

فعالية نظام النقل متعدد الوسائط في تحقيق التنمية الاقتصادية وتطوير المبادلات التجارية - حالة الجزائر -

The efficiency of the multimodal transport system in achieving economic development and developing trade –case of Algeria-

¹نبيلة الحبيطري

¹Nabila ELHABITRI

¹ جامعة أحمد زبانة غليزان، الجزائر، nabila.elhabitri@univ-relizane.dz

تاريخ النشر: 31/12/2021

تاريخ القبول: 22/12/2021

تاريخ الاستلام: 08/10/2021

ملخص:

في إطار العولمة الاقتصادية وتسارع وتيرة النمو والتنمية عالميا في مجال النقل واللوجستيك، أصبح من الضروري الاهتمام أكثر بمنظومة النقل المتعدد الوسائط لمواكبة تطورات هذا القطاع الحيوي، والذي يعتبر من أحدث وأكثر أنظمة النقل فعالية إذ يمثل الهدف الرئيسي من تطبيقه في تخفيض التكاليف، تقليص مدة النقل وغيرها من الخصائص التي بموجبها يتم إيصال البضاعة إلى المستهلك النهائي بأفضل سعر، في الوقت المناسب وبأقل خسائر. من خلال هذه الدراسة نسلط الضوء على واقع تطبيق النقل المتعدد الوسائط ومشاكله وآفاقه في الجزائر، مع الإشارة إلى الإستراتيجية الوطنية لتفعيل أنظمة النقل الحديثة والذكية في الجزائر لآفاق 2024-2025 (بما فيها منظومة النقل المتعدد الوسائط).

كلمات مفتاحية: النقل متعدد الوسائط، التنمية الاقتصادية، اللوجستيك، المبادلات التجارية، الحاويات.

تصنيفات JEL : B27- O1-L9-R4

Abstract :

In the context of economic globalization and the acceleration of global growth and development in the field of transport and logistics, it has become necessary to pay more attention to the multimodal transport system. Which is considered one of the newest and most efficient transport systems, as the main objective of its application is to decrease the period of transport and other characteristics by which the goods are delivered to the final consumer at the best price, on time and with the least loss.

through this study we will deal with the application of the multimodal transport , its problems and its prospects in Algeria.

We will review the national strategy to activate modern and smart mode of transportation systems in Algeria for the horizons 2024-2025 (including the multimodal transport system).

Keywords: Multimodal transport, economic development, logistics, commercial exchanges, containers.

JEL Classification Codes: B27- O1-L9-R4.

المؤلف المرسل: النبيلة الحبيطري، الإيميل: nabila.elhabitri@univ-relizane.dz

1. مقدمة:

نظرا للتغيرات العالمية الطارئة والتطورات التكنولوجية المعاصرة، لم تعد أساليب النقل التقليدية تفي بالغرض، وإنما صار من الضروري البحث عن أنظمة نقل حديثة تتماشى وتطورات البيئة التجارية العالمية، بحيث تضمن هذه الأنظمة سلامة البضائع المنقولة خاصة في عمليات التجارة الدولية، مع تخفيض التكاليف وتقليص الزمن، ولن يتحقق ذلك إلا باستخدام نظام يجمع بين مختلف أنواع ووسائط النقل التي تمر بها العملية التجارية، ولعل أفضل نظام يحقق ذلك هو نظام النقل متعدد الوسائط الذي يعتبر مفتاح النهوض بالتجارة القادرة على المنافسة واختراق الأسواق، وهو بذلك يعتبر الاتجاه المستقبلي للنقل الدولي والمحلي.

1-1- إشكالية الدراسة:

انطلاقا مما سبق نطرح إشكالية موضوعنا ألا وهي: كيف يمكن لنظام النقل المتعدد الوسائط أن يساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية وتفعيل المبادلات التجارية؟
تتفرع عن هذه الإشكالية الأسئلة الفرعية الآتية: ما المقصود بالنقل المتعدد الوسائط؟ وما علاقته بتحقيق التنمية الاقتصادية وتيسير المبادلات التجارية الدولية؟ وما هو واقع تطبيق هذا النوع من النقل في الجزائر وما هي معوقات تفعيله؟.

للإجابة عن تساؤلاتنا المطروحة، قسمنا دراستنا إلى النقاط الآتية:

✓ النقل المتعدد الوسائط: مفهومه ومتطلبات تطبيقه.

✓ دور النقل المتعدد الوسائط في تحقيق التنمية الاقتصادية

✓ التجارة الدولية ونظام النقل المتعدد الوسائط

✓ تطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط في الجزائر

2-1- فرضيات الدراسة:

- النقل المتعدد الوسائط هو نوع من أنواع النقل المعتمد على أكثر من وسيلة لأدائه.
- اعتماد عدة وسائط للنقل يختلف في أثره الاقتصادي على النقل الأحادي الواسطة.
- أصبحت التجارة الدولية متشعبة الطرق، تحتاج في أدائها وتيسيرها إلى أنواع جديدة من النقل على غرار النقل المتعدد الوسائط.
- يحتاج تفعيل نظام نقل متعدد الوسائط بالجزائر إلى توفير قاعدة لوجيستية متطورة وذكية، الأمر الذي لا يزال بعيد المنال.

3-1- أهداف البحث:

نهدف من خلال دراستنا هذه لتحقيق النقاط الآتية:

- ✓ تقديم مساهمة علمية حول موضوع النقل المتعدد الوسائط، والذي نلاحظ شح في دراسته باللغة العربية في الجزائر مقارنة بالدول العربية الأخرى، بالرغم من أهميته وضرورته معالجته.
- ✓ البحث في أسباب تأخر الجزائر وفق أحدث الإحصائيات في تفعيل منظومة نقل متعدد الوسائط أكثر كفاءة واستدامة.
- ✓ طرح مختلف الحلول والمقترحات التي من شأنها تحقيق نظام نقل متعدد الوسائط بالجزائر يساهم في تيسير العمليات التجارية المحلية والخارجية، وكذا الرفع من تنافسية الاقتصاد الوطني دوليا.

4-1 منهج الدراسة:

لغرض دراسة موضوعنا هذا ارتأينا اعتماد المنهج الوصفي للتعريف بالنقل المتعدد الوسائط وإبراز أهميته في

تحقيق التنمية الاقتصادية وتيسير المبادلات التجارية ومن ثم المنهج التحليلي لتحليل مختلف الإحصائيات والبيانات التي قمنا بجمعها حول واقع تطبيق هذا النوع من النقل في الجزائر.

2. النقل المتعدد الوسائط: ماهيته ومتطلبات تطبيقه

ظهرت في السنوات الأخيرة مجموعة من أنظمة النقل الحديثة التي ساهمت في تطوير خدمات النقل بشكل يتوافق والتغيرات الاقتصادية العالمية ومن أبرز هذه الأنظمة نظام النقل المتعدد الوسائط، نستعرض فيما يلي ماهيته ومتطلبات تطبيقه.

1.2 ماهية النقل المتعدد الوسائط وأهميته:

قبل التطرق إلى مفهوم النقل المتعدد الوسائط نقدم تعريفا للنقل بصفة عامة، فقد عرف كيبلينج Kepling " النقل بأنه الحضارة " « Transport is civilization », كما يعتبر الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقا باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته، فهو يساهم في انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعا (الياس، 2010، صفحة 41).

1-1-2. ماهية النقل متعدد الوسائط:

يعتبر النقل المتعدد الوسائط نتيجة للتحويلات والتغيرات على مستوى التجارة ووسائل النقل الدولية، بحيث أصبحت الحاوية الخاصة بنقل البضائع قادرة على التحرك من موقع إنتاج السلعة حتى وصولها إلى أسواق الاستهلاك وهو ما يطلق عليه بنظام النقل من الباب إلى الباب (Porte à porte) ، فنتج عنه عصر جديد هو عصر تعدد وسائل النقل برا وبحرا في منظومة متكاملة تحقق السرعة والسلامة وانخفاض التكلفة.

ويعرف النقل متعدد الوسائط على أنه: "نقل البضائع باستخدام عدة وسائل نقل مختلفة في ظل وثيقة واحدة يتحمل بموجبها متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤوليته بأكملها" (توفيق، 2006، صفحة 03).

كما تم تعريفه على أنه: "استخدام أكثر من وسيلة نقل واحدة لتحريك البضائع من مكان الأصل (الإنتاج) إلى وجهة معينة" (Joseph S, 2016, p. 03) .

ويشترط في عميلة النقل المتعدد الوسائط ما يأتي: (كافي، 2021، صفحة 144)

1. أن يتم بموجب وثيقة واحدة تشمل مراحل النقل (من الباب إلى الباب)
2. أن يتولى تنظيم النقل متعهد للنقل متعدد الوسائط ويكون مسؤولا عن البضاعة خلال مراحل النقل جميعها وبموجب 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 على سبيل المثال بحرية وسككا حديدية أو بحرية وجوية أو طرقا برية وجوية.

إضافة إلى ذلك فالنقل المتعدد الوسائط يمنح الخصائص التالية (بدوي، 2001، الصفحات 8-9):

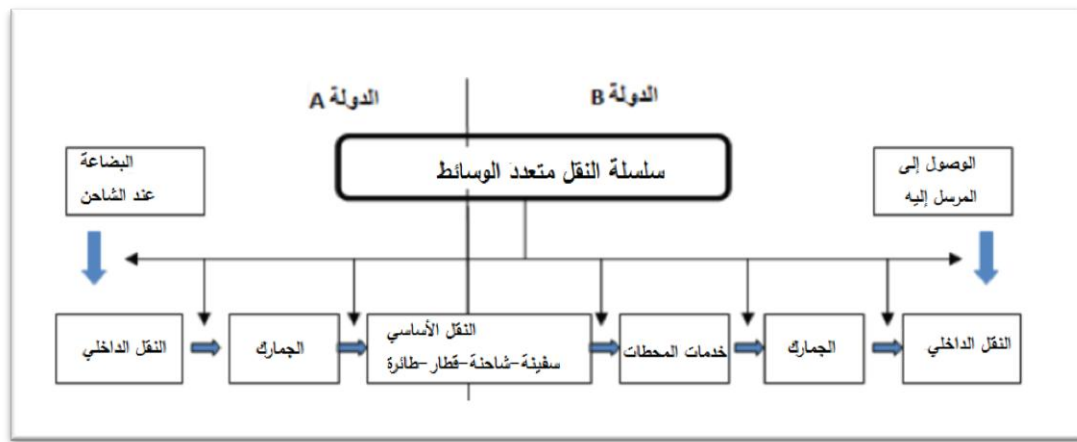
- تسهيل تدفقات البضائع من خلال التركيز على شبكة متكاملة من الخطوط الملاحية وخدمات الموانئ وعلى الطرق البرية على مختلف وسائطها واختيار أنسب خليط من وسائل نقل الحاويات.
- التحكم في رحلات النقل الداخلي وانتظامها والاستخدام الأمثل من حيث التكلفة ونوعية الخدمة باستعمال نظام التحوية سواء في النقل بالسكك الحديدية أو بالشاحنات أو القنويات الملاحية أو بالنقل الجوي.
- إحكام تتبع حركة نقل الحاويات طوال فترة رحلتها عبر وسائط النقل المختلفة بواسطة أنظمة تبادل البيانات الكترونيا.

نستنتج مما سبق أن نظام النقل المتعدد الوسائط يشكل تكنولوجيا حديثة في مجال النقل المعاصر، تم تصميمه لتسهيل انسيابية حركة السلع بين منطقتين مختلفتين في دولتين مختلفين بموجب عقد نقل واحد (أي مسؤولية قانونية واحدة)، يمكن من خلال عبور الحدود الجغرافية عن طريق نظام التحويلة وباستخدام وسائط نقل مختلفة متناسقة وفق منهج ثابت ومستقر.

إضافة إلى ما ذلك، فإن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTA) قد فرق بين واسطة ووسيلة النقل حيث أقرب أن النقل الدولي المتعدد الوسائط يتكون من المكونات الثلاثة الرئيسية الآتية (محمود، خريف 2018، صفحة 40):

- وسائط النقل: مثل البحر، الطريق البري، الجو، السكك الحديدية.
- وسائل النقل: مثل السفينة، سيارة الشحن، القطار، الطائرة.
- وحدات التحميل النمطية: مثل الحاوية.

الشكل 01: سلسلة العمليات المكونة للنقل المتعدد الوسائط



المصدر: نور الدين هرمز وآخرون، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، سوريا، لمجلد 36، العدد 03، 2014، ص330.

ويشمل نظام النقل متعدد الوسائط أنشطة متعددة ترتبط بالإنتاج والتوزيع والتخزين بكفاءة عالية وتكلفة اقتصادية، وهذا ما يعطيه أهمية أكبر مقارنة بأنواع النقل الأخرى. والجدول الموالي يؤكد لنا ذلك:

الجدول 01: مقارنة بين النقل المتعدد الوسائط والنقل الأحادي الواسطة

النقل المتعدد الوسائط	النقل الأحادي الواسطة
خدمة مباشرة وميسرة للشاحن	تعدد مرات الشحن وتعقدها
خدمات التزامن المحكم	صعوبة ضبط التوقيت
الترشيح في اختيار وسيلة نقل وخط سير الرحلة	جمود في اختيار وسيلة النقل
تكامل عمليات النقل بأقل التكاليف	تعدد عمليات النقل مع زيادة التكاليف
التعامل مع متعدد واحد للنقل	التعامل مع ناقلين متعددين
مسؤولية واحدة في مواجهة الشاحن	تعدد المسؤولية بتعدد وسائل النقل
وثيقة نقل واحدة	تعدد وثائق النقل
تخفيض حجم المخزون والوصول إلى المخزون الصفري لليقين من خدمات النقل المتكاملة	زيادة حجم المخزون لعدم اليقين من خدمات النقل المختلفة وأحكام السيطرة عليها
تقليل تلف وضياع البضائع	كثرة ما يتعرض له البضائع من التلف والخسارة والضياع
تحقيق مبدأ سرعة تسليم البضائع	طول زمن رحلة البضائع حتى تصل إلى يد المستهلك النهائي

المصدر: عصام الدين على بدوي، نفس المرجع السابق، ص03.

فعالية نظام النقل متعدد الوسائط في تحقيق التنمية الاقتصادية وتطوير المبادلات التجارية - حالة الجزائر -

باعتبار النقل المتعدد الوسائط من أحدث وأنجع سبل نقل البضائع محليا ودوليا، فمن المؤكد أنه يستلزم توفير وسائل وهياكل قاعدية وغيرها من التجهيزات التي تساعد على إيجاد سلسلة نقل متعدد الوسائط فعالة مع ضمان أفضل خدمة.

2-1-2. أهمية النقل المتعدد الوسائط:

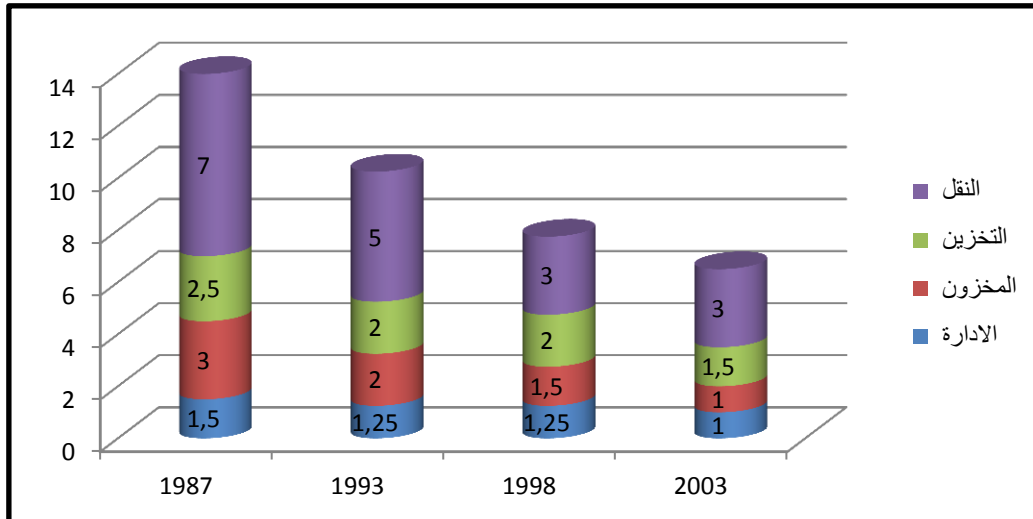
تتأثر خطة النمو الاقتصادي تأثرا جوهريا بمدى كفاءة أنظمة النقل في الدولة، فالغاية من نظام النقل متعدد الوسائط هي تحسين كفاءة التجارة الدولية من خلال ترشيد عمليات النقل بقصد تحقيق وفورات في التكلفة الإجمالية لنقل البضاعة وهذا من خلال:

- اختصار الوقت المستغرق في عمليات تداول ونقل البضاعة.
- انجاز نقل وتوصيل وتسليم البضاعة في الوقت المحدد (JIT) ¹.
- توفير مزيد من الحماية والأمان وتقليل احتمالات حدوث الأضرار للبضاعة أثناء الرحلة الإجمالية.
- ضمان أعلى كفاءة في نقل البضاعة سواء عن طريق اختيار أفضل الوسائل أو الطرق لحركة سيرها أو أنسب وسائل النقل لحملها.

2.2. أهمية النقل المتعدد الوسائط ضمن السلسلة اللوجيستية:

يعد النقل متعدد الوسائط أحد أهم المقومات الأساسية لمفهوم الإدارة اللوجيستية الحديثة باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي أو الخدمي وبين الأسواق التي يتعامل بها (أسواق المواد الخام وأسواق المنتجات التي ينتجها المشروع)، وباستثناء تكلفة المواد الخام فإن النقل يمتص نسبة تصل إلى قرابة 50% من إجمالي تكلفة الأنشطة اللوجيستية والتي تزيد على تكلفة أي نشاط آخر ويوضح (الشكل رقم 02) كيف استطاعت الدول المتقدمة خفض التكلفة اللوجيستية من 15% من إجمالي قيمة مبيعاتها عام 1987 إلى 7% عام 2003، في حين أنها مازالت في حدود 30% في الدول النامية.

الشكل 02: تطور التكاليف اللوجيستية (% المبيعات)



المصدر: A.T.Kearney, Survey under European Shippers, carried out on behalf of European Logistics Association (ELA).

3-2 - متطلبات تطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط

لتطبيق مفاهيم النقل المتعدد الوسائط لابد من توفر مجموعة من الشروط أهمها (التوني، 2007، صفحة 15):

أ) بنية أساسية مناسبة: كما هو معروف فإن تطبيق المفاهيم الحديثة لنقل البضائع له متطلبات أساسية تتعلق بتوافر البنية التحتية الملائمة، نذكر على سبيل المثال:

- المحطات التبادلية للبضائع: تعد هذه المحطات حلقات الوصل بين وسائل النقل حيث يتم عن طريقها 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 ثم إنشاؤها كجزء من المحطات التبادلية أو ككيان منفصل، وتأتي أهمية محطات تبادل الحاويات في الآتي:

- يتم فيها تعبئة الحاويات خاصة الأحجام الصغيرة من البضائع التي لا ترقى لحجم حاوية كاملة.
- تعطي المصدرين والمستوردين الفرصة في تبادل الحاويات الفارغة ومن ثم تقليل حركة الحاويات الفارغة من وإلى الموانئ.

- شبكة النقل: المقصود بالشبكة هنا هو محاور الحركة من طرق وخطوط حديدية وذلك من حيث الإنتاجية والقدرات، غير أن إتاحة الشبكة لا يكفي لتطبيق التكامل والتزاوج بين وسائل النقل المختلفة في سلسلة نقل ولكن الأمر يتطلب بالإضافة إلى ذلك أن تكون قدرات الشبكة تؤهلها لذلك².

(ب) 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 من بنية أساسية (محطات تبادلية- محطات تبادل الحاويات- أحمال محورية مواتية للأحمال المحتملة) أو من حيث التشريعات التي تحدد مسؤوليات الناقلين ومتعهدي النقل بالإضافة إلى التشريعات الخاصة بالتوافق مع الاتفاقيات المنظمة لحلقات النقل متعدد الوسائط أو فيما يتعلق بالتشريعات المواتية للانضمام لاتفاقيات النقل بالعبور مثل اتفاقية النقل البري الدولي TIR³.

(ج) متعهدي 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.

3. دور النقل المتعدد الوسائط في تحقيق التنمية الاقتصادية

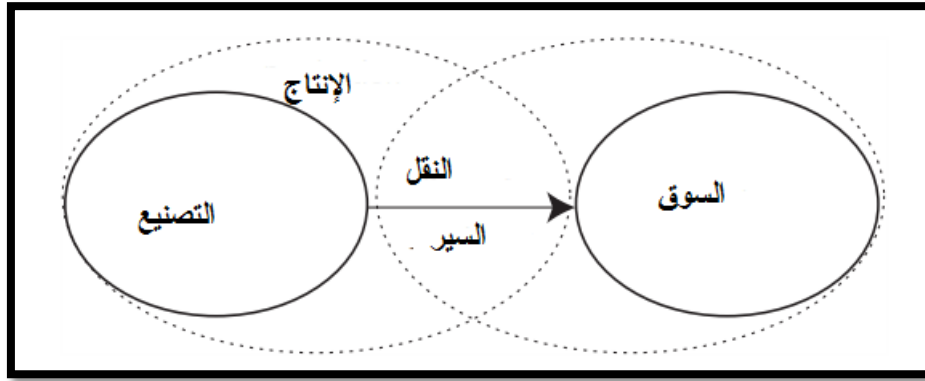
يشكل النظام القوي والمتطور للنقل عاملاً هاماً للتنمية الاقتصادية والاجتماعية وأداة للتجارة وتبادل الملكيات والحضارات، وهذا الواقع يتجلى في تنمية العديد من النشاطات كضرورة انتقال الأشخاص والبضائع، كما تسمح البنى التحتية للنقل ووسائله باستغلال المناجم والحقول والمناطق الفلاحية وتوزيع أحسن للنشاطات الإنتاجية بالإضافة إلى التخطيط المتوازن للعمران والسكان.

1.3- دور أنظمة النقل المتطورة في تحقيق التنمية الاقتصادية:

يعد قطاع النقل من البنى الارتكازية للاقتصاد حيث أشار إلى ذلك الاقتصادي الشهير ألفريد مارشال بقوله: "إن من أبرز عامل في العصر الحديث هو الثورة ليست في الإنتاج وإنما في النقل" (الياس، 2010، صفحة 43)

وهذا ما يؤكد (الشكل رقم 03) الذي يبرز العلاقة بين نظام النقل والإنتاج والسوق، حيث نلاحظ أنه لا يمكن إيصال مخرجات الإنتاج والتي تم تصنيعها عبر مختلف المناطق الصناعية إلى غاية الأسواق المستهدفة (نقاط التوزيع) دون الربط بين المنطقتين بواسطة خط السير باستعمال وسيلة نقل أو وسائل نقل متعددة.

الشكل 03: العلاقة بين (النقل، الإنتاج، السوق)



المصدر: Michel Savy, le transport de marchandises, EYROLLES éditions d'Organisation, Paris, France, 2007, P11.

انطلاقا مما سبق يتضح جليا دور النقل بشتى أنواعه في تطوير وتفعيل مختلف المناطق والقطاعات الهامة والضرورية لتحريك عجلة التنمية الاقتصادية، ومن خلال ما يأتي نحاول تحليل العلاقة التي تربط بين التنمية الاقتصادية والنقل (بالأخص النقل المتعدد الوسائط).

1-1-3 مفهوم التنمية الاقتصادية

تعرف التنمية الاقتصادية بأنها: "العملية الهادفة إلى تحسين مستويات المعيشة لسكان الدول النامية، عن طريق زيادة متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي، والذي لا يمكن أن يتحقق - حتى يكون عملية التنمية الاقتصادية فعالة وحقيقية من وجهة نظر علم الاقتصاد- إلا من خلال زيادة دور الصناعة والتصنيع في النشاط الاقتصادي لهذه الدول مقارنة بدور القطاع الزراعي والتقليدي فيه " (الأهدن، 1994، صفحة 64).

2-1-3 أهمية قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية

لشبكات النقل دورا هاما وجوهريا في التنمية الاقتصادية، فهي تؤدي إلى خفض نفقات الإنتاج وزيادة المنفعة، كما أن سرعة وكثافة تدفق السلع ضمن شبكات النقل في أية منطقة أو إقليم جغرافي تمثل مقياسا لدرجة تطورها ونموها الاقتصادي. وتأخذ العلاقة بين النقل والتنمية الاقتصادية اتجاهاين، الأول: يعكس علاقة الارتباط بين النمو الاقتصادي وتطور النقل وتتجسد هذه العلاقة في أهمية نمو شبكات النقل لغرض استغلال الموارد الطبيعية وتحويلها إلى موارد اقتصادية، والاتجاه الثاني: فيتمثل في أن تطور شبكات النقل يأخذ شكل دالة لتطور الإنتاج، وهذا يعني أن نمو الإنتاج لا بد وأن يصاحبه نمو في شبكات النقل وذلك لأغراض توزيع وتجارة هذا الإنتاج، وعليه فإنه غالبا ما تنمو شبكات النقل بمعدل أعلى من معدل نمو الإنتاج في المراحل المبكرة من النمو.

كما تجدر الإشارة إلى أن دور النقل في التنمية الاقتصادية ليس دورا مباشرا أو ساكنا فقط إذ يلي الطلبات الحالية للأنشطة الاقتصادية، وإنما يمكن أن يكون للنقل دور ديناميكي في تسهيل عملية استغلال الموارد غير المستغلة وذلك من خلال إنشاء طرق النقل للتنمية الزراعية والصناعية في المستقبل، فهو العامل الذي يبدأ في المساعدة على النمو الاقتصادي (الحياي، السماك، والعبيدي، 2020، صفحة 156).

ويمكن إجمال المساهمات الرئيسية لقطاع النقل في عملية التنمية الاقتصادية لأي دولة في الأمور التالية:

- ✓ اختيار أماكن توطين الصناعات التي توفر للاقتصاد الوطني أكبر الفوائد المتمثلة في خفض نفقات الإنتاج والنقل والتوزيع: حيث تتحكم تكاليف النقل كثيرا في عملية بناء المشروع الاقتصادي وفي سلسلة عمليات الإنتاج وتسويقه باستمرار، وعناصر الكلفة الأساسية هي (واسطة النقل) و(صنف النقل) و(المسافة المقطوعة)، فكلما زادت سرعة واسطة النقل أدى ذلك إلى تقليل وقت الرحلة المقطوعة، ما يؤدي إلى توفير الوقت الذي سوف يصرف لاحقا في

مجالات العمل المتعددة ويساهم بالضرورة في زيادة الإنتاجية خلال الزمن وبالتالي تعزيز الاقتصاديات المكانية (السامرائي، 2018، صفحة 28).

✓ اكتشاف الثروات الطبيعية واستغلالها في أفضل الظروف.

✓ توسيع مساحة الأراضي المستغلة زراعياً.

✓ نمو المدن والمراكز الحضرية وازدهارها: هنالك العديد من النظريات التي تربط بين مسألة النمو والنقل والتي عالجهها العديد من الجغرافيون والاقتصاديون والمهندسون ، على غرار أقطاب النمو (Growth Poles) ومحور النمو (D.A.M) وبؤر النمو (Growth Points) ومراكز النمو، ولعل أشهرها نظرية محاور النمو (Growth Centers) إذ أن تلك المحاور تمثل تاريخياً مراكز الاستيطان البشري القديمة والواقعة إما على طول مجاري الأنهار، وامتدادات ونهايات ومحطات طرق النقل المختلفة وهذه تعد مسؤولة عن الأساس الاقتصادي لتطور تلك المراكز، فهذه النظرية/النموذج (Development Axis Model) تؤكد على أن التطور الاقتصادي بشكل عام يتدفق بممر مكاني شبه مستقيم يقود إلى تطوير مراكز الاستيطان وبالتالي التركيز الأكثر للسكان والعمران والتوسع في إنشاء المشاريع الاقتصادية بمختلف قطاعاتها الزراعية والصناعية والتجارية والسياحية، إضافة إلى التطور الاجتماعي على طول تلك المحاور، ما يشكل جذبا لنشاطات اقتصادية- اجتماعية جديدة باستمرار (السامرائي، 2018، الصفحات 27-28).

✓ تحقيق التوازن في عملية العرض والطلب على السلع في مختلف الأسواق المحلية والخارجية.

✓ تحقيق التكامل الاقتصادي بين البلدان واندماجها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي.

2.3 أهمية قطاع النقل المتعدد الوسائط في دفع عجلة التنمية الاقتصادية:

من وجهة نظر التنمية الاقتصادية، يمكن لنظام النقل المتعدد الوسائط أن يؤثر إيجابياً على وتيرة نمو وتطوير الأنشطة الاقتصادية والتجارية من خلال أربعة طرق على الأقل (منظمة التعاون الإسلامي، أبريل 2016، صفحة 12):

- عن طريق تمكين صيغ جديدة للتجارة بين الصناعات والمواقع
- عن طريق تخفيض تكاليف التخزين وتعزيز اعتمادية التحركات التجارية والاقتصادية القائمة
- عن طريق توسيع حجم الأسواق وتمكين اقتصاديات الحجم في الإنتاج والتوزيع الفعال ببضائع والخدمات
- عن طريق الرفع من الإنتاجية من خلال الولوج لأسواق عمل وموردين وزبائن أكثر تنوعاً وتخصصاً.

4- التجارة الدولية ونظام النقل المتعدد الوسائط

تعاظم دور النقل متعدد الوسائط في خدمة التجارة الدولية مع عصر تحوية البضائع منذ أوائل الستينيات من القرن الماضي لاستخدامه الحاوية في نقل البضاعة من وسيلة نقل دون الحاجة إلى تفريغ محتوياتها، ما ساهم في تيسير عمليات التصدير والاستيراد.

4-1- النقل كدعامة أساسية في التجارة الخارجية للسلع

تمثل تكاليف النقل نسبة كبيرة من إجمالي تكلفة المنتجات الموجهة للتصدير، تصل في بعض الأحيان إلى 50% من السعر النهائي للسلعة في الدول النامية، ومن ثم فإن ارتفاع تكاليف النقل قد يؤدي إلى ضياع الميزة النسبية التي تتمتع بها إحدى الدول وبالتالي انخفاض القدرة التصديرية وما يترتب عليها من انخفاض الناتج القومي.

ولتكلفة النقل دور في تحديد الموقع الأمثل لتوطن نشاط أو مشروع صناعي معين، إذ تشير الدراسات إلى أن النقل تزداد أهميته بصفة خاصة في توطن الصناعات التحويلية، حيث تصل نفقات النقل في هذه الصناعات إلى حوالي 42% وتؤثر بالتالي تكلفة النقل الداخلي في تحديد أسعار المنتجات الصناعية، الأمر الذي يتطلب ضرورة العمل على خفض هذه التكاليف إلى أدنى حد ممكن وذلك لعدم الإضرار بالميزة التنافسية لمنتجات القطاع الصناعي عند تصديرها.

حيث أن (الملحق 01) يوضح لنا موقع خدمات النقل بالنسبة لسلسلة بضائع التجارة الخارجية (تصدير – استيراد) والتي تبدأ من المنتج الأساسي للسلعة وتنتهي بوصول السلعة إلى المستورد النهائي، حيث تمر السلعة خلال هذه السلسلة

بمجموعة من الحلقات التي تتخللها عمليات نقل وتخزين وتحميل وتفريغ وغيرها، ومن ثم فإن هذه الخدمات المساعدة تضيق قدرها من التكاليف إلى السعر الأصلي للمنتج الأمر الذي يؤثر على القدرة التنافسية للسلعة في سوق التصدير فكلما كانت خدمات النقل ذات كفاءة عالية من حيث الوقت (السرعة) والجودة والتكاليف أثر ذلك إيجابا في صورة زيادة القدرة التنافسية للصادرات والعكس صحيح فانخفاض كفاءة خدمات النقل يؤدي بالإضرار بالقدرة التنافسية للسلعة المصدرة حتى ولو تمتعت الدولة بميزة (نسبية) تنافسية من حيث تكاليف الإنتاج.

هذا، ويعتبر إدخال النقل متعدد الوسائط أداة قوية لتقليل تكاليف المعاملات ومن ثم زيادة القدرة التنافسية للتجار من البلدان النامية، وقد أجرى في هذا السياق الخبراء تحليلا للوفورات المترتبة على تخفيض زمن العبور أو مهلة التوريد الفاصلة بين تجهيز الطلبات وتسليم البضائع، وفي حالة نموذجية، يمكن أن يؤدي تحسين إدارة الخدمات اللوجيستية⁴ إلى تخفيض مهلة التوريد بصورة كبيرة، وتشير الأمثلة الواقعية إلى تخفيض مهلة التوريد من 110 أيام إلى 50 يوم، أي أكثر من 50 في المائة. ويؤثر ذلك على تكاليف التجارة تأثيرا كبيرا للغاية (الأمم المتحدة، 2003، الصفحات 25-27).

2-4- دور النقل المتعدد الوسائط في التجارة الدولية:

إن الوضعية الحالية للتجارة والنقل الدوليين هي نتيجة ظواهر عالمية مثل عولمة إنتاج السلع والخدمات وظهور تكنولوجيات جديدة في مجالات النقل، الاتصالات وسياسات تحرير التجارة الدولية. ما نتج عنه آثار انعكست مباشرة على الأسعار (آثار التنافسية الدولية)، وكذا عن التكاليف المتعلقة بعرض المنتجات (آثار التكنولوجيا والتي أدت إلى تقليص التكاليف)، وعلى نوعية السلع ومستوى تقديم الخدمات. كل هذه العوامل أدت إلى ظهور طلبات جديدة حول السلع والخدمات وكيفية تقديمها، ما أدى بالضرورة إلى البحث عن نظام نقل متكامل، تنافسي وفعال، وهو ما يمكن لنظام النقل المتعدد الوسائط تحقيقه، إذ أثبت فعاليته بعد التطبيق العملي لاسيما في الدول المتقدمة وما انعكس عنه ايجابيا فيما يتعلق بتخفيض تكاليف النقل للسلع المتداولة في التجارة العالمية، حيث أن تكاليف عملية النقل تشكل عنصرا رئيسيا في التكلفة الكلية للسلع المستوردة، حيث يشمل سعرها تكلفة الإنتاج مضافا إليها سعر النقل وباقي المصاريف الأخرى (التأمين، مصاريف الجمركية، التخزين...)، ولابد من العمل على تخفيض هذه التكاليف لغرض تحقيق ميزة تنافسية تسمح لها بمواجهة المنتجات الشبيهة لها، خاصة في ظل شدة التنافسية الدولية ووجود التكتلات الاقتصادية الإقليمية ومختلف الاتفاقيات التجارية.

وعليه، تأتي ضرورة تطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط في التجارة الدولية استجابة للمتغيرات العالمية في المجالات الاقتصادية، التجارية والتصنيع مثل:

- القوى الاقتصادية العالمية التي تعكس النظام العالمي الجديد والضوابط التجارية التي تتحكم في أسواق كونية للإنتاج والاستهلاك والأنشطة العابرة للحدود والقارات حيث أصبح الإنتاج العالمي يكتسي طابعا دوليا.
- ازدياد القيمة التقنية للتجارة العالمية وأنشطة القيمة المضافة وترشيد نفقات النقل والتكلفة اللوجيستية.
- تعاظم الاتجاه نحو تحقيق تكامل وسائط النقل على المستوى العالمي وتعدد إدارة أنشطة النقل والتكلفة اللوجيستية.
- تطور أحجام وأنواع وحمولات وتقنيات أنواع النقل المختلفة والاتجاه المتزايد نحو الاستفادة من مبدأ اقتصاديات الحجم مع توفر شبكات المعلومات التي تعتبر بمثابة العمود الفقري لأداء أنظمة النقل الحديثة.

5- تطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط في الجزائر

إن الحديث عن تطبيق أنظمة النقل الحديثة في الجزائر لا يزال بعيدا عن المأمول، خاصة ما يتعلق بنظام النقل المتعدد الوسائط، ويرجع ذلك إلى عدم جاهزية الهياكل القاعدية والبنى التحتية اللازمة للربط بين مختلف نقاط سلسلة

النقل المتعدد الوسائط، ما ينعكس سلبا على تحقيق التنمية الاقتصادية وبالتالي التأثير سلبا على تنافسية الاقتصاد الوطني أمام القوى التجارية العظمى عبر العالم.

وهذا ما يؤكد الجدول أدناه، والذي يبرز لنا إحصائيات مختلف مؤشرات البنية التحتية خلال الفترة (2016-2019) على غرار جودة البنية التحتية للموانئ (-1,250)، ومؤشر النقل الجوي والشحن (-0585)، ما يجعل الجزائر في الترتيب 20 ضمن مجموعة الدول العربية وبعض دول المقارنة (26 دولة⁵).

الجدول 02: مؤشرات تنافسية الاقتصاد الجزائري (مؤشر البنية التحتية)



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

مؤشرات التنافسية		2019	2018	2017	2016	المؤشر
الترتيب ⁽¹⁾	القيمة المعيارية					
البنية التحتية						
21	-0.677	...	49.0	47.7	42.9	الأفراد الذين يستخدمون الإنترنت (% من السكان)
20	-1.250	...	3.4	3.0	3.0	جودة البنية التحتية للموانئ (مؤشر من 1 إلى 7).
20	-0.585	28	25	22	22	النقل الجوي والشحن (مليون طن - كم).
15	-0.250	109.4	111.7	110.8	116.0	اشتراكات الهاتف الخليوي (لكل 100 شخص).
17	0.268	...	92.6	...	92.7	الوصول إلى الوقود النظيف (% من السكان)

المصدر: تقرير تنافسية الاقتصادات العربية، صندوق النقد العربي، العدد الرابع، 2020، ص 35

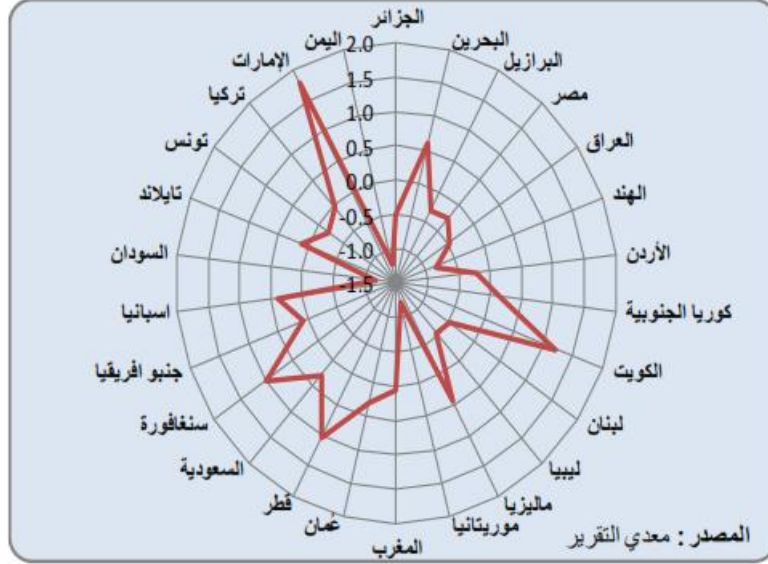
1-5- واقع نظام النقل المتعدد الوسائط في الجزائر

يحتاج قطاع النقل عموما في الجزائر إلى المزيد من التحديث و العصرية، إذ يظهر التأخر في المشاكل التي يعاني منها والتي تنعكس سلبا على عملية التنمية الحضرية والاقتصادية، بالإضافة إلى التأخر الكبير في اعتماد الأنظمة الحديثة كنظام النقل المتعدد الوسائط والأنظمة المستدامة والذكية وهذا راجع إلى العديد من الأسباب، نذكر ما يتعلق منها بموضوعنا (النقل متعدد الوسائط) والتي تكمن في أن:

- مفهوم النقل المتعدد الوسائط غير متقن بالشكل المطلوب: الممارسات المستخدمة في وضع خطط النقل لا تزال بحاجة إلى المزيد
- من التحسين، الأساليب المعتمدة لربط وتبادل تشغيل شبكات النقل غير متطورة كما يجب، كما أن الوسائل المستعملة في لوجيستية النقل وتكنولوجيا المعلومات لا ترقى إلى المستويات المثلى.
- المرافق لا تلعب دورها بشكل كاف كنقاط مركزية: لم تتقدم إصلاحات المرافق إلى الحد المطلوب بالنسبة إلى اعتماد اللامركزية في الإدارة وتحرير الخدمات.
- الأطر التنظيمية للنقل البحري لا تشجع كفاية ظهور سوق عادل ومفتوح ومعافى لهذا النوع من النقل، ولا تضمن الحصول على أعلى مستويات من الفعالية.
- قطاع النقل البري غير منظم ولا يتمتع بالهيكلية الأفضل: مستوى الاحتراف لهذه الصناعة لا يرقى كفاية إلى المستويات والمعايير العالمية.
- لا يتم استغلال قطاع السكك الحديدية إلى إمكانياته القصوى.
- عملية عبور الحدود غير انسيابية بالشكل الأمثل: ممارسات الجمارك غير مبسطة كما يجب، مستوى التقيد بالاتفاقيات الدولية غير كاف، ومستوى الاحتراف والتطور لصناعة شحن البضائع لا يرقى كفاية إلى المستويات العالمية.

يشير مؤشر البنية التحتية للفترة (2016-2019) والصادر ضمن تقرير أعده خبراء لصندوق النقد العربي أن الجزائر ضمن الدول المتدنية ترتيب دول المجموعة (الدول العربية+ دول المقارنة) من حيث تطور بنيتها التحتية (-0,5) مقارنة بالإمارات والكويت، وهذا ما يؤكد ما سبق التطرق إليه من صعوبات في تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط بالجزائر.

الشكل 05: مؤشر البنية التحتية (2016-2019)



المصدر: تقرير تنافسية الاقتصادات العربية، صندوق النقد العربي، العدد الرابع، 2020، ص 08.

2-5- متطلبات تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط في الجزائر

يتزايد الطلب على خدمات النقل واللوجستيك لغرض المنافسة وتدعيم المكانة السوقية في الاقتصاد المعولم، في وقت تحرم فيه العديد من الدول النامية على الحصول على هذه الخدمات لعدة أسباب، سبق الإشارة إليها. ولعل أهم الشروط الواجب الاهتمام بها بغية تطوير منظومة النقل متعدد الوسائط نجد (الأمم المتحدة ، 2003، صفحة 02):

- الهيكل الأساسية والتكنولوجيات: ضرورة اتخاذ قرارات مهمة وإجراء استثمارات كبيرة في الموانئ والسكك الحديدية وغيرها من هياكل النقل الأساسية. كما ينبغي دعم إرساء تكنولوجيات المعلومات والاتصالات والنقل الملائمة.
- الأمن والسلامة: يمكن لأنظمة الرصد ووضع أسس المقارنة أن يساعد الدول النامية في قياس التكاليف الفعلية للمخاطر المترتبة مثلاً بالفساد أو النهب أو انعدام السلامة على الطرق.
- تيسير التجارة: يمكن لرصد تدابير التيسير ووضع أسس المقارنة أن يساعد على قياس أداء الدول فيما يتعلق بسرعة الرقابة والتفتيش المتصلين بالتجارة وموثوقيتهما.
- الإطار القانوني: لاعتماد نظام نقل متعدد الوسائط في إطار قانوني خاصة على المجال الدولي، لابد من العمل بأحكام الاتفاقيات الدولية والإقليمية المنظمة له. نذكر على سبيل المثال: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980، وكذا اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لسنة 2009.
- النفوذ إلى الأسواق: إن النفوذ إلى الأسواق في مجال النقل متعدد الأسواق مسألة في غاية الصعوبة، فلما كان أسلوب عمل خطوط الشحن المنتظمة يتطور نحو تقديم خدمات النقل من الباب إلى الباب والخدمات اللوجيستية، فإن وكلاء الشحن يتطلعون بوضوح إلى تخفيض القيود على النفوذ أو القضاء عليها، وبالتالي إلى ضرورة إدراج عمليات النقل متعدد الوسائط في عملية تحرير التجارة . غير أن هذه المحاولات نحو فتح المعابر الدولية والنفوذ إلى الأسواق الأجنبية تلقى صعوبات كبيرة تحتاج إلى التفاوض التدريجي لحلها.

3-5 النقل المتعدد الوسائط بالجزائر (آفاق واستراتيجيات):

تسعى الحكومة الجزائرية بالرغم من كل العراقيل والصعوبات التي تواجه سياسات تفعيل منظومة النقل المتعدد الوسائط الحديثة بالجزائر إلى رفع التحدي ووضع الأطر والإستراتيجيات الهادفة إلى ذلك، ولعل أبرزها المخطط التوجيهي لقطاع الأشغال العمومية للفترة (2005-2025) الخاص بالطرق والطرق السيارة والموانئ والمطارات، والذي يهدف إلى تجسيد ما يلي (وزارة الأشغال العمومية الجزائرية، سبتمبر 2015):

- ✓ المحافظة على قوام المنشآت الأساسية الذي يشهد تناميا مستمرا، وعصرنته.
- ✓ إنجاز مشاريع مهيكلية جديدة، من خلال استثمارات ترمي إلى تحقيق أهداف محددة من أجل الاستجابة لمتطلبات التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

كما تعمل الحكومة ضمن مخططها لقطاع النقل (2020-2024) إلى تزويد الجزائر بمنظومة نقل ناجعة تسهم في هيكلة إقليمها، وهي منظومة تعزز استخدام وسائط نقل حديثة، والاهتمام بالتكنولوجيات الرقمية في القطاع، ولعل أبرز ما جاء في هذا المخطط (ministère des transports, juillet 2020, p. 12):

- تطوير نشاط النقل بالحاويات عبر القطارات وهذا عن طريق:

- تجسيد محطات لنقل البضائع متعدد الوسائط (سكة/طريق) في كل من : توقرت، بشار، السانبا (وهران)، سيدي بلعباس، خروب (قسنطينة)، سطيف، باتنة.
- تعبئة الوسائط المتنقلة والمقطورة الخاصة (النقل المشترك -سكة حديدية/نقل بري).
- الطريق يستوعب حاليا (2019) إجمالا 02 مليون وحدة (فارغة/معبأة) من الحاويات.
- الهدف هو نقل عن طريق السكة الحديدية 25% من حركة الحاويات الإجمالية انطلاقا من بداية هذا المشروع.

ولن يتحقق تطبيق نظام نقل متعدد الوسائط فعال إلا عن طريق التحكم بمختلف الأنشطة المرتبطة به، وهذا عن طريق تفعيل منظومة الكترونية متكاملة تربط هذه الأنشطة مع بعضها البعض، وذلك من خلال نقل وتبادل المعلومات والبيانات فيما بينها وتحقيق سلامة تدفقها الفوري بينها وبين مركز العمليات الرئيسي، بمعنى آخر ضمان تطبيق النقل المتعدد الوسائط في إطار لوجستي ذكي وعصري يعتمد على تكنولوجيا المعلومات في أدائه .

الأمر الذي جعل الحكومة تضع ضمن أولويات مخطط العمل الخاص بقطاع النقل (2020-2024) تحدي تطبيق تكنولوجيا المعلومات في تسيير مختلف عمليات النقل (للأشخاص والبضائع)، ويتبلور ذلك من خلال (ministère des transports, juillet 2020, pp. 29-33):

- تهيئة نظام إلكتروني للمعلومات وإدارة أرشيف القطاع: وهذا عن طريق تهيئة نظام متكامل للإدارة الالكترونية للوثائق داخل الإدارة المركزية المتصلة عبر شبكة معلوماتية بالنظام المحاسبي المرتبط بالحكومة الالكترونية.
- رقمنة التعاملات والعلاقات ما بين الفاعلين في قطاع النقل بأنواعه والإدارة: وذلك من خلال:

أ) السماح لمختلف المتعاملين ضمن قطاع النقل (الخاص/العمومي) بالتمكن من التفاعل مع الإدارة عن طريق استخدام وسائط الاتصال الرقمية (تطبيقات الهاتف النقال، الخدمات عبر الخط....الخ).

ب) إنشاء والعمل أكثر على تفعيل قنوات الاتصال الالكتروني والذي عبر كافة الإدارات ومديريات النقل.

ج) تشجيع المؤسسات الناشئة على الاستثمار في مجال ابتكار تطبيقات الكترونية حديثة لتسهيل انسيابية حركة النقل خاصة نقل البضائع.

د) إنشاء خلية اليقظة، الحيلة، والأمان والتكفل بالهجمات الالكترونية الموجهة لقطاع النقل بمختلف أنواعه

(CERT/CSIRT6): حيث تعمل هذه الخلية على حماية كافة المتعاملين في قطاع النقل (مؤسسات النقل

البري، البحري، الجوي، الموانئ، الشاحنين....الخ) من الأخطار الالكترونية والتصدي لها، عبر التواصل مع الشبكات

الدولية الأخرى لليقظة.

6. تحليل النتائج:

- **الفرضية الأولى:** يتم تحقيق النقل المتعدد الوسائط عن طريق توفير وسيلتين أو أكثر للنقل في إطار عقد واحد، حيث يتم تحميل حاوية واحدة عبر خط نقل متعدد الوسائط (مثلا بحري وبري) وهذا وفق التعريفات التي تمت الإشارة إليها سابقا وهذا ما يثبت صحة هذه الفرضية.
- **الفرضية الثانية:** هنالك فعلا العديد من الاختلافات بين النقل المتعدد الوسائط والأحادي الواسطة، وتتعلق أساسا بعوامل: السرعة، الأمان، تقليل الأخطار المتعلقة بالبضاعة...الخ، الأمر الذي سبق الإشارة إليه من خلال الجدول رقم 01 ضمن متن الدراسة، ما يجعل الفرضية الثانية صحيحة أيضا.
- **الفرضية الثالثة:** تشعب التجارة الدولية وتطورها الحالي ليس بحاجة إلى تطبيق مفهوم النقل المتعدد الوسائط، لأنه سبق استخدامه والتعريف به منذ سنوات عديدة، وإنما يحتاج إلى تنفيذ متطلبات تفعيله بالأخص في الدول النامية التي تعاني مشاكل في هذا النوع من النقل بالتحديد، ما ينفي صحة الفرضية الثالثة لهذه الدراسة.
- **الفرضية الرابعة:** يحتاج تفعيل نظام نقل متعدد الوسائط بالجزائر إلى توفير قاعدة لوجيستية متطورة وذكية، وذلك ليس بالأمر البعيد المنال على عكس ما تم افتراضه سابقا، لأن الدولة قد خصصت ضمن مخططها للفترة (2020-2024) كل ما يتعلق بتوفير القاعدة اللوجيستية الضرورية والوسائل المعلوماتية التي من شأنها دعم متطلبات تحقيق التطور المرجو في أنظمة النقل الحديثة والمتكاملة، على غرار النقل المتعدد الوسائط، ما يثبت عدم صحة هذه الفرضية أيضا.

7. خاتمة:

من خلال ما تطرقنا إليه في هذه الدراسة نستنتج أن نظام النقل متعدد الوسائط يعتبر من أنظمة النقل الحديثة والرائدة والتي تساهم بشكل كبير في تسريع المعاملات التجارية وتنمية التجارة سواء الداخلية أو الخارجية بالإضافة إلى تقديم خدمة النقل من الباب إلى الباب (Door to Door) باعتماد نظام التحوية لمختلف القطاعات الإنتاجية والخدمية الأخرى، كما انه يوفر فرصا استثمارية جيدة.

غير أن تطبيق هذا النظام في الجزائر يحتاج إلى المزيد من الاهتمام من قبل السلطات، وترجع أسباب التأخر في اعتماده إلى العديد من المعوقات، أبرزها الإجراءات التنظيمية والقانونية المعتمدة على مستوى الموانئ الجزائرية وباقي محطات النقل البرية والجوية الأخرى، بالإضافة إلى عوامل أخرى (مشاكل لوجيستية وإدارية، عدم تهيئة الهياكل القاعدية اللازمة لتطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط...الخ).

وعليه نقدم في الأخير بعض المقترحات التي تساعد على تطبيق منظومة نقل متعدد الوسائط بالجزائر:

- **العمل على توفير البنية التحتية اللازمة،** بفتح المجال للاستثمار في الهياكل الأساسية لمختلف أنواع النقل، والاهتمام أيضا ب:

- مراجعة شبكات الطرق البرية ومدى مطابقتها للمواصفات الدولية.

- مد شبكات السكك الحديدية بالتقنية الحديثة لكي تكون قادرة على المساهمة في تفعيل نظام النقل المتعدد الوسائط.

- تهيئة نقاط معابر حدودية مجهزة ومعدة لتسهيل عبور التجارة بدون معوقات، أي تيسير انسيابية البضائع عبر الحدود الجمركية.

- تجهيز الموانئ البحرية بالأرصدة والتقنيات اللازمة لسهولة تداول و مناولة البضائع.

- **وضع التشريعات والأطر القانونية لهذا النظام** وتحديد مسؤوليات والتزامات هذه الجهات مع الأطراف الداخلة في التعاقد لتنفيذ الأعمال المنوطة بهم تنفيذها، خاصة ما تعلق بنشاط متعهدي النقل المتعدد الوسائط وتسييره.

8. قائمة المراجع:

المؤلفات:

1. فرهاد محمد علي الأهدن، 1994، التنمية الاقتصادية الشاملة من منظور إسلامي، أكاديمية السادات للعلوم الإدارية، مؤسسة دار التعاون للطبع والنشر، الطبعة الأولى، القاهرة، مصر.
2. كافي مصطفى يوسف، 2021، إدارة اللوجستيك الإمداد والتوزيع المادي الأخضر، شركة دار الأكاديميون للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.
3. مجيد السامرائي، 2018، الجغرافية وآفاق التنمية المستدامة، دار العلمية للنشر والتوزيع، الأردن.
4. محمد هاشم ذنون وآخرون، 2020، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق، دار اليانزوري العلمية للنشر والتوزيع، الأردن.

الأطروحات:

5. الياس بن سبع، 2010، استعمال الأساليب الكمية في إدارة النقل، رسالة ماجستير، تخصص بحوث العمليات وتسيير المؤسسات، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر.

المقالات:

6. محمود رجب محمود، 2018، دور الأسطول التجاري البحري والموانئ المصرية في تفعيل النقل الدولي المتعدد الوسائط وفقا لإستراتيجية التنمية مصر 2030، المجلة العلمية التجارة والتمويل، كلية التجارة، جامعة طنطا، مصر، المجلد 38، العدد 4.
7. نور الدين هرمز وآخرون، 2014، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، سوريا، المجلد 36، العدد 03.

المداخلات:

8. عصام الدين علي بدوي، 2001، تطوير النقل الدولي متعدد الوسائط في الدول العربية و دور النقل البري، جامعة الدول العربية، اتحاد الموانئ البحرية، القاهرة، مصر.
9. فتحي السيد التوني، 2006، النقل المتعدد الوسائط: التطبيقات والفوائد والتحديات، ورقة بحثية منشورة في المؤتمر الأول للنقل، القاهرة، مصر.
10. محمد عبد القادر توفيق، 2006، النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول العربية، الملتقى العربي الرابع للمنازعات البحرية تحت عنوان "اقتصاديات النقل البحري واستراتيجيات التنمية المستدامة، قاعة المؤتمرات هيئة ميناء المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة تحت عنوان " النقل المتعدد الوسائط بين الدول العربية نحو تكامل النقل العربي ودوره في تنمية التجارة العربية البينية"، القاهرة، مصر.

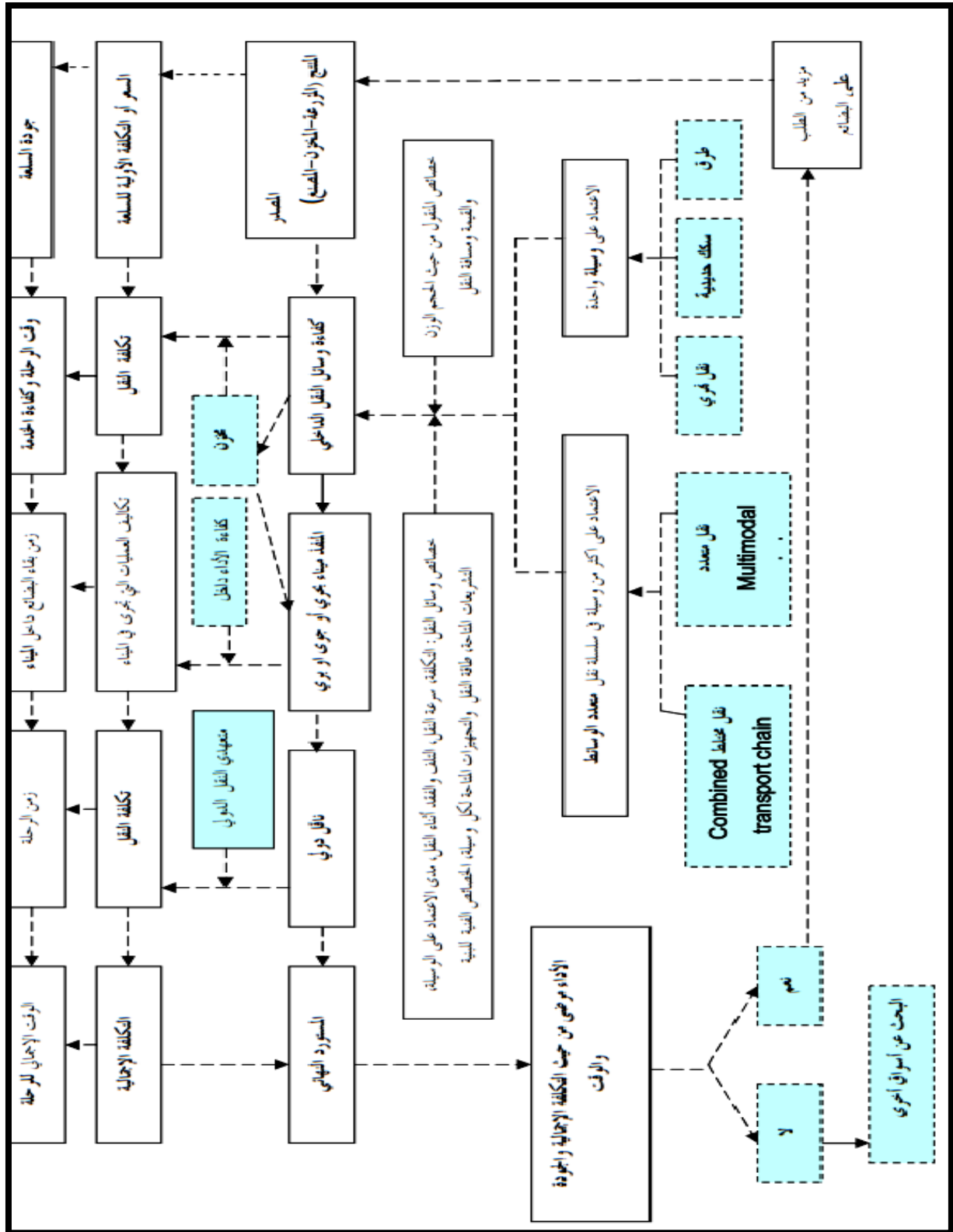
تقارير رسمية:

11. وزارة الأشغال العمومية، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، سبتمبر 2015، السياسة الحكومية في مجال الأشغال العمومية، الجزائر.
12. تقرير تنافسية الاقتصادات العربية، 2020، صندوق النقد العربي، العدد الرابع.
13. منظمة التعاون الإسلامي، أبريل 2016، شبكات النقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي آثارها على التجارة والسياحة، مركز الأبحاث الإحصائية والاقتصادية والاجتماعية والتدريب للدول الإسلامية.
14. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، 24/26 سبتمبر 2003، تنمية خدمات النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجيستية، جنيف، سويسرا.
15. الأمم المتحدة، 24-26 سبتمبر 2003، تقرير اجتماع الخبراء المعني بتنمية خدمات النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجيستية، قصر الأمم المتحدة، جنيف، سويسرا.

المراجع باللغة الأجنبية:

16. A.T .Kearney, Survey under European Shippers , carried out on behalf of European Logistics Association (ELA) .
17. Joseph S and others , Multimodal Transport Security, Edward Elgar Publishing, USA, 2016.
18. Michel Savy, le transport de marchandises, EYROLLES éditions d'Organisation, Paris, France, 2007, P11
19. Ministère des transport, plan d'action (2020-2024), juillet 2020, Algérie.

الملحق 01: العلاقة التشابكية بين طريقة النقل وبضائع التجارة الخارجية



المصدر: فتحي السيد التوني، 2006 النقل المتعدد الوسائط: التطبيقات والفوائد والتحديات، ورقة بحثية منشورة في المؤتمر الأول للنقل، القاهرة، مصر، ص 15.

⁵ - يمثل نظام الوقت المحدد Just In Time فلسفة جديدة لإدارة الإنتاج والإمداد، ويتمثل الهدف الرئيسي لهذا النظام في الوصول إلى انسياب عملية الإنتاج بأسلوب متناسق ومتزامن تماما مع الطلب على المنتج أي تحقيق متطلبات العملاء من جودة وكمية في الوقت والمكان المناسبين.(أنظر . Pierre médian,Anne Gratacap, la logistique et supply chain management,page187 مقتبس عن: بن سبع الياس، مرجع سبق ذكره، ص72).

⁶ - على سبيل المثال: اعتماد خطوط السكك الحديدية عند نقل اللوريات أو المقطورات فوق عربات القطار كأحد أساليب التزاوج بين النقل على الطرق والسكك الحديدية، وهنا يتطلب الأمر الأحمال المحورية المسموح بها على الخطوط متوافقة مع الأوزان المحتملة عند تحميل اللوري على القطار وهكذا.

³ - نتج عن مؤتمر استعراضي عقد في نوفمبر 1975 تحت رعاية الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، إبرام اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975، التي أصبحت سارية المفعول في عام 1978، ومنذئذ أثبتت هذه الاتفاقية أنها إحدى أنجح اتفاقيات النقل الدولي، وأنها في الواقع، حتى الآن، النظام العالمي الوحيد الموجود للمرور العابر. فالفكرة التي قامت عليها اتفاقية النقل البري الدولي ونظامها الخاص للمرور العابر، قد شكلت الأساس لكثير من نظم المرور العابر الإقليمية، وأسهمت بالتالي بصفة مباشرة وغير مباشرة في تسهيل النقل الدولي، ولأسيما النقل البري الدولي، ليس في أوروبا والشرق الأوسط فحسب، بل أيضا في أجزاء أخرى من العالم مثل إفريقيا وأمريكا اللاتينية.(اللجنة الاقتصادية لأوروبا UNECE ، كتيب النقل البري الدولي، الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي، الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف، 2010، ص01).

⁴ - تتضمن الخدمات اللوجيستية إدارة عمليات التعبئة والتخزين والمعلومات وخدمات النقل داخل سلسلة التوريد (أنظر: الأمم المتحدة، تقرير اجتماع الخبراء المعني بتنمية خدمات النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجيستية، قصر الأمم، جنيف، 24-26 سبتمبر 2003، ص03).

⁵ - يشمل العدد الرابع من هذا التقرير جميع الدول العربية باستثناء الصومال، القمر، جيبوتي وسوريا وفلسطين لعدم توفر بيانات كافية حولها، لأغراض المقارنة، إضافة إلى تسع دول مرجعية من عدة أقاليم مختلفة وهي: الهند، كوريا الجنوبية، سنغافورة، تايلاند، ماليزيا، البرازيل وتركيا، اسبانيا وجنوب إفريقيا.

⁶ - **CERT** : Computer Emergency Response Team
- **CSIRT** : Computer Security Incident Response Team.