



مجلة إدارة الأعمال والدراسات الاقتصادية



موقع المجلة: www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/313/

متطلبات تطوير قطاع النقل المستدام لتحسين مؤشر الأداء اللوجستي في الجزائر

Requirements for Developing a Sustainable Transport sector to Improve the Logistics Performance Index in Algeria

عمر هارون، HAROUN Omar^{1*}, haroun.omar@univ-medea.dz

¹ أستاذ محاضر أ، مخبر الاقتصاد التطبيقي في التنمية، جامعة يحيى فارس المدية (الجزائر)

تاريخ الإرسال: 2025/03/20 تاريخ القبول: 2025/05/24 تاريخ النشر: 2025/05/28

ملخص	الكلمات المفتاحية
تهدف هذه الدراسة للتركيز على متطلبات تطوير نظام نقل مستدام بأبعاده الاقتصادية الاجتماعية البيئية وتلك المتعلقة بالحوكمة والتخطيط وربطها بمؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي والذي يبنى على متغيرات تتمثل في الجمركة والبنى التحتية والنقل والشحن والمهارات اللوجستية والتحكم في الأوقات والتدفقات، من خلال توضيح الجهود المبذولة في سبيل تطوير القطاع والتحديات المتبقية للوصول إلى تحقيق الأهداف المرجوة، ولقد ركزنا خلال هذه الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي، من أجل الوصول إلى فهم طبيعة نظام النقل في الجزائر وتوصلنا إلى ضرورة ربط ما يتم إنجازه بالرؤية الأكاديمية للوصول إلى تحقيق نتائج ميدانية في مجال إستدامة نظام النقل تتعكس بشكل مباشر على مؤشرات الأداء اللوجستي كمثال على المؤشرات العالمية .	نظام نقل مستدام، مؤشر الأداء اللوجستي، قطاع النقل، البنى التحتية

تصنيف JEL: F20;R41; L90; P45

Abstract	Keywords
This study aims to focus on the requirements for developing a sustainable transport system in its economic, social, and environmental dimensions, as well as those related to governance and planning. It seeks to link these aspects to the World Bank's Logistics Performance Index, which is based on variables such as customs, infrastructure, transportation, shipping, logistics skills, and the control of time and flows. The study highlights the efforts made to develop the sector and the remaining challenges to achieving the desired goals. Throughout this study, we have adopted a descriptive and analytical approach to understand the nature of the transport system in Algeria. Our findings emphasize the necessity of aligning ongoing developments with an academic vision to achieve tangible field results in transport system sustainability, which would directly impact logistics performance indicators as an example of global benchmarks.	Sustainable Transport System Logistics ; Performance Index ; Transportation Sector ; Infrastructure

JEL Classification Codes : F20;R41; L90; P45

* البريد الإلكتروني للباحث المرسل: haroun.omar@univ-medea.dz

I. مقدمة

يعتبر قطاع النقل ركيزة أساسية التي تساهم في دعم النمو الاقتصادي والاجتماعي لأي دولة. يلعب هذا القطاع دورًا حيويًا كبيرًا جدًا في تسهيل حركة البضائع والأفراد، مما يعزز النشاط الاقتصادي ويساهم في خلق القيمة المضافة. إذ ترتبط كفاءة قطاع النقل بشكل مباشر بقدرة الاقتصاد على النمو والتطور، حيث تسهم البنية التحتية للنقل في تقليل تكاليف الإنتاج والتوزيع، وتساعد في زيادة الإنتاجية والتنافسية للشركات، كما يعتبر النقل سواء كان بريًا بحريًا أو جويًا الرافد الأساسي لقياس تقدم وإزدهار الأمم ورفاهية الشعوب .

يلعب النقل دورًا حاسمًا في تسهيل التجارة البينية بين الدول. فوجود بنية تحتية متطورة للنقل يساهم في تحسين الوصول إلى الأسواق المحلية والدولية، مما يعزز التجارة ويزيد من حجم التبادلات التجارية. فعلى الصعيد الداخلي، يقلص النقل من الفجوة التي قد تحصل بين مناطق نفس البلد، مما يساهم في توزيع أكثر عدالة للموارد ويعزز التكامل الاقتصادي بين الأقاليم. أما على الصعيد الخارجي، فإن تحسين وسائل النقل يساهم في زيادة الصادرات والواردات، وبيّتح للشركات المحلية الوصول إلى الأسواق العالمية بفعالية أكبر، بل يعتبر النقل الجيد الرافد الرئيسي لإستحداث مناطق تجارة عالمية تبنى عليها سلاسل التوريد، إن النقل هو همزة الوصل القادرة على انتشال اقتصاد من التخلف إلى التطور ومن التباطؤ إلى سرعة تطوير الاقتصاد .

الإشكالية

إن السياسات العمومية المتبعة في تطوير قطاع النقل تعتبر الأساس الذي يعتمد عليه القطاع في تطويره، فيمكن اعتبارها مجموعة الاجراءات والبرامج والمشاريع التي تهدف إلى تحسين وتنظيم أداء نظام النقل، لكن الأهم من هذا هو العمل أن يكون نظام النقل مرتبط وروية مستدامة قابلة لتحقيق مجموعة من المؤشرات العالمية التي عادة ما تجمع بين الجانب الاقتصادي، الاجتماعي، البيئي ومجال حوكمة والتخطيط للقطاع

ومما سبق يمكن أن نصيغ الإشكالية التالية حول هذا الموضوع والمنتحلة في :

فيما تتمثل أهم الإنجازات التي تحققت لقطاع النقل في الجزائر وكيف يمكن أن تنعكس على إستدامة النظام النقل في الجزائر ؟ وكيف يمكن أن تؤثر على مؤشر الأداء اللوجستي في الجزائر خلال 2023 .

الأسئلة الفرعية

إن هذه الإشكالية تهدف بالأساس للوقوف على معايير تقييم استدامة قطاع النقل وذلك لا يكون إلا من خلال التعرف على ماهية هذا القطاع وأهم مقدراته في الجزائر للوقوف على محددات الاستدامة وعليه فيمكن أن تكون الأسئلة الفرعية على الشكل التالي :

- ما هي معايير تقييم إستدامة قطاع النقل ؟

- ما هو واقع قطاع النقل في الجزائر ؟
- كيف تقيم معايير استدامة قطاع النقل في الجزائر ؟
- هل تؤثر استدامة نظام النقل على مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي ؟

الفرضيات

وللإجابة على الاسئلة سالفة الذكر يمكن صياغة مجموعة من الفرضيات والتي تتمحور بشكل مباشر حول معايير الاستدامة في قطاع النقل والمرتبطة بشكل مباشر بالإستثمارات المخصصة لهذا القطاع مع التأكيد على ضرورة العمل على فهم متطلبات

- قطاع النقل في الجزائر بحاجة لإستثمارات أكبر من أجل التطور .
- واقع قطاع النقل في الجزائر قابل للتطور خلال الخماسي القادم .
- معايير تقييم استدامة قطاع النقل بحاجة للتطور
- نظام مستدام للنقل يحقق تطوير كبير في مؤشر الأداء اللوجستي في الجزائر .

منهج الدراسة

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي الذي خصص للعمل على توضيح كل ما تعلق بتقييم استدامة نظام قطاع النقل ومؤشر الاداء اللوجستي، كما خصص المنهج التحليلي للخروج بنتائج ملائمة لطبيعة الدراسة من خلال الربط بين المتغيرين وما حقق في الاقتصاد الوطني إلى غاية 2023 نظرا لاعتمادنا على تقرير الأداء اللوجستي الصادر في نفس السنة .

II. محددات تقييم استدامة نظام النقل ومؤشر الأداء اللوجستي

لا يخفى على أحد أن قطاع النقل يتكون في الأساس من النقل البري والبحري والجوي، حيث ينقسم النقل البري إلى النقل بالسكك الحديدية والنقل بالكوابل، بالإضافة لمجموعة من التقييمات الأخرى على غرار النقل العام والنقل الخاص، رغم أن العديد من المدن تعتمد الدمج في هذه النقطة بين القطاعين، كما أن هناك تقسيمات أخرى تفرق بين القطاع العام والقطاع الخاص في النقل وتقسيم آخر يراعي مجال نقل السلع والبضائع ومجال نقل الأشخاص .

لكن الأهم مما سبق، هو قدرة الإقتصاد على تقييم قطاع النقل بشكل دقيق، وهذا لا يكون إلا من خلال نموذج تقييم يعتمد على تقييم المؤشرات المرتبطة بالجانب الاقتصادي على غرار استهلاك الطاقة، عدد المنشآت وتكاليف النقل، والجانب الاجتماعي ويرتبط بتحمل تكاليف النقل ومعدلات السفر بالإضافة للصابط البيئي والرتبط بالإنبعاثات الصادرة عن مركبات النقل والتلوث الصوتي وغيرها من المؤشرات كما لا يجب إغفال الجانب المتعلق بالحوكمة والتخطيط، حيث تعتبر هذه المؤشرات غاية في الأهمية من أجل ضبط قطاع النقل

1. محددات استدامة قطاع النقل

إن الجدول أدناه يوضح المؤشرات القادرة على تقييم قطاع النقل يقدم صورة عامة، يمكن تطويرها حسب خصائص التي تميز كل دولة على حدى، لكن تبقى المؤشرات الأربع هي الأساسية في تقييم هذا القطاع الحساس .

الجدول الأول : محددات استدامة قطاع النقل

قطاع النقل			
محددات اقتصادية	محددات بيئية	محددات إجتماعية	محددات الحوكمة والتخطيط
- الميزانية المخصصة للقطاع - تكاليف الطاقة - عدد المنشآت (مطارات، موانئ، محطات ...) - تكاليف النقل	- مؤشرات الانبعاثات (ثاني أكسيد الكربون ...) - التلوث الصوتي - المركبات الصديقة للبيئة	- تحمل تكلفة النقل - معدل السفر (التنقلات) - معدلات الأمان في المواصلات - معدل ركوب الدرجات والمشي	- تخطيط متكامل وشامل - استثمار فعال - تسعير فعال

(المصدر : (Measured, 2024,p03)

إن المؤشر الأول اقتصادي بحت يراعي البنى التحتية المخصصة للقطاع بالإضافة لكفائتها وقدرتها على دعم الاقتصاد المحلي مع مراعات عامل التكاليف والتي تعتبر أساس تأثيرها، أما بالنسبة للمؤشر الثاني فيتعلق بالجانب البيئي والمتعلق في الأساس بقياس مستوى الانبعاثات الصادرة من وسائل النقل، والتلوث الصوتي المرتبط في الأساس بالضوضاء يضاف إلي ذلك عدد المركبات التي تستعمل وقودا غير ملوث، ورغم تجاهل هذا المتغير في العديد من الدول التي تعتبر اليوم دولا نامية إلا أن المحافظة على حق الأجيال القادمة في الحياة في بيئة حسنة يحتم على الدولة مراعات هذا المتغير ليكون توسع قطاع النقل وفق رؤية مستدامة، المؤشر ما قبل الأخير مرتبط بالجانب الاجتماعي وقدرة المواطن على تحمل تكاليف النقل، ومعدلات التنقل السفر داخليا وخارجيا، مع معدلات الاعتداء في المواقف ووسائل النقل، ليكون آخر متغير هو معدلات المشي وركوب الدرجات، وهذا المتغير يوضح مدى تلائم الاستثمارات المخصصة في قطاع النقل مع الحياة العامة، وقدرة الاستثمارات العامة والقطاع الخاص على توفير بيئة داعمة للمواطنين، المؤشر الأخير مرتبط بحكومة تسيير القطاع والتخطيط المخصص لهذا المجال في الدول، مما سبق يتضح لنا جليا أن تقييم قطاع النقل يخضع لمتغيرات واضحة، يمكن اعتمادها بشكل مباشر كما يمكن العمل على تطويرها وتكييفها حسب الاقتصاد الجزائري، وهو ما يمكننا من فهم حجم تطور القطاع مقارنة بتطلعات المواطنين والساكنة، إن إطلاق مثل هذه العمليات سيتمكن متخذ القرار من وضع استراتيجية دقيقة تحمل في طياتها أدوات تطوير القطاع على المستوى المتوسط والطويل (Measured, 2024,p05).

2. مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي

يعتبر مؤشر الأداء اللوجستي واحد من أهم المؤشرات الصادرة عن البنك الدولي منذ 2007، حيث يقيس المؤشر الأداء اللوجستي لـ 139 دولة من خلال مجموعة من المؤشرات تتمثل في الأساس في (البنك الدولي، 2023، ص12):

الجدول الثاني : مؤشرات الأداء اللوجستي للدول

المؤشر	البيان
الجمركة	وتأخذ بعين الاعتبار مدة التخليص الجمركي
البنية التحتية	كفاءة وقوة البنية التحتية في البلاد
النقل والشحن	حجم أسطول الشحن المتوفر
المهارات اللوجستية	كفاءة عمليات التخزين والتوضيب والنقل.. الخ
التحكم في الأوقات	مدة التعامل مع الشحنات الواردة للمعابر الحدودية
التحكم في تتبع التدفقات والمواد أو البضائع	أنظمة التحكم وتنظيم المعابر الحدودية

المصدر : (البنك الدولي، 2023)

إن هذه المتغيرات هي المعايير الأساسية التي يقوم من خلالها البنك الدولي بتقييم الأداء اللوجستي وهو مقياس عالمي لقدرة البلدان على نقل السلع عبر الحدود بسرعة وبشكل منظم، ويرى التقرير أن المتوسط العالمي لوصول الشحنات من المصدر وإلى المستورد هي 44 يوما من وقت دخول الحاويات إلى موانئ المصدرين إلى غاية وصولها إلى موانئ المستوردين، مع احتمال وجود إنحراف معياري في حدود 10.5 يوما، ويؤكد التقرير على أن رقمنة سلاسل الإمداد كفيل بإختصار بفترات التأخير بنسبة 70 بالمئة (البنك الدولي، 2023).

III. إنجازات قطاع النقل في الجزائر

إستطاعت الجزائر أن تحقق قفزة نوعية من خلال الإستثمارات التي خصصتها لقطاع النقل، حيث خصصت سنة 2023 مبلغ قدره 469 مليار دج كرخص برامج إجمالية و 191 مليار دج للبرامج الجارية،

الجدول الثالث : المؤشرات المالية لقطاع النقل 2023

البرنامج	الحركية واللوجستية	الطيران والارصاد الجوية	البحرية التجارية والموانئ	الإدارة العامة
رخصة البرنامج	305,93	97,31	63,64	2,25
البرنامج الجاري	117,98	26,81	45,19	1,63
نفقات الاستثمار لسنة 2024	30,62	11,05	0,183	0,328
نفقات التحويل لسنة 2024	15,24	10,50	0	0,750

المصدر : (الرحمان، 2024)

إن المبالغ المرصودة لقطاع النقل وتطويره، تظهر أهمية التي توليها الدولة الجزائرية لهذا القطاع الذي يعتبر أساس العملية التنموية، ويتضح ذلك بشكل أكبر بعد الاطلاع على ما حققه القطاع .

الجدول الرابع : إحصائيات النقل الجوي

سنة 2023	النقل الجوي
المطارات	36 مطار
إجمالي عدد المسافرين	15.4 مليون مسافر
المسافرين داخليا	6.7 مليون داخليا
المسافرين خارجيا	8.6 مليون دوليا
إجمالي الحمولة	44700 طن (نقل بضائع)
الخطوط الجوية الجزائرية	نقلت (7 ملايين مسافر منهم 4.7 دوليا)
الطاسيلي للطيران	نقلت (1.3 مليون مسافر منهم 1.2 داخليا)

المصدر : عبد الرحمان عرابية، مدير الاستشراف والتخطيط بوزارة النقل ، يوم دراسي في البرلمان الجزائر 02 جوان 2024 . (الرحمان، 2024)

بين الجدول أعلاه عدد المطارات في الجزائر والذي بلغ 36 مطار يضاف إلى ذلك عدد المسافرين الذين تم نقلهم في الخطوط الداخلية والخارجية سواء تعلق الأمر بالخطوط الجوية الجزائرية أو شركة طاسيلي للطيران .

ويبقى نقل البضائع واحد من المشاكل التي تعترض قطاع النقل في الجزائر، خاص والمنحى الجديد الذي أخذه الاقتصاد الوطني من خلال رفع وتيرة الصادرات خارج المحروقات من رهان 07 مليار إلى رهان 10 مليار دولار ولما لا أكثر، وتبقى الشركة المكلفة بهذه العملية هي شركة "كارغو" التابعة للخطوط الجوية الجزائرية، ويعتبر هذا السوق محتكرا بشكل كامل لهذه الشركة التي رغم توفيرها لمجموعة من الخدمات تتراوح بين الشحن السريع، شحن المواد سريعة التلف، المواد الصيدلانية، المواد الخطرة، الشحن السريع، شحن الحيوانات، شحن السلع الثمينة، وشحن الحجوم الاستثنائية والمنشآت النفطية، إلا أنها تبقى غير كافية، في ظل إرتفاع قدرات الاقتصاد الجزائري على التصدير خاصة أن المؤسسة لا تمتلك إلا 04 طائرات شحن جوي متخصصة منها 03 طائرات متوسطة الحجم (الرحمان، 2024) (زهانة، 2023)، وتحاول الخطوط الجوية الجزائرية للشحن إستعمال ما تبقى من مساحات الأمتعة في أسطول الشركة الأم "الخطوط الجوية الجزائرية" لشحن ما تبقى من طلبات عملائها، وهي وضعية تجعل عدم التأكد الحالة السائدة في معاملات المؤسسة

الجدول الخامس: إحصائيات النقل بالسكك الحديدية

سنة 2023	النقل بالسكك الحديدية (الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية)
عدد المحطات	500 محطة
عدد المسافرين	36 مليون مسافر
حجم البضائع المنقولة	5 ملايين طن
عدد العربات والمنقطورات	380 عربة (للمسافرين) و 10317 مقطورة (للبضائع)
شركة استغلال الترامواي "سيترام"	
عدد المسافرين	100 مليون مسافر
ولايات العمل	العاصمة، وهران، قسنطينة، سيدي بلعباس، ورقلة، سطيف، مستغانم
إحصائيات العاصمة	46 مليون مسافر "مترو الجزائر"
حجم خطوط العاصمة	18.7 كلم ب 19 محطة
النقل بالكوابل (تيليفريك)	
عدد المنقولين	8.4 مليون راكب
ولايات النشاط	العاصمة، قسنطينة، عنابة، تلمسان، سكيكدة، وهران، تيزي وزو

المصدر: (زهانة، 2024)

يشكل قطاع السكك الحديدية شريان حياة الاقتصاد، وتطويره يعتبر واحد من أهم الروافد التي يمكن أن تخلق الفارق في أي اقتصاد، وقد حققت الجزائر قفزات عملاقة في هذا المجال خاصة بعد استحداث مجمع عمومي مخصص للهندسة وإنجاز المشاريع، في مجال السكك الحديدية، في إطار الرؤية الشاملة لتطوير هذا القطاع، من خلال عقد مجلس مساهمات الدولة برئاسة الوزير الأول السيد نذير العريايوي في دورته 184 بتاريخ 23 ماي 2024، وذلك من خلال مجموعة شركات في شكل مؤسسة أم ومؤسسات تابعة، وهذا ما سيجعل تنفيذ المشاريع العملاقة التي بدأتها الجزائر أمرا حتميا، كما تهدف هذه الاستراتيجية حسب ما جاء في بيان مصالح الوزارة الأولى (الجزائر، سبتمبر 2023)

- تعزيز الاستقلال التكنولوجي للبلاد،
- تعزيز مكانة المؤسسات الوطنية في مواجهة المنافسة الأجنبية من خلال رفع قدراتها التفاوضية مع مختلف الشركاء الأجانب،
- ترقية التحكم في التسيير من خلال ترشيد استعمال الموارد وتقليص التكاليف خاصة فيما يتعلق بالتموين،

- وأخيرا، الأثر الإيجابي غير المباشر لصالح المؤسسات الوطنية خارج الحافظة ولاسيما في إطار عمليات المناولة في مراحل ما قبل سلاسل القيم وما بعدها.

إن ما سبق يؤكد على الرؤية السديدة الموجودة في هذا القطاع الذي سيغير الوجه الاقتصادي للجزائر بعد المضي في تنفيذ برنامجه .

الجدول السادس: إحصائيات النقل البحري

2024	البنى التحتية للنقل البحري
عدد الموانئ	56 ميناء
الموانئ التجارية	10 موانئ
موانئ الصيد والنزهة	46 ميناء
عدد البواخر التجارية	34 باخرة
عدد بواخر نقل السلع والحاويات	14 باخرة
عدد بواخر نقل المحروقات	14 باخرة
بواخر نقل المسافرين	06 بواخر
حجم اجمالي البضائع المنقولة	126 مليون طن
حركة المسافرين	766629 مسافر

المصدر : (الرحمان، 2024)

إن إعادة توحيد فروع الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN) باعتبارها رمزا للسيادة الوطنية، وتوجيهها لتعزيز الأسطول البحري الوطني، باقتناء بواخر جديدة، للنقل التجاري من خلال استحداث "كناز الجزائر (CNAN EL)" (DJAZAIR)، لضم المؤسستين "كناز شمال (CNAN NORD)" و "كناز متوسط (MED CNAN)" كما تم الشروع في تأهيل الأسطول المتكون من 13 باخرة ليكون جاهز لمواجهة الطلب الذي عادة ما يرتفع في فترة الصيف، خاصة أن 06 سفن تتواجد في مرحلة التصليح في المؤسسة الوطنية لبناء وتصليح السفن ERENAV، إن قطاع النقل البحري، كما أكد وزير القطاع أن موانئ الجزائر عالجت 126 مليون طن من البضائع وحوالي 1.55 مليون من الحاويات، بالإضافة إلى تسجيل 700 ألف مسافر حسب ما صرح به السيد وزير النقل خلال كلمته في الطبعة الأولى لمندى الخبراء "قيديديت" والمنظم في 14 ماي 2024.

إن الأكيد أن الأسطول البحري الجزائري ليس كافيا من أجل التكفل بإحتياجات الاقتصاد الوطني خاصة بعد الإرتفاع الكبير الذي شهده الطلب على السلع الجزائرية خاصة تلك التي تحتاج أن ترسل بشكل سريع وطازج إلى الأسواق العالمية والافريقية، على غرار التمر زيت الزيتون وغيرها من المواد .

IV. أهم الإجراءات التي جاء بها قانون المالية لسنة 2024 في قطاع النقل

لقد عرف قطاع النقل خلال السنة الجارية لوحدها تخصيص 37,77 مليار دج كرخصة التزام و 20,55 مليار دج كاعتمادات دفع حسب ما جاء في تقرير عرض قانون المالية لسنة 2024 ، موجهة أساسا لتسجيل مجموعة من المشاريع على غرار إعادة تأهيل المنشآت الفنية القديمة لشبكة السكك الحديدية لضمان ديمومتها والحفاظ على حركة النقل بالسكك الحديدية (8مليار دج كرخصة التزام و 2 مليار دج كاعتمادات دفع) الأشغال الكبرى للصيانة، التعبئة الميكانيكية الثقيلة و تجديد الصابورة على مستوى كل شبكة السكك الحديدية (800 كم) (6,1 مليار دج كرخصة التزام و 2,5 مليار دج كاعتمادات دفع) تجديد الطريق والصابورة لخط الجزائر/ التنية (92كم) (4,6مليار دج كرخصة التزام و 0,5 مليار دج كاعتمادات دفع) اقتناء أجهزة المسح الضوئي مجهزة بنظام الكشف عن المتفجرات لمطارات: بجاية، الشلف، بوسعادة، الغواط، حاسي الرمل، غرداية، القليعة، عين صالح، تمنراست، عين قزام، الواد، توقرت، ورقلة، حاسي مسعود، عين أمناس، إليزي و جانت (3 مليار دج كرخصة التزام واعتمادات دفع). يندرج هذا الاقتناء ضمن عملية تأمين المطارات و التي يقترح لها 10 مليار دج كرخصة برنامج واعتمادات دفع بعنوان سنة 2024 إنجاز و تجهيز مراكز المراقبة لفائدة الدرك الوطني على مستوى محطات النقل بالسكك الحديدية (13فرقة) (2مليار دج كرخصة التزام و 0,5مليار دج كاعتمادات دفع) (قانون المالية، 2024)

V. المنشآت والبنى التحتية للنقل خلال 2024

الأشغال العمومية والمنشآت القاعدية ب و 240,60 دج كرخصة التزام و 227,12 مليار دج كاعتمادات دفع، مرتقبة أساسا إعادة تقييم العمليات التالية: ازدواجية الطريق المنجمي عنابة جبل العنق المسير بالكهرباء مع الإشارات الضوئية والمواصلات السلكية و اللاسلكية و الطاقة ب 67 مليار دج كرخصة التزام و 158,9 مليار دج كاعتمادات دفع؛ إنجاز 04 منافذ للطرق السريعة على مستوى ولايات بجاية، جيجل، وهران و معسكر على امتداد 279. كلم (9,9 مليار دج كرخصة التزام و 40,1 مليار دج كاعتمادات دفع)؛ إنجاز الطريق الاجتبابي الرابع لمدينة الجزائر (تجزئة 1: محول الطريق الوطني رقم 18 ولاية عين الدفلى) محول الطريق الوطني رقم 1 (ولاية المدية) على امتداد 67,213 كلم لطريق ذات اتجاهين 2×2 قابلة للتوسعة (18,2مليار دج كرخصة التزام و 12مليار دج كاعتمادات دفع)؛ ازدواجية شطر الطريق الوطني رقم 01 بين الشفة و البرواقية على امتداد 53 كلم (8,84مليار دج كرخصة التزام و 18,84مليار دج كاعتمادات دفع)؛ إنجاز الطريق الجديد المزدوج، المزدود بالكهرباء و الإشارات الضوئية لود تليالت/تلمسان (130 كم): 17,7مليار دج كرخصة التزام و 18,8مليار دج كاعتمادات دفع؛ أشغال ازدواجية الطرق بما في ذلك تصحيح الملسار بين الخميس و الغفرون (55كم) من الطريق الجزائر وهران: 15مليار دج كرخصة التزام و اعتمادات دفع؛ تفويض المشروع المنتدب إنجاز الأشغال (4,4 مليار دج كرخصة التزام و 6,9 مليار دج كاعتمادات دفع)؛ إنجاز مترو الجزائر توسعة الحراش باب الزوار المطار (4,4مليار دج كرخصة التزام و 7مليار دج كاعتمادات دفع)؛ إنجاز طريق السكة الحديدية الجديد توقرت - حاسي مسعود (5,2مليار دج كرخصة التزام و 6,2 مليار دج كاعتمادات دفع)؛ إنجاز الشطر شرق على امتداد 399 كلم بـ 3×2 طرق بما في ذلك الحولات (3,7 مليار دج كرخصة التزام واعتمادات دفع)؛ ازدواجية الطريق الوطني رقم 01 بين مدينة الجلفة و حدود والية الأغواط على امتداد 64 كلم (3,2 مليار دج كرخصة التزام و اعتمادات دفع). (تقرير عرض قانون المالية، 2024)

VI. تحديات تطوير نظام نقل مستدام في ضوء مؤشر الأداء اللوجستي في الجزائر

احتلت الجزائر المرتبة 97 من إجمالي 139 دولة مقيمة في مؤشر الأداء اللوجستي، وهو تحسن مقارنة بما كان عليه الحال في نفس التقرير لسنة 2018 حيث احتلت الجزائر المرتبة 117 بتحسن قدر بـ 20 مرتبة حيث كانت الجزائر تحتل المرتبة رقم 140 في أول تقرير للمؤشر والذي كان في سنة 2007، والجدول أدناه يوضح ما هي العلامات التي تحصلت عليها الجزائر خلال تقرير 2023 حسب كل مؤشر .

الجدول السابع: الأداء اللوجستي للجزائر 2023

المؤشر	العلامة
الجمركة	2.3
البنية التحتية	2.1
النقل والشحن	3
المهارات اللوجستية	2.2
التحكم في الأوقات	2.6
التحكم في تتبع التدفقات والمواد أو البضائع	2.5
مؤشر الأداء اللوجستي	2.5

المصدر : (البنك الدولي، 2023)

من الواحد وجود علاقة كبيرة بين مؤشر الأداء اللوجستي وبناء يعترض بناء نظام نقل مستدام في الجزائر وأن بناء نظام نقل مستدام سيساهم في تطوير مؤشر الجزائر في مؤشر الأداء اللوجستي من خلال العمل على التحديات المرتبطة بالمجال الاقتصادي والاجتماعي والبيئي والحوكمة وعليه يجب إتخاذ مجموعة من الإجراءات

الجدول الثامن : الاجراءات الواجب إتخاذها لتحقيق استدامة نظام النقل في الجزائر

المجال	الاجراءات
اقتصاديا	• تحيين مواقع وبرمجيات مؤسسات النقل البري والبحري والجوي العمومية، لمواكبة الطفرة الرقمية الحاصلة في العالم • الرفع من قدرات مؤسسات النقل التجاري الجوية "لوغار " والنقل البحرية "كنان الجزائر" للرفي إلى مستوى تطلعات الاقتصاد الوطني • مراعات ربط المناطق الصناعية بوسائل النقل الحديثة خاصة السكك الحديدية، نظرا لأهميتها القصوى في تطوير المؤسسات العاملة في هذه المناطق نظرا لأهمية وسائل النقل في سلاسل التوريد .
إجتماعيا	• العمل على تجديد حضيرة النقل الوطنية • رقمنة حضيرة النقل الوطنية بأدوات كـ gps وربطها مع المنصات العالمية على غرار . google map
بيئيا	• الرفع من المركبات الغازية (gpl) والكهربائية • الحرص للمحافظة على الحياة البرية والبيئة والطبيعة خلال شق البنى التحتية الجديدة الخاصة بوسائل النقل • الحرص على التخطيط الجيد للمدن الجديدة لتفادي الإزدحام وتقليل التلوث
حوكمة وتخطيط	• الاعتماد على الابتكار والابداع داخل مؤسسات النقل، مما يصعب من حل المشاكل التي تقع داخلها • إعتما د أنظمة تسيير حديثة في البنى التحتية للنقل في الجزائر • اعتماد مؤشرات الأداء في تقييم نجاعة الاستثمارات بالبنى التحتية في الجزائر

المصدر : (هارون، 2023)

VII. خاتمة

يعتبر قطاع النقل في الجزائر حجر الزاوية في دعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ويشهد تقدماً ملحوظاً في مجالات مختلفة من البنية التحتية للنقل البري والبحري والجوي. على الرغم من الإنجازات الهامة مثل تطوير شبكة الطرق، توسيع شبكة السكك الحديدية، وتحسين الموانئ والمطارات، لا يزال القطاع يواجه تحديات كبيرة تتطلب إصلاحات مستمرة وشاملة. لضمان استدامة التقدم المحرز وتعزيز دور قطاع النقل في التنمية الوطنية، والدليل في ذلك مؤشر الأداء اللوجستي الذي لا تزال الجزائر تحتل فيه مراتب متوسطة، مما يؤكد على الضرورة الملحة للقيام بدراسة تقييمية شاملة

للقطاع تمكننا من فهم واقع القطاع، مع ضرورة رقمنة مخرجات هذا التقييم حتى يتم الاستفادة منه في إعداد إستراتيجية وطنية تبني على المخرجات المستخلصة منه تكون على أساس بناء نظام نقل مستدام .

إن قطاع النقل في الجزائر يحتاج إلى جهودًا متواصلة للإصلاح والتطوير لضمان تحقيق الفوائد الاقتصادية والاجتماعية المرجوة، وتعزيز مكانة البلاد كمرتكز رئيسي للتجارة والنقل في المنطقة، تعتبر الجزائر فيها القلب النابض خاصة وموقعها مقارنة بإفريقيا وأوروبا .

إنشاء مركز بحث وتفكير في مجال النقل بهدف للإهتمام بالبحوث الخاصة بمجال النقل والاستدامة فيه، والتخطيط العمراني بالإضافة للسلامة عبر الطرقات والنقل العام والتدريب والتعليم المرتبطان بمجال النقل، يضاف إلى ذلك التعاون الدولي والإهتمام بمجال التكنولوجيا والإبتكار وتوعية وإشراك المجتمع المدني في قطاع النقل حتمية في المرحلة القادمة لإعتماد المنهج العلمي في تطوير هذا القطاع الحساس والاستراتيجي .

VIII. الهوامش

1. Well Measured .(2024) .*developing indicators for sustainable and livable transport planning* . canada: Victoria Transport Policy Institute.
2. البنك الدولي. (2023). *تقرير مؤشر الأداء اللوجستي*. واشنطن الولايات المتحدة الأمريكية: البنك الدولي.
3. الوزارة الأولى الجزائر. (سبتمبر 2023). *بيان السياسات العامة للحكومة* . الجزائر : مصالح الوزير الأول الجزائري .
4. عرابية عبد الرحمان. (2024). *سلاسل الإمداد و اللوجستيك لقطاع النقل في الجزائر*. الجزائر : المجلس الشعبي الوطني .
5. عمر هارون. (2023). *قطاع النقل في الجزائر واقع وتحديات* . الجزائر : لجنة النقل والاتصالات السلوكية في البرلمان .
6. قانون المالية. (2024). *قانون المالية* . الجزائر : الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .
7. محمد زهانة. (2024). *قدرات قطاع النقل في الجزائر*. الجزائر: المجلس الشعبي الوطني.
8. وزارة المالية. (2024). *تقرير عرض قانون المالية*. الجزائر : وزارة المالية .