



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد خيضر بسكرة

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية والعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية

السنة الثانية ماستر مالية وتجارة دولية

الموضوع:

دور النقل البري في تحسين التجارة الخارجية

دراسة حالة مديرية النقل لولاية بسكرة

مذكرة مقدمة كجزء من متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية

تخصص: مالية وتجارة دولية

الأستاذة (ة) المشرفة (ة):

من إعداد الطالب:

- د/ حمودي دلال.

- مغزي محمد عبد الرؤوف.

لجنة المناقشة:

الجامعة	الرتبة	الصفة	أعضاء اللجنة
جامعة بسكرة	أستاذ	رئيسا	محبوب مراد
جامعة بسكرة	أستاذ محاضر أ	مشرفا	حمودي دلال
جامعة بسكرة	أستاذ محاضر أ	مناقشا	عمران كريمة

الموسم الجامعي 2022 - 2023



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد خيضر بسكرة

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية والعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية

السنة الثانية ماستر مالية وتجارة خارجية

الموضوع:

دور النقل البري في تحسين التجارة الخارجية

دراسة حالة مديرية النقل لولاية بسكرة

مذكرة مقدمة كجزء من متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية

تخصص: مالية وتجارة خارجية

الأستاذ(ة) المشرف(ة):

من إعداد الطالب:

- د/ حمودي دلال.

- مغزي محمد عبد الرؤوف.

لجنة المناقشة:

الجامعة	الرتبة	الصفة	أعضاء اللجنة
جامعة بسكرة	أستاذ	رئيسا	محبوب مراد
جامعة بسكرة	أستاذ محاضر أ	مشرفا	حمودي دلال
جامعة بسكرة	أستاذ محاضر أ	مناقشا	عمران كريمة

الموسم الجامعي 2022 - 2023

شكر وعرهان

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين نبينا محمد وعلى آله وصحبه

أجمعين، أما بعد نشكر الله عز وجل

الذي وفقنا في إنجاز هذا العمل المتواضع في يسر وعافية، كما نسأله سبحانه وتعالى أن ينفعنا مما

علمنا وأن يزيدنا علما ويحفرنا على المزيد وكما ورد

في قول الرسول صلى الله عليه وسلم

«من لا يشكر الناس لا يشكر الله»

لذا أتقدم بجزيل الشكر والعرهان إلى جميع أساتذة كلية الاقتصاد الذين سهروا من أجل تكويننا

الجيد خلال طول الفترة الجامعية وإلى طلبة قسم علوم التجارية

وإلى كل من ساهم في إنجاز هذا العمل

ملخص الدراسة

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة دور النقل البري في تحسين التجارة الخارجية دراسة حالة مديرية النقل لولاية بسكرة، ولتحقيق أهداف الدراسة تم تناول تجربة مديرية النقل لولاية بسكرة كحالة دراسية لتحليل الدور الذي يلعبه النقل في تحسين التجارة الخارجية واستخدام الاستبانة كأداة لجمع البيانات على عينة من الموظفين بمديرية النقل مكونة من 34 استبياناً التي تم استرجاعها، وبعد التحليل وباستخدام البرنامج الإحصائي SPSS تكشف الدراسة أن النقل البري يسهم في تبسيط عمليات التجارة الخارجية، وبالتالي تحسن المؤسسة محل الدراسة أداء موظفيها في إدارة المعاملات وتقديم الخدمات ونقل السلع والبضائع بطرق أكثر فاعلية وسرعة، ما يعني أن للنقل البري دور في تحسين التجارة الخارجية في المؤسسة محل الدراسة.

الكلمات المفتاحية: النقل البري، التجارة الخارجية، مديرية النقل.

Abstract

This study aimed to determine the role of land transportation in improving foreign trade, with a case study of the Transportation Directorate in the state of Biskra. To achieve the objectives of the study, the experience of the Transportation Directorate in Biskra was taken as a case study to analyze the role of transportation in improving foreign trade. A questionnaire was used as a data collection tool, which was distributed to a sample of 34 employees in the Transportation Directorate, and all questionnaires were retrieved. After analysis using the statistical software SPSS, the study revealed that land transportation contributes to streamlining foreign trade operations, thereby improving the performance of the employees in the studied institution in managing transactions, providing services, and transporting goods in more efficient and faster ways. This means that land transportation plays a role in improving foreign trade in the studied institution.

Keywords: land transportation, foreign trade, Transportation Directorate.

فهرس المحتويات

الصفحة	المحتوى
	بسملة
	شكر وعرهان
	ملخص الدراسة
	فهرس المحتويات
	فهرس الأشكال والجداول
	المقدمة العامة
ب	تمهيد
ب	طرح الإشكالية والأسئلة الفرعية
ب	أهداف الدراسة
ج	أهمية الدراسة
ج	التموضع الأبستمولوجي ومنهجية الدراسة
د	فرضيات الدراسة
د	هيكل الدراسة
الفصل الأول: عموميات حول النقل البري	
02	تمهيد
03	مبحث الأول: النقل في مفهوم النظرية الاقتصادية
03	مطلب الأول: عموميات حول النقل (التعريف/الأهمية)
04	المطلب الثاني: التطور التاريخي للنقل البري
08	المبحث الثاني: أساسيات حول النقل
08	المطلب الأول: تقسيمات النقل
11	المطلب الثاني: أنواع النقل
12	المطلب الثالث: مكانة النقل في النظرية الاقتصادية
14	المبحث الثالث: قطاع النقل البري في عملية التنمية الاقتصادية
14	المطلب الأول: قطاع النقل البري
15	المطلب الثاني: قطاع النقل الطريقي
17	المطلب الثالث: النقل بالسكك الحديدية

19	خلاصة الفصل
الفصل الثاني: عموميات حول التجارة الخارجية	
21	تمهيد
22	المبحث الأول: مفاهيم عامة حول التجارة الخارجية
22	المطلب الأول: أسباب قيام التجارة الخارجية
22	المطلب الثاني: مفهوم التجارة الخارجية وأهميتها
24	المطلب الثالث: أسباب تطور التجارة الخارجية
25	المبحث الثاني: سياسة التجارة الخارجية
25	المطلب الأول: مفهوم سياسة التجارة الخارجية وأهميتها
25	المطلب الثاني: أنواع سياسة التجارة الخارجية وأهدافها
27	المطلب الثالث: أدوات سياسة التجارة الخارجية
28	المبحث الثالث: نظريات التجارة الخارجية
28	المطلب الأول: النظرات الكلاسيكية
33	المطلب الثاني: النظريات النيوكلاسيكية
34	المطلب الثالث: الاتجاهات الحديثة في تغيير التجارة الخارجية
38	خلاصة الفصل
الفصل الثالث: دراسة حالة مديرية النقل لولاية بسكرة	
40	تمهيد
41	المبحث الأول: تقديم عام لمديرية النقل لولاية بسكرة
41	المطلب الأول: التعريف بمديرية النقل لولاية بسكرة
42	المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي لمديرية النقل لولاية بسكرة
43	المبحث الثاني: الإطار المنهجي للدراسة الميدانية
43	المطلب الأول: وصف مجتمع وعينة الدراسة
48	المطلب الثاني: الأدوات والأساليب الإحصائية المستخدمة
49	المطلب الثاني: صدق وثبات أداة الدراسة
51	المبحث الثالث: تحليل وتفسير نتائج الدراسة واختبار الفرضيات
51	المطلب الأول: اختبار التوزيع الطبيعي
51	المطلب الثاني: تحليل محاور الاستبيان
54	المطلب الثالث: اختبار الفرضيات

57	خلاصة الفصل
58	الخاتمة
قائمة المراجع	
قائمة الملاحق	

فهرس الأشكال والجداول

فهرس الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
44	توزيع العينة حسب الجنس	01.03
45	توزيع العينة حسب العمر	02.03
46	توزيع العينة حسب المؤهل العلمي	03.03
47	توزيع العينة حسب الدرجة الوظيفية	04.03
48	توزيع العينة حسب سنوات الخبرة	05.03

فهرس الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
09	مقارنة بين مختلف وسائل النقل	01.01
10-09	تصنيف النقل حسب معايير طبيعة أنواع النقل	02.01
10	تصنيف النقل حسب النشاط	03.01
43	تفاصيل جمع عينة الدراسة	01.03
43	توزيع العينة حسب الجنس	02.03
44	توزيع العينة حسب العمر	03.03
45	توزيع العينة حسب المؤهل العلمي	04.03
46	توزيع العينة حسب الدرجة الوظيفية	05.03
47	توزيع العينة حسب سنوات الخبرة	06.03
48	درجات مقياس ليكارت الحماسي	07.03
50	معامل الصدق والثبات	08.03
51	معاملات الالتواء والتفلطح	09.03
52	مقياس الحكم على إجابات الأفراد	10.03
53	المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية والأهمية النسبية لإجابات أفراد عينة الدراسة عن عبارات محور النقل البري	11.03
54	المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية والأهمية النسبية لإجابات أفراد عينة الدراسة عن عبارات محور التجارة الخارجية	12.03
54	نتائج تحليل التباين للانحدار للتأكد من صلاحية النموذج لاختبار الفرضية الرئيسية	13.03
55	نتائج تحليل الانحدار البسيط لاختبار أثر النقل البري في تحسين التجارة الخارجية	14.03

فهرس ملاحق

رقم الملحق	عنوان الملحق
01	استبيان الدراسة
02	تعهد النزاهة العلمية
03	طلب استكمال تقرير تربص

المقدمة العامة

أولاً: تمهيد

تعتبر وسائل النقل البري أكثر وسائل النقل انتشاراً وهي المتوفرة والمناسبة في كثير من الأحيان ولا يستطيع الفرد ولا الجماعة التخلي عن وسيلة من هذه الوسائل لأنها جزء لا يتجزأ من ضروريات الحياة. حيث يساهم النقل البري بصفة فعالة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ويهدف إلى التلبية الحقيقية لحاجات المواطنين للنقل ضمن شروط أكثر فائدة للمستعملين من حيث التكلفة والوفرة والتسعيرة وجودة الخدمات وضمان الأمن، كما أنه يعطي الأولوية لتطوير النقل العمومي الجماعي ووسائله، رغم هذه الأهمية للنقل البري إلا أنه يبقى من بين الحلقات الضعيفة في الجزائر لأنها لا توليه الاهتمام المطلوب بالرغم من الجهود المبذولة للنهوض بتنمية البلاد في كل المجالات سعياً إلى تعويض التأخر المسجل على مستوى مختلف أنماط النقل.

ويعد النقل البري للبضائع والأشياء بوجه عام عصب حركة تداول الثروات حيث يتطلب أغلب الأوقات نقل الأشياء من مكان إلى آخر و بالتالي تكون البضائع و المواد الأولية والمنتجات المصنوعة محلاً لعمليات نقل متعاقبة من أماكن الاستهلاك أو الاستعمال مما يجعلها أكثر نفعاً ويزيد في قيمتها.

ويرتبط النقل البري بالتجارة الخارجية ارتباطاً وثيقاً، إذ تعتبر التجارة الخارجية من العوامل الهامة والمحفزة لنمو الجانب الاقتصادي وحيث إن نمو وإزدهار التبادل التجاري يرتبط إلى حد كبير بتوافر وسائل النقل المناسبة لذلك.

ثانياً: طرح الإشكالية والأسئلة الفرعية

1. أولاً: الإشكالية

واستناداً إلى ما تم طرحه تبلورت إشكالية دراستنا في التساؤل التالي:

فيما تتمثل أهمية النقل البري في تحسين التجارة الخارجية بمديرية النقل لولاية بسكرة؟

2. الأسئلة الفرعية:

وتتفرع من ضمن هذه الإشكالية الأسئلة الفرعية التالي:

- هل يقوم النقل البردي بدعم قطاع النقل في مديرية النقل بولاية بسكرة؟
- هل يجب على مديرية النقل لولاية بسكرة السير وفق التطورات الحاصلة لقطاع النقل العام.

ثالثاً: الدراسات السابقة

ثالثاً: أهداف الدراسة

تتمثل أهم الأهداف التي ينتظر تحقيقها من خلال هذا البحث فيما يلي:

- تحديد مفهوم النقل البري وماهيته.
- التعريف بالتجارة الخارجية ومدورها في تعزيز اقتصاد البلاد.
- دراسة واقع الإهتمام بالنقل البري بمديرية النقل لولاية بسكرة والتجارة الخارجية وتعزيزها، مساهمةً في إيجاد الحلول اللازمة لتخلص من السلبيات الممكن وجودها وتتمين الإيجابيات.

رابعاً: أهمية الدراسة

- أهمية الموضوع تأتي من أهمية قطاع النقل عامة والنقل البري خاصة في تعزيز وتتمين التجارة الخارجية.
- يساعد الموضوع الطالب في تنمية قدراتها البحثية والتحليلية خصوصاً بدراسة موضوع حديث ويكتسي طابع الأهمية في ميدان الاقتصاد والتسيير عامة، ومالية وتجارة دولية بوجه خاص، كما أن هذا الموضوع يعتبر استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير.

خامساً: التموضع الأبيستمولوجي ومنهج الدراسة

- التموضع الأبيستمولوجي:

ترتبط مصداقية نتائج الدراسات في بحوث العلوم الإنسانية بطبيعة العلاقة التي تقوم بين الباحث وموضوع دراسته، فكل باحث يتبنى بشكل صريح أو ضمني موقفاً أبيستمولوجياً ينظر به إلى طبيعة المعرفة التي يرغب في إنتاجها سواء تعلق الأمر بطبيعة هذه المعرفة أو سبل بلوغها، حيث يعد ذلك عاملاً أساسياً في اختيار الأدوات التي يستعين بها لإجراء دراسته، وفي تحديد طبيعة المعلومات التي سيدرسها كمية أو نوعية أو مزيجاً بينهما. (مناني، 2022، صفحة 131)

إن كلمة *paradigme* بالتعريف الحديث للمصطلح فهي تعني نموذج، نظرة للعالم، طريقة تفكير أو مجموعة من الأطروحات والافتراضات القابلة للإدراك. حسب تعريف (Kahn)، (1983) هذه النماذج "Paradigmes" تمثل الكثير من النماذج، المخططات العقلية أو الإطارات المرجعية التي يمكن للباحثين في علوم المنظمة أن يندرجوا فيها، ومن هذه النماذج تولد مدارس فكرية ونظريات متنوعة، مقسمة لثلاث نماذج هي: (دبلة، 2012، الصفحات 7-9)

- النموذج الوصفي.
- النموذج التفسيري.
- النموذج البنائي.

وبالنسبة لدراستنا هذه والمتعلقة بموضوع أهمية النقل البري في تعزيز التجارة الخارجية بولاية بسكرة، فهي تدرس العلاقة بين موضوعين أساسيين، يتعلق الأول بالنقل البري، والموضوع الثاني التجارة الخارجية، لذا ولدراسة تفاصيل هذه الإشكالية ووصف وتفسير الظواهر وتحديد القواعد والقوانين التي تحكم بينها قمنا باستخدام النموذج الوصفي الذي يساعد على تجسيد تصوراتنا حول الظاهرة المدروسة إلى نموذج يبرز العلاقات السببية فيما بين عناصر الظاهرة، ثم وصف وتحليل موضوعي لعناصرها بالاعتماد على الأساليب الكمية والإحصائية المناسبة واختبار فرضياتها.

- منهج الدراسة:

تم استخدام منهجية البحث الوصفي الميداني التحليلي، فعلى صعيد البحث الوصفي تم الإطلاع على الدراسات والبحوث النظرية والميدانية، وهذا من أجل إدراك ومعرفة الأسس ومنطلقات الإطار النظري، والوقوف عند أهم الدراسات السابقة التي تعتبر خطوة مهمة جدا لضبط إشكالية ونموذج الدراسة التي ينطلق منها الباحث لفهم جيد يثبت من خلاله أهمية موضوعه، ومقارنة النتائج المتوصل إليها فهي بمثابة دعم له، أما من جانب الميداني التحليلي فقد تم إجراء عينة من مجتمع الدراسة، وتم تحليل كامل بياناتها من خلال الإجابة عن الاستبيانات واستخدام الطرق الإحصائية المناسبة.

سادسا: فرضيات الدراسة

• الفرضية الرئيسية:

يؤثر النقل البري على تحسين التجارة الخارجية في مديرية النقل لولاية بسكرة

• الفرضيات الفرعية:

تمثلت في:

- يعتبر النقل البري أهم الوسائل المدعمة لقطاع النقل في ما خص التجارة الخارجية.
- تطور قطاع النقل حتمية لا بد من مواكبتها.

سابعا: هيكل الدراسة

استكمالا للإجابة على الإشكالية المطروحة والتساؤلات التي تليها قسمنا هذه الدراسة إلى ثلاث فصول فصلين نظريين وفصل تطبيقي مسبقين مقدمة تضمن الإطار المنهجي للدراسة من إشكالية وفرضيات ومنهج وأهداف وأهمية الدراسة.

أما الفصل الأول فخصص لعموميات حول النقل البري، إذ تناولنا فيه تعاريف ومفاهيم خاصة بالنقل والنقل البري، وأنواع النقل البري وأهميته بالنسبة للمؤسسة، أما الفصل الثاني فخصص للتجارة الخارجية من حيث المفاهيم والأنواع والنظريات.

أما الفصل التطبيقي فخصص للدراسة الميدانية بمديرية النقل لولاية بسكرة والتعريف بهذه المؤسسة واختبار الفرضيات وتحليل وتفسير النتائج المتحصل عليها. ومتبوعين بخاتمة تمثلت في حوصلة لكل ما سبق التطرق إليه في هذه الدراسة.

الفصل الأول:

عموميات حول النقل البري

تمهيد:

تعد الخدمات من أهم الدعائم والركائز الأساسية التي تقوم عليها حياة المجتمعات الحضرية والريفية منها وتدور في محتواها كل عمليات التنمية بكل جوانبها، ويعتبر النقل من أهم الوظائف في قطاع الخدمات في العصر الحديث، ذلك لأنه يعمل على تكامل النشاط البشري في المكان من خلال تبادل المنتجات والخدمات والأنشطة الأخرى. كما انع يعمل على تجميع الناس والطاقات والمنتجات أو توزيعها وغيرها بما يتعلق بتسهيل وتنمية الحياة البشرية أمام هذا المقام الذي يبلغه نشاط النقل. وسندكر في هذا الفصل ما يلي:

- النقل في مفهوم النظرية الاقتصادية

- أهمية قطاع النقل البري في عملية التنمية الاقتصادية

المبحث الأول: النقل في مفهوم النظرية الاقتصادية

يمثل النقل نشاطا هاما من الأنشطة الخدمية، فهو يحقق تبادل المنافع في الزمان والمكان، حيث يلعب دورا كبيرا على كل المستويات لكل دولة، ونمو وازدهار البلدان في كل القطاعات يعتمد على النمو الحاصل في قطاع النقل، وينعكس التقدم الحاصل في هذا النشاط الحساس في المساهمة الكبيرة التي يقدمها ويخدم بها أبعاد التنمية، الاقتصادية الاجتماعية والبيئية التي تعتبر أساس دعامة التطور.

المطلب الأول: عموميات حول النقل (التعريف والمفهوم)

يعرف الاقتصاديين النقل بأنه نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الناس والسلع من مكان إلى آخر متجاوزا المساحة والبعد الزماني ويهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها، اوانه مجموعة من الطرق والأساليب والوسائط التكنولوجية والإجراءات التنظيمية التي تهدف إلى تحويل الانسان ونتاجه من مكان إلى آخر، كما يعد النقل أيضا جزءا من الناتج القومي إذ يخلق منفعة مكانية فالسلعة يجب أن تنقل من حيث إنتاجها إلى حيث يكون الطلب عليها أو استهلاكها ويزيد التقدم في النقل عندما يتم نقل السلعة عند أقل تكلفة واصل وقت ممكن. (بن جلول خالد ، 2018، صفحة 142)

كما عرف القانون الجزائري: بأن النقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها (الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، 1988، صفحة 785)

ويعرف النقل أيضا بأنه: نشاط أو وسيلة تختص بتحريك وانتقال الأشخاص أو ممتلكات من مكان إلى آخر لخلق منفعة مكانية فهو ينقل السلع والافراد من مكان نقل فيه المنفعة أو تنخفض إلى مكان ذات منفعة عالية فيرتفع الثمن، وهو تغلب على بعد المسافات. (ط.د. عميروش نجوى، 2019، صفحة 485)

ويمكن تعريف النقل بأنه: نظام يهدف إلى تيسير انتقال الانسان ونقل المواد إحداث المنفعة الزمنية والمكانية للمنتجات المختلفة. (ط.د. عميروش نجوى، 2019، صفحة 485)

وعرف أيضا بأنه: النشاط الاقتصادي الذي يتعلق بحركة الأفراد أو السلع من مكان لآخر متجاوزا المسافة المكانية والبعد الزمني بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها، كما يعرف أنه "مجموعة الطرق والأساليب والوسائط والتكنولوجيا والاجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى تحويل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر".

في حين عرفه هانز أولر: "الخبير السابق بشؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير بأنه عبارة عن خدمة أوجدت لإيصال مراكز الانتاج والمناطق المأهولة ببعضها أو مع مراكز الاستهلاك".

فيما يعرفه جان بودوسكي: "المستشار السابق بمنظمة الأمم المتحدة الخاص بشؤون النقل بقوله أن النقل عبارة عن شحن الاحمال المادية أي نقل الاشخاص والسلع.

ويرى الباحث المصري الدكتور عبد الحسن عبد الغني عمليات النقل بأنها عبارة عن نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الاشخاص والاشياء من مكان إلى آخر كما أنه يقتصر في الوقت الذي تستلزمه هذه الحركة وأن وظيفة النقل هي عبور عنصر الزمان والمكان، ويترتب عليه خلق المنافع الزمانية والمكانية.

ومن خلال هذه التعاريف يمكن القول بأن عمليات النقل هي نشاط تنظيمي علمي يسعى للاستخدام الاقتصادي الأمثل لمستلزمات النقل من وسائل وطرق وشبكات ووقت وموارد مالية وبشرية بأقل تكلفة ممكنة واختصار في زمن النقل. يعتبر النقل خدمة تقدم منفعة وإن كانت غير ملموسة إلا أنها تلي رغبات الأفراد والمؤسسات لهذا فلها عرض وعليها طلب يحدد ثمنها، كما تتصف خدمة النقل بالندرة النسبية مثلها مثل أي سلعة مادية، فالمستفيد منها لا يستحوذ على الوسيلة أو يمتلكها مادياً - في الغالب بل يستفيد من خدمة الانتقال، وتنتهي العلاقة التعاقدية بين الناقل والمقبول بانتهاء خدمة التوصيل من مكان لآخر في وقت معين وأجر محدد وبعد مكاني معروف. خالد طه عبد الكريم، الأبعاد الاقتصادية لقطاع النقل والأسلوب العلمي لتدنية وخفض تكاليف النقل. (حبيطة، 2014، صفحة 60)

وعرف النقل لغة بأنه عملية تحويل الأشخاص أو الأشياء من مكان إلى لآخر، ويمكن الفرق بين النقل والتنقل في أن الأول يعني قطاع قائم بذاته له قوانينه ووسائله وهياكله، يضمن تقديم خدمة بنوعية تلي حاجات مستعمليها، اما التنقل فهو حركة مستمرة بواسطة وسائل النقل من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول خلال فترة معينة ووفق مسار محدد. (سياري نواره ، 2014/2013، صفحة 14)

المطلب الثاني: التطور التاريخي للنقل (التوهامي ابراهيم ، 2018/2017، صفحة 11/8)

تعددت وسائل النقل وتطورت. فكان الإنسان ينتقل مشياً على قدميه، ثم على ظهور الحيوانات إلى أن اكتشف وسائل النقل المختلفة البرية منها البحرية الجوية حيث تنوعت هذه الوسائل وتطورت عبر التاريخ، فبعد أن كانت وسائل بدائية بطيئة الحركة ثقيلة الوزن، مستهلكة للطاقة بكميات كبيرة، لا تساعد الإنسان على قضاء حاجاته بأكثر راحة وفي أقصر وقت ممكن. وتكلفة أقل.

ومنذ عام 300 قبل الميلاد استعمل سكان بابل القدماء عربات نقل بأربع عجلات وأنشأ الرومان في الفترة 360 قبل الميلاد شبكة طرق إمبراطوريتهم ببعضها مستخدمين الصخور في فرشها وعجائن جيرية تعمل على تماسك الحجارة. وضعوا فواصل حجرية تحدد ممرات المشاة وممرات العربات التي تجرها الحيوانات.

وفي الفترة الممتدة ما بين نهاية القرن السابع عشر وأوائل القرن الثامن عشر قام عدد من المهندسين منهم ترسا غوت وتلفورد مكادم بتطوير تقنية لإنشاء الطريق وذلك بالتركيز عن تصريف مياه الأمطار، واستعمال الحجارة ذات الحجم المتوسط في الأساس السفلي للطرق والحجارة ذات الحجم الصغير الممزوجة بالماء والزيت في الطبقة العليا.

وفي عصر السيارة وصلت السيارة إلى شكلها النهائي تقريبا عندما تمكن المخترع البلجيكي "جين اتي لينور" من صناعة أول محرك غاز عام 1860 الذي يعمل بفكرة الاحتراق الداخلي، واستمرت التجارب والاختراعات في تطوير هذا المحرك حتى طور المهندس الانونوكلاسي المحرك الانفجاري عام 1874 .

وبحلول عام 1855 تم تصنيع السيارة وعرضها في السوق بعد أن قام الألمان دابلي ووينز من تصميم أول مركبة في العالم وتم استخدام الإطارات الهوائية عام 1888 وبعد ذلك بستين أي سنة 1890 وفي الفترة الممتدة ما بين 1870 و1898 طور المحرك إلى محرك يسير بالبنزين، ومع ازدياد استخدام السيارة زاد التطوير في جميع أجزائها الأخرى كالكوابح والإطارات والإضاءة وغيرها، ومع حلول 1928 التفت المصممون إلى الاستفادة من المحرك الانفجاري لاختراع آلات ومعدات تفيد في مجال الزراعة وبدوا في إنتاج الجرار الزراعي بمحرك الديزل بعد إجراء تجارب عديدة.

وفي عصر النقل بالسكك الحديدية الذي يعد أحد الثورات الشهيرة في مجال النقل والذي كانت بدايته في النصف الأول من القرن التاسع عشر حيث كانت الريادة فيه للبريطانيين عام 1825، ثم الولايات المتحدة الأمريكية عام 1831. وبعد ذلك تبعتها بلجيكا سنة 1935. وبعدها فرنسا عام 1941

ومن أهم التواريخ التي سجلت في تطور السكة الحديدية لا تعلم متى قام البريطاني جيمس وات صناعة أول قاطرة بخارية، وفي عام 1803 نجح البريطاني ريتشارد تريفيثيك في تصميم قاطرة بخارية تجر عربات، وفي عام 1804 سارت أول قاطرة بخارية على تحمل سكة حديدية بطول 15 كلم وكانت القضبان الحديدية لهذه السكة من الفولت ويعتبر البريطاني جورج ستينسون أبو السكك الحديدية في العالم من خلال تصميمه لقاطرة بخارية تحمل اسم لوكمترول سنة 1814، وبعد سنة 1820 أخذ الجر البخاري ينتشر بسرعة فائقة تحت إشراف الإخوة ستينفونسون الذين قاموا ببناء أول مصنع للقاطرات البخارية وكان هذا الانتشار إلا في إنجلترا إلى غاية 1929.

وصنفت السكة الحديدية رسميا في إنجلترا كوسيلة هامة للنقل عام 1825، وفي نفس السنة تم استخدام القاطرة لوكمترول بشكل تجاري لأول مرة في نقل الفحم، وأدخل ستينفونسون عام 1930 تعديلا وتطويرا على قاطرته الجديدة سماها روكي والتي تعتبر المولد الحقيقي للسكك الحديدية وسارت بين مدينة مانشستر وليفربول.

أما في سنة 1842 بدأت المحاولات في استخدام الجر الكهربائي على خط أيد نيرغ وغلانكو ولكنه لم يستطع مزاحمة الجر البخاري لان سرعته لم تتجاوز آنذاك 6كم في الساعة وفي سنة 1870 وضع وستنكهاوس في الولايات المتحدة الأمريكية كبج القاطرات بواسطة الهواء المضغوط والذي لا يزال استخدامه لحد الآن إلا انه في نفس السنة تم ظهور أول عربة تحتوي على أسرة للنوم، وأول عربة تحتوي على أجهزة للتبريد .

وخلال سنة 1880 ظهرت أول عربة تجر بالبخار والترامواي في ألمانيا، وبدا في نفس السنة شق الإنفاق المخصصة للسكك الحديدية في المناطق الجبلية. وبعدها بعشر سنوات ظهرت قاطرة كراميتون في فرنسا والتي سارت بسرعة 144كم/سا وفي بداية القرن العشرين وتحديدا في سنة 1900 تم افتتاح أول مترو في فرنسا (باريس) وبعدها بسنة ظهر أول قطار معلق على سكة واحدة في ألمانيا إلا أن الفشل كان حليفه، أما في سنة 1903 انتشر استعمال الجر الكهربائي في جر القاطرات خاصة في ألمانيا بسرعة 210 /سا كما ظهرت لأول مرة قاطرات الديزل في سنة 1912

أما في ما يخص النقل عبر الأنابيب فقد استخدمت منذ عشرات السنين كوسيلة لنقل المياه من اجل الاستخدامات المنزلية، ولكن الاهتمام بها وكوسيلة نقل ارتبط أساسا بنقل البترول الخام الذي تم اكتشافه في بنسلفيا بالولايات المتحدة الأمريكية عام 1856، وتم فيا مد أول خط أنابيب ناجح لنقل البترول من الحقول المنتجة سنة 1865 الذي كان طوله حوالي 06 أميال وقطره 05 اسم ليضخ يوميا 500 برميل وسمح استعمال اللحام في توصيل الأنابيب عوضا عن استعمال البراغي في تطوير أنابيب قوية قادرة على تحمل ضغط عال والضخ المسافات طويلة، فقد بلغ طول أول أنبوب لنقل الغاز الذي انشأ عام 1911 على الطريقة الحديثة 305م في مدينة فيلادلفيا، كما انشأ أول أنبوب للضغط العالي بطريقة اللحام الكهربائي 1920، ومنذ 1920 جعل اللحام الكهربائي من الأنابيب ذات نوعية جيدة حقيقة واقعية .

وفي إطار النقل المائي فقد تطور فن الملاحة من الاعتماد على التيارات المائية والتجديف البدوي إلى استعمال السفن الشراعية إلى أن تم في أواخر الثلاثينات من القرن العشرين استعمال السفن التي تعمل بمحرك ديزل والتي حلت محل السفن البخارية، ووضعت محركات السفن النهرية داخل غاطسها لتسهيل استعمالها في المياه الضحلة، وتراوحت قوة تلك السفن ما بين 1000 و5000 حصان، وطولها ما بين 36م و63م وعرضها ما بين 6م و18م، وتزيح ما عمقه 2.5م من الماء.

أما بخصوص النقل الجوي فمنذ القدم والإنسان يسعى إلى التحليق كالطيور ولكن في البدء كانت النتائج مأسوية حتى القرن العشرين، ففي سنة 1900 نجح العالم الألماني زلين في إنشاء سفينة هوائية وإقلاعها بشكل صاروخي مصنوعة من الألمنيوم وذات طول 128م وكانت مزودة بـ 16 كيسا من الهواء مملوء بغاز الهيدروجين (أخف من الهواء) وتسير بمحركين قوة كل منهما 16 حصانا من نوع دلمر واستطاعت هذه السفينة والتي تزن 09 طن من الإقلاع والوصول إلى سرعة 32 كم / ساء، وتم استخدامها في مهام الاستطلاع والقصف الجوي فوق الجزر الإنجليزية خلال الحرب العالمية الأولى. وكانت ألمانيا السبابة في صنع السفن الهوائية ثم تبعها إنجلترا ثم الولايات المتحدة الأمريكية غير أنه مع الصعوبة التي واجهتها هذه السفن من حيث التحكم فيها أثناء مواجهة العواصف وتكلفتها صنعها وتشغيلها المرتفعة وضعت حدا لتطوير تصميمها واستعمالها .

وفي سنة 1903 نجح الأخوان رايت بالطيران لمدة 03 دقائق بطائرة أثقل من الهواء وذلك في كيتي هوك بولاية كارولينا الشمالية، حيث دفعت بمحرك ديزل قوته 16 حصان يدار بالبنزين، وتم استعمال الطائرات في الحرب العالمية الأولى للاستطلاع والهجوم بالقنابل على مواقع العدو وطور آنذاك. جسم الطائرة وشكلها وكان أهم تقدم تصميم محرك خفيف الوزن يعتمد عليه.

وبعد الحرب العالمية الأولى أصبح الطيران داخل الولايات المتحدة الأمريكية وبين القارات وحتى حول العالم أمرا واقعا واستعملت الطائرات لنقل البريد عبر الولايات المتحدة منذ 1916، وفي عام 1925 سمحت الحكومة الاتحادية لشركة الطيران التجارية للتعاقد مع مصلحة البريد لنقله جواظ وفي عام 1938 صدر مرسوم الطيران المدني والصناعة النقل الجوي وضبطهما

وقد سمح استعمال الوقود سريع الاشتعال والتحكم بالضغط داخل الطائرة بما يتلاءم مع طبيعة الإنسان الطيران في الطبقة العليا للغلاف الجوي ممكنا، كما ساعد استخدام الرادار في زيادة الراحة والأمان خلال الطيران كما ساهمت علوم التربة وهندسة المدرج في قدرة الطائرة على الهبوط بسلام

ومع اختراع المحرك النفاث أصبح من الممكن تصنيع طائرات تنقل 500 شخص كطائرة الدي سي 10 وتطوير الصواريخ ذات الصنع الألماني التي استخدمت في الحرب العالمية الثانية ومكنت الإنسان من التطلع للفضاء الخارجي، وفي هذا المجال استطاع

علماء الطيران من صنع طائرات تفوق سرعة الصوت وذلك لأغراض عسكرية، ونجحت الجهود الفرنسية - الإنجليزية في صنع طائرة الكونكورد التي استعملت في النقل التجاري الجوي، ونجحت الروس في صنع طائرة طويوليف إلا أنه تميزت هذه الطائرات بارتفاع تكاليف تصميمها وتشغيلها.

ومن الابتكارات الأكثر نجاحاً في صنع الطائرات اختراع المروحية التي أثبتت نجاحها في خدمات النقل الجوي التجاري والعسكري من حيث نقل الأشخاص والبضائع إلى المناطق الوعرة.

المبحث الثاني: أساسيات حول النقل

المطلب الأول: تقسيمات النقل

إن وظيفة النقل من أهم الوظائف التي لها الدور الأساسي في تحريك الأفراد والبضائع من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول بأقل التكاليف وبالسرعة المطلوبة، وبأمان وبسلامة، وراحة لأن أي خلل في جهاز النقل سوف يؤثر سلباً على نشاط الأفراد والمنظمات. لذلك يجب اختيار نظام النقل فعال يستند على دراسة الطبيعة الجغرافية وتوزيع السكان إي جميع العوامل التي تؤثر بشكل أساسي على تحديد نشاط قطاع النقل.

أولاً تقسيمات النقل: (حمدون، 2019/2018، الصفحات 46-48)

هناك أربعة أسس رئيسية عن طريقها تقسيم أنواع المختلفة للنقل هذه الأسس هي:

- من حيث الشيء المنقول.
- من حيث المجال.
- من حيث الوسيلة.
- من حيث مؤسسات النقل.

وفقاً لهذه الأسس يمكن تقسيم النقل إلى نقل الخامات والبضائع (السلع التامة الصنع) حيث تنقل بوسائل المختلفة في مجالي الشحن المحلي والشحن الدولي، ونقل السلع غير تامة الصنع (النقل بين العمليات التصنيعية) أو ما يعرف بمناولة المواد، بالإضافة إلى نقل الركاب والمسافرين.

فيما يخص نقل الركاب والمسافرين فيتم استخدام وسائل النقل المختلفة في ذلك على ثلاثة محاور هي:

- النقل داخل المدن
- النقل بين المدن
- النقل بين الدول

كما يمكن تقسيم النقل من حيث المجال إلى

- نقل محلي
- نقل دولي

يتمثل النقل المحلي في حركة الخامات والبضائع المختلفة والركاب بين المدن المختلفة داخل الدولة، أو داخل المدن نفسها، ويعتبر قطاع النقل من المجالات الهامة التي تؤثر في القطاعات الاقتصادية الأخرى داخل الدولة ويستخدم هذا النوع من النقل كل الوسائل المتاحة.

أما النقل الدولي فيتمثل في حركة الخامات والبضائع والركاب عبر الدول المختلفة ويستخدم الوسائل المختلفة للنقل وبتكرير شديد على الطائرات في نقل الركاب والسفن المتخصصة وسفن الحاويات في نقل البضائع والخامات، كما تستخدم خطوط الانابيب لنقل البترول والغاز الطبيعي.

أما من حيث وسيلة النقل فهناك:

- النقل البري
- الجوي للمسافرين والبضائع
- النقل المائي
- الانابيب

إن عرض هذه الوسائل وبيان مزاياها وعيوبها، والمواقف التي تكون فيها الوسيلة أكفأ من غيرها على أداء العمل، يساعد على اختيار الوسيلة المناسبة لأداء هذا العمل، سواء كان نقل مواد خام أو أشخاص أو غيرها من أوجه النقل المختلفة. ولكل وسيلة من هذه الوسائل مزايا وعيوب، وهذا ما سنستعرضه في جدول التالي:

الجدول رقم (01.01): مقارنة بين مختلف وسائل النقل

معايير المقارنة						
الوسيلة	السرعة	الموثوقية	التكرار	السهولة	المرونة في التحميل	الكلفة
سكة الحديد	متوسط	متوسط	منخفض	ضعيف	مرتفع	متوسطة
المائي	بطيء جدا	متوسط	منخفض جدا	محدود	مرتفع جدا	منخفض جدا
البري	سريع	عالي	مرتفع	واسع جدا	متوسط	مرتفع
الجوي	سريع جدا	عالي	متوسط	متوسط	منخفض	مرتفع جدا
الانابيب	بطيء	عالي	محدود جدا	محدود جدا	منخفض جدا	منخفض

المصدر: (حمدون، 2019/2018، صفحة 49)

كما يمكن تصنيف النقل وفق عدة معايير كما هو موضح في الجدولين التاليين:

الجدول رقم (02.01): تصنيف النقل حسب معايير طبيعة أنواع النقل

المعايير	الأنواع
حسب موضوع النقل	نقل الأشخاص
	نقل بضائع
حسب المجال الذي يشغله	النقل الداخلي
	النقل الحضري
	النقل الخارجي
	النقل الجهوي
	النقل الجوي

النقل الريفي	حسب المسار
النقل البري	
النقل المائي	
النقل الجوي	
النقل المعلق	
النقل المعلق	
النقل بالأثواب	

المصدر: (حمدون، 2019/2018، صفحة 49)

الجدول رقم (03.01): تصنيف النقل حسب النشاط

النقل الحكومي	حسب ملكية وسائل النقل
النقل بواسطة الخواص	حسب نوعية الخدمة
النقل المختلط	
النقل المتخصص	
النقل المشترك	حسب القوة المحركة
النقل العضلي	
النقل الطبيعي	
النقل الميكانيكي	
المنشآت الثابتة	حسب التكوين الداخلي لرأس المال الثابت
الوحدات المتحركة	
النقل الرسمي	حسب معيار الرسمية
النقل غير رسمي	
النقل التصديري	حسب العلاقة مع التجارة الخارجية
النقل الاستيرادي	

المصدر: (حمدون، 2019/2018، صفحة 50)

المطلب الثاني: أنواع النقل

لنشاط النقل العديد من الأنواع أهمها ما يلي: (ط.د. عميروش نجوى، 2019، صفحة 486/487)

1. النقل البري عن طريق المركبات: إن النقل عن طريق المركبات وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى وذلك من خلال المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات نقل الأفراد أو البضائع. وتأتي أهمية النقل بالسيارات والشاحنات من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية خاصة التي يصعب الوصول إليها بواسطة الوسائل الأخرى، وبالتالي فإن تطور النقل عن طريق المركبات الخاصة أو العامة يجب أن يوكبه تخطيط وتطوير الطرق لتأمين التدفق المروري اللازم لهذه المركبات، ومن هنا لجأت بعض الدول إلى تطوير نظم النقل لديها بما يتوافق مع العملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحققها المركبات سواء كانت السيارات الخاصة أو المركبات النقل العام.
2. النقل بالسكك الحديدية: تعتبر السكك الحديدية من أهم وسائل النقل العام التي تعتمد عليها الدول بشكل كبير في تحقيق أهدافها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية وذلك فيما يتعلق بنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء، وتأتي أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة والمسافات بعيدة وبسرعات عالية وقد تجاوزت سرعة بعض القطارات 300 كم/ساعة. كما أن مرور السكك الحديدية بمنطقة معينة يعتبر أحد الأسباب الرئيسية في تنمية تلك المنطقة وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة وبالتالي إمكانية التأثير المباشر في توزيع السكان، ويمكن ملاحظة ذلك في العديد من المدن الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت جراء وجود السكك الحديدية فيها. وبذلك يعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية عاملا من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع من خلال زيادة فرص نقل المواد الأولية النقل لديها بما يتوافق مع العملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحققها المركبات سواء كانت السيارات وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك.
3. النقل المائي: يعتبر النقل المائي من أقدم أنواع النقل التي استخدمها الإنسان من خلال مجاري الأنهار والبحيرات المتوفرة بصورة طبيعية وبشكل كبير وبالتالي استعملها الإنسان في التنقل والمسافات طوال خاصة وأنها غير مكلفة اقتصاديا ولا تحتاج إلى جهد كبير عند استخدام الزوارق الخشبية في الأنهار بالرغم من أشكالها البدائية. وبعد اختراع المحرك البخاري كانت نقطة التحول الكبرى في صناعة النقل المائي حيث تم صنع السفن إلى نقل (2-3) ملايين طن من البضائع ومما زاد من عملية الاهتمام باستخدام النقل المائي هو الانخفاض الكبير في كلفته الاقتصادية كما ذكرنا خاصة في مجال نقل البضائع التي يتم انتقالها لمسافات بعيدة وخاصة النقل العابر للقارات.
4. النقل الجوي: لم يعد النقل الجوي في وقتنا الحاضر واسطة النقل بين القارات والبلدان فقط إنما أصبح أيضا بين المدن في البلد الواحد، كما أن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضا. ويعتقد بعض المراقبين بأن النقل الجوي سوف يحقق مستويات عالية بالنسبة لحجم البضائع المنقولة بواسطة البواخر والسكك الحديدية من جهة ثانية، الأمر الذي سيكون له انعكاسات ايجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم.

5. النقل بالأنابيب النقل بخطوط الأنابيب هو عملية نقل البضائع عن طريق تمريرها خلال أنابيب مخصصة لذلك، وغالبا ما يستخدم هذا النوع من أنواع النقل في نقل السوائل والغازات، ولكن يمكن أيضا استخدام الأنابيب الهوائية لنقل كبسولات صلبة باستخدام الهواء المضغوط، وهو نظام يستخدم عادة لنقل المواد السائلة (النفط ومشتقاته او مياه الشرب أو الصرف الصحي أو الغاز) ويشمل هذا النظام خطوط أنابيب لنقل المواد الصلبة ولكن على نطاق ضيق، وتتم عملية النقل من خلال الضغط هذه المواد داخل أنابيب بواسطة مضخات تتناسب قوتها مع كمية المواد المراد نقلها من نقطة المصدر إلى نقطة الوصول، وقد استخدمت الأنابيب الناقلة للنفط في كل مناطق العالم وبالأخص المناطق المنتجة للنفط في الشرق الأوسط بحر الشمال وجنوب روسيا وبحر الجنوب الصين وتكساس وألاسكا، وقد وصل طول الأنابيب الناقلة للنفط في الولايات المتحدة عام 1999 إلى 248 ألف كيلومتر وبلغ طول أنابيب الغاز في عام 1996 إلى 2.054.029 كيلومتر.

المطلب الثالث: مكانة النقل في النظرية الاقتصادية

وهناك عدة نظريات اقتصادية المتعلقة بالنقل ومن أهمها التالي: (رصاص حياة، 2018/2019، الصفحات 13-14)

1. نظرية الفرد مارشال: Alfred Marshal

تكلفته يسمح إن الصناعة تتوطن في الأماكن التي يسهل الانتقال منها وإليها، لأن سهولة النقل وانخفاضها بتبادل الأفكار والسلع تبادلا حرا بين دولتين بعيدتين عنب عضهما وعند

إقامة صناعة معينة في مكان معين فيجب النظر إلى نوع النقل المناسب لها من حيث علاقتها بالأسواق وقتا ومسافة، وعلاقتها بالموردين والعمالين وقتا ومسافة وبالنسبة للبضائع التي لا تتحمل النقل لمسافات طويلة يجب إقامة مصانعها بالقرب من الأسواق (المستهلك).

2. نظرية ألفريد ويدر: Alfred Weber

وترى هذه النظرية أن توطن الصناعة يعتمد على 3 عوامل وهي:

- تكلفة النقل.
- تكلفة العمل.
- قوى التجمع.

ويرى ألفريد ويدر أن أفضل مكان لتوطن الصناعة المكان الذي تكون فيه نفقة النقل أقل ما يمكن. فإذا كانت تكلفة نقل السلعة النهائية أكبر من نقل المادة الخام فيتوطن المشروع الصناعي بالقرب من الأسواق (المستهلك) والعكس إذا كانت تكلفة نقل المادة الخام أكبر من تكلفة نقل السلعة النهائية فيتوطن المشروع في هذه الحالة بالقرب من موقع المادة الخام... يعني هذا أن الموقع الذي

يتمتع بتكلفة نقل منخفضة هو الذي سيقع الاختيار عليه، وافترض أيضا ان تكلفة العمل من العوامل الهامة التي لا يمكن تجاهلها بما أن المشروع الصناعي يتحرك من النقطة الأقل تكلفة إلى النقطة الأكثر تكلفة.

3. نظرية إدجار هوفر: E. Hoover

اعتمد على عاملين فقط هما: تكلفة النقل، وتكلفة الإنتاج المؤثرة فيتوطن المشروع واعتبر تكلفة المواد الخام وتكلفة توزيع المنتجات من ضمن تكاليف النقل، أما تكاليف قوى التجميع والبيئية من ضمن تكاليف الإنتاج. وتلعب تكاليف النقل دورا كبيرا في تحديد مواطن الأسواق أكبر مما تلعبه في تحديد مواطن الصناعة.

ويعمل النمو الاقتصادي إلى التجمع المكاني، بحيث المشروعات تجذب بعضها بعضا إلى المنطقة بعينها لأن الوفورات الداخلية والخارجية الناتجة عن الإنتاج الكبير تجعل المشروع مركز جذب لصناعات أخرى قد تكون مكتملة لها أو مرتبطة بها، فعلى سبيل المثال إذا كانت الصناعات تعتمد على الخامات المستوردة فإنها تتركز بالقرب من موانئ استقبال الخامات " فتتوطن صناعة السفن، وصناعة البتروكيماويا تمثلا في موانئ استقبال ناقلات البترول الخام، أو صناعة النسيج بالقرب من موانئ استقبال النسيج فوجود صناعة محددة في الميناء قد تجذب إليها صناعات أخرى متعلقة بها أو مكتملة لها فتعمل على تطورها ونموها".

المبحث الثالث: قطاع النقل البري في عملية التنمية الاقتصادية

يمارس قطاع النقل البري دورا بارزا ورئيسيا فينقل البضائع والركاب، وتتزايد أهمية النقل البري (القطار، السيارات، الشاحنات، الحافلات) في دول العالم.

المطلب الأول: قطاع النقل البري

أولا: مفهوم قطاع النقل

يعتمد النقل على الطرق البرية على ثلاثة محاور وهي: (حبيطة، 2014، صفحة 79)

1. وسيلة النقل: وتشمل السيارات الخاصة، الحافلات العامة، شاحنات النقل الضخمة... ويراعي فيها الحد الأقصى والحجم والطول والارتفاع.
2. المحطات: ونقصد بها نقطة انطلاق ووصول وحدات النقل المتحركة، ونجد فيها مهام التسيير، الجميع والتوزيع.
3. الطرق: وهي المحور الأساسي لصناعة النقل البري، وتختلف خصائصها حسب مواصفات وسائل النقل التي تستعملها وكذا التضاريس التي توجد فيها.

يتميز النقل البري عبر الطرق باختلاف ملكية رأسمال وسائله المتحركة وفقا لاختلاف ظروف التشغيل حيث أن:

- أ. الحكومة تفضل امتلاك الأصول الإنتاجية (وسائل النقل) في الشركات التي تتصف بالقدرة على استيعاب معدلات طلب كبيرة على خدمة النقل عبر الطرق البرية، كشرركات نقل الركاب والشركات المتخصصة في نقل البضائع ضخمة الحجم وثقيلة الوزن، بسبب ضخامة التكاليف الرأسمالية وتكاليف التشغيل، إضافة إلى أنها تندرج في إطار نشاطات المنفعة العامة، أي أن هناك ضمان توفير الخدمة على نطاق واسع دون مراعاة الجانب الاقتصادي فيه.
- ب. كما يتولى القطاع الخاص الاستثمار في خدمة النقل البري عبر الطرق ولكن من خلال مشاريع أقل تكلفة وتلاءم مع الطاقة التمويلية التي يمكن تحملها، وهنا يتولى المالك بنفسه تمويل وتنظيم المؤسسة.

والذي يتضمن نشاطات النقل داخل المدن وبينهما عبر الطرق (بالحافلات، السيارات. الشاحنات... إلخ)

ثانيا: أهمية قطاع النقل البري

للنقل أهمية كبيرة تتمثل في: (عريان، 2020/2019، صفحة 38)

- تحقيق وفورات زمنية من خلال الوصول إلى المكان المعين في الوقت المحدد. كما يسمح بتقليص المسافات عن طريق استغلال شبكات النقل البري، البحري والجوي؛
- الوصول إلى أسواق جديدة أو توسيعها؛

- حرية التوطن للشركات والوحدات الاقتصادية المنتجة في الأماكن الأكثر نفعاً وملائمة اقتصادياً مما يؤثر إيجابياً على تكلفة الإنتاج؛
- توفير مناصب شغل في القطاع ذاته، وتحقيق فرصة العمالة إلى القطاعات ومناطق أخرى؛
- تحقيق التوازن في العرض والطلب على السلع في مختلف الأسواق المحلية والخارجية؛
- تحقيق درجات التكامل والاندماج الدولي في المجال الاقتصادي والاجتماعي والثقافي؛
- يساهم في فك العزلة على المناطق النائية، ورفع درجة التحضر للمدن، وخفض النزوح الريفي إلى المدن؛
- المساهمة في خفض عدد الوفيات، وخاصة الوفيات النفاسية بنسبة 75% حسب تقديرات البنك الدولي؛
- رفع الحركة السياحية الداخلية والدولية وبالتالي رفع مستوى النشاط الاقتصادي وضخ العملة الصعبة وتحسين وضعية ميزان المدفوعات.

ثالثاً: سلبيات قطاع النقل البري (حبيطة، 2014، صفحة 80)

- مشكلة الازدحام: والتي تعد من الآثار السلبية خاصة داخل المدن في أوقات الذروة، مما يؤثر على قيمة الوفر المحتمل في زمن الرحلة.
- معدل حصول الحوادث: زيادة عدد الحوادث وحدتها مع زيادة الحركة ما يترتب عليه تكاليف مالية، صحية وحتى نفسية بالنسبة للمصابين بسببها
- تلوث الهواء الجوي: يقصد به التكاليف التي يتحملها المجتمع لعلاج ما يترتب على تقديم خدمات النقل بسبب انبعاث الغازات ونواتج احتراق الوقود، أضف إلى ذلك انخفاض طاقاتهم الإنتاجية بسبب الأمراض الناتجة عن التلوث الجوي.
- التلوث السمعي: يقصد به الضوضاء التي تنتج عن حركة المركبات العامة والخاصة

المطلب الثاني: النقل الطريقي

أولاً: مفهوم قطاع النقل بالطرق البرية (حمدون، 2019/2018، صفحة 52/51)

أحدثت الثورة الصناعية في أوروبا خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر تغييرات جوهرية في مجال النقل بالطرق البرية، وترتب عنها تطور الطرق وكذلك صناعة السيارات، ويعود الفضل إلى تالفورد، وماك آدم اللذان يعدان من أشهر الذين وروا الطرق البرية. وتنتشر شبكات الطرق المرصوفة بين دول العالم وتباين من حيث الاتساع والكفاءة، ويمكن تصنيفها في نوعين هما: شبكة الطرق التقليدية التي تتميز بكثرة تعاريجها وتفرعاتها كما هو الحال في معظم دول أفريقيا، والنوع الآخر شبكة الطرق السريعة التي تتخذ شكل خطوط مستقيمة، أو شبه مستقيمة، كما تتسم بالاتساع، وتمتد في شكل محاور رئيسية تتقاطع مع بعضها البعض بواسطة الأنفاق أو الجسور.

ثانياً: أنواع النقل الطريقي

ويتكون هذا النوع من عنصرين رئيسيين هما: الطريق – السيارة

- الطريق يمكن تصنيف طرق النقل البري إلى نوعين رئيسيين الأول وهو الطرق الطبيعية الترابية التي يمهدها الانسان، بل رسمتها عوامل البيئة الطبيعية، ثم استخدمها الانسان بعد ذلك، اما الثاني فهو الطرق التي يمهدها الانسان بالوسائل المختلفة، ليستخدمها في أعراض النقل.
- السيارة يعد النقل بالسيارات أكثر وسائل النقل البري من حيث المرونة الحركة، كما تصلح للمسافات القصيرة والمتوسطة، وتقدم خدمات نقل مكتملة لكثير من وسائل النقل الأخرى، من أهم التطورات التي طرأت على مجال النقل بالطرق، تلك التي تتعلق بصناعة الإطارات التي تسير عليها السيارة و التي تستخدم المطاط في صناعتها، ثم استخدمت الإطارات الهوائية عام 1888، مما قلل من احتكاك العجلات بالطريق، وبالتالي سهل حركة النقل، كما ازدادت السرعة وتم تطوير القوة الدافعة للسيارة باختراع آلة الاحتراق الداخلي عام 1985 بحجم مناسب، مما جعل هذه الوسيلة أكثر سرعة، وكفاءة وزيادة في الحمولة، واقتصاد في استهلاك الطاقة. تعتبر وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى ولعل السبب الواضح في زيادة الاعتماد عليها أو الحاجة إليها هو المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء كان ذلك بالنسبة لنقل الافراد أم البضائع

إن أهمية النقل بالسيارات تأتي من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى في تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات، إن تطور النقل بالسيارات يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير الطرق لتوفير انسيابية سليمة لهذه المركبات لذا اتجهت الدول إلى تطوير وتحديث شبكات النقل كي تحصل على كفاءة أعلى في العملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحققها السيارة.

ثالثاً: مزايا وعيوب النقل الطريقي

تتلخص المزايا والعيوب في النقاط التالية: (حبيطة، 2014، صفحة 79)

- مزايا النقل الطريقي: هناك عدة مزايا أهمها ما يلي:
 - اتساع نطاق السوق البري عبر الطرق.
 - ضآلة التكاليف الثابتة و تكاليف التشغيل لوحدات النقل.
 - سهولة وسرعة استخدامها بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى.
- عيوب النقل الطريقي: هناك عدة عيوب نذكر منها الآتي:

- مشكلة الازدحام التي تعد من الآثار السلبية خاصة داخل المدن وفي أوقات الذروة، وهذا يؤثر على قيمة الوفرة المحتمل في زمن الرحلة.

- زيادة عدد الحوادث وحدتها مع زيادة الحركة ما يترتب عليه تكاليف مالية، صحية وحتى نفسية بالنسبة للمصابين بسببها.

- تلوث الهواء الجوي وهي التكاليف التي يتحملها المجتمع لعلاج ما يترتب على تقديم خدمات النقل انبعاث الغازات ونواتج احتراق الوقود، وانخفاض طاقتهم الإنتاجية بسبب الأمراض الناتجة عن التلوث الجوي.

التلوث السمعي وهي الضوضاء التي تنتج عن حركة المركبات العامة والخاصة.

المطلب الثالث: النقل السكك الحديدية

أولاً: مفهوم النقل بالسكك الحديدية

تعتبر السكك الحديدية في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، لذلك تقوم أغلب الدول بإنشاء خطوط السكك الحديدية وتحديثها، ويدخل في ذلك المنشآت الثابتة من محطات وخطوط السكك والمركبات المتحركة (القطار والمقطورة)، ويتم هذا التحديث من أجل ملائمة الخطوط لسرعات أكبر وسهولة تحرك أكثر. (حبيطة، 2014، صفحة 80)

يعد النقل بالسكك الحديدية أحد الثورات الشهيرة في تاريخ النقل، وخاصة النقل البري، فقد لعبت دورا كبيرا في توطن الصناعة وتنوع الاستهلاك، وتعمير الأراضي الجديدة، واستغلال الموارد الطبيعية المتنوعة، وإعادة توزيع السكان في جميع أنحاء العالم، وهي حديثة العهد نسبيا مقارنة لا لنقل بالطرق، والنقل المائي فلم يمض على استخدامها أكثر من قرن ونصف القرن، وقد بدأ عصر السكك الحديدية في العالم في النصف الأول من القرن التاسع عشر. (حمدون، 2019/2018، صفحة 53)

ثانياً: أهمية النقل بالسكك الحديدية

للنقل بالسكك الحديدية أهمية كبيرة تتمثل في : (حبيطة، 2014، صفحة 81)

- أحد العوامل المؤثرة في اختيار أماكن العمل والسكن.

- أحد العوامل المؤثرة في اختيار أماكن تركيز الصناعة ومواقع البناء وتخزين السلع.

- التقليل من تكلفة نقل المواد الأولية والمنتجات النهائية .

ثالثاً: مزايا النقل بالسكك الحديدية

لهذا النوع من النقل عدة مزايا أهمها: (حسين المشهداني، 2021، صفحة 16)

- القدرة على نقل الأحجام والكميات الكبيرة من البضائع على وفق برامج نقل منظمة بأسعار منافسة.
- وسيلة نقل آمنة توفر للركاب الراحة وحرية أكبر في الحركة داخل العربات.
- اقتصادية في التكاليف إذ تنخفض تكلفة النقل وتكاليف صيانة الطرق.
- التخفيف من الازدحام على الطرق.
- الحفاظ على البيئة من التلوث.

خلاصة الفصل:

الهدف الرئيسي للنقل عامة وعلى اختلاف أنماطه هو تقديم أو تقريب الخدمات إلى المراكز الحضرية، وهذا يعني أن أي مشروع لقطاع النقل يستهدف خدمة المراكز الحضرية الرئيسية والمهمة بنشاطاتها الاقتصادية المتباينة، فوفق هذا المفهوم فإن النقل يعد من أهم النشاطات الاقتصادية المؤثرة بشكل فعال ومباشر على التجارة عموماً، فالنقل يعمل على زيادة وتعظيم الإنتاج كما ونوعاً، كما انه يقدم الوسيلة لانتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً.

الفصل الثاني:

عموميات حول التجارة الخارجية

تمهيد:

منذ القدم وإلى يومنا هذا لا تزال الاختلافات التكنولوجية بين الدول تدفع التجارة الدولية بالمنتجات المختلفة والتي تدعم بتكنولوجيا الميزة المطلقة لأي بلد في مجال التجارة، إذ أنها تحدد كيفية الجمع بين عوامل الإنتاج مثل الأرض واليد العاملة، مما يزيد من إنتاجيتها ويخفض تكاليفها وكل ما يؤثر على تحويل عوامل الإنتاج إلى مخرجات. وسنتطرق في هذا الفصل إلى:

- مفاهيم عامة حول التجارة الخارجية.

- سياسة التجارة الخارجية.

- نظريات التجارة الخارجية.

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول التجارة الخارجية

كانت المجتمعات البشرية تعيش في ظل اقتصاد معلق حيث ظهرت تجارتها على شكل مقايضة داخل البلد، فازداد تطور الحاجات بتنوع عدد السكان وتنوع سلوكهم الاستهلاكي الأمر الذي أدى بضرورة الانتقال إلى اقتصاد مفتوح وذلك بفتح أسواقها للعالم الخارجي أي نشوء التجارة الدولية. وهذا ما سنتطرق إليه في هذا المبحث: أسباب قيام التجارة الخارجية، مفهوم التجارة الخارجية وأهميتها، والعوامل المؤثرة في التجارة الخارجية.

المطلب الأول: أسباب قيام التجارة الخارجية

هناك عدة أسباب أدت إلى قيامها منها ما يلي : (بن زكري بن علو و شيان، 2019 ، الصفحات 385-386)

- صعوبة تحقيق الاكتفاء الذاتي في كل السلع وذلك بسبب المزايدات الطبيعية والمكتسبة.
- التخصيص الدولي وبالتالي اختلاف تكاليف الإنتاج.
- اختلاف ظروف الإنتاج، فما يصلح إنتاجه وزراعته في مناطق ذات المناخ الموسمي كالموز لأنه لا يصلح في مناخ آخر غيره.
- وجود فائض أو عجز في الإنتاج المحلي، مما يتطلب تصدير الفائض أو استيراد العجز منه.
- تفاوت أسعار السلع والخدمات بين الدول نتيجة تفاوت أسعار عوامل الإنتاج.
- اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج بين الدول.
- اختلاف ميول وأذواق المستهلكين و تفضيلهم لبعض السلع والخدمات دون غيرها.
- السعي لرفع مستوى المعيشة محليا وزيادة الدخل القومي.

المطلب الثاني: مفهوم التجارة الخارجية وأهميتها

1. مفهوم التجارة الخارجية:

يمكن تعريفها على أنها: (قبيل، 2020/2019، صفحة 13)

- وهي احد فروع علم الاقتصاد تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية المتمثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة فضلا عن سياسات التجارة التي تطبقها دول العالم للتأثير في حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة.

- تعبير عن أهم صور العلاقات الاقتصادية التي تجري بمقتضاها تبادل السلع والخدمات بين الدول في كل من الصادرات والواردات.

- عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة بين أطراف التبادل.

- هي مختلف عمليات التبادل التجاري الخارجي سواء في صورة سلع أو أفراد أو رؤوس أموال بين أفراد يقطنون في وحدات سياسية مختلفة بهدف إشباع أكثر حاجات ممكنة.

- وكتعريف شامل نقول أن التجارة الخارجية هي أداة أساسية لتحقيق التنمية الشاملة، فهي تساهم في رفع معدلات النمو الاقتصادي لأي بلد كان، وذلك من خلال توزيع الأنشطة الصناعية للبلد، بالإضافة إلى جلب الاستثمارات الأجنبية التي لها مساهمة هي أيضا في التنمية من خلال عوامل الإنتاج المختلفة التي تتبعها. (بن زكري بن علو و شيبان، 2019 ، صفحة 358)

2. أهمية التجارة الخارجية:

تتمثل في الآتي: (مناصري و مكيد، 2020، الصفحات 832-833)

- هي وسيلة مباشرة لتعزيز العلاقات الدولية التي بدورها تربط الدول معا .
- دعم القدرة التسويقية بإنشاء العديد من الأسواق الجديدة للمنتجات المتنوعة .
- توفير العديد من الخدمات والسلع بالاعتماد على مبدأ التخصص الذي يوفر المنتجات بأقل الأسعار.
- تصنف من المؤشرات المهمة لقياس القدرات الخاصة بالدول على المنافسة وتسويق المنتجات والإنتاج في الأسواق العالمية والدولية.
- نقل التكنولوجيا والمعلومات الأساسية التي تفيد في بناء الاقتصاديات المبنية وتعزيز عملية التنمية الشاملة.

المطلب الثالث: أسباب تطور التجارة الخارجية

هناك عدة أسباب نذكر منها ما يلي: (ثنية الريح و معيطي، 2022/2021، صفحة 7)

- عدم توزيع عناصر الإنتاج بالتكافؤ بين دول العالم المختلفة وهذا ما يؤدي إلى عدم قدرة الدولة على تحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع المنتجة محليا.
- تفاوت تكاليف وأسعار عوامل الإنتاج والأسعار المحلية لكل دولة.
- حدوث فائض في الإنتاج المحلي وهذا يؤدي إلى البحث عن أسواق خارجية لتسويقه.
- زيادة الدخل الوطني عن طريق الدخل المحقق من التجارة الدولية.
- اختلاف الميول والأذواق الناتجة عن التفضيل النوعي للسلعة ذات المواصفات العالمية.
- الأسباب الإستراتيجية والسياسية المتمثلة في تحقيق النفوذ السياسي من خلال الندرة النسبية للسلعة المنتجة والمتاجرة عالميا.
- اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج من دولة لأخرى.
- التخصص الدولي في إنتاج السلع التي تتمتع في إنتاجها بميزة نسبية واستبدالها بسلع أخرى من إنتاج دول أخرى ولها مميزاتا أيضا.

المبحث الثاني: سياسة التجارة الخارجية

من اجل شرح مفهوم التجار الخارجية جيدا يجب الحديث على سياسة التجارة الخارجية وهذا ما سنجده في هذا المبحث والتي يتكون من: مفهوم سياسة التجارة الخارجية، أنواع سياسة التجارة الخارجية وأهدافها، وأدوات السياسة التجارية.

المطلب الأول: مفهوم سياسة التجارة الخارجية

تعرف السياسات التجارية على أنها: (عابي، 2018/2019، صفحة 49)

- هي أحد فروع السياسة الاقتصادية العامة المنوط بها تنظيم شؤون التجارة الخارجية من خلال أدوات معينة من اجل تحقيق أهداف محددة.

- مجموعة من القواعد والأساليب، الأدوات، الإجراءات والتدابير التي تقوم بها الدولة في مجال التجارة الخارجية لتعظيم العائد من التعامل مع باقي دول العالم، وفي إطار تحقيق هدف التوازن الخارجي ضمن منظومة تحقيق الأهداف الاقتصادية الأخرى للمجتمع خلال فترة أو فترات زمنية معينة.

- مجموعة التشريعات واللوائح الرسمية التي بدورها تعمل على تحرير أو تقييد النشاط التجاري الخارجي من العقوبات المختلفة التي تواجهه على المستوى الدولي بين مجموعة من الدول.

المطلب الثاني: أنواع سياسة التجارة الخارجية وأهدافها

1. أنواع سياسة التجارة الخارجية:

لسياسة التجارة الخارجية نوعين وهما: (ماحي و بنية، 2022، صفحة 352)

1/ سياسة حرية التجارة الخارجية: والمقصود به هو عدم تدخل الدولة والحكومات في التجارة بين الدول، وذلك من خلال إلغاء كافة القيود، الحواجز والرسوم على التجارة الداخلية والخارجية والعمل على إفساح المجال للمنافسة الحرة لكي تسود في التبادل والإنتاج، وبهذا يمكن للأفراد تصدير واستيراد ما يرغبون فيه من سلع مختلفة دون تدخل الدولة أو قيود تفرضها عليهم، فهي إطلاق حرية المبادلات التجارية الدولية دون تدخل الدولة.

ويعتمد أنصار هذا الاتجاه على عدة حجج ونذكر منها ما يلي:

- زيادة التخصص الدولي.

- انخفاض أسعار السلع الدولية.

- الحد من الاحتكارات الدولية.

- زيادة حجم الإنتاج.

2/ سياسة تقييد التجارة (الحماية التجارية): تتمثل هذه السياسة في قيام الحكومة بتقييد حرية التجارة مع الدول الأخرى عن طريق إتباع بعض الأساليب كفرض رسوم جمركية على الواردات، أو وضع حد أقصى لحصة الواردات خلال فترة زمنية معينة، مما يوفر نوعاً من الحماية للأنشطة المحلية من منافسة المنتجات الأجنبية.

ويعتمد أنصار هذا الاتجاه على حجج عدة ونذكر منها التالي:

- حماية الصناعات الناشئة في البلد.

- زيادة فرص العمل واجتذاب رؤوس الأموال الأجنبية.

- تنويع الإنتاج وتحقيق الاستقرار الاقتصادي.

- الحصول على إيرادات ومواجهة العجز في ميزان المدفوعات.

2. أهداف سياسة التجارة الخارجية:

لسياسة التجارة الخارجية عدة أهداف أهمها ما يلي: (ملوك، 2018، الصفحات 1-2)

1/ الأهداف الاقتصادية:

وهي تتمثل في الآتي:

- تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات: ويتم ذلك على أساس تعظيم عائدات الصادرات والموارد من العملة الأجنبية وتخفيض الطلب على الصرف الأجنبي.

- حماية الصناعة الناشئة والإنتاج المحلي من المنافسة الأجنبية: وذلك من خلال الإجراءات التي تقوم بها السلطات لغرض إعاقة حركة الاستيراد وحماية السوق المحلي والصناعة المحلية من المؤثرات الخارجية التي تضر بالإنتاج المحلي.

- حماية الاقتصاد الوطني من خطر سياسة الإغراق ويقصد بها بيع السلع بسعر اقل من سعر تكاليف الإنتاج في الأسواق.

- زيادة مستوى التوظيف والحد من البطالة وذلك بفرض قيود على السلع البديلة للواردات للحد منها ومن ثم تشجيع توجيه الاستثمارات إلى أنشطة إنتاج السلع المحلية البديلة للواردات

- زيادة الصادرات والعمل على تخفيض الواردات.

2/ الأهداف الاجتماعية:

وتتمثل هذه الأهداف في:

- حماية مصالح بعض الفئات الاجتماعية كالمزارعين والمنتجين الصغار.

- إعادة توزيع الدخل الوطني بين الفئات المختلفة للمجتمع والعمل على حماية الصحة العامة للمجتمع.

3/ الأهداف الإستراتيجية:

تتمثل في:

المحافظة على الأمن في الدولة من الناحية الاقتصادية، الغذائية، والعسكرية.

- العمل على توفير الحد الأدنى من الإنتاج من مصادر الطاقة مثل البترول.

المطلب الثالث: أدوات سياسة التجارة الخارجية

وهي عديدة تتمثل في الآتي: (نميش، 2022، الصفحات 377-378)

أ. الوسائل السعرية: التي تؤثر على تيار التبادل الخارجي الذي يكون عن طريق التأثير في أسعار الصادرات والواردات، وتشمل ما يلي:

- **الضرائب والرسوم الجمركية**: هي عبارة عن ضرائب تفرضها الدولة على السلع التي تعبر حدودها الوطنية، سواء الواردات أو الصادرات.

- الإعانات : