



لوجستيك النقل البري في الجزائر كآلية لترقية التجارة الخارجية نحو إفريقيا *The logistics of road transport in Algeria as a mechanism for the promotion of foreign trade with Africa*

لحرش دعاء*

مخبر الدراسات الاقتصادية والتنمية المحلية بالجنوب الغربي،

جامعة طاهري محمد بشار، الجزائر

lahreche.douaa@univ-bechar.dz

تاريخ النشر: 2025/04/27

تاريخ القبول: 2025/03/14

تاريخ الإرسال: 2025/02/17

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على طبيعة المبادلات التجارية بين الجزائر ودول إفريقيا وتشخيص واقع لوجستيك النقل البري لإبراز أهمية ودور هذا الأخير في تعزيز التجارة الخارجية نحو إفريقيا، حيث يعتبر النقل البري شريان أساسي في التبادلات التجارية بين دول الجوار بمساهمتها الكبيرة في زيادة حركية السلع والبضائع، كما تم التطرق إلى تقييم الأداء اللوجستي بالجزائر ومقارنته ببعض دول شمال إفريقيا الفترة ما بين (2007-2023) لفهم وتحديد نقاط الضعف والخلل التي يشهدها النشاط اللوجستي في الجزائر، وقد لخصت الدراسة إلى ضعف الأداء اللوجستي التي تعاني منه الجزائر و التي أحد أسباب ذلك تدني البنية التحتية حيث يعتبر أن لوجستيك النقل البري هو أحد الخطوات الأساسية و المهمة في تحسين أداء الخدمات اللوجستية التي تساهم في تعزيز التجارة الخارجية نحو إفريقيا وزيادة قدرتها التنافسية.

الكلمات المفتاحية: لوجستيك؛ نقل بري؛ تجارة خارجية؛ الجزائر؛ إفريقيا.

Abstract:

This study aims to shed light on the nature of trade exchanges between Algeria and African countries, as well as to diagnose the reality of road transport logistics in order to highlight its importance and role in enhancing foreign trade towards Africa. Road transport is considered a vital artery in trade exchanges between neighboring countries due to its significant contribution to increasing the movement of goods and commodities. The study also addresses the evaluation of logistical performance in Algeria and compares it to some North African countries during the period between 2007 and 2023, in order to understand and identify the weaknesses and shortcomings in Algeria's logistical activity. The study concluded that Algeria suffers from weak logistical performance, one of the reasons being the poor infrastructure. Road transport logistics is considered one of the essential and important steps in improving the performance of logistical services, which contribute to enhancing foreign trade towards Africa and increasing its competitiveness.

Key Words: Logistics; Road Transport; Foreign Trade; Algeria; Africa.

JEL Classification : R41, F14

*مرسل المقال: لحرش دعاء lahreche.douaa@univ-bechar.dz



مقدمة

يعتبر اللوجستيك العمود الفقري للمنظمة حيث تكمن أهميته في تحسيد الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع رغبات العملاء، ووظيفة النقل هي التي تحقق الترابط بين كل من مراكز الإنتاج إلى الأسواق سواء المحلية أو الدولية وأخيرا إلى العميل، ولتعزيز كفاءة اللوجستيك فإن الدولة تحرص على تطوير وتنفيذ سياسات شبكات نقل متماسكة من خلال إرساء البنى التحتية لها.

بما أن رغبة الجزائر تتمثل في التوجه نحو السوق الإفريقي فهي تسعى في أن تجعل من النقل البري سبيلا لتعزيز التعاون المشترك مع دول الجوار من خلال تشييد طرقات جديدة ومد شبكات سكك الحديدية كونها همزة الوصل بين السواحل المتوسطية ووسط إفريقيا، وذلك لغرض تحرير التجارة الخارجية نحو دول إفريقيا.

إشكالية الدراسة: ومن خلال ما سبق يمكن طرح السؤال الرئيسي التالي:

ما مدى مساهمة لوجستيك النقل في تعزيز التجارة الخارجية نحو دول إفريقيا؟

ولتوضيح الإشكالية الرئيسية يمكن طرح الأسئلة الفرعية التالية:

- ما هو واقع لوجستيك النقل البري في الجزائر؟
- كيف هي طبيعة العلاقات التجارية بين الجزائر والدول الإفريقية؟

فرضيات الدراسة: وللإجابة على إشكالية البحث والأسئلة الفرعية قمنا بصياغة الفرضيات التالية

- يؤدي كفاءة لوجستيك النقل البري إلى ترقية المبادلات التجارية بين الجزائر ودول إفريقيا من خلال إرساء البنى التحتية لقطاع النقل البري والربط بين دول الجوار، وذلك لتسهيل عمليات التبادل التجاري.
- تتميز العلاقات التجارية بين الجزائر والدول الإفريقية بالمحدودية والهشاشة، وذلك لدخول الجزائر عدة اتفاقيات مع الاتحاد الأوروبي.

أهمية الدراسة: تتمثل أهمية هذه الدراسة في المكانة التي يكسبها لوجستيك النقل البري باعتباره أحد ركائز الاقتصاد الوطني، فكفاءة لوجستيك النقل البري يساهم في تسهيل المبادلات التجارية الدولية خاصة نحو دول إفريقيا، حيث أن التطور اللوجستي هو السبيل الوحيد لاكتساب ميزة تنافسية دولية، وفعالية لوجستيك النقل البري هو الخطوة الأساسية في هذا التطور.

منهجية الدراسة: اعتمدنا في دراستنا هذه على المنهج الوصفي من خلال عرض أهم الجوانب النظرية للوجستيك، كما تم الاعتماد على المنهج التحليلي من خلال تحليل المعطيات الخاصة بواقع لوجستيك النقل البري ومدى مساهمته في المبادلات التجارية الجزائرية الإفريقية.

ومن أجل الإلمام بالدراسة من جميع الجوانب سنقوم بتقسيمها إلى ثلاث محاور:

- **المحور الأول:** الإطار المفاهيمي للوجستيك النقل.
- **المحور الثاني:** تشخيص واقع لوجستيك النقل البري في الجزائر.
- **المحور الثالث:** مساهمة لوجستيك النقل البري في تعزيز التجارة الخارجية نحو إفريقيا.



I. الإطار المفاهيمي للوجستيك النقل البري

من الضروري أن نعي الدور الحيوي الذي يلعبه اللوجستيك في الاقتصاد العالمي وقطاع الأعمال على وجه الخصوص. مع تزايد تعقيد أسواق التجارة الدولية والنمو السريع في حجم الإنتاج والاستهلاك، أصبح من الضروري وجود نظم وآليات فعالة لتنظيم حركة وتوزيع السلع والخدمات، حيث يعد اللوجستيك العمود الفقري لهذه العمليات، إذ يشمل مجموعة من الأنشطة التي تضمن انتقال البضائع والموارد بسلاسة من مرحلة الإنتاج إلى المستهلك النهائي.

