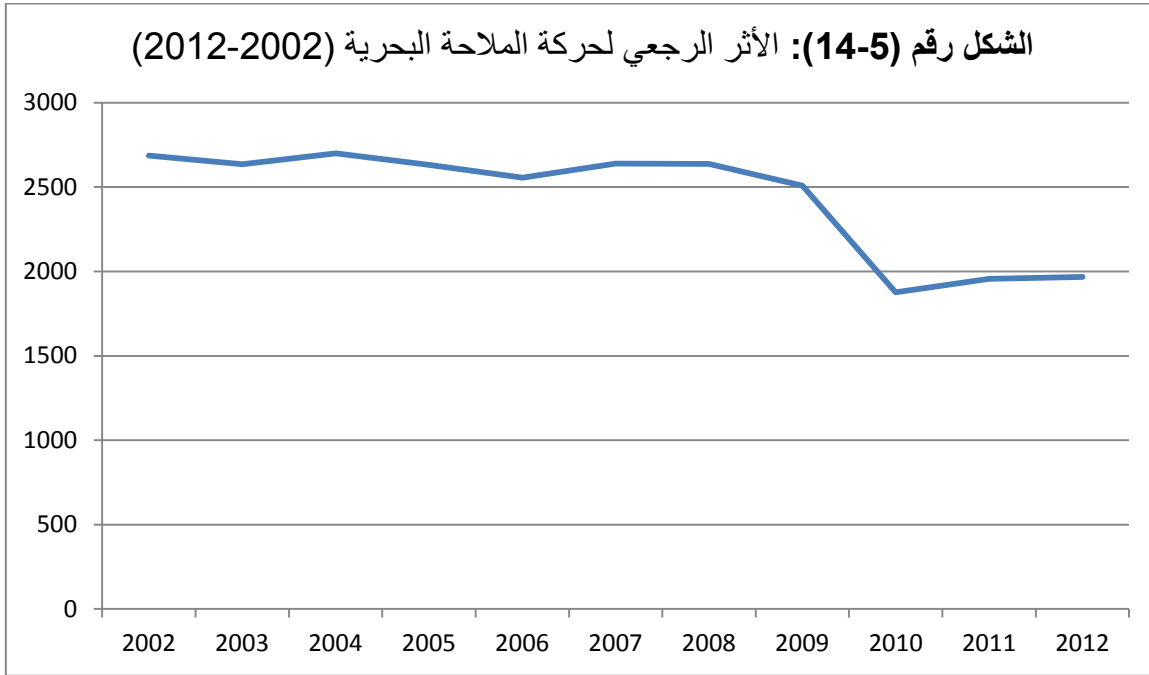
ومن خلال الشكل (5-11) نلاحظ تذبذب حركة الحاويات من سنة 2003 الى 2013، مسجلة ارتفاعا في سنة 2013 مقارنة بالسنوات السابقة، اذ بلغت حركة الحاويات 132290 وحدة مكافئة لعشرون قدم وبهذا نسجل تطورا يقدر بـ 86% مقارنة بسنة 2003. (الشكل 5-13).



Source : Entreprise Portuaire de Skikda, Annuaire statistique, Annual report, p10.

6.2.3. ميناء الجزائر

عرف ميناء الجزائر (العاصمة) انخفاضا في حركة الملاحة البحرية مقارنة بالسنوات السابقة، أين كانت الحركة تصل الى 2.686 سفينة سنة 2002، لتصل الى 1.967 سفينة سنة 2012، ويعود هذا الى قلة الضغط على ميناء الجزائر وتوزع الحركة على باقي الموانئ الجزائرية. (الشكل 5-14).



Source : Statistiques rétrospectives et évolution du trafic portuaire 2002 à 2012. Entreprise Portuaire d'Alger, p03.

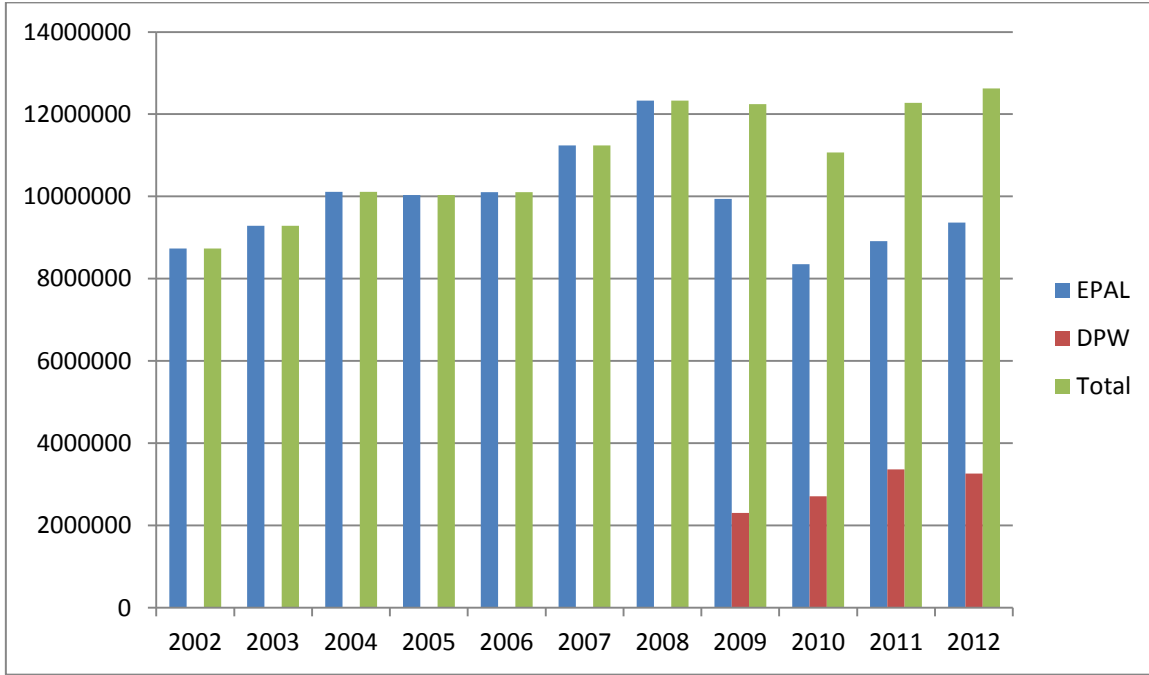
من خلال الجدول والشكل المواليين نلاحظ تطور حركة البضائع في ميناء العاصمة، الذي عرفت تطورا ملحوظا منذ سنة 2002، وحتى بعد اعطاء الامتياز لمجموعة موانئ دبي العالمية DPW لتسيير ميناء الجزائر، وبالرغم من عدم تسجيل زيادات مرتفعة منذ 2009 الا انه يمكن القول أنها حافظت تقريبا على الحركة السابقة حتى الآن.

الجدول رقم (5-24): احصائيات الحركة الملاحية للبضائع في ميناء الجزائر 2003-2012 (طن)

السنوات	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EPAL	9290063	10108757	10037505	10107238	11241700	12331566	9941634	8357235	8913299	9363653
DPW							2304363	2712267	3362679	3260645
المجموع	9290063	10108757	10037505	10107238	11241700	12331566	12245997	11069502	12275978	12624297

Source : Statistiques rétrospectives et évolution du trafic portuaire 2002 à 2012. Entreprise Portuaire d'Alger, p03.

الشكل رقم (5-15): تطور حركة البضائع في ميناء الجزائر 2002-2012



Source : Statistiques rétrospectives et évolution du trafic portuaire 2002 à 2012. Entreprise Portuaire d'Alger, p03.

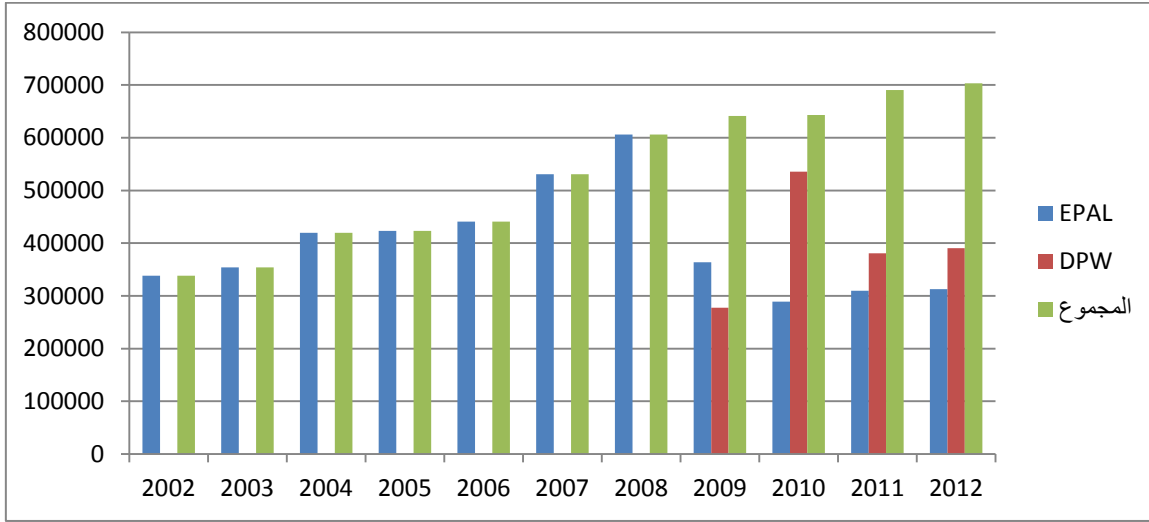
وكانت شركة موانئ دبي العالمية قد باشرت رسمياً سنة 2009 عملية إدارة محطة الحاويات في ميناء الجزائر العاصمة الذي تمر عبره 70 بالمائة من عمليات التجارة الخارجية الجزائرية. حيث سجلت حركة الحاويات ارتفاعاً واضحاً، اذا ساهمت DPW في تفعيل حركة الحاويات دون أن ننسى مساهمة ميناء الجزائر في رفع الحركة، اذ وصلت الحركة سنة 2012 الى 702.936 و.م.ع.ق. (الجدول (5-25) والشكل (5-16).

الجدول رقم (5-25): تطور حركة الحاويات في ميناء الجزائر (وحدة معادلة لعشرون قدم)

السنوات	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EPAL	354061	419623	423282	440951	530526	606181	363675	289012	309733	312639
DPW							277568	535783	380889	390297
المجموع	354061	419623	423282	440951	530526	606181	641243	642795	690622	702936

Source : Statistiques rétrospectives et évolution du trafic portuaire 2002 à 2012. Entreprise Portuaire d'Alger, p04.

الشكل رقم (5-16): تطور حركة الحاويات في ميناء الجزائر (2002-2012) الوحدة: (وحدة معادلة لعشرون قدم)



Source : Statistiques rétrospectives et évolution du trafic portuaire 2002 à 2012. Entreprise Portuaire d'Alger, p04.

7.2.3. ميناء أرزيو وبطيوة:

في عام 1964، أسند للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة La CNAN احتكار قطاع النقل البحري وتأدية مهمة نقل البضائع المختلفة والمحروقات. وفي أواسط الثمانينات، قسمت La CNAN إلى ثلاث فروع كما سبق ذكره في المبحث السابق، ودخلت حينها الشركة الوطنية للنقل البري للمحروقات والمواد الكيماوية لتفرض نفسها في مجال نقل المحروقات. وأصبح نشاط الميناء التجاري لأرزيو مرتبطا بهذا الفرع الجديد، ويعتبر ميناء أرزيو أول ميناء جزائري متخصص في المحروقات.

الجدول رقم (5-26): حركة ميناء أرزيو

2013	السداسي الرابع 2012	
42.066.228	10.241.765	الحمولة الاجمالية للمحروقات
3.511.826	788.647	منتجات مكررة
533.786	158.905	منتجات أخرى
676.673	90.036	منتجات متنوعة
42.742.901	10.331.801	المجموع

المصدر: ميناء أرزيو

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

ومن خلال الجدول (5-26) عرف ميناء أرزيو حركة مضاعفة للمحروقات والبضائع المتنوعة، إذ تم تحقيق ما يفوق 98.27% مقارنة بالنتائج المتوقعة سنة 2013 في ما يخص حركة المحروقات، وحقق 96.67% فيما يخص البضائع المتنوعة، و85.01% بالنسبة لإجمالي البضائع المتوقعة لسنة 2013³⁶⁰.

ومن خلال الجدول التالي، نستعرض حركة البضائع المتنوعة مقارنة بسنة 2012، إذ وصل إجمالي حركة البضائع إلى 676673 طن سنة 2013 مقابل 90036 طن لسنة 2012.

الجدول رقم (5-27): حركة البضائع المتنوعة في ميناء أرزيو

البضائع	تحقيقات سنة 2012	تحقيقات سنة 2013
الخشب	-	3872
الحديد الدائري	-	41019
المهاكل	1630	-
الحزم	4157	48197
الحديد المسطح	-	22091
لفائف الحديد	2798	17127
لفائف الأسلاك	-	7495
سلع الحديد	-	12043
لفائف الحديد	2854	-
معدات متنوعة	3768	4192
حاويات	465	-
المركبات ذات العجلات	627	779
المنغنيز	3475	-
الرخام	420	-
اسمنت رمادي بكميات كبيرة	133511	17127
اسمنت رمادي في الحقائق الكبيرة	-	133511
اسمنت رمادي في الأكياس	-	91517
اسمنت أبيض	2800	12406
أنابيب اسمنتية	-	4227

³⁶⁰ احصائيات ميناء أرزيو 2013.

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

كاولين	-	64358
ألواح الجبس	3734	29790
اليوريا	14574	75065
أسمدة نيتروجينية	-	29387
الفوسفات	-	11916
الحاويات	-	1061
المجموع	90036	676673

المصدر: ميناء أرزيو

وقد عرف ميناء أرزيو تغيرات واضحة في حركة الشحن والتفريغ بين سنتي 2012-2013، إذ وصل التغيير إلى 189.28% بخصوص الحركة خارج المحرقات، في حين أن حركة المحرقات عرفت تغير يقدر بـ 33.36%. الجدول (5-28).

الجدول رقم (5-28): حركة البضائع في ميناء أرزيو سنة 2012-2013

	المجموع			التفريغ (طن)			الشحن (طن)		
	التغير %	2013	2012	التغير %	2013	2012	التغير %	2013	2012
الحركة خارج المحرقات	189.28	56734	19612	68.93 %	6453	3820	218.40	50281	15792
حركة المحرقات	33.36	850593	637813	46.73 %	75425	514031	22.17	96338	123782
المجموع	38.01	907327	657425	46.90 %	76070	517851	5.05	146619	139574

المصدر: ميناء أرزيو

المبحث الرابع: استثمارات قطاع النقل خلال الفترة (2002-2012)

يمثل النقل الطرقي للبضائع 90% من الحركة الداخلية للبضائع في الجزائر، تبقى نسبة 10% يتولاها النقل عبر السكك الحديدية. وقطاع النقل البري يتم تحريره جزئيا، و185000 وكيل قد تم تسجيله. ومع تقسيم السوق بين المتعاملين العموميين والخواص، القطاع الخاص يحجب حاليا 80% من السوق، و20% الباقية تعود الى القطاع العام (المؤسسة الوطنية للنقل البري (SNTR)³⁶¹.

1.4. أبعاد قطاع اللوجستيك في الجزائر

تعتبر المؤسسة الوطنية للنقل البري المتعامل العمومي، الذي كان يحتكر استغلال النقل الطرقي قبل تحرير السوق، ويتميز بالخصائص التالية:

- مجموعة SNTR توظف ما يفوق 2700 عاملا في مختلف فروعها الموزعة على الاقليم الوطني؛
- تمتلك أكثر من 1800 مركبة نقل بين مستأجرة وتابعة لها؛
- يقدر حجم أعمالها بـ 5045918 دج نهاية 2007؛
- للشركة 55 موقع لمختلف أنشطتها؛
- لها أكثر من 250 زبون.

من ناحية أخرى، المؤسسة الوطنية للنقل البري تتكون من ثلاث شركات فرعية (شركات أسهم): وكالة تسيير الشحن في الجزائر³⁶² (AGEFAL)، النقل الطرقي للبضائع واللوغستيك³⁶³ (LOGITRANS)، شركة الصيانة والمساعدة التقنية³⁶⁴ (MAINTENANCE PLUS).

وبالحديث عن القطاع الخاص، فهو مجزء الى مؤسسات صغيرة، وإن كانت تتواجد مؤسسات على شكل مستخدم حكومي أو هيئات نقابية، وتم التقدير بشكل متوسط، أن كل متعامل يجوز على 1003 شاحنة.

³⁶¹ CETMO et l'office coopération EuropeAid. P20.

³⁶² AGEFAL : agence de gestion du fret d'Algérie.

³⁶³ LOGITRANS : transport routier de marchandises et de logistique.

³⁶⁴ MAINTENANCE PLUS : Société de maintenance et d'assistance technique.

خلق المؤسسات الصغيرة يعود عموما الى مشاكل متعددة منها تطوير أنشطة غير رسمية وغير جبائية، الأمر الذي يؤدي الى تأخير وضع المعايير الخاصة بالحظائر وجودة الخدمات.

البنى التحتية الخاصة بالنقل البري، مثل المحطات البرية، محطات الحافلات والمنصات اللوجستية، غير متطورة بشكل كاف، مما يستدعي التصرف لتطوير محطات التوقف وتوزيعها وضمان حسن تسييرها، خصوصا فيما يتعلق محطات شحن وتفريغ البضائع³⁶⁵.

2.4. وضع النقل الجوي في الجزائر

طورت الجزائر قطاع النقل الجوي بطريقة تجعل منه وسيلة حقيقية للإندماج على الصعيدين الإقليمي والدولي. إذ أنه سيتم إنفاق ميزانية تقدر بـ 60 مليار دينار (600 مليون أورو) لتحديد أسطول الخطوط الجوية الجزائرية خلال الفترة 2013-2017. كما ستقتني شبكة الخطوط الجوية الوطنية ثلاث طائرات جديدة بسعة 150 مقعدا وستقوم بتحديد 3 طائرات من نوع بوينغ 767 والمتواجدة حاليا في الخدمة. كما ستتم عملية شراء طائرتي شحن لنقل البضائع.

خلال الموسم الصيفي (2012) سجلت الخطوط الجوية الجزائرية معدل نمو إجمالي لحركة المرور قدر بـ 15٪ وفي عام 2011 بلغت إيراداتها 56 مليار دينار.

وتمتلك الجزائر 35 مطارا منها 13 دولية، ومطار الجزائر هو الأكثر أهمية حيث يستقطب 6 ملايين مسافر سنويا. الخطوط الجوية الجزائرية هي شركة الطيران الوطنية التي تهيمن على سوق النقل الجوي، الذي سجل منذ افتتاحه للمنافسة 8 شركات خاصة أخرى.

تتكفل الخطوط الجوية الجزائرية بعدة رحلات نحو أوروبا، إفريقيا، كندا، الصين والشرق الأوسط. وهناك عدة شركات طيران أجنبية لديها رحلات نحو الجزائر نذكر منها: التونسية للطيران، الخطوط الجوية للملكية المغربية، الخطوط الجوية الفرنسية، الإيطالية للطيران، إيغل أزور، ليفتنزا، الخطوط الجوية التركية، الخطوط الجوية البريطانية³⁶⁶.

³⁶⁵ CETMO et l'office coopération EuropeAid. Ibid, P21.

³⁶⁶ <http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport> consulté le 18/05/2014.

3.4. الوضعية الحالية للنقل الطرقي في الجزائر

يحظى النقل البري بأهمية كبيرة في الجزائر نظرا لأنه يعد حلقة وصل بين مختلف مناطق الجزائر ولكبر شبكته مقارنة بالنقل الجوي والبحري، وهذا يشمل نقل البضائع ونقل المسافرين، بالإضافة الى كبر حجم الجزائر الذي يقدر ب 2.381.741 كلم مربع (الملحق رقم 1).

و تعتبر شبكة الطرق الجزائرية واحدة من أكبر الشبكات الأكثر كثافة في القارة الإفريقية، حيث يقدر طولها ب 112 696 كلم³⁶⁷، تنقسم إلى : 29.534 كلم طرق وطنية، 23.875 كلم ما بين الولايات و 57.591 كلم ما بين البلديات، وأكثر من 4910 هيكل. كما سيتم استكمال هاته الشبكة بجزء هام مقدر ب 1 216 كلم والذي سيربط مدينة عنابة في أقصى الشرق بمدينة تلمسان في أقصى الغرب³⁶⁸.

حيث تمثل الطرق المعبدة نسبة 72% أي 80.000 كلم من الشبكة الوطنية، وأغلب الشبكات تتركز في الشمال وهذا يعود إلى أسباب تاريخية وأخرى اقتصادية تعود الى الاستعمار الذي شكل شبكة النقل البري بما يتناغم مع مصالحه، حيث ركز على ربط المدن والمستوطنات في الشمال وشق العديد من الطرق للوصول إلى مناطق الإنتاج الزراعي، ويمكن تقسيم الطرق إلى طرق الرئيسية وأخرى ثانوية.

المخطط التوجيهي الوطني للطرق 2005-2025- المعد من طرف وزارة الأشغال العمومية، ركز على أهمية امتلاك شبكة نقل على المدى المتوسط والبعيد، والتي تتكون محاورها الهيكلية الرئيسية من أربع أصناف من الطرق، مع ضرورة التركيز على المحور الاستراتيجي الافريقي المتمثل في الطريق العابر للصحراء تعتبر أمرا حيويا³⁶⁹.

وكتفت الحكومة الجزائرية جهودها لتطوير قطاع النقل البري وجعله أكثر فعالية وكفاءة باستثمارات فاقت 3000 مليار دج (حوالي 40 مليار دولار) خلال الفترة 1999- 2012 ضمن مختلف البرامج التنموية وكان أغلبها موجه نحو تطوير البنية التحتية لهذا القطاع، حيث أن هذه الاستثمارات قدرت بنسبة 3% من الناتج الداخلي الخام، والجدول التالي يبين أهم إنجازات الجزائر منذ الاستقلال في هذا القطاع:

³⁶⁷ تاريخ الاطلاع: 2014/02/07. الجزائر <http://ar.wikipedia.org/wiki/الجزائر>

³⁶⁸ تاريخ الاطلاع: 2014/02/10 <http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport>

³⁶⁹ تاريخ الاطلاع: 2014/02/17 <http://www.mtp.gov.dz/arabic/permalink/3797.html>

الجدول رقم (5-29): تطور شبكة الطرق في الجزائر (1962-2012)

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

Source: Travaux Public: L'action du secteur des Travaux Publics, L'Actuel, n°:141, Novembre 2012, p2.

1.3.4. الطريق السيار (شرق-غرب)³⁷⁰: يعتبر من أهم مشاريع إنجاز الطرقات التي قامت بها الجزائر مشروع الطريق السيار شرق غرب أو ما يسمى بمشروع القرن، يبلغ طوله 1216 كلم تمتد من الحدود التونسية الشرقية إلى الحدود الجزائرية المغربية غربا، منها 927 كم طول الطريق السيار الجديد و142 كم طرق ثانوية مرممة، إضافة إلى 486 جسر و50 جسر ممتد و13 نفق³⁷¹. يغطي الطريق السيار حوالي 24 ولاية من تلمسان إلى الطارف: الطارف، عنابة، قسنطينة سطيف، العاصمة، شلف، غيليزان، مستغانم، وهران وتلمسان، حيث قدرت تكلفته 805 مليار دينار، هذا المشروع تجددت فيه الأشغال في ديسمبر 2001 ويمول من طرف عدة بنوك منها البنك الإفريقي للتنمية، بنك التنمية الإسلامية والبنك الأوروبي للاستثمار، وبتغطيته المسافة السابقة منها 927 كلم جديدة تتوزع على ثلاثة أجزاء هي كالتالي:

- **الجزء الغربي:** يمتد من الحدود المغربية الجزائرية إلى ولاية شلف حيث تبلغ السرعة القصوى 100-120 كلم/سا، كما يحتوي على 101 جسر صغير و6 جسور عملاقة.
- **الجزء الأوسط:** يمتد من ولايتي الشلف إلى برج بوعرييج حيث تبلغ السرعة القصوى 100-120 كلم/سا، يحتوي على 85 جسر صغير و8 جسور عملاقة بالإضافة إلى 6 أنفاق.
- **الجزء الشرقي:** يمتد من برج بوعرييج إلى الحدود الجزائرية التونسية حيث تبلغ السرعة القصوى 100-120 كلم/سا، يحتوي على 179 جسر صغير و11 جسر عملاق بالإضافة إلى 5 أنفاق.

³⁷⁰ الطريق السيار شرق-غرب عبارة عن طريق مزدوج بثلاثة مسالك (2X3) إضافة إلى هامش للتوقف الاضطراري مع جدار للحماية، وقد تم اشتراط معايير الجودة العالمية والمقاييس المضادة للزلازل في عملية الانجاز نظرا لأن مسار الطريق يمر في المنطقة الشمالية من الوطن التي تعتبر الأكثر تعرضا للأنشطة الزلزالية، إضافة إلى معايير صارمة لاحترام البيئة وحماية المواقع الأثرية.

³⁷¹ باشوش حميد، المشاريع الكبرى في الجزائر ودورها في التنمية الاقتصادية -حالة الطريق السيار شرق غرب-، مذكرّة ماجستير، جامعة الجزائر3، 2010/2011، ص153.

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

مقاطع الطريق السيار:

والجدول التالي يوضح مكونات كل مقطع من مقاطع الطريق السيار شرق-غرب:

الجدول رقم (5-30): مكونات مقاطع الطريق السيار شرق-غرب

المقطع			المكونات
الشرق	الوسط	الغرب	
399 كلم	169 كلم	359 كلم	طول الطريق السريع
53 كلم	30 كلم	60 كلم	طول الطرق الثانوية المرصفة
206	83	197	عدد الجسور
29	03	18	عدد الجسور الممتدة
07	06	0	عدد الأنفاق

المصدر: www.mtp.gov.dz/ تاريخ الاطلاع 2014/05/17

ويتنظر في السنوات المقبلة أن يصل طول الطريق السيار شرق-غرب الى حوالي 1720 كم اضافة الامتدادات التي تربطه بالموانئ وبعض الطرق الوطنية.

الخريطة (2-5) (الملحق رقم 1 الصفحة 274) تمثل طول طريق السيار وتوضح أهم وابرز الولايات الجزائرية التي يقطعها من الحدود الشرقية أي تحدها دولة تونس إلى الحدود الغربية تحدها المملكة المغربية. والجدول الموالي بين أهم المنشآت التي يشملها الطريق السيار شرق غرب معبر عنها بالأرقام:

جدول رقم (5-31) : أرقام عن أهم العناصر في الطريق السيار شرق غرب

المجموع	المنشآت التي يحتويها
1216 كم	طول الطريق السريع
3000	عدد الجسور
200	عدد الجسور الممتدة
16	عدد الأنفاق
42	محطة خدمات المبرجة
06	محطة خدمات الشغالة
11.7 مليار دولار	تكلفة الانجاز
Cojaal و Citic-Crcc	شركة الانجاز

الفصل التطبيقي: لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر

مدة الانجاز	40 شهر
-------------	--------

المصدر: موقع وزارة الأشغال العمومية الجزائرية www.mtp.gov.dz تاريخ الاطلاع 2014/05/17

وقد تم القيام بدراسات تمهيدية لانجاز المشروع سنة 1983، ركزت هذه الدراسات على مسار الطريق وتوقعات الحركة المرورية والأهمية الاقتصادية للطريق، وتم التأكيد على نتائج هذه الدراسات ومناقشتها في مجلس الوزراء شهر جوان 1987، وشرع سنة 1988 في دراسة مخطط العمل للمشروع في انجاز الطريق على مسافة 1000 كم بين مدينتي عنابة وتلمسان وانتهت هذه الدراسة سنة 1994.

ومع تزايد عدد السكان وارتفاع الكثافة السكانية خاصة بالمناطق الشمالية، اضافة الى تهاك شبكة الطرقات الموجودة، زادت الحاجة لمثل هذا الهيكل الأساسي الضروري لعملية التنمية في مختلف القطاعات³⁷².

تم الاعلان عن قرار انجاز مشروع الطريق السيار من طرف رئيس الجمهورية يوم 21 فيفري 2005 بطول يمتد على مسافة 1216 كم منها 927 كم مقاطع جديدة، وأطلقت بعد ذلك مناقصة دولية يوم 23 جويلية 2005، تنافست فيها شركات أمريكية وفرنسية وألمانية وبرتغالية وصينية ويابانية، الجمع الصيني -CITIC « CRCC » والجمع الياباني كوجال « COJAAL »، حيث يتكون الجمع الصيني « CITIC-CRCC » من مجموعة CITIC و مجموعة CRCC تضم كل مجموعة عدة فروع، ويتكون الجمع الياباني COJAAL من ست مؤسسات، وقد تم ابرام عقود الانجاز يوم 18 سبتمبر 2006 بين الشركات المكلفة بالانجاز ووزارة الأشغال بصفة رسمية من منطقة -حمادي- بولاية بومرداس يوم 14 مارس 2007 من طرف رئيس الجمهورية³⁷³.

وينقسم انجاز مشروع الطريق السيار الى ثلاثة حصص على امتداد 927 كم، تم تقسيمها على الشركتين الفائزتين بالمناقصة، حيث أوكلت حصتا الوسط والغرب للمجمع الصيني CITIC-CRCC، بينما تكفل الجمع الياباني COJAAL بحصة الشرق.

ويوضح الجدول التالي طول كل حصة من الحصص الثلاثة الخاصة بمشروع الطريق السيار:

³⁷² باشوش حميد، مرجع سابق، ص 149.

³⁷³ نفس المرجع، ص 150.

الجدول رقم (5-32): الحصص الثلاثة للطريق السيار والشركات المكلفة بالانجاز

الشركة المكلفة	حدود الحصة	الطول	الحصة
COJAAL	برج بوعريريج-الحدود الجزائرية التونسية	399 كلم	حصة الشرق
CITIC-CRCC	برج بوعريريج - الشلف	169 كلم	حصة الوسط
CITIC-CRCC	الشلف - الحدود الجزائرية المغربية	359 كلم	حصة الغرب

المصدر: ملف البرنامج الخاص بالطريق السيار شرق-غرب، وزارة الأشغال العمومية.

ويوضح الجدول السابق منشآت الطريق السيار شرق-غرب، ومن خلال البيانات الظاهرة يتضح لنا حجم الاهتمام بهذا الانجاز من اطراف السلطات المعنية، حيث يعتبر للآن أهم انجاز عرفته الجزائر من الاستقلال سنة 1962، ويقطع الطريق السيار طول 1216 كلم ويشمل عدة منشآت فنية -3000 جسر و 16 نفق تحت الأرض.

كما يحتوي الطريق السيار شرق غرب على عدة محطات منها محطات خدمة ومنها ما هو عبارة عن محطات دفع، حيث تمثل الأولى محطات خدمات مجهزة على طول الطريق لضمان توفر الخدمات الضرورية للمسافرين، تتكون من 42 محطة تتضمن خدمات توزيع البنزين وفنادق ومطاعم وفضاءات للمعلوماتية وشبائيك البريد، والتي ستتكفل معظمها في استحداث بين 200 ألف إلى 300 ألف منصب عمل دائم كفيل بالحد من البطالة، أما النوع الثاني من محطات الخدمات فهي عبارة عن نقاط دفع رسوم عبور الطريق السيار ويبلغ عددها 55 محطة دفع منها 48 محطة يتم تنصيبها على المحولات و 7 محطات على طول الطريق منها محطتان عند مدخلي الطريق السيار في الحدود، وهذا ما يضمن موردا آخر للخزينة بالإضافة إلى مداخيل محطات الخدمة، ولكن ما هو ملاحظ غياب محطات الدفع في أرض الواقع مما يشجع الأفراد على استعمال السيارات الشخصية، مما يؤثر سلبا على البيئة وعلى المجتمعات.

❖ الجدوى الاقتصادية لمشروع الطريق شرق غرب:

ترفع وزارة التجهيز الفرنسية شعارا مضمونه "الطريق تخلق التنمية، والتنمية لا تخلق الطريق"، هذه المقولة تبين أهمية الطريق في التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتحقيق النمو الاقتصادي خصوصا للدول النامية، وإقناع رؤوس الأموال بالاستثمار في مشاريع البنى التحتية، وأثبتت التجربة أن رؤوس الأموال الأجنبية تأتي المخاطرة في دول لا ترقى شبكتها الطرقية للمواصفات، كون الشبكة الطرقية أهم الضمانات والدلالات التي تبين

الصحة الجيدة للتبادلات التجارية داخليا وخارجيا بالنسبة للدول المجاورة، وتتوقع الدراسات أن تتجاوز المردودية الاقتصادية لمشروع الطريق السيار الـ 20 بالمائة، على اعتبار أن رواقه كفيل بإنشاء أقطاب اقتصادية جديدة ستسمح بخلق مناصب شغل، ناهيك عما ستنتجه محطات الراحة والدفع التي ستعرف تهيئة تضاهي محطات الراحة الموجودة في الدول المتقدمة.

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

فالمساهمة المباشرة تكون من خلال عوائد الاستغلال: حيث سيكون له سعر خاص لكل نوع من أنواع السيارات والشاحنات التي تستعمل الطريق السيار كله أو جزءه، وذلك على أساس شروط معينة سيتم الاتفاق عليها فور الانتهاء من إنجازها.

وهناك دراسة احصائية لسنة 2009 أوضحت أن مشروع الطريق السيار شرق-غرب ساهم بصورة مباشرة في دعم قطاع الأشغال العمومية والبناء مما أدى بدوره الى رفع نمو الناتج الداخلي الخام بنسبة تقدر بـ 8.7 %، واحتل المرتبة الثالثة في مجال المساهمة في الثروة الوطنية سنة 2009.

ويقوم الطريق السيار بشكل غير مباشر في تفعيل مختلف القطاعات الاقتصادية التي تؤثر بشكل مباشر على الناتج الداخلي الخام، نذكر منها:

قطاع الصناعة: يساهم قطاع النقل بشكل فعال في ترقية المؤسسات الصناعية، حيث لا تتقدم المؤسسات الصناعية إلا اذا كان النقل مخطط ومنظم بالشكل الكافي الذي يمكن هذه المؤسسات من التحكم في تكاليف النقل والشحن الأمر الذي يحسن من تنافسيتها، إذ تعتبر تكاليف النقل والشحن من التكاليف الضرورية لأي مؤسسة، وبالتالي فالموقع يؤثر مباشرة على تكاليفها حيث تكلفة نقل المدخلات، وتوزيع المخرجات، تقل كلما كانت المؤسسة التحويلية قريبة من مصادر المدخلات والمناطق الأكثر طلبا، والعكس، وهذا يعزز القوة الاقتصادية للمؤسسات المحلية ويساهم في نموها وتوسعها، وهو ما يدعم قطاع الصناعة الذي يساهم بدوره في الناتج الداخلي الخام.

حيث كما سبق وأن ذكرنا بأن الطريق السيار شرق-غرب سيمر عبر 24 ولاية ويؤمن المواصلات مع 32 ولاية أخرى في بلد تتم فيه 85 % من التعاملات الاقتصادية والمبادلات التجارية عن طريق البر.

نظرا للحجم الكبير لمشروع الطريق السيار الذي يمتد من الحدود الجزائرية التونسية الى الحدود الجزائرية المغربية، وانجازته وفق معايير (3X2) أي مزدوج بثلاث أروقة، فقدرت احتياجات الطريق السيار للانجاز 02 مليون طن من الاسمنت و 05 ملايين طن من الرمل وحوالي مليون طن من الفولاذ، وأكثر من 45 مليون طن من الحصى، كما تم تقدير المستلزمات من العتاد بحوالي 5730 وحدة عتاد تخص مراكز الخرسانة والمحاجر ومحطات الهرس وغيرها.

قطاع الفلاحة:

عمل الطريق السيار شرق-غرب على تيسير عملية نقل وتسويق المنتجات الفلاحية، حيث ساعد سكان المناطق النائية على استغلال جانبي الطريق لعرض مختلف الخضر والفواكه، وهذا ساهم على فك العزلة عن العديد من المناطق الريفية وساهم على استغلال العديد من الأراضي الفلاحية في ظروف أحسن.

قطاع التجارة: يساهم الطريق السيار شرق-غرب بشكل كبير في ترقية الأنشطة التجارية لتقليصه لزمان اتصال البضائع وتسهيل امكانيات التواصل، وهذا ما يؤدي الى تخفيض تكاليف نقل وشحن السلع الى الأسواق، ويساعد الطريق السيار على تسهيل التواصل بين المستوردين وتجار الجملة من جهة وتجار التجزئة والأسواق النهائية من جهة أخرى وهذا خاصة بعد استكمال ربطه بالموانئ والمطارات ومختلف الطرق الوطنية.

قطاع السياحة: زيادة على مساهمة الطريق السيار شرق-غرب في انعاش قطاع الصناعة والتجارة، فإن له دور كبير في اعادة الاعتبار للقطاع السياحي حيث سيضم الكثير من المنشآت الفنية المميزة التي تثير انتباه السياح، وستكون الجسور والأنفاق محل اهتمامهم، هذا اضافة الى مساره الذي يعبر الكثير من الضواحي في مختلف الولايات، مما يسهل الوصول إلى الأماكن السياحية المتنوعة ومختلف القرى والمدن من شرق الجزائر إلى غربها، وهذا نظرا إلى مختلف المرافق التي ستقام إلى طول طريقي الطريق.

❖ تأثير مشروع الطريق السيار على قطاع الأشغال العمومية³⁷⁴:

يمثل مشروع الطريق السيار شرق-غرب أكبر ورشة عرفها قطاع الاشغال العمومية في الجزائر منذ الاستقلال، وقد شكلت المبالغ المرصودة لانجاز الطريق السيار والمقدرة بحوالي 805 مليار دج نسبة أكثر من 31 % من

³⁷⁴ باشوش حميد، مرجع سابق، ص158.

الميزانية الخاصة بقطاع الأشغال العمومية طيلة الفترة 2005-2009 المقدرة بحوالي 2550 مليار دج المخصصة لإنجاز حوالي 5000 مشروع يخص القطاع.

ويمكن اجمال أهم تأثيرات مشروع الطريق السيار شرق-غرب وانعكاساته على قطاع الأشغال العمومية في العناصر التالية:

- تجسيد أهداف رئيسية من مخطط عمل قطاع الاشغال بفضل مشروع الطريق السيار، حيث انتقلت نسبة الطرق الوطنية التي هي في وضعية مقبولة من 55 % سنة 1999 الى 95% سنة 2009، وانتقلت نسبة الطرقات التي عرضها يفوق 7 متر الى حوالي 80%.
- اكتساب خبرة إنجاز المشاريع الكبيرة، فبعد أن كان قطاع الأشغال العمومية يفتقر الى التجربة في إنجاز ومتابعة مثل هذه المشاريع اكتسب خبرة كبيرة في مراحل إنجاز الطريق السيار شرق-غرب، وهذا ما جعل السلطات العمومية تفكر في توسيع مساهمة الشركات الوطنية في المشاريع المستقبلية نظرا لاكتساب قطاع الأشغال العمومية لقدرة المتابعة والتسيير المحكم لإنجاز المشاريع الكبرى، مثل ما هو منتظر مع مشروع الطريق السيار الخاص بالمضاب العليا.
- تنمية وتطوير القدرات البشرية على مستوى قطاع الأشغال العمومية بفضل الاحتكاك بالخبرات والمهارات الأجنبية، كما يتيح مشروع الطريق السيار شرق-غرب فرصة كبيرة لنقل المعارف والتكنولوجيا الحديثة التي تعرفها الدول المتقدمة، وقد تم تنظيم عدة دورات تكوينية لفائدة مهندسي وإطارات القطاع في كل من الصين واليابان، وقصد التحكم أكثر في تسيير ومتابعة إنجاز المشاريع الكبرى سيتم إنجاز المدرسة العليا لتسيير المشاريع الكبرى والمركز الوطني لمراقبة النوعية.
- اكتساب التقنيات الجديدة في إنجاز المشاريع الكبرى، مثل تقنيات التصميم الرقمي للأرض وتقنيات الكوابل في إنجاز الجسور، اضافة الى استخدام البرمجيات الخاصة وكيفية استغلال المعطيات الجيولوجية في إنجاز المنشآت الفنية والأنفاق.
- التحكم من حيث النوعية والسرعة في إنجاز الأنفاق الحضرية باعتماد طرق البناء الجاهز، ويسجل في هذا الاطار ادخال القطاع لنظام العمل المتواصل 24/24 سا.

- نظرا لأهمية مشروع الطريق السيار وضرورة المحافظة عليه، فقد استفاد قطاع الأشغال العمومية من وضع نظام جديد للتكفل بصيانة شبكة الطرقات بانجاز 500 دار للصيانة و48 دار للعتاد.
- استحداث 77191 منصب عمل في اطار الاحتياجات الأولية عند انطلاق عملية الانجاز، منها 54446 منصب عمل لفائدة الجزائريين و22745 منصب للأجانب.

❖ عوائد استغلال الطريق السيار شرق غرب: على غرار الدول المتقدمة أنجزت الجزائر الطريق السيار

شرق غرب وفق المعايير الدولية ليكون قطبا تنمويا واجتماعيا يساهم في تسهيل حركة المرور أمام مختلف عوامل الإنتاج وكذا حركة المسافرين والسياح هذا من جهة، ومن جهة أخرى ينتظر من المشروع على أن يكون مورد مالي يصب في الخزينة العمومية من خلال عوائد استغلال هذا الطريق، حيث يتم وضع مبلغ محدد لاستعمال الـ "كم" الواحد للمركبات التي تمر على الطريق.

وكان وزير الأشغال العمومية عمار غول قد أكد أن الدراسة التقنية والاقتصادية والمالية بخصوص الدفع بالطريق السيار شرق غرب توجد حاليا على مستوى الحكومة من أجل تحديد الأسعار التي ستطبق مضيفا أن هذه الأخيرة "ستكون معقولة" لكن مرشح للارتفاع مع الوقت.

وسيتيم احتساب المبلغ المستحق حسب المسافة المقطوعة ونوع السيارة، حيث يؤخذ بعين الاعتبار عدد محاور السيارة وارتفاعها.

إضافة إلى هذا سيتم³⁷⁵:

- ☑ إنشاء و تميم الثروات المحلية ؛
- ☑ زيادة الأمن في النقل وتخفيض التكلفة الاجتماعية الناجمة عن انعدام السلامة في الطرقات؛
- ☑ زيادة توفير الوقت لمستخدمي الطرق؛
- ☑ خفض تكاليف استغلال المركبات؛
- ☑ المساهمة في تهيئة متوازنة وعقلانية للإقليم؛
- ☑ إنشاء منطقة اجتماعية و اقتصادية جديدة مرجحة وجالبة للاستثمار.

³⁷⁵ <http://www.mtp.gov.dz/arabic/permalink/3797.html> consulté le 19/05/2014

2.3.4. طريق الهضاب العليا

هذا المشروع سيمكن من المساهمة في ترقية النقل البري الطرقي من منطقة الهضاب العليا، وسيتمدد على طول 1300 كلم، ويعبر 12 ولاية، كما سيساعد على فك العزلة عن المناطق النائية وربطها بالولايات، وتقل تكلفته عن تكلفة الطريق السيار شرق-غرب نحو 20%، مع الأخذ بعين الاعتبار أن مسلكه أقل تعقيدا عما هو عليه بخصوص الطريق مع خلق أقطاب استقطاب بالشريط الممتد على سلسلة الهضاب العليا، ويساهم هذا المشروع في خلق مناصب شغل كبيرة وإقامة منطقة نشاط اقتصادي ممتدة على طول 100 كلم مما سيدفع إلى تميمين الموارد والثروات التي تزخر بها منطقة الهضاب العليا واستغلاله لفائدة التنمية المحلية.

3.3.4. طريق الوحدة الإفريقية (الطريق العابر للصحراء):

يعتبر هذا المشروع مشروعاً مكتملاً للطريق السيار شرق غرب، حيث يسهل عملية الاتصال بينه وبين الطريق السيار شرق-غرب وطريق الهضاب العليا وتقليل الضغط عنهما، وأدت الزيادة في كثافة حركة المرور في المدن والمناطق شبه الحضرية إلى بلوغ شبكة الطرق الحالية حدود التشبع . ونظرا لهذا الواقع، أصبح انحاز الطريق الدائري الثاني والثالث، والرابع ، والتي تربط على التوالي بين زرالدة و بودواو، بين تيبازة و برج منايل وبين خميس مليانة و برج بوعريرج، ضرورة لا غنى عنها³⁷⁶. والذي تمت إعادة تهيئته بقرار من الحكومة لزيادة التبادل التجاري بين الدول الست المتواجدة على طول هذا الطريق وهي (الجزائر، مالي، النيجر، نيجيريا، تشاد وتونس). واعتبر هذا الطريق كبوابة للنهوض بمخططات التعاون الاقتصادية بين الأفارقة وتقوية فرص الشراكة بعدما ظل مستوى التبادل الخارجي محتشما لسنوات طويلة، يبلغ طوله حوالي 2344 كلم، تشترك فيه 6 دول إفريقية هي الجزائر، نيجيريا، مالي، تشاد، النيجر وتونس، وقد تمكنت الجزائر رغم التعثرات التي عرفها هذا المشروع على مستوى بعض الدول بسبب نقص التمويل من إنهاء أكبر جزء من حصتها البالغة 1400 كلم، ويمول هذا المشروع من طرف أربعة مصارف كبرى وهي البنك الدولي لإعادة البناء والتنمية، البنك الدولي للتنمية والصندوق العربي للتنمية.

³⁷⁶ <http://www.mtp.gov.dz/arabic/permalink/3797.html> consulté le 19/05/2014

4.3.4. مشاريع البرنامج الخماسي الثاني 2010-2014

يتضمن هذا البرنامج الذي تموله الدولة ميزانية شاملة بقيمة 6.447 مليار دج لتطوير المنشآت القاعدية حيث يوجه أزيد من 3.100 مليار دج منها للأشغال العمومية من أجل إتمام الطريق السيار شرق -غرب واستكمال ربطها بـ830 كلم من الطرق، وازدواجية الطرق الوطنية على طول 700 كلم من الطرق الجديدة وتحديث وإعادة تأهيل أزيد من 8000 كلم من الطرق، كما تضمن هذا البرنامج إنجاز 42 محطة خدمات و76 محطة راحة لتجهيز الطريق السيار، كما سيزود الطريق بـ22 مركز للدرك الوطني و22 مركزا للحماية المدنية وذلك من أجل حفظ الأمن، بالإضافة إلى إنجاز 70 محولا³⁷⁷.

كما تعتزم الجزائر من خلال هذا البرنامج ربط الطريق العابر للصحراء مع مدخل الطريق السريع الذي يربط ميناء جنجن بالطريق السيار شرق -غرب على طول 100 كلم، كما تهدف لإنجاز شطرين جديدين للطريق العابر للصحراء، يربط أحدهما تمنراست وتيماوين والآخر يربط تمنراست بتينزواتين على 400 كلم لكل واحد منهما.

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

4.4. واقع النقل عبر السكك الحديدية في الجزائر

النقل عبر السكك الحديدية في الجزائر يتم تسييره من طرف متعامل وحيد: المؤسسة الوطنية للنقل السككي (SNTF Société nationale des transports ferroviaires)، المؤسسة تتكون من 13 فرعا، تسمح لها بإدارة أنشطتها في مجال نقل المحروقات، الحبوب، النقل متعدد الوسائط، استغلال عربات النقل Wagones-restaurants و Wagones-lits الخاصة بنقل الركاب، التموين.

والنقل السككي في الجزائر غير متطور لحد الآن، وعرف انخفاضا محسوسا، وفي الواقع، حصة السكك الحديدية في نقل البضائع تقدر بحوالي 10%. الحمولة المنقولة من طرف المؤسسة الوطنية للنقل عبر السكك الحديدية سنة 2007 يقدر بحوالي 6.5 مليون طن، في حين أنها كانت تقدر بـ9.3 مليون طن سنة

³⁷⁷ برنامج التنمية الخماسي 2010-2014 www.algerianembassy-saudi.com/PDF/quint.pdf تاريخ الاطلاع يوم: 2014/06/24.

2002، الذي يسجل خسارة تقدر بـ43%، وبالتقدير على أساس طن/كم، فنشاط النقل سجل انخفاضا بنسبة 5% خلال الفترة 2002-2007³⁷⁸.

برنامج تنمية قطاع النقل عبر السكك الحديدية في الجزائر يعطي الأولوية لمتابعة تمديد وتحديث شبكة النقل عبر السكك الحديدية (طوال التفافية السكك الحديدية الشمالية "شرق-غرب")، إلى انشاء خطوط جديدة (سكك حديدية متجاوزة للمرتفعات، سكك حديدية تتوافق مع منعطفات الجنوب وتربط الشمال بالجنوب)، و انشاء خطوط كهربائية على كامل الشبكة و تحديث التجهيزات الحالية.

تسير شبكة السكك الحديدية من قبل شركة النقل للسكك الحديدية الوطنية (SNTF)، هذه الشبكة مجهزة بأكثر من 200 محطة تغطي خاصة شمال البلاد، منها³⁷⁹:

● 992 كلم سكك مكهربة؛

● 503 كلم مزدوجة؛

● 1580 كلم ضيقة.

من بين مشاريع السكك الحديدية في طور الإنجاز نذكر مشروع كهربية 1000 كلم من السكك الحديدية وإنجاز 3000 كلم من السكك الحديدية. بحلول عام 2014 سيصل طول شبكة السكك الحديدية إلى 10 515 كلم.

و بالرغم من هذا فان شبكة السكك الحديدية الوطنية المستثمر فيها حاليا عرفت منذ سنة 2009³⁸⁰:

● اعادة تأهيل 1383 كم من طول الخطوط الحديدية؛

● اعادة تشغيل 767 كم لنقل المسافرين؛

● انشاء خطوط حديدية كهربائية لما يقرب 400 كم؛

³⁷⁸ Le secteur logistique sur la rive sud de la méditerranée Occidentale. P21.

³⁷⁹ <http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport> consulté le : 27/04/2014.

³⁸⁰ وزارة النقل - تطوير النقل عبر السكك الحديدية في الجزائر، ص01.

حيث تم اعادة تشغيل 767 كم خلال سنة 2009 فقط، بالاضافة الى 1383 كم من سنة 2009، و تم انشاء شبكة سكك حديدية بطول 3919 كم من بداية الثلاثي الأول من سنة 2011، مقابل 1769 كم من نهاية سنة 2008 كما يظهر في الخريطة (5-3) (الملحق رقم 1).

برنامج تمديد وتحديث السكك الحديدية رافق الحصول على عملية التنسيق تخص:

● 64 قطار كهربائي ذاتي الدفع على مستوى ضواحي العاصمة، يقوم حاليا بنقل 100.000 مسافر/اليوم؛

● 17 عربة قطار تخدم الخطوط الأساسية من شمال العاصمة؛

● 30 قطارة ديازال الكترونية.

في مقابل انشاء 1551.5 كم من خطوط السكك الحديدية، من المخطط تحقيق 5300 كم (خط: جنوب-شرق، و خط: جنوب-غرب) الأمر الذي يمكن انشاء شبكة سكك حديدية حقيقية في الجزائر كما يظهر في الخريطة (5-4) (الملحق رقم 1).

5.4. استثمارات الدولة الجزائرية في قطاع النقل

السياسة الحكومية لتطوير قطاع النقل تحسنت بوضوح منذ سنة 2003، ومن خلال العديد من برامج طويلة المدى التي أطلقت لإنشاء بنى تحتية مرتبطة بكل أنواع النقل: عبر السكك الحديدية، الطرقي، الموانئ، المطارات، البحري والنقل الحضري.

خلال المرحلة الأولى، تركزت الجهود على تطوير الخطط الرئيسية لتحسين البنى التحتية. بعد ذلك، يتم التركيز السياسة القطاعية حول تحسين الخدمات، والبحث على الاستعمال الرشيد والفعال للبنى التحتية وخدماتها. يتواجد حاليا مشروع تمويل خاص بالاتحاد الأوروبي "برنامج لدعم الاصلاحات الهيكلية"، والذي يهدف الى تطوير نظام المعلومات، ويتم تحقيقه بالاشتراك مع الديوان الوطني للإحصائيات³⁸¹ ONS.

بعد قطاع الأشغال العمومية النبض الرئيسي في الأنشطة الحكومية نظرا لدور وظائفه الاستراتيجية في تنمية الاقتصاد وترقية الاستثمار ذو القيمة المضافة.

³⁸¹ Le secteur logistique sur la rive sud de la méditerranée Occidentale. P17.

يخصص برنامج الاستثمارات العمومية حوالي 40% من موارده لتطوير البنى التحتية الأساسية وتطوير الخدمات العمومية ذلك عن طريق³⁸²:

- تخصيص ما يقارب 3.100 مليار دج لقطاع الأشغال العمومية لتوسيع وتطوير شبكة الطرقات وتفعيل قدرات الموانئ البحرية؛

- تخصيص ما يفوق 2.800 مليار دج لقطاع النقل وتحديث شبكات السكك الحديدية وتطوير النقل الحضري (بتزويد 14 ولاية بخط الترامواي)، وتحديث الهياكل القاعدية للمطارات؛

تقدر قيمة الاستثمارات العمومية للبرنامج الخماسي 2010-2014 بـ 21.214 مليار دج، ارادة للسلطات العمومية في أن يشمل البرنامج جميع القطاعات خصوصا مشاريع تطوير منشآت الطرق والنقل السككي.

ويرى الخبراء أن كبر حجم المبلغ المخصص للاستثمارات العمومية التي أقرها رئيس الجمهورية خلال هذا البرنامج يعكس ارادة السلطات العامة في الاستفادة من الصحة المالية للخزينة الوطنية لتطوير مشاريع التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

يتضمن البرنامج الخماسي للتنمية ما قيمته 6.447 مليار دج لتطوير البنى التحتية الأساسية للنقل. حيث يتم توجيه أكثر من 3.100 مليار دج لاستكمال شبكة الطريق السيار شرق-غرب وربطه بـ 830 كلم من الطرق وازدواجية الطرق الوطنية على طول 700 كلم وانجاز ما يقارب 2500 كلم من الطرق الجديدة، اضافة الى اعادة تأهيل ما يفوق 8000 كلم وتحديث 20 ميناء للصيد البحري و 3 مطارات.

وقد سمح هذا البرنامج بصيانة ما يفوق 97.369 كلم من شبكة الطرقات وإنشاء 1.250 منشأة فنية. وحالة شبكة الطرقات حاليا تعتبر مقبولة بنسبة 95%، مقابل 55% سنة 1999. وتم من خلال البرنامج الخماسي هذا نشاء حوالي 500 دار لصيانة الطرقات مجهزة، زيادة على 15 حظيرة جهوية لصيانة شبكة الطرقات.

وتعمل الدولة على وضع استراتيجية وطنية لتنمية الاقتصاد بشكل مستدام، واطافة الى مشروع القرن الطريق السيار شرق-غرب، فتخطط الدولة على تنمية الاقتصاد الوطني من خلال³⁸³:

³⁸² برنامج التنمية الخماسي 2010-2014، ص03.

³⁸³ وزارة الأشغال العمومية، خطة عمل وبرامج قطاع الأشغال العمومية -تقرير ملخص-، حصيلة 2005-2009، برنامج 2010-2014، نوفمبر 2009، ص03.

- المساهمة في دفع النمو بشكل فعال؛
- تنمية سياسات التشغيل؛
- العمل على زيادة التأثير للقطاعات الأخرى في التنمية الوطنية؛
- اعداد سياسة اعادة توزيع الدخل الوطني من خلال التأثير على الشغل وأنجاز المشاريع، وتجهيز الهياكل القاعدية.

❖ المرحلة الأولى 2005-2010 بناء أول شبكة مهيكلة³⁸⁴:

1. الانطلاق في تهيئة شبكة مهيكلة، وهذا يشمل:
 - الطريق السيار شرق غرب؛
 - الطريق الاجتيابي السيار الثاني للجزائر العاصمة؛
 - الطريق العابر للصحراء.
2. البدء في تكييف البنى الأساسية حسب المقاييس العالمية.
3. تحقيق التكامل في العمليات الأساسية بين أساليب النقل المختلفة (أو تبني ما يعرف بالنقل متعدد الوسائط).

❖ المرحلة الثانية 2010-2015: إنجاز الشبكة المهيكلة الثانية

1. البدء في انشاء الشبكة المهيكلة الثانية، والتي تشمل:
 - الطريق السريع للهضاب العليا؛
 - الربط بين الطريق السيار والمراكز لـ 34 ولاية وكذا المطارات والموانئ؛
 - الطرق الرابطة شمال جنوب؛
 - التحويل التدريجي للطريق العابر للصحراء الى طريق سريع.
2. تحسين مستوى شبكة الطرق الموجودة.
3. متابعة برامج تطوير الشبكة المهيكلة.
4. تطبيق العمل برسوم المرور في الطريق السيار شرق-غرب.

³⁸⁴ وزارة الأشغال العمومية، مرجع سابق، ص 04.

5. التنسيق بين مختلف أساليب النقل.

❖ المرحلة الثالثة 2015-2020: عصرنة نظم التسيير والتنسيق بين مختلف أساليب النقل.

❖ المرحلة الرابعة 2020-2025: بناء شبكة مهيكلة ثالثة:

- البدء في إنجاز الشبكة المهيكلة الثالثة؛

- اتمام المخطط التوجيهي لأفاق 2025؛

- تحضير الشروط الخاصة باطلاق البرنامج المستقبلي لأفاق 2050.

مشاريع تطوير شبطة الطرقات وفرت ما يعادل 180.039 كلم، موزعة كما يلي³⁸⁵:

- الطرق الوطنية: 29.107 كم؛

- الطرق الولائية: 23.888 كم؛

- الطرق البلدية: 59.044 كم؛

- الطرق الحضرية: 68.000 كم.

العمليات المتعمدة في المخطط الخماسي مكنت من تحسن الوضع في قطاع النقل وشبكة الطرقات:

- 95% من الطرق الوطنية سنة 2009 في حالة جيدة، مقابل 55% سنة 1999؛

- 71% من الطرق الولائية في حالة جيدة مقابل 45% سنة 1999؛

- 71% من الطرق البلدية سنة 2009 في حالة جيدة مقابل 40% سنة 1999.

³⁸⁵ وزارة الأشغال العمومية، خطة عمل وبرامج قطاع الأشغال العمومية - تقرير ملخص -، حصيلة 2005-2009، برنامج 2010-2014، نوفمبر 2009، ص 08.

خاتمة الفصل الخامس :

قد أوضحت الخدمات اللوجستية المتطورة المحور الرئيسي للتنافسية أي دولة، حيث تحقق انطلاقة أي بلد أو تطيح بقدراته في عالم اليوم. فتطوير البنيات التحتية وخلق منظومة جمركية فعالة من شأنه تنمية القطاع الاقتصادي. ومن هذه الناحية، تعاني الجزائر من ضعف كبير مقارنة بباقي دول العالم بشكل عام، والمغرب العربي بشكل خاص، وهذا يشمل قطاع النقل بأنواع. حيث أن أداء الموانئ يتميز بضعف واضح، يتعلق هذا الضعف بقلّة تجهيزات الأرصفة وتعميقها، إضافة إلى سوء تسيير المخزون. وهذا ما دفع بها إلى حوصصة بعض موانئ ومنح الامتياز لشركات عالمية لتسيير موانئها، إذ شملت هذه الشراكة تجهيز الأرصفة، إدخال نظم المعلومات في نظام الرقابة على البضائع وغيرها.

من ناحية أخرى، الدولة لم تركز على تطوير الموانئ فقط، باعتبار أن 90% أو أكثر من التجارة الخارجية تتم عن طريق البحر، إنما عملت خلال العشرية الأخيرة على تطوير قطاع النقل بكل أشكاله، وهذا ما يدل عليه مشروع القرن "الطريق السيار شرق غرب"، الذي ساهم للآن بشكل كبير في التنمية الاقتصادية من خلال ترقية الأنشطة التجارية وتسويق المنتجات الزراعية، إضافة إلى تأثيره على قطاع الأشغال العمومية ومساهمته في تقليص معدلات البطالة. وهذا المشروع سيسمح بربط السكك الحديدية بالموانئ البحرية وربط الموانئ الجافة بالطرق الوطنية، مما يعمل على تسهيل انتقال السلع من الموانئ إلى مراكز التوزيع وكذا الاستهلاك.

خاتمة عامة

خاتمة عامة:

يشغل النقل الدولي للبضائع مكانة ذات أهمية كبرى في المبادلات بين الدول. حيث يساهم في تحريك العلاقات التجارية، وينطوي هذا على عدد المشاركين المتدخلين في هذا النظام المعقد، نظرا لاستخدامه لتقنيات وتكنولوجيات ذات أداء متطور. إن هذا التطور التكنولوجي في مجال صناعة النقل البحري (بناء السفن، الإدارة، مناولة البضائع)، يتحقق بفعل توفر الظروف الملائمة له في الدول المتطورة (وفرة رأس المال، كفاءة الإدارة، اتساع حجم الأسواق). وقد طالب البنك الدولي بتحسين سياسات النقل وزيادة المنافسة في الخدمات اللوجستية المتعلقة بالتجارة وعمليات الشحن والتفريغ وتطوير البنيات التحتية الأساسية.

كخلاصة لما سبق فإنه يتطلب في وقتنا الحالي إنشاء موانئ متخصصة ومتميزة بموقعها الجغرافي، وقد أصبح اليوم التنافس في استخدام سفن الجيل الأخير كبيرة الحجم لما تضمنه من تحقيق القدرة التنافسية في سوق النقل البحري، حيث يضمن تخفيض تكاليف الشحن والاستفادة من عامل الوقت المستغرق في عملية شحن البضائع. ومع تقديرات معدلات الشحن والتفريغ بالموانئ البحرية يفضل التعامل مع الموانئ ذات الموقع الممتاز وذات التسيير الفعال والكفاء، دون أن ننسى التجهيزات الحديثة له بما يساهم في نقل وشحن مختلف نوعيات البضائع في أقل زمن ممكن، وبالتالي فسخ المجال للسفن للرسو على الأرصفة وتسريع حركة الشحن والتفريغ.

والجزائر بدورها تحافظ على متوسط التصدير/الاستيراد بالحاويات الأعلى بين العديد من الدول الناشئة. ولكن بالحديث عن مؤشر الخدمات اللوجستية، تعاني الجزائر من ضعف واضح مقارنة بدول المغرب العربي الأخرى، إضافة إلى ضعف تطور البنيات التحتية لها الخاصة بالنقل بصفة عامة. وأداء الموانئ الجزائرية يتميز بضعف كبير بين دول المتوسط، خصوصا فيما يتعلق بقلّة تجهيزات الأرصفة، سوء تسيير المخزون، مما يجعلها تخسر ما بين 8 إلى 10 مليارات الدولارات كل سنة. ويعد ضعف امكانيات الشحن والتفريغ والبيروقراطية من الأسباب التي أدت إلى تدهور جودة الخدمات، الإنتاجية والتنافسية.

وقد أصبح من الضروري ومن أجل الاندماج في الاقتصاد العالمي وضمان مكانة في الأسواق الدولية أن تواجه الجزائر مشكلاتها بإيجاد أساليب تطوير جديدة غير تقليدية وتوفير الموارد المالية الضرورية لذلك، من أجل إدارة

خاتمة عامة:

وتشغيل الهياكل والوسائل، والبنيات التحتية والفوقية المتواجدة بالموانئ بطرق أكثر عقلانية وأكثرها ربحية، وهذا من خلال الرفع من مستوى الأداء والكفاءة في التسيير.

والموانئ الجزائرية بحاجة إلى الخبرات الأجنبية أكثر مما هي بحاجة إلى حقن كبيرة من التمويل العمومي، وتسعى الدولة إلى مضاعفة استثماراتها في هذا المجال. ومن خلال الخوصصة الجزئية للموانئ، الدولة الجزائرية تأمل في الحصول على فعالية موانئها ورفع كفاءة وقدرات بناها التحتية. ولكن التأهيل الذي يسمح للمستثمر بالتمتع بكل الحقوق كمالك، لا يزال غير موجود. هذه السياسة ينبغي أن تعتمد على التحولات الجارية للاقتصاد العالمي، ولكن الجزائر تعرف تأخيرا في التحرك نحو الخوصصة التي مست العديد من موانئ الدول النامية. وقررت الدولة الجزائرية تفويض تسيير أرصفة الحاويات لشركات أجنبية، بهدف تطوير الموانئ البحرية التي عرفت تأخرا ملحوظا.

والفوائد الاقتصادية والاجتماعية من وراء هذه الشراكة متعددة، حيث ستمكن من تجهيز الرصيف: بالفاحص (الماسح الضوئي "سكانر")، إدخال نظم المعلومات في نظام الرقابة على البضائع، الرافعات الجسرية. وعلى مستوى المجتمع، تعدد فوائد الشراكة من حيث إنشاء مدارس تكوين مفتوحة للعاملين على مستوى موانئ الجزائر، وهذا يفتح مجالا كبيرا لتوظيف ومنه خفض معدلات البطالة.

وقد أصبح لزاما على السلطات الجزائرية توفير نظام نقل قادر على مواكبة التطور الحاصل في التجارة الدولية، والقيام بإصلاحات تهدف إلى تحسين نظام تسيير الموانئ، والعمل على جلب الاستثمارات الوطنية والأجنبية وتشجيع الشراكة العامة والخاصة.

وقد هدف هذا البحث إلى بيان أهمية التركيز على تطوير أساليب النقل والبنية التحتية له خصوصا فيما يتعلق بالنقل الدولي للبضائع، وذلك لما له من أثر كبير في خلق فرص ومجالات أخرى لخفض تكاليف شحن البضائع وبالتالي تأثيره على التنمية الاقتصادية. ولهذا الغرض قمنا بدراسة:

1- حركة البضائع في الموانئ التجارية، التي تعرف ارتفاعا ملحوظا في السنوات الأخيرة، مما يجتم على الدولة تطوير البنى التحتية لقطاع النقل البحري بما يضمن زيادة الحركة وخفض التكاليف في المقابل، وبالتالي فإن الشراكة الأجنبية تعتبر حلا لزيادة كفاءة أنشطة الموانئ وتحقيق ميزة تنافسية

دولية طالما تتمتع الجزائر بالقرب الجغرافي من الدول الأوروبية والآسيوية، الأمر الذي يجعلها تطمح لأن تجهز موانئ على المستوى الدولي ومنافسة الدول المتطورة في المجال. ومنه فإن الأمر يتطلب أكثر من مجرد دفعات مالية ليتعدى هذا ويشمل التكوين الجيد للعمال والمدبرين والإطارات والتسيير الكفء للأنشطة اللوجستية، وبهذا نكون أثبتنا صحة الفرضية الأولى التي تنص على أهمية إشراك القطاعين العام والخاص في تطوير البنية التحتية للموانئ في تجنب الخسائر المالية الضخمة وتحقيق التنمية الاقتصادية؛ والأمر ينطبق بالنسبة لمشاريع النقل الطرقي والسككي، إذ أن مشروع القرن الطريق السيار شرق-غرب ساهم بشكل فعال في تنمية مختلف القطاعات الاقتصادية، من تنمية القطاع الفلاحي إلى خلق فرص الشغل، إلى تسهيل نقل البضائع ووصولها إلى المستهلك النهائي في أقل زمن ممكن، ويزعم أن يتم ربط الطريق السيار بالموانئ البحرية وخطوط السكك الحديدية كبداية لتبني النظام الدولي "نظام النقل متعدد الوسائط". ويشكل مشروع الطريق السيار شرق-غرب منذ الانطلاق في إنجازها الحلقة الرئيسية في قطاع الأشغال العمومية، نظرا لضخامة المشروع من حيث التكاليف والوسائل المسخرة لإنجاز وانعكاساته الإيجابية على مناطق كثيرة من الوطن، ونظرا أيضا لاعتباره الجزء الأهم في خطة عمل القطاع التي تهدف إلى إنجاز شبكة طرق مهيكلية وعصرية وفق المقاييس الدولية تمتد لآفاق 2025. إضافة إلى أن الطريق السيار سيسمح بربط الموانئ البحرية بالموانئ الجافة وتسهيل نقل البضاعة من الموانئ إلى المستهلك النهائي.

2- تطور القطاع اللوجستي سيضمن تسهيل تدفقات البضائع المصدرة والمستوردة، إذ أن تجهيز الموانئ بكافة الأجهزة والمعدات المتطورة إضافة إلى تبني سفن الجيل الأخير، من شأنه تسهيل عمليات الشحن والتفريغ، وبما أن تكاليف النقل تمثل الجزء الأكبر من تكاليف اللوجستيات فإن انخفاضها يعني انخفاض التكاليف اللوجستية ككل وبالتالي أسعار البضائع، ومن ثم تحقيق ميزة تنافسية عالمية في عمليات النقل الدولي. وبهذا نكون أثبتنا صحة الفرضية الثانية.

نتائج:

- يلعب النقل دورا هاما في ازدهار وتطوير التجارة الدولية، وقد مهد الطريق لتوسيع الانتاج الذي تقدم وتطور كفاءة أجهزة ومؤسسات النقل، ويساعد بشكل كبير في تحقيق المنافع للمنتجين والمستهلكين وفتح الأسواق وتقريبها، مما يسهل عملية التسويق ويوفر منافسة عالية تؤدي إلى تحسين جودة المنتجات وتخفيض أسعارها.
- خلاصة القول أن البنية التحتية للنقل هي العنصر الأساسي لضمان حرية حركة البضائع، وخفض مستوى البطالة وتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، بالرغم من أنه يتطلب استثمارات ضخمة لتحقيق هذا التطور.
- وقد كان لمشروع الطريق السيار شرق-غرب مساهمة كبيرة في التنمية المحلية، من حيث توفر شروط التوازن الإقليمي في توزيع الأنشطة الاقتصادية، ومن حيث فك العزلة عن الكثير من المناطق وتحسين الظروف المعيشية لنسبة كبيرة من السكان، إضافة إلى الانعكاسات الايجابية الأخرى المتمثلة في تقليص حوادث المرور، وريح الوقت وخفض تكاليف وسائل النقل.
- يلعب قطاع النقل دورا كبيرا في سبيل التنمية الاقتصادية، وبالرغم من فوائده العظيمة فإن هذا لن ينفي وجود أضرار بالغة ناتجة عنه، ولهذا يجب أن تكون المشاريع الخاصة بالنقل ترتبط مع التنمية المستدامة لضمان الحفاظ على ثروات الأجيال القادمة.

قائمة المراجع

I. قائمة الكتب:

أولاً: باللغة العربية

1. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الاشعاع الفنية، الإسكندرية، 2006.
2. إسماعيل محمد السيد، إدارة الإمداد و التوزيع، الأستاذ الدكتور محمد توفيق الماضي، الدكتور محمد أحمد حسان، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
3. ايمان محب زكي، عبد الرحمن يسري، ايمان عطية ناصف، محمد جابر محسن، الاقتصاد الدولي، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2007.
4. أيمن النحراوى، "الموانئ البحرية العربية"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، مصر، دون سنة نشر.
5. تفييدة على هلال، ادارة المواد والامداد، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، الطبعة الأولى، 2002.
6. ثابت عبد الرحمن إدريس، إدارة الأعمال اللوجيستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003/2002.
7. ثابت عبد الرحمن إدريس، جمال الدين المرسي، المنشآت التسويقية: مدخل وصفي تحليلي، مكتبة الفلاح، الكويت، 1994.
8. جاسم محمد، التجارة الدولية، زهران للنشر، الأردن، سنة 2006.
9. حمادة فريد منصور، اقتصاديات النقل، مركز الاسكندرية للكتاب، الاسكندرية، 2001.
10. رضا عبد السلام، العلاقات الاقتصادية الدولية بين النظرية والتطبيق، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، المنصورة، سنة 2010.
11. رنان مختار، التجارة الدولية ودورها في النمو الاقتصادي، منشورات الحياة، الجزائر، سنة 2009.
12. رونالد اتش بالو، إدارة اللوجستيك - تخطيط و تنظيم و رقابة سلسلة الإمداد، تعريب: د. تركي إبراهيم سلطان، د. أسامة أحمد مسلم، دار المريخ . الرياض، المملكة العربية السعودية. 2006.
13. سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 2003/2002.

14. سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
15. السيد محمد أحمد السريتي، اقتصاديات التجارة الدولية بين النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر، الاسكندرية، 2011.
16. شريف علي الصوص، التجارة الدولية (الأسس والتطبيقات)، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2012.
17. شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياساته -الفعاليات وعوامل الجدارة-، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006.
18. عادل أحمد حشيش، مجدي محمود شهاب، أساسيات الاقتصاد الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، سنة 2003.
19. عبد الحسين زيني، احصاء التجارة الداخلية والخارجية، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
20. عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، الدكتور دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2008.
21. عبد الغفار حنفي، رسمية قرياقص، ادارة المواد والامداد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، 2002.
22. عبد القادر فتحي، المفاهيم الحديثة: إدارة خدمات النقل واللوجيستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، بحوث ودراسات، مصر، 2007.
23. عبد المطلب عبد الحميد، اقتصاديات المشاركة الدولية، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2006.
24. علي عبد الفتاح ابو شرار، الاقتصاد الدولي نظريات وسياسات، دار الميسرة، عمان الأردن، سنة 2007.
25. علي عبد اللا، مصطفى عبد الحافظ، ادارة وتشغيل الموانئ، مكتبة الاشعاع الفنية، الاسكندرية، الطبعة الأولى 2000.

26. علي فلاح الزعبي، د. زكريا أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجيستية (مدخل التوزيع والإمداد)، دار الميسرة للنشر و التوزيع و الطباعة عمان، الأردن، للطبعة الأولى 2012.
27. عمر العقيلي، قحطان العبدلي، ادارة الشراء والتخزين، الشركة العربية المتحدة للتسويق والتوريدات بالتعاون مع جامعة القدس المفتوحة، القاهرة مصر، سنة 2009.
28. عمر طلعت الطراونة، المستشار في ادارة الشراء والتجارة الدولية، دار البادية، الأردن، 2010.
29. قاشي فايزة، الاقتصاد الدولي -تنقل السلع وحركة عوامل الانتاج-، منشورات دار الأديب، وهران الجزائر، دون سنة نشر.
30. محمد الصيرفي، اقتصاديات المشروعات، مؤسسة حورس الدولية، الاسكندرية، مصر، 2006.
31. محمد العدوان، علي المشاقبة، هيثم الزعبي، ادارة الشراء والتخزين، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان. 2010.
32. محمد جاسم شعبان العاني، التخطيط الاقليمي -مبادئ وأسس- نظريات وأساليب، دار صفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2007.
33. محمد صالح تركي القريشي، علم اقتصاد التنمية، مكتبة الجامعة الشارقة، اثناء للنشر والتوزيع الاردن، الطبعة الاولى، 2010.
34. محمد محمود كمال، تقويم إدارة نظام النقل بالسكك الحديدية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، سوريا، 2010/2011.
35. محمد محمود يوسف، "الادارة الاستراتيجية لتكاليف النقل ودورها في تنمية حركة التجارة العربية البينية"، مطابع المنظمة العربية للتنمية الادارية، القاهرة (مصر)، 2003.
36. محمد مدحت عزمي، الواردات والصادرات والتعريفية الجمركية، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، الاسكندرية، 2002.
37. محمود عبد الرزاق، الاقتصاد الدولي والتجارة الخارجية، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2010.

38. المرسي السيد حجازي، اقتصاديات المشروعات العامة، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2004.
39. مصطفى سلامة، منظمة التجارة العالمية (النظام الدولي للتجارة الدولية)، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، الطبعة الأولى، 2006.
40. مؤيد عبد الحسين، حاكم محسن محمد، ادارة المواد والمشتريات (منهج كمي)، زهران للنشر، عمان الأردن، 2011.
41. نداء محمد الصوص، التجارة الدولية، مكتبة المجتمع العربي، عمان-الأردن، سنة 2008.
42. نihal فريد مصطفى، إدارة اللوجستيات، وجمال إبراهيم العبد، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003.
43. هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع اشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، دار المعارف الإسكندرية، سنة 1984.
44. هشام محمود الاقداحي، العلاقات الاقتصادية الدولية المعاصرة، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، سنة 2009.

ثانيا: باللغة الأجنبية

45. Hugues Molet, Système de production et de le logistique, Hermes Science, Lavaoisier, 2006.
46. Joel Sohier, la logistique, 6^e édition, Vinbert, Paris, 2010.
47. Marie-Madeleine Damien, Transport et logistique, DUNOD, Paris, 2001.
48. Martine CHRISTOPHER, Logistics Supply Chain Management, Second Edition, Parentice Hall, England, 1998.
49. Martine TEFRA, Economie des transports, Ellipses/édition marketing S.A, Paris, 1996.
50. Moise Donald DAILY, Logistique et transport international de marchandises, Guide pratique, 1^{ère} édition 2013, L'Harmattan, paris.
51. Pierre Médan, Anne Gratacap, Logistique et Supply Chain management, DUNOD, Paris, 2008.
52. Yves Pimor, Logistique : production – distribution – soutien, 4eme edition, DUNOD, Paris, 1992.

II. الرسائل والأطروحات:

أولا باللغة العربية:

53. أقاسم عمر، الإمداد الشامل - مدخل إدارة التكلفة والسياسات المتبعة-، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة تلمسان، 2009-2010.
54. حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، مذكرة دكتوراه، جامعة الجزائر، سنة 2007-2008.
55. عبد الرشيد بن ديب، تنظيم وتطور التجارة الخارجية، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، سنة 2002-2003.

III. قائمة المجالات والدوريات:

أولا باللغة العربية:

56. الاتحاد العربي للنقل الجوي، علاقات النقل الجوي بين العالم العربي والاتحاد الأوروبي، مارس 2011، ص 04.
57. احصائيات التجارة الخارجية لسنة 2013، وكالة الأنباء الجزائرية.
58. الاستراتيجية الوطنية لتنمية التنافسية اللوجيستكية، وزارة النقل و التجهيز، المملكة المغربية، ملخص الاستراتيجية و عقد البرنامج 2010-2015.
59. استعراض النقل البحري 2011، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد.
60. أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية CNUCED حسب احصائيات مجلة فيربلاي الأسبوعية المتخصصة في صناعة السفن التجارية الدولية.
61. برنامج التنمية الخماسي 2010-2014.
62. بسمان فيصل محجوب، رؤية استشرافية لأثر منظمة التجارة العالمية على أداء المنشآت الصغيرة في الوطن العربي، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، العدد 02 (2003).
63. تقرير الاستدامة لدائرة النقل في أبو ظبي لعام 2009، النقل المستدام، نشرية لوزارة النقل الإماراتية.

64. خالد غازي عبود التمي، رباب عدنان شهاب العبادي، مقومات نظام التكاليف في شركات النقل البري، مجلة تنمية الرافدين 70-27-2005. العراق.
65. خلود موسى عمران، مريم خير الله خلف، واقع الموانئ العراقية وآفاق المستقبل مجلة دراسات البصرة، العدد 13، 2012.
66. رائد فاضل جويد، النظرية الحديثة في التجارة الخارجية، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية، المجلد 5 العدد 17 حزيران 2013.
67. زغيب شهرزاد، عيساوي ليلي، أفاق انضمام الجزائر للمنظمة العالمية للتجارة، مجلة العلوم الانسانية، جامعة خيضر بسكرة، العدد الرابع، ماي 2003.
68. سامي زكي، "ملخص: تفعيل دور الموانئ المصرية لتنشيط حركة الصادرات"، المجلة الإلكترونية لبنك معلومات النقل البحري المصري، العدد 14، أكتوبر 2008.
69. سعيد أحمد عبده، النقل بالسكك الحديدية في الوطن العربي، 1986، نشرة دورية محكمة تعنى بالبحوث الجغرافية يصدرها قسم الجغرافيا بجامعة الكويت و الجمعية الجغرافية الكويتية.
70. طه يونس حمادي، نظريات التجارة الدولية التقليدية والحديثة والتكتلات الاقتصادية: مع الاشارة الى السوق الاوروبية الموحدة. مجلة بحوث اقتصادية عربية، العدد 39/ صيف 2007.
71. علاقات النقل الجوي بين العالم العربي والاتحاد الأوروبي، الاتحاد العربي للنقل الجوي، مارس 2011، ص 04.
72. عياشي قويدر، ابراهيمي عبد الله، أثار انضمام الجزائر الى المنظمة العالمية للتجارة بين التفاؤل والتشاؤم، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا. عدد 2.
73. فارس الجوارى، مسئول اللوجيستية والدعم الفني لمكتب انتخابات، العراقيين في سوريا لانتخابات عامي 2005 و 2010.
74. فاروق ملش، هل تنضم مصر إلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية، ورقة مقدمة في المؤتمر الدولي للنقل البحري و اللوجستيات، 19 مارس 2013.
75. فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا - العدد السابع.

76. فيصل بهلوي، التجارة الخارجية الجزائرية بين اتفاق الشراكة الأوروبية متوسطة والانضمام الى منظمة التجارة العالمية، مجلة الباحث عدد 2012/11.
77. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا التابعة للأمم المتحدة، تطبيق مؤشرات التنمية المستدامة في بلدان الإسكوا: تحليل النتائج، نيويورك، 2000.
78. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، الأمم المتحدة، آثار الاتفاق العام بشأن تجارة خدمات النقل، نيويورك، 2001.
79. محمد عبد الفتاح العشماوي، الاتجاهات المعاصرة في إدارة الأنشطة اللوجيستية، المنتدى العربي للتجارة الالكترونية، <http://www.aecfkh.org/articles-action-show-id-7.htm>
80. محمد عبد القادر توفيق، النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول العربية.
81. محمد محمود كمال، تقويم إدارة نظام النقل بالسكك الحديدية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، سوريا، 2011/2010.
82. محمود حميدان قديد: تخطيط النقل الحضري،
83. محمود زنبوع، أثر تفعيل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 22- العدد الثاني -2006، جامعة دمشق.
84. المركز الوطني للإعلام الألي و الإحصاء التابع للجمارك CNIS.
85. مصطفى سعيد أحمد، دليل عمليات النقل الجوي للتصدير، الوكالة العالمية للصحافة والطباعة والنشر "رخا".
86. ناصر دادي عدون، متناوي محمد، انضمام الجزائر الى المنظمة العالمية للتجارة: الأهداف والعراقيل، مجلة الباحث، عدد 2004/03.
87. النقل البحري في اطار منظمة التجارة العالمية، مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، أكتوبر 2009.
88. النقل متعدد الوسائط: التطبيقات و الفوائد و التحديات، إعداد د. فتحي السيد التوني على موقع: http://www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc_pdf_66.pdf.

89. هشام بوريش، تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية: دراسة تجرية ميناء عنابة، مجلة التواصل في العلوم الانسانية والاجتماعية، عدد 34-جوان 2013.
90. هشام صلاح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر الواقع والآفاق المستقبلية) دراسة حالة الموانئ العراقية، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد الثالث والسبعون، 2012.
91. الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة في مصر، أنظر الموقع: www.wazpts.blogspot.com
92. الورقة الزرقاء، نحو نظام نقل أوروبي متوسطي متكامل ومتربط/ 2005، ص7، نقلا عن الموقع www.mtpnet.gov

ثانيا: باللغة الأجنبية

93. Abdelkader BOUMESSILA, les ports algériens situation et perspectives, les Ateliers du FCE
94. Arab British Academy for Higher Education, www.abahe.co.uk, p1
95. Capacité logistique et gouvernance des ports algériens, Radhia TADJINE, Malika AHMED ZAID, 5ème édition du colloque international LOGISTIQUA, du 24 au 25 mai 2012-Rabat-Maroc.
96. Christine GIRAUDON-CHARRIER, Responsable Etudes et Prospectives, Lyon Parc Auto, "Transport et Développement durable, 1ère thématique : «Modes partagés et mobilité durable»3 ème Rencontres Internationales de Lyon Parc Auto", 2009.
97. Conseil économique et social des nations unies, "question intersectorielle concernant la gestion de la mondialisation dans le domaine du commerce et des transports: promotion des ports secs comme moyen de faire bénéficier les zones non côtières des avantages de la mondialisation", Point 4 de l'ordre du jour provisoire, 17 août 2006.
98. Entreprise Portuaire de Bejaia, Rapport annuel et statistique 2012.
99. Evaluation et perspective de développement des transports dans les pays de l'UMA, Jillali Chafik, UMA/Secrétariat Général, 2008.
100. Extrait du rapport « Becher » 2003 du conseil général des ponts et chaussés « le développement des implantations logistique en France et ses enjeux pour les politique d'aménagement ».
101. Fatima Zohra Mohamed CHERIF et Cesar DUCRUET, Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens.

102. Forum des chefs d'entreprise –Atelier de réflexion- Le transport maritime de marchandises: une potentiel de croissance à promouvoir, par Abdelhamid Bouarroudj, 02 Octobre 2012.
103. http://en.wikipedia.org/wiki/Dry_port, consulté le 22 juin 2013, à 14:17
104. <http://siteressources.worldbank.org/TRADE/Ressources/239070-1336654966193/LPI-2012-final.pdf>
<http://siteressources.worldbank.org/TRADE/Ressources/239070-1336654966193/LPI-2012-final.pdf>
105. IATA 2011
106. Impact des couts de transport sur les systèmes logistiques par une modélisation en dynamique des systemes, le modele SANDOMA, par Valerie GACOGNE, thèse de doctorat : Transport, Ecole Nationale des ponts et chaussées, 2003.
107. La logistique –tour d'horizon, Ministère de l'écologie, du développement durable de la mer, république française.
108. La logistique, véritable pole de développement – une politique des transports pour soutenir la croissance
109. La problématique du transport intermodal dans les pays Maghrébins, Bulletin CETMO, juillet 2004.
110. Le secteur logistique sur la rive sud de la méditerranée Occidentale Diagnostic propositions pour améliorer l'offre de navires logistiques, cas des pays du Maghreb : Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie, La Tunisie. Octobre 2010 – CETMO et l'office coopération EuropeAid.
111. Le transport multimodal de marchandises au Maroc : Etat des lieux et enjeux, Mustafa EL KHAYAT, www.acopm.com
112. Lina Trainaviciute, "The Dry Port - Concept and Perspectives", FDT- Association of Danish Transport and Logistics Centres, Denmark, 28th of August 2011, p23.
113. Logistique des transport –défit et solution- OCDE
114. Monica Alina Mustra, Lauri Ojala, Ben Shepherd, Daniel Saslavsky, Trade Logistics in the Global Economy : the Logistics Performance Index and its Indicators, jean François, the international Bank for Development/The World Bank, 2012
115. Mustapha El Khayat, La Logistique en Méditerranée : aperçu et perspectives, Economie et territoire/territoire de transport.
116. Plan d'action régional de transport pour la région méditerranéenne 2007-2013, commission européenne –EUROMED.
117. Société de gestion des participations de l'Etat « ports » SOGEPORIS, Entreprise portuaire de Djen-Djen, Annuaire statistique.
118. Statistiques du commerce extérieure de l'Algérie (période : mois de Mai 2013), Ministère des finances, Direction Générale des douanes, centre national de l'information et des statistiques.

119. Synthèse ATLAS des villes portuaires de sud et de l'est de la méditerranée, Octobre 2013.
120. Trade Logistics in the Global Economy : the Logistics Performance Index and its Indicators, jean François, Monica Alina Mustra, Lauri Ojala, Ben Shepherd, Daniel Saslavsky, the international Bank for Development/The World Bank, 2012
121. Transport en Common : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal.
122. Transport training needs in western Mediterranean countries , the Maghreb countries, december 2009, study carried out by : Hassan Abid on behalf of GTMO.
123. Travaux Public: L'action du secteur des Travaux Publics, L'Actuel, n°:141, Novembre 2012.
124. Violeta roso and kent lumsden, "a review of dry ports", Macmillan publishers ltd. 1479-2931 Maritime economics & logistics vol. 12, 2, 196–213, 2010.
125. WCED (World Commission on Environment and Development), Our Common Future, Oxford: Oxford University Press, New York, 1987.
126. SUSTAN, Pamplet of the Sustainable Transport Action Network, May 1996, <http://www.gdrc.org/uem/sustran/key-issues.html>.
127. SUSTAN, key in sustainble transportation, 1996, www.gdrc.org.

IV. التقارير:

أولا باللغة العربية:

128. احصائيات التجارة الخارجية لسنة 2013، وكالة الأنباء الجزائرية.
129. برنامج التنمية الخماسي 2010-2014 [www.algerianembassy-](http://www.algerianembassy-saudi.com/PDF/quint.pdf)
130. ملف البرنامج الخاص بالطريق السيار شرق-غرب، وزارة الأشغال العمومية.
131. وزارة الأشغال العمومية، خطة عمل وبرامج قطاع الأشغال العمومية -تقرير ملخص-، حصيلة 2005-2009، برنامج 2010-2014، نوفمبر 2009.
132. وزارة النقل - تطوير النقل عبر السكك الحديدية في الجزائر.

ثانيا باللغة الفرنسية:

133. Entreprise Portuaire de Bejaia, Rapport annuel et statistique 2012, p07.
134. Entreprise Portuaire de Skikda, Annuaire statistique, Annual report, p08.

135. Société de gestion des participation de l'Etat « ports » SOGEPORIS, Entreprise portuaire de Djen-Djen, Annuaire statistique. P04.
136. Statistiques du commerce extérieure de l'Algérie (période : mois de Mai 2013), Ministère des finances, Direction Générale des douanes, centre national de l'information et des statistiques.
137. Statistiques rétrospectives et évolution du trafic portuaire 2002 à 2012. Entreprise Portuaire d'Alger, p03.
138. Travaux Public: L'action du secteur des Travaux Publics, L'Actuel, n°:141, Novembre 2012, p2.
139. United Nations Conference on Trade and Development, Port Performance indicators.

.V مؤتمرات علمية:

140. المؤتمر الدولي: استراتيجيات وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في اطار التنمية الوطنية، يومي 07-08 أكتوبر 2013، جامعة المسيلة.
141. المؤتمر الدولي: اقتصاديات النقل بين متطلبات التنمية المحلية وأساليب المنافسة الاقليمية في منطقة الشرق الأوسط وشمال افريقيا، يومي 28-29 أكتوبر 2013، جامعة عنابة.

Colloques internationaux

142. Colloque international LOGISTIQUA 30-31 Mai 2013, L'Ecole Nationale des sciences appliquées de Tanger (ENSAT).

.VI مواقع رسمية:

143. www.annaba-port.com/
144. www.bejaiamed.com/
145. www.cevital.com/
146. www.djendjen-port.com/
147. www.douane.gov.dz/
148. www.mts.gov.eg/
149. www.portalger.com.dz/
150. www.portdebejaia.dz/
151. www.portdeghazaouet.com/accueil.php
152. www.portdetenes.dz/
153. www.port-mostaganem.dz/
154. www.port-oran.dz/
155. www.senegal-logistique.net/
156. www.skikda-port.com/
157. www.sntf.dz/
158. www.wto.org/

قائمة المراجع

159. www.ao-academy.org/
160. برنامج التنمية الخماسي 2010-2014 [www.algerianembassy-](http://www.algerianembassy-saudi.com/PDF/quint.pdf)
161. www.cetmo.org/
162. www.cma-cgm.com/

الملاحق

صور السفن المختلفة والخرايط:

صورة لناقلات البضائع الجافة les vraquiers



صورة لناقلات النفط



صورة لنقلات المواد الكيماوية



صورة لسفينة الايداء رو-رو



صورة للعبارات



الرافعات الجسرية Portique



والخرائط المختلفة السفن صور: 1 رقم الملحق

الخريطة رقم (5-1): شبكة النقل الطرقي في الجزائر



Source : <http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport> vu le 17/05/2014

الخريطة رقم (2-5): مسار الطريق السيار (شرق - غرب)



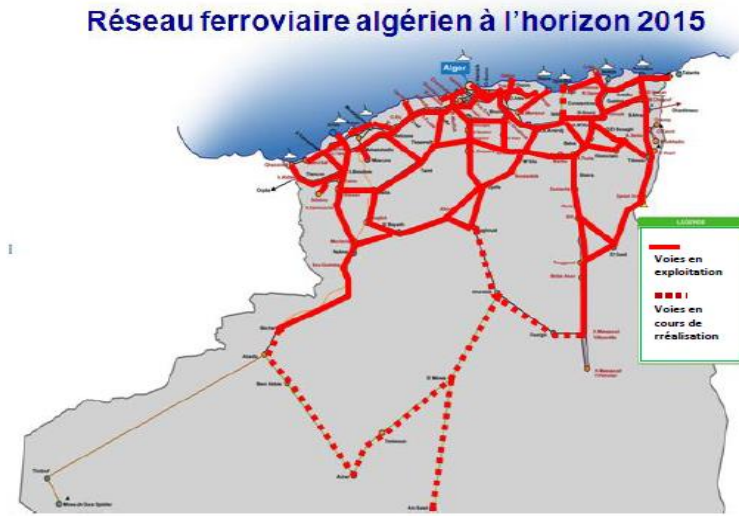
المصدر: موقع وزارة الأشغال العمومية الجزائرية www.mtp.gov.dz

الخريطة رقم (3-5): شبكة السكك الحديدية (2008-2011)



المصدر: وزارة النقل - تطوير النقل عبر السكك الحديدية في الجزائر، ص 02.

الخريطة رقم (4-5): شبكة السكك الحديدية (أفاق 2015)



المصدر: وزارة النقل - تطوير النقل عبر السكك الحديدية في الجزائر، ص 04.

مصطلحات التجارة الدولية

• مجموعة - E الانطلاق¹:

○ EXW تسليم المصنع Export - works (يتم تحديد المكان): يقوم البائع بتجهيز البضاعة في مبانیه.

• مجموعة - F الحمولة الأساسية غير مدفوعة:

○ Free carrier FCA ناقل حر (يتم تحديد المكان): يقوم البائع بتسليم البضاعة إلى الناقل الأول (الذي يحدده المشتري) وفي مكان محدد وتكون البضاعة جاهزة للتصدير. يعتبر هذا المصطلح مناسباً لكل أساليب النقل، مثل النقل الجوي والنقل عبر القطارات والنقل البري وأسلوب النقل المتعدد.

○ Free alongside ship FAS خالص المصاريف حتى رصيف الشحن (يتم تحديد ميناء التحميل): تنتهي مسؤولية البائع بتفريغ البضاعة على الرصيف بجانب السفينة وتحويل بعدها المسؤولية عن المصاريف والمخاطر إلى المشتري.

○ Free on board FOB تسليم على ظهر الباخرة (يتم تحديد ميناء التحميل): يعتبر هذا الشرط شرط بحري تقليدي، يجب على البائع تحميل البضائع على ظهر السفينة التي قام المشتري بتعيينها، يتم تقسيم الكلفة والمخاطر على حاجز السفينة. يجب على البائع تخليص البضاعة للتصدير. يتم استعمال هذا الشرط في النقل البحري فقط.

• مجموعة - C الحمولة الأساسية مدفوعة:

○ CFR - التكاليف وأجرة الشحن Cost and freight (يتم تحديد اسم ميناء الوصول): يقوم البائع بدفع التكاليف وأجرة الشحن حتى يتم توصيل السلع إلى ميناء الوصول. من ناحية ثانية، يتم نقل المخاطر إلى المشتري عندما تتعدى البضائع حاجز السفينة. يتم استعمال هذا الشرط في النقل البحري فقط.

¹ http://ar.wikipedia.org/wiki/vu_le_15/06/2014.

- CIF التكاليف والتأمين وأجور الشحن Cost - Insurance - freight (يتم تحديد ميناء الوصول): يشابه هذا الشرط شرط ال CFR إلا أنه في هذه الحالة فإنه يجب على البائع أن يشتري ويدفع للتأمين للمشتري. يتم استعمال هذا الشرط في النقل البحري فقط.
- CPT - الحمولة مدفوعة إلى Carriage insurance paid (يتم تسمية ميناء الوصول): يدفع البائع للحمولة إلى نقطة الوصول، إلا أن المخاطر تنتقل إلى المشتري بمجرد تسليم البضاعة إلى الناقل الأول.
- CIP - الحمولة والتأمين مدفوعة إلى Carriage paid to (يتم تحديد ميناء الوصول): يدفع البائع مصاريف النقل والتأمين إلى نقطة الوصول، إلا أن المخاطر تنتقل إلى المشتري بمجرد تسليم البضاعة إلى الناقل الأول.
- مجموعة - D الوصول:
 - DAF Delivered at frontier مسلم على الحدود (يتم تحديد المكان): البائع يشحن البضاعة ويدفع مصاريف الجمركة عند التصدير ، وتنتهي مسؤوليته عند تسليم البضاعة إلى حدود بلد المستورد.
 - DES Delevred Ex Ship تسليم السفينة (يتم تحديد الميناء): البائع يلتزم بشحن البضاعة ويتحمل كل المصاريف والمخاطر المرتبطة بنقلها وتنتهي مسؤوليته بوضع البضاعة تحت تصرف المشتري على السفينة في ميناء الوصول.
 - DEQ Delivred Ex Quai تسليم المرسى (يتم تحديد الميناء): البائع يشحن البضاعة ويتحمل كل المصاريف والمخاطر المرتبطة بنقلها ، وينتهي إلتزامه بتسليم المشتري البضاعة على رصيف ميناء الوصول.
 - DDU مسلمة من دون دفع الرسوم Delivred duty unpaid (يتم تحديد مكان الوصول): البائع يتحمل كل المصاريف والمخاطر المرافقة لنقل البضاعة وينتهي إلتزامه بتسليم المشتري البضاعة في المكان المتفق عليه في بلد المستورد، غير أنه لا يتحمل الحقوق والرسوم المرتبطة بعملية الاستيراد.

- Delivred duty paid DDP تسليم خالص الجمارك (يتم تحديد مكان الوصول): البائع يتحمل نفس إلتزامات DDU بالإضافة إلى أنه يتحمل الحقوق والرسوم المرتبطة بعملية الاستيراد.