1. تعريف اللوجستيك

ظهر مفهوم اللوجستيك لأول مرة في المجال العسكري حيث تم استخدامه بكفاءة في الحرب العالمية الثانية، إلا أنه بعد الحرب قد شهد تطوراً سريعاً في مجال الأعمال واتسع نطاق تطبيقه مع ظهور العولمة، حيث عرف مفهوم اللوجستيك العديد من التغيرات، فلا يمكن حصر تعريف واضح ومحدد لدى الجميع حيث يخلط البعض بين أنشطة كل من التوزيع، التوريد، النقل واللوجستيك، إذ يعتبر هذا الأخير أكثر شمولاً وعمومية. من خلال التطورات التي شهدتها مفهوم اللوجستيك فقد تباينت عدة تعريفات نذكر منها:

- قدم المجلس الدولي لإدارة التوزيع المادي (Council of Physical Distribution Manegement) التعريف التالي: "أن المصطلح يشير إلى تكامل أكثر من نشاط بمهدف التخطيط والتنفيذ والتحكم في التدفق الفعال للمواد الأولية، والعمليات الداخلية للتخزين، والسلع النهائية من الموقع الرئيسي إلى موقع الاستهلاك. تشمل هذه الأنشطة الرقابة، ومناولة المواد، وأوامر العمليات، واختيار المخازن المناسبة، والصيانة، والتغليف، بالإضافة إلى نظام لإرجاع السلع، والنقل، والمرور، والتخزين الجيد." (الدباغ، 2005، صفحة 107)
- عرفت الجمعية الفرنسية لشبكة الإمداد واللوجستيك (ASLOG-France Supply Chain): "هي الوظيفة التي تهدف إلى توفير المنتج بأقل تكلفة مع ضمان الجودة المطلوبة في المكان والزمان اللذين يتواجد فيهما الطلب. ويتضمن ذلك تحديد جميع مراحل حركة المنتج، مثل: موقع التصنيع، المخازن، المشتريات، إدارة المخزون، المناولة، إعداد الطلبات، النقل، ورحلات التسليم." (العزیز، بركات، و بوباكور ، 2017، صفحة 52)
- وعُرف مفهوم اللوجستيك في النقل والتجارة الدولية: "على أنه هو التكامل والاندماج بين النقل والتجارة الدولية بالكمية اللازمة في زمن محدد ومكان محدد وبأقل تكلفة Juste in time delivery." (حاتم و القاضي ، 2005، صفحة 3)
- كما عرفه إدارة اللوجستيات بأمريكا: "أنه عملية تهدف إلى تحقيق كفاءة وفعالية في التخطيط والتنفيذ وضمان الرقابة على تدفق وتخزين المواد الخام، المنتجات شبه الجاهزة، والبضائع النهائية، والمعلومات المتعلقة بها، من نقطة البداية إلى نقطة الاستهلاك، بهدف تلبية احتياجات المستهلك وإرضائه." (بالو، 2006، صفحة 26)



ومن خلال ما سبق يمكن أن نستخلص أن اللوجستيك هو أحد المجالات الحديثة في إدارة الأعمال حيث تعتبر علم وفن إدارة تدفق المنتجات، المعلومات، الأموال والموارد الأخرى من نقطة الإنتاج إلى نقطة الاستهلاك في المكان والموعد المحدد من أجل تلبية رغبة العملاء من خلال عمليات التخطيط، التنفيذ والتحكم بكفاءة وفعالية في التدفقات اللوجستية (المادية، المعلوماتية والمالية).

2. أهمية اللوجستيك

يعتبر اللوجستيك أحد العناصر الأساسية واللازمة لنجاح المنظمة وذلك بهدف تعظيم ربحيتها وتدعيم مركزها التنافسي في الأسواق، من خلال قدرتها على إدارة الأنشطة اللوجستية، فتجاهل دور الأعمال اللوجستية قد أدى إلى التضخم الغير الملحوظ لتكلفة المنتج في بداية الستينات، وهذا ما جعل منظمات الأعمال تولي أهمية بالغة بالأنشطة اللوجستية: (أسهمان، 2018، صفحة 58)

- الاستجابة السريعة لاحتياجات العملاء من خلال توفير السلع والخدمات بسرعة وفقاً لرغباتهم.
- دعم المنظمات في تحسين مستوى دقة المعلومات وتعزيز التخطيط الفعال لعمليات الشراء.
- المساهمة في تحسين كفاءة تخطيط الإنتاج وضمان تلبية احتياجات العملاء.
- تعزيز القدرة التنافسية للمنظمات وزيادة حصتها في السوق، مما يساهم في رفع مستوى ربحيتها.
- تأمين المواد والمستلزمات ذات الجودة العالية بأقل التكاليف الممكنة.
- التركيز على اختيار المواصفات الفنية المناسبة للمعدات والأجهزة في خطوط الإنتاج.
- تحسين صورة المنظمة وتعزيز علاقاتها مع الموردين بشكل فعال.
- تحسين تدفق الموارد المالية والمادية لضمان استمرارية العمل بكفاءة في جميع الوحدات التنظيمية.

3. مفهوم لوجستيك النقل

يعد النقل جزءاً أساسياً من السلسلة اللوجستية والمحرك الرئيسي لها، كما يُعتبر العامل الأول في تحديد التكاليف ضمن هذه السلسلة، حيث يمثل النقل التحرك الفعلي للمواد والسلع الخام من الموردين إلى المشروع، ثم نقل البضائع من المشروع إلى وجهة العميل، وأهم ما يميز لوجستيات النقل هو قدرته على نقل البضائع من مكان إلى آخر دون تعرضها للتلف، سواء كان النقل برّاً أو بحراً أو جوّاً، فهو يُعتبر عنصراً حيويّاً في ربط المنظمات بمورديها وأسواقها، ويتميز بعدة أنواع منها:

– **النقل البري:** هو وسيلة نقل تتم عبر الطرق البرية باستخدام المركبات مثل الشاحنات والحافلات والسيارات الخاصة لنقل البضائع أو الأشخاص، فهو أكثر أنواع النقل شيوعاً لما يتميز به من مرونة واستجابة عالية في الوصول إلى معظم المناطق، سواء كانت حضرية أو ريفية مع قدرتها الكبيرة على نقل حمولات ثقيلة لمسافات بعيدة وذلك بالنسبة للقطارات، ويتميز بتكلفته المعقولة نسبياً مقارنة ببعض وسائل النقل الأخرى، كما يُستخدم النقل البري لنقل المواد الخام، السلع الجاهزة، والبضائع الأخرى من مراكز الإنتاج إلى الأسواق أو من مستودعات التخزين إلى وجهات مختلفة.



- **النقل الجوي:** هو وسيلة نقل تستخدم الطائرات لنقل البضائع والأشخاص من مكان إلى آخر، حيث يتميز النقل الجوي بسرعة عالية وقدرة على الوصول إلى مناطق بعيدة أو صعبة الوصول في وقت قصير، مما يجعله الخيار المثالي لنقل البضائع ذات القيمة العالية أو السلع القابلة للتلف بسرعة، كما يُعتبر النقل الجوي حلاً مثاليًا للرحلات الدولية أو بين المدن الكبيرة، فرغم تكلفته المرتفعة إلا أنه يوفر مزايا في الوقت والكفاءة، خاصة في الحالات التي تتطلب نقلًا سريعًا.

- **النقل المائي:** هو وسيلة نقل تعتمد على المسطحات المائية مثل الأنهار، البحار، والمحيطات لنقل البضائع أو الأشخاص عبر السفن، القوارب، أو غيرها من الوسائل المائية. يتميز النقل المائي بقدرته على نقل كميات كبيرة من البضائع بتكلفة منخفضة نسبيًا، مما يجعله الخيار الأمثل لنقل السلع الثقيلة أو الكبيرة عبر مسافات طويلة، إذ يُعتبر النقل المائي فعالًا جدًا في التجارة الدولية، خاصة عندما يتعلق الأمر بنقل البضائع بين القارات، حيث يستخدم في معظم الأحيان لنقل السلع مثل النفط، المعادن، الحبوب، والمواد الخام الأخرى، ومع ذلك فإن النقل المائي قد يكون بطيئًا مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

- **النقل بالأنابيب:** هو وسيلة نقل تُستخدم فيها الأنابيب لنقل السوائل أو الغاز أو المواد الصلبة المسحوقة عبر مسافات طويلة. يُعتبر هذا النوع من النقل مثاليًا للمواد التي تحتاج إلى نقل مستمر ودائم، مثل النفط الخام، الغاز الطبيعي، يتميز النقل بالأنابيب بالكفاءة والاقتصادية في النقل على مسافات طويلة، كما أنه يُعتبر أكثر أمانًا وأقل تأثيرًا على البيئة مقارنة بوسائل النقل الأخرى، مثل الشاحنات أو القطارات، تتم عملية النقل عبر الأنابيب باستخدام ضغط لتسهيل تدفق المواد من نقطة إلى أخرى، وقد يتطلب الأمر محطات ضخ على طول الطريق لضمان استمرارية الحركة. يُستخدم النقل بالأنابيب بشكل رئيسي في صناعات مثل النفط والغاز، حيث يشكل جزءًا أساسيًا من البنية التحتية لنقل هذه المواد من مواقع الإنتاج إلى المصافي أو الأسواق.

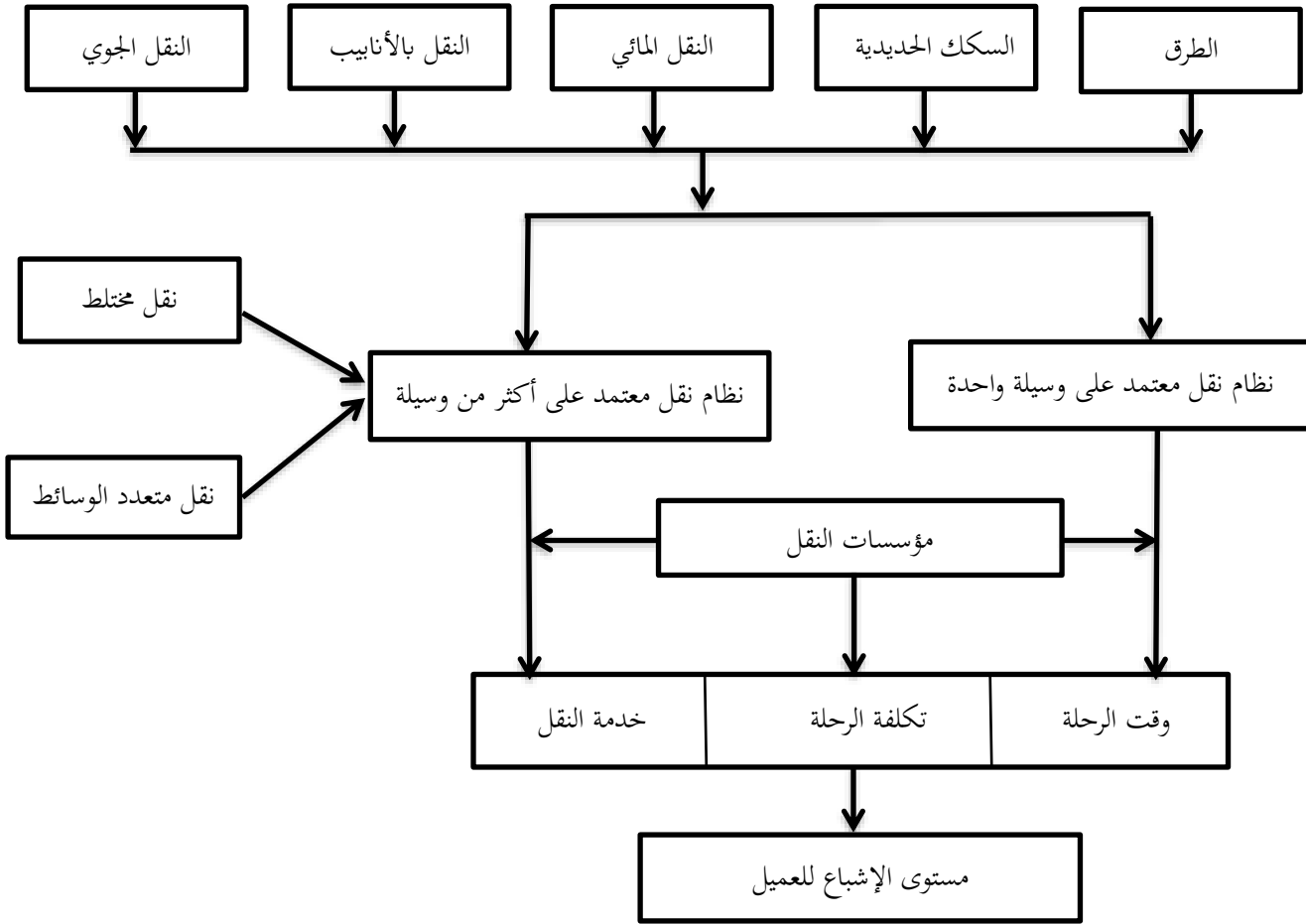
4. دور قطاع النقل في اللوجستيك

يُعتبر النقل بكافة أنواعه أهم الأنشطة اللوجستية، حيث يقوم على الربط بين مراكز الإنتاج وأسواق الاستهلاك كما يساهم في ضبط مستوى المخزون بتصريف الفائض من البضائع التي قد تتعرض للتلف وكذلك التقليل من تكلفة المخزون، فتكاليف النقل تمثل نسبة ملموسة من التكاليف الإجمالية للنظام اللوجستي، حيث تشكل من ثلث إلى ثلثي هذه التكاليف وتظهر في جميع مراحل السلسلة اللوجستية، كما أن كفاءة التجارة والقدرة على نقل البضائع تعتمد على هذا القطاع، الذي يساعد في التغلب على المسافات البعيدة وتوسيع نطاق الأسواق للوصول إلى أكبر قدر من العملاء في مختلف المناطق، إذ يساهم في استغلال السلع والمواد الخام لزيادة الإنتاج، ففعالية قطاع النقل هو الدعامة الأساسية لتطوير المنظومة اللوجستية من خلال تقليص تكاليف النقل إلى أدنى مستوى وإيجاز آجال التخزين والنقل حتى وصولها إلى العميل، بالإضافة إلى المرونة في اختيار وسيلة النقل المناسبة والعمل على سلامة وأمن نقل البضائع مع تقليص الوقت الذي يفصل بين طلب البضاعة والحصول عليها. (عامر، 2023)



من هنا تبرز أهمية تعزيز كفاءة هذا القطاع ورفع إنتاجيته، نظرًا لدوره الفعّال في تحسين أداء الخدمات اللوجستية وزيادة قدرتها التنافسية، مما يتيح للمنظمات النفاذ والتوسع إلى الأسواق الدولية، وبالنظر إلى الأهمية البالغة التي يحظى بها هذا القطاع في اللوجستيات، فقد حدد البنك الدولي أحد المؤشرات الرئيسية لقياس كفاءة الخدمات اللوجستية وهو "مؤشر أداء الخدمات اللوجستية"، الذي يعتمد على الفرص والتحديات الموجودة في قطاع النقل.

الشكل 01: "مكونات نظام النقل في السلسلة اللوجستية"



المصدر: (فتيحة و مخفي، 2022، صفحة 489)

يوضح الشكل مكونات نظام النقل في السلسلة اللوجستية، حيث يبين أن نشاط النقل يعتمد على تفاعل مؤسسات النقل مثل وكالات الشحن ووكالات التعامل مع الطرود وغيرها من المؤسسات مع مختلف وسائل النقل المختلفة بهدف تقديم خدمة نقلية للبضائع ذات خصائص معينة في وقت قياسي وبأقل تكلفة دون إتلاف البضائع، وذلك لتحقيق الهدف النهائي في تلبية احتياجات العملاء من البضائع المنقولة، كما يتضح من المثال على النقل المختلط (المتعدد الوسائط)، الذي يشمل استخدام أكثر من وسيلة نقل واحدة لنقل البضائع من نقطة الإنتاج إلى نقطة الاستهلاك، وعلى سبيل المثال، قد يتم نقل البضائع عبر الطرق البرية ثم تكمل رحلتها عبر النقل الجوي إلى

العميل. يُعتبر هذا النوع من النقل عادة أقل تكلفة من النقل باستخدام وسيلة واحدة، ويهدف إلى تقليل تكاليف النقل من أجل وصول السلعة إلى المستهلك النهائي بسعر معقول.

II. واقع وتشخيص لوجستيك النقل البري بالجزائر

إن للنقل البري دور رئيسي في التطور الاقتصادي والاجتماعي، حيث يعمل على ربط جميع المناطق متباعدة المسافة في البلاد، ويقوم بتأمين حركة كل من الركاب والبضائع المختلفة من أماكن إنتاجها أو بيعها إلى أماكن استهلاكها، سواء كان داخل البلاد أو حتى خارجه ضمن سلسلة لوجستية، لذلك تولي الدولة اليوم اهتماماً كبيراً بالنقل البري، وذلك من خلال تجديد البنى التحتية لهذا القطاع من شبكات طرق وسكك حديدية اللازمة لتطور التبادل التجاري خاصة مع دول الجوار.

1. شبكة الطرقات

تعد شبكة الطرق في الجزائر واحدة من أكثر الشبكات كثافة في القارة الإفريقية، حيث تمتد على طول 112,696 كم، وذلك لكبر مساحتها التي تقدر بـ 2,381,741 كم². تتكون هذه الشبكة من عدة أجزاء، منها الطرق الوطنية التي تمتد على 29,534 كم، والطرق بين الولايات التي تصل إلى 23,875 كم، إضافة إلى طرق بين البلديات بطول 57,591 كم. كما تضم الشبكة أكثر من 4,910 هيكلًا (سمير، زرقون، و بن عمارة، 2017، صفحة 5)، وبالرغم من ذلك، فإن شبكة الطرق الجزائرية تشهد تحديثًا مستمرًا، حيث تشرف الدولة على تنفيذ العديد من المشاريع الكبرى في مجال تطوير الطرقات، من بينها:

- الطريق السيار (شرق - غرب): من أبرز المشاريع التي انطلقت في الجزائر في القرن 21، ويُعتبر "مشروع القرن" نظرًا لأهميته الاستراتيجية، حيث يعتبر هذا الطريق جزء من المشروع الإقليمي الضخم للطرق السيار المغاربي الذي يمتد بطول 7000 كم، فقد كان يعد تحديثًا كبيرًا للجزائر، فقد تم إطلاق المشروع في منتصف الثمانينات، ولكن تم استئنافه مجددًا في عام 2005 وذلك بعد تسوية مشكلة التمويل التي كانت قائمة في تلك الفترة (مدني، 2016)، يمتد الطريق على طول 1216 كم، بدءًا من أقصى الحدود الشرقية في الطارف وصولًا إلى أقصى الحدود الغربية في تلمسان، ويغطي 24 ولاية جزائرية (ليتيم و درويش، 2014)، كما يوضح الشكل التالي مسار الطريق السيار شرق - غرب وأهم الولايات التي يمر بها.

الشكل 02: "مسار طريق السيار شرق-غرب"



المصدر: موقع وزارة الأشغال العمومية www.mtp.gov.dz



- **طريق الهضاب العليا:** هو من المشاريع الكبرى التي تهدف لتحسين البنية التحتية وربط المناطق الداخلية بكل من الحدود الشرقية والغربية وفك العزلة عنها، والممتد طوله 1300 كم عابراً بذلك 12 ولاية (آمال و بن حراة، 2014)، يعتبر هذا المشروع مكماً للطريق السيار شرق - غرب، حيث يساهم في تخفيف الضغط و الازدحام على هذا الطريق وعلى الطرق الوطنية الأخرى، كما أنه يساعد في تسهيل حركة البضائع و الأفراد بين الولايات مما يعزز في تنمية النشاط الاقتصادي، ويوضح الشكل التالي مسار الطريق الهضاب العليا.

الشكل 03: "مسار الطريق الهضاب العليا"



المصدر: موقع وزارة الأشغال العمومية www.mtp.gov.dz

- **طريق الوحدة الإفريقية (الطريق العابر للصحراء):** يعد من المشاريع الكبرى التي تهدف إلى تعزيز التجارة البينية بين الدول الإفريقية وتعميق فرص الشراكة بينها، إذ يشترك في هذا المشروع عدة دول إفريقية، وهي الجزائر، تونس، النيجر، مالي، تشاد، ونيجيريا، كما يُعرف أيضاً باسم طريق الجزائر-لاغوس، حيث يربط بين الجزائر العاصمة ومدينة لاغوس في نيجيريا، ويمتد الطريق من البحر الأبيض المتوسط في شمال إفريقيا إلى الصحراء الكبرى في وسط إفريقيا، بطول 9022 كم، مع وجود تفرعات طرقية تصل إلى قابس في تونس، باماكو في مالي، ونجامينا في تشاد، وفي الجزائر، يمتد المحور الأساسي للطريق على طول 2344 كم، ويعتبر بوابة إفريقيا. يتم تمويل هذا المشروع الضخم من قبل مؤسسات مالية كبرى مثل البنك الدولي لإعادة البناء والتنمية، البنك الدولي للتنمية، البنك الإفريقي للتنمية، والصندوق العربي للتنمية (نذير، 2022)، والشكل التالي يوضح مسار طريق الوحدة الإفريقية.

الشكل 04: "مسار طريق الوحدة الإفريقية"



المصدر: تقرير الأمانة العامة للجنة الربط الطريق العابر للصحراء، المكتب الهندسي المشترك، الجزائر، 2009، ص5.

2. شبكة السكة الحديدية

يمثل النقل بالسكك الحديدية من الركائز الأساسية للاقتصاد الوطني في الجزائر، وهو من الأنشطة الحيوية والمهمة في مجال النقل. يتميز هذا النوع من النقل بقدرته على نقل كميات كبيرة من البضائع لمسافات طويلة بتكاليف منخفضة مقارنة بباقي وسائل النقل الأخرى، بالإضافة إلى توفيره لوسيلة نقل آمنة للمسافرين.

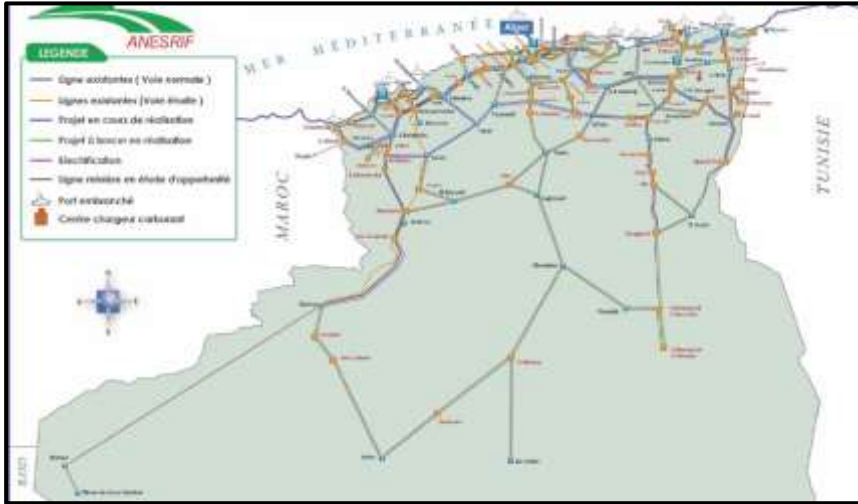
تتمتع الجزائر حاليًا بشبكة سكك حديدية تمتد على 4200 كم، مع خطط للتوسع والوصول إلى 12500 كم في آفاق 2030، تتوزع هذه الشبكة بين خطوط رئيسية بواقع 3138 كم ذات مسلك عادي، و 1081 كم بخطوط رئيسية ذات مسلك ضيق، و 260 كم لخطوط مكهربة بجهد 3000 فولت، و 345 كم لخطوط مزدوجة غير مكهربة، بالإضافة إلى 560 كم لمسالك الخدمة (الجيلالي، 2020، صفحة 10)، كما تشمل الشبكة خطًا رئيسيًا في شمال البلاد يمتد من الحدود التونسية شرقًا إلى الحدود المغربية غربًا، بطول 1028 كم، حيث يمر عبر 10 مدن رئيسية ويربط المناطق الصناعية مع 10 موانئ تجارية كبرى.

كما تسعى الدولة إلى تطوير وعصرنة شبكة السكك الحديدية من خلال إنجاز خطوط جديدة وتحديث الخطوط الحالية، بهدف توسيع الشبكة لربط شمال البلاد بجنوبها، حيث تهدف هذه المشاريع إلى ربط أهم الموانئ في الشمال بولايات الجنوب الكبير، ومنها مشروع ربط ميناء الحمداية بتيبازة وتمتراست على مسافة 1200 كم وبسرعة 220 كم/ساعة، كما تشمل المشاريع الأخرى خطًا يربط ميناء جن جن بحاسي مسعود على مسافة 572 كم، وخطًا آخر يربط ميناء وهران بتندوف بطول 1650 كم، بالإضافة إلى ذلك، يمتد الخط الرابع من ميناء عنابة إلى الوادي، مرورًا بحاسي مسعود. (دغموم و قبالي، 2022، صفحة 131)



فالجزائر تطمح إلى تعزيز النقل السككي ليكتسي طابعاً قارياً من خلال ربط مختلف المناطق في البلاد، سواء من الشمال إلى الجنوب أو من الشرق إلى الغرب، عبر شبكة سكك حديدية متطورة تتضمن خطوطاً مختلفة لنقل المسافرين والبضائع، كما تهدف إلى إنشاء خطوط لوجستية تربط الموانئ، المناطق الصناعية، المواقع المنجمية، والأقطاب النفطية، مما يساهم في تنشيط التنمية المحلية ودعم الحركة التجارية داخل البلاد ونحو القارة الإفريقية، كما يوضح الشكل التالي شبكة النقل بالسكك الحديدية في الجزائر.

الشكل 05: "خريطة لشبكة السكك الحديدية"



المصدر: (مدني، 2016، صفحة 326)

III. مساهمة لوجستيك النقل البري في تعزيز التجارة الخارجية نحو إفريقيا

1. تقييم الأداء اللوجستي للجزائر

يعد قطاع اللوجستيك العمود الفقري للتجارة الدولية فهو يساهم بشكل كبير في تعزيز تنافسية القطاع التجاري سواء داخل البلاد أو خارجها، فعدم وجود خدمات لوجستية فعالة يمكن أن تمثل عقبة رئيسية في نمو الصادرات وذلك بزيادة تكلفتها، ولمعرفة مدى كفاءة الخدمات اللوجستية وفعاليتها نجد أن البنك الدولي اعتمد المؤشر اللوجستي والذي يعتبر أداة قياس عالمية ومرجعية، فهو يقوم على قياس الأداء على طول السلسلة اللوجستية الموجودة داخل البلدان، إذ يحدد كل من الفرص والتحديات التي تواجهها في مجال اللوجستيك مما يساعد على بناء واتخاذ القرارات والإجراءات التي تركز على تحسين الخدمات اللوجستية، ويصدر هذا التقرير كل سنتين يتم فيه تقييم 160 دولة على مقياس من الأسوأ (1) إلى الأفضل (5) وذلك بالاعتماد على 06 أبعاد رئيسية وهي: (طارق و طير، 2023)

- كفاءة التخليص الجمركي عند الحدود.
- جودة البنية التحتية الخاصة بالنقل والتجارة.
- سهولة تنظيم الشحنات بأسعار تنافسية.
- فعالية وجودة الخدمات اللوجستية المقدمة.



- القدرة على تتبع الشحنات ومراقبتها بشكل دقيق.
- معدل الالتزام بمواعيد وصول الشحنات في الوقت المحدد.

والجزائر كباقي الدول تم تقييمهما من طرف البنك الدولي في مجال اللوجستيك والجدول التالي يوضح ترتيب الجزائر في مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) خلال الفترة (2007-2023).

الجدول 01: "ترتيب الجزائر في مؤشر الأداء اللوجستي خلال الفترة (2007-2023)"

السنوات	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
قيمة المؤشر	2.06	2.36	2.41	2.51	2.66	2.56	2.5
الترتيب/عدد الدول	150/140	155/130	156/125	166/111	167/88	167/107	138/97

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على قاعدة بيانات البنك الدولي

بناءً على المعطيات الواردة في الجدول رقم (01) أعلاه، نلاحظ أن مستوى كفاءة الأداء اللوجستي في الجزائر تراوح بين مؤشري 2.06 و 2.66، فقد شهد هذا الأداء تقلبات في بداية تقييم البنك الدولي لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية، حيث كانت الجزائر تحتل مراتب متأخرة، مما يعكس ضعف الخدمات اللوجستية المتبناة من قبل الحكومة، إلا أن الوضع تحسن في السنوات التالية، إذ حققت أفضل ترتيب لها في سنة 2016، حيث وصلت إلى المركز 88 نتيجة لحرص الدولة إلى أهمية الأداء اللوجستي في تعزيز التجارة الدولية، إلا أنها لم تتمكن من الحفاظ على هذا الترتيب، لتتراجع بذلك إلى المركز 108 بقيمة 2.56، وفي التقرير الأخير، رغم إحراز الجزائر تقدماً بعشر مراتب، إلا أن قيمة المؤشر كانت أقل من مستوى 2018، حيث بلغت 2.5، وبالتالي، لتحقيق مزيد من التقدم في مؤشر الأداء اللوجستي، من الضروري إعادة النظر في الآليات والإجراءات المتبعة والعمل على رفع مستوى كفاءة الأداء اللوجستي وتحسين فعالية الخدمات اللوجستية.

ولتحليل مواطن الضعف التي اتسمت به الجزائر في الأداء اللوجستي يوضح الجدول التالي مؤشر الخدمات اللوجستية (LPI) لدول شمال إفريقيا مصر، المغرب وتونس ومقارنتها مع الجزائر خلال الفترة (2007-2023).

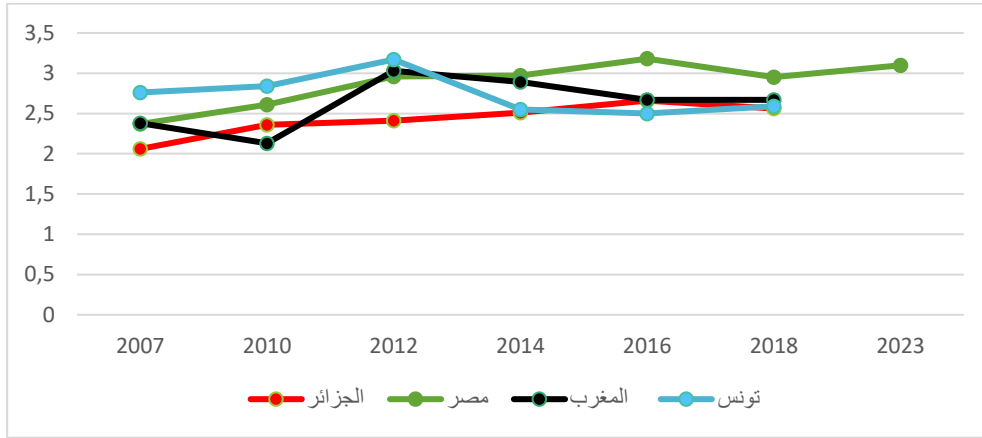
الجدول 02: "مؤشر الأداء اللوجستي لمصر، المغرب وتونس خلال الفترة (2007-2023)"

السنوات	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
مصر	2.37	2.61	2.96	2.97	3.18	2.95	3.1
المغرب	2.38	2.13	3.03	2.89	2.67	2.67	-
تونس	2.76	2.84	3.17	2.55	2.5	2.59	-

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على قاعدة بيانات البنك الدولي



الشكل 06: "تطور الأداء اللوجستي لكل من الجزائر، مصر، المغرب وتونس خلال الفترة (2007-2023)"



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على الجدول رقم 01 والجدول رقم 02.

نلاحظ من الشكل رقم 06 الموضح أعلاه أن مؤشر الأداء اللوجستي لكل من الجزائر، المغرب، تونس ومصر متقارب فيما بينها حيث تتراوح بين 2,13 حتى 3,1، غير أن هذه القيم لازالت تجعل من هذه الدول تحتل مراكز ضعيفة مقارنة بباقي الدول مما يعكس ضعف جودة الخدمات اللوجستية المعتمدة من قبل حكومات هذه الدول وضعف قدرتها على التكيف مع التحولات الاقتصادية والجيوستراتيجية السريعة، حيث أن مصر تصدر هذه المجموعة من الدول وتبقى الجزائر متأخرة نوعا ما عن باقي الدول في تحسين كفاءة الخدمات اللوجستية حيث أن الجزائر تعتمد على المحروقات في صادراتها بنسبة 95% وإهمالها بتطوير قطاع الصناعة، إضافة إلى عدم وجودها عضو في منظمة التجارة العالمية على غرار الدول الأخرى مما يقلص حجم التجارة الدولية و بالتالي يؤخر تطوير السلسلة اللوجستية.

كما أكد رئيس الشركة الناشئة "Opticharge" أن التكلفة اللوجستية بالجزائر تقدر بـ 35% من السعر النهائي للمنتج، بحيث يقدر في كل من مصر تونس والمغرب بـ 20% من السعر النهائي للمنتج بينما المعدل العالمي للتكلفة يقدر بـ 15% وقد تصل حتى 5% في الدول المتقدمة. (فريدة، 2018، صفحة 306)

وبالتالي نلاحظ أن الجزائر تعاني من ضعف في الربط مع سلاسل القيمة العالمية للمنتجات الصناعية والزراعية، لعدة أسباب منها تبعيتها للنفط والمعادن، هشاشة الهياكل والبنى التحتية، نقص الكفاءات البشرية في مجال اللوجستيك، كذلك قلة الاستثمارات الأجنبية الموجهة لتحسين السلسلة اللوجستية، وجود الإجراءات الجمركية المعقدة وأخيرا افتقار الوسائل التكنولوجية المعتمدة في تسيير المنظومة اللوجستية.

2. حجم المبادلات التجارية بين الجزائر وإفريقيا

تعتبر القارة الإفريقية سوقًا استراتيجيًا للجزائر، خاصة في مجالات الطاقة والمعادن، إضافة إلى بعض السلع الاستهلاكية والمنتجات الصناعية، وبالرغم من إصرار الجزائر في اقتحام السوق الإفريقية بهدف تعزيز تنافسية مؤسساتها الوطنية وتنويع صادراتها، إلا أن المبادلات الجزائرية الإفريقية تتسم بالضعف والمحدودية مقارنة بالقدرات الاقتصادية



والإمكانيات المتاحة، حيث تتركز معظم هذه المبادلات مع دول القريبة جغرافيا من الجزائر، وتغيير هذه الوضعية يشكل تحد كبير للصادرات الجزائرية لولوج هذه السوق (هذه و تويزة، 2022)، ويوضح الجدول التالي حجم تطور المبادلات التجارية الجزائرية الإفريقية خلال الفترة (2014-2020).

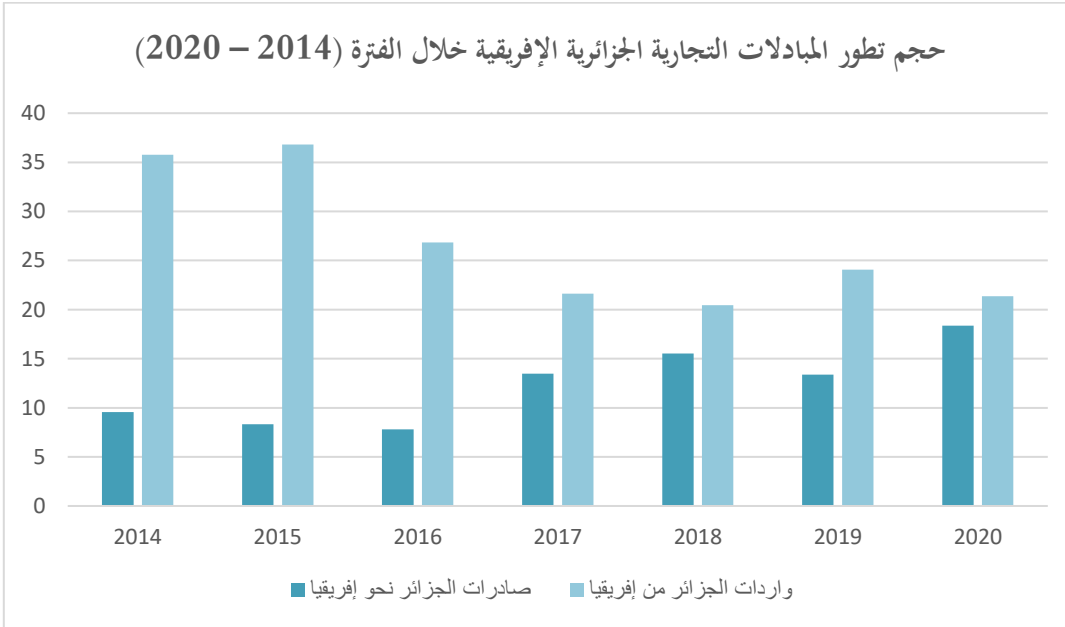
الجدول 02: "حجم تطور المبادلات التجارية الجزائرية الإفريقية خلال الفترة (2014-2020)"

الوحدة: مليار دينار جزائري

السنوات	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
صادرات الجزائر نحو إفريقيا	9.576	8.339	7.798	13.474	15.520	13.366	18.353
واردات الجزائر من إفريقيا	35.767	36.799	26.824	21.611	20.445	24.068	21.378

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء حوصلة إحصائية 1962-2020، التجارة الخارجية.

الشكل 07: "حجم تطور المبادلات التجارية الجزائرية الإفريقية خلال الفترة (2014 - 2020)"



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على الجدول رقم (02).

من خلال الجدول رقم (02) والشكل الموضح أعلاه نلاحظ أن قيمة الصادرات الجزائرية نحو دول إفريقيا تتراجع إلى أدنى مستوى لها سنة 2016، وذلك لارتباطها الوثيق بتقلبات أسعار النفط ومشتقاته، التي شهدت انخفاض ملحوظ خلال تلك الفترة، إذ يُعد قطاع المحروقات المصدر الرئيسي للصادرات الجزائرية سواء إلى دول إفريقيا أو إلى باقي أنحاء العالم، بالإضافة إلى ذلك، فقد أدت مشاركة الجزائر في عدة اتفاقيات مع الاتحاد الأوروبي والصين إلى تهميش علاقاتها التجارية مع إفريقيا، ومع ذلك، شهدت الصادرات الجزائرية نحو إفريقيا ارتفاعاً طفيفاً حتى عام 2018، وذلك بسبب



توجه الجزائر للاستفادة من حجم السوق الإفريقي، قبل أن تعود للانخفاض في سنة 2019 بسبب جائحة كورونا، ثم تعود للارتفاع سنة 2020، وفيما فيما يخص الواردات، فقد استمرت في التراجع حتى عام 2019، حيث كانت الصين وفرنسا وإيطاليا وإسبانيا من أبرز موردي الجزائر خارج القارة الإفريقية، لتعود للارتفاع سنة 2020 ارتفاعاً طفيفاً، وذلك لمحاولة الدولة تغيير بوصلتها الاقتصادية من الشمال للجنوب، من خلال ربط الاقتصاد الوطني باقتصاديات القارة السمراء، وذلك بانضمام الجزائر إلى منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية بتوقيع الاتفاقية سنة 2018.

وحسب بيانات المديرية العامة للجمارك قد شهدت حجم المبادلات التجارية للجزائر مع الدول الإفريقية ارتفاعاً محسوساً سنة 2021 بـ 3,20 مليار دولار مقارنةً بالتراجع الذي مس سنتي 2019 و 2020 وذلك بسبب تأثير الجائحة العالمية كوفيد-19، حتى في سنة 2022 عرفت المبادلات التجارية زيادة تصل لـ 3,96 مليار دولار، وهذه الزيادة مستمرة حتى سنة 2023 بما مجموعه 4,6 مليار دولار بنسبة نمو تتجاوز 18% على أساس سنوي، ويعكس هذا النمو المستمر في التجارة مع القارة الإفريقية بداية تطبيق اتفاقية منطقة التجارة الحرة الإفريقية، التي أسهمت في تعزيز التبادل التجاري وتوسيع الفرص الاقتصادية بين الجزائر والدول الإفريقية، إلا أنه بالرغم من هذه الزيادة في حجم المبادلات التجارية الأفرو-جزائرية مازالت لا ترتقي للمستوى المطلوب، حيث لم تتجاوز نسبة 5% في عام 2020، وهذا ما يجعل من القارة الإفريقية تنذيل قائمة الشركاء التجاريين للجزائر على مستوى القارات الخمس. (إيمان، 2022)

3. المعابر الحدودية للجزائر

تُعد دول الجوار من الشركاء الرئيسيين في المبادلات التجارية مع دول إفريقيا، خاصةً تلك الواقعة في شمال القارة، وذلك بفضل انتمائها إلى المنطقة العربية الكبرى (منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى - GAFTA). من بين 7 دول حدودية، 5 منها دول عربية. تشترك الجزائر في حدودها مع كل من تونس، ليبيا، النيجر، مالي، موريتانيا، الصحراء الغربية، والمغرب، حيث تمتد هذه الحدود لأكثر من 6300 كم، وتشمل 16 ولاية على مساحة 1.3 مليون كم²، ومن أجل تعزيز التبادل التجاري مع دول إفريقيا، قامت الجزائر بتهيئة وإعادة فتح المعابر الحدودية، بالإضافة إلى إنشاء معابر جديدة، وذلك بهدف تسهيل حركة السلع وتحفيز التجارة عبر هذه المنافذ، وأهم المعابر وأبرزها:

- **المعابر الحدودية مع تونس:** تشترك الجزائر وتونس في 9 منافذ حدودية تقع في ولايات الطارف، سوق أهراس، تيسة والوادي. تم إعادة فتح هذه المعابر في سنة 2022 بعد أن كانت مغلقة بسبب جائحة كورونا، مما يساهم في تسهيل عمليات التبادل التجاري بين البلدين. تجدر الإشارة إلى أن حوالي 60 شركة جزائرية تعمل في السوق التونسية، مما يعزز فرص تسويق المنتجات المحلية ويشجع على زيادة النشاط التجاري بين الجزائر وتونس.



- **المعبر الحدودي الدبداب - غدامس مع ليبيا:** يقع المعبر في ولاية إيزي، وقد تم إعادة فتحه في سنة 2023 بعد 9 سنوات من الإغلاق، حيث كان قد تم غلقه من طرف الجزائر بسبب التوترات الأمنية التي شهدتها ليبيا، كما يعد هذا المعبر شرياناً اقتصادياً حيوياً لكلا البلدين، حيث يسعى كل منهما لزيادة حجم التبادل التجاري وتعزيز التعاون الاقتصادي عبر هذا الممر الحدودي.
- **المعابر الحدودية مع موريتانيا:** تم افتتاح معبرين حدوديين، الأول هو معبر الشهيد مصطفى بن بولعيد والثاني هو معبر تندوف- الزويرات، وقد تكفلت الجزائر بأشغال إنجاز هذين المعبرين في إطار سعيها للتوسع في السوق الموريتانية، التي تُعد بوابة هامة للعبور نحو دول غرب إفريقيا.
- **المعابر الحدودية مع كل من مالي والنيجر:** تم إعادة فتح المعبر الحدودي مع كل من مالي والنيجر بعد إغلاق دام لتسع سنوات مع النيجر لأسباب أمنية، وقد قامت الجزائر باستئناف التجارة الحدودية مع البلدين تزامناً والقانون الجديد لتجارة المقايضة (مبادلة سلع بسلع) بغرض تموين سكان ولايات الجنوب الحدودية أدرار، إيزي، تمنراست وتندوف.

4. مساهمة لوجستيك النقل البري في ترقية التجارة الخارجية نحو إفريقيا

تتمتع الجزائر بمقومات جيوسياسية بارزة تؤهلها لتكون قوة إقليمية هامة، فهي أكبر دولة في العالم العربي وإفريقيا، وكذلك في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط، إذ تمنح هذه المقومات الجزائر دوراً محورياً في القارة الإفريقية، وهذا ما يسمح للجزائر بتبوء مكانة بارزة وامتلاك قوة مؤثرة في المنطقة (صقر و خويلدات، 2024، صفحة 81).

كما يُعد السوق الإفريقي سوقاً واعداً للمنتجات الجزائرية، حيث يوفر قاعدة استهلاكية واسعة ومتنوعة من حيث الأذواق ومواسم الطلب ومستويات الدخل، لهذا يعتبر سوقاً ذا أهمية كبيرة، ويشكل التوجه نحو إفريقيا خياراً استراتيجياً حيوياً للجزائر، كونها البلد الوحيد في شمال إفريقيا التي تمتلك سبع منافذ إلى دول مختلفة، مما يجعلها معبراً رئيسياً نحو القارة.

وفي هذا السياق، يُعد لوجستيك النقل البري دعامة أساسية لتحقيق الوصول إلى عمق إفريقيا وتعزيز التجارة الخارجية مع الدول الإفريقية، مما يتيح للجزائر الاستفادة من الفرص المتاحة للتواجد والتوسع في هذه الأسواق، بناءً على ذلك، قامت الدولة بتنفيذ إصلاحات ضخمة تهدف إلى تحسين الخدمات اللوجستية، من خلال إطلاق مشاريع هامة في مجال البنية التحتية، مثل تجديد الطرقات وإنشاء أخرى جديدة، كما تم العمل على تمديد شبكة السكك الحديدية وعصرنتها بهدف ربط الجزائر بالدول المجاورة، مما يساهم في تعزيز التبادل التجاري مع دول الجوار، خاصة مع تلك التي تم إعادة فتح معابرها، ورغم هذه التحسينات، لم تُسهم الإصلاحات بشكل ملموس في تحسين أداء الخدمات اللوجستية وتعزيز كفاءتها كما كان مأمولاً، حيث لا تزال الجزائر تواجه العديد من التحديات، أبرزها نقص الاستثمار الخاص في قطاع النقل، بالإضافة إلى غياب الشفافية والكفاءة في إدارة المشاريع اللوجستية الحيوية. كما أن هناك قيوداً وتعقيدات من الجهات الحكومية المختلفة التي تؤثر سلباً على سير العملية اللوجستية وتزيد من تكاليفها. ولهذا، تبرز الحاجة إلى وضع سياسات حكومية وتشريعات تهدف إلى توحيد إجراءات النقل، التخزين، والتوزيع، فضلاً عن تطوير



البنية التحتية. من الضروري أيضاً توفير بيئة جاذبة للاستثمارات الأجنبية في هذا القطاع، مع تسهيل الإجراءات الإدارية والجمركية. كما يجب التركيز على تدريب العاملين في هذا المجال واستخدام التكنولوجيا الحديثة في قطاع النقل. علاوة على ذلك، يعد تشجيع التعاون الإقليمي بين دول الجوار أمراً بالغ الأهمية، حيث يساهم في تبادل الخبرات، وتسهيل عمليات النقل والتجارة عبر الحدود، مما يؤدي إلى تقليل تكاليف النقل وتعزيز التنمية الاقتصادية. على الرغم من الفرص الكبيرة المتاحة لتحقيق أداء تجاري أفضل، تظل المبادلات التجارية مع الدول الإفريقية على مستويات متواضعة، إلا أن الجزائر لا تزال تسعى لزيادة حجم هذه المبادلات التجارية، إذ يُعد الاهتمام بتطوير لوجستيك النقل البري الخطوة الأولى والأساسية نحو تعزيز كفاءة الخدمات اللوجستية، وبالتالي تحسين قدرتها التنافسية في تطوير وتنويع الصادرات الجزائرية الموجهة نحو دول إفريقيا.

خاتمة

في موضوع هذه الدراسة، تم التركيز على واقع لوجستيك النقل البري في الجزائر ومدى مساهمته في تنمية التجارة بينها وبين دول إفريقيا، إذ يتضح جلياً الجهود الرامية التي تقوم بها الجزائر في سبيل تطوير لوجستيك النقل البري وذلك من خلال كمية المشاريع والاستثمارات الضخمة التي أطلقت في هذا القطاع الفترة الأخيرة بهدف ربط الجزائر بدول الجوار، وذلك لتنشيط تجارتها الخارجية خاصة بعد دخول اتفاقية منطقة التجارة الحرة الإفريقية حيز التنفيذ ومع ذلك، لا تزال الجزائر تحتل مراتب متأخرة في مؤشر الأداء اللوجستي، إذ لم ترق بعد المستوى المطلوب، ويظهر أن فعالية الخدمات اللوجستية تلعب دوراً هاماً في تعزيز تنافسية السلع وزيادة حجم التجارة، مما يعكس ضرورة تحسين هذه الخدمات لتحقيق نتائج أفضل في التبادل التجاري مع دول إفريقيا. وقد توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

- يعتبر قطاع النقل الدعامة الأساسية لتطوير المنظومة اللوجستية، فتحسين فعالية قطاع النقل يؤدي إلى تقليل تكاليف النقل إلى أدنى مستوى.
 - تولي الدولة اليوم اهتماماً كبيراً بتطوير النقل البري، من خلال تحديد البنى التحتية لهذا القطاع من شبكات طرق والسكك الحديدية، وذلك لدعم التبادل التجاري خاصة مع دول الجوار.
 - إن ضعف مكانة الجزائر ضمن مؤشر الأداء اللوجستي ينعكس على ضعف الخدمات اللوجستية المتنبئة من طرف الحكومة.
 - تتميز المبادلات التجارية بين الجزائر ودول إفريقيا بالضعف والهشاشة، ويعد تغيير هذه الوضعية تحدياً كبيراً للجزائر في سبيل اقتحام السوق الإفريقي.
 - تتركز معظم المبادلات التجارية الجزائرية الإفريقية على الدول المتقاربة منها جغرافياً.
 - يتمتع الموقع الجغرافي للجزائر بميزة فريدة، حيث تتوسط سبع دول إفريقية، ولتعزيز تجارتها الخارجية مع القارة، قامت الدولة بإعادة فتح بعض المعابر وإنشاء معابر جديدة مع دول الجوار.
- وعلى ضوء النتائج السابق ذكرها، يمكن طرح الاقتراحات التالية:



- يجب على الجزائر مواكبة ومسايرة التطورات الحاصلة في مجال اللوجستيك والعمل على تحسين أدائها في هذا القطاع، بهدف تحقيق أحسن المراتب في مؤشر الأداء اللوجستي، هذا سيؤهلها لتصبح مركزًا لوجستيًا محوريًا في المنطقة، خاصة بفضل موقعها الاستراتيجي وإمكاناتها الاقتصادية الكبيرة.
- من الضروري تحسين وتطوير البنية التحتية لقطاع النقل البري، بما في ذلك المعابر الحدودية، بما يتوافق مع المعايير والمواصفات الدولية المعتمدة، مما سيساهم بشكل كبير في تعزيز حركة التجارة الخارجية مع دول الجوار، وبالتالي النفاذ إلى الأسواق الإفريقية، ويعزز من القدرة على زيادة الصادرات بشكل خاص.

قائمة المراجع

- السايح صافر، خويلدات صالح. (1 جوان 2024). منطقة التجارة الحرة الإفريقية وأثرها على حجم التجارة البينية في ظل الانفتاح التجاري على الأسواق الإفريقية- دراسة حالة صادرات الجزائر لإفريقيا باستخدام نموذج الجاذبية خلال الفترة (2010-2022)-. مجلة الدراسات الاقتصادية الكمية، المجلد 10، العدد 1.
- بلواضح الجيلالي. (28 أكتوبر، 2020). واقع القطاع البري في الجزائر: المعوقات و الحلول (دراسة وصفية تحليلية). مجلة التنمية و الاقتصاد التطبيقي.
- بن قيراط عبد العزيز، غنية بركات، و فارس بوباكور . (2017). اللوجستيك كرهان استراتيجي وتنافسي للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة الجزائرية دراسة ميدانية لمجموعة PME بمدينة عنابة. مجلة الدراسات المالية والإدارية المحاسبية.
- بوختالة سمير، محمد زرقون، و نوال بن عمارة. (جوان، 2017). واقع و آفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية. المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، المجلد 6، العدد .
- بيدي مدني. (2016). تسيير النقل وهياكله القاعدية في الجزائر -دراسة في التصور التنموي الجديد. أطروحة دكتوراه علوم. الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، الجزائر: جامعة الجزائر 3.
- خالد ليتيم، و صفية درويش. (1 جوان، 2014). تقييم استراتيجية تطوير النقل البري في الجزائر في إطار رؤية تنموية مستدامة. مجلة الإدارة والتنمية للبحوث والدراسات.
- خديري هندة، و بلقاسم تويضة. (22 جوان، 2022). منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (afcfra) كآلية لاندماج الجزائر في سلاسل القيمة العالمية وآفاقها في ظل جائحة كوفيد-19. مجلة المنتدى للدراسات والابحاث الاقتصادية.
- خلفي أسمهان. (2018). استخدام تكنولوجيا المعلومات في الأنشطة اللوجستية وأثرها في تحقيق ميزة تنافسية للمؤسسة دراسة حالة مجمع صيدال. أطروحة دكتوراه. باتنة، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية وعلوم التسيير، الجزائر: جامعة باتنة 1.



- رانيا محفوظ السيد عامر. (أوت، 2023). دور الخدمات اللوجستية وقطاع النقل في دفع عجلة النمو الاقتصادي. مجلة النيل للعلوم التجارية والقانونية ونظم المعلومات، المجلد 3، العدد 5.
- رونالدو إتش بالو. (2006). إدارة اللوجستيات تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد. (تركي ابراهيم سلطان، و مسلم اسامة احمد، المترجمون) الرياض، المملكة العربية السعودية: دار المريخ.
- سعودي إيمان. (31 ديسمبر، 2022). دور منطقة التجارة الحرة الإفريقية في ترقية الصادرات خارج قطاع المحروقات في الجزائر. مجلة التمويل و الاستثمار و التنمية المستدامة.
- شريف فتيحة، و أمين مخفي. (أكتوبر، 2022). للوجستيك و رفع أداء قطاع خدمات النقل البحري الدولي للبضائع حالة الجزائر الفترة (2010-2020). مجلة الاقتصاد والبيئة، المجلد 5، العدد 2.
- طروبيا نذير. (30 جوان، 2022). الطريق العابر للصحراء ودوره في تفعيل المقايضة التجارية الحدودية بين الجزائر والقارة الإفريقية. مجلة التكامل الاقتصادي، المجلد 10، العدد 2.
- قلابزة آمال، و حياة بن حراة. (1 ماي، 2014). لوجستك النقل و دوره في التنمية الاقتصادية دراسة برامج تطوير قطاع النقل في الجزائر. مجلة الاقتصاد و المناجمت، المجلد 13، العدد 2.
- محمود حاتم، و عبد الحليم القاضي. (2005). دور السكك الحديدية و الموانئ الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي. الملتقى الوطني للنقل ومستلزماته.
- نافع ذنون الدباغ. (2005). نظام اللوجستيك المفاهيم والأساسيات. مجلة تنمية الرافدين.
- همال فريدة. (2018) دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية - العدد الاقتصادي -، المجلد 12، العدد 1.
- هشام دغموم، و عبد النور قبائلي. (جوان، 2022). أهمية تطوير قطاع النقل في الجزائر كآلية لترقية مناخها الاستثماري. مجلة التنمية و الاستشراف للبحوث والدراسات، المجلد 7، العدد 1.
- والي طارق، و عبد الحق طير. (31 مارس، 2023). أثر كفاءة وجودة الخدمات اللوجيستية على الصادرات في دول شمال إفريقيا خلال الفترة 2007-2019. مجلة الاقتصاد والمال، المجلد 8، العدد 1.
- البنك الدولي 2023، الخدمات اللوجستية للتبادل التجاري في الاقتصاد العالمي،
- <https://data.albankaldawli.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ?end=2018&locations=DZ&start=2007&view=chart>
- الديوان الوطني للإحصاء حوصلة إحصائية 1962-2020، التجارة الخارجية.
- <https://www.ons.dz/spip.php?article2874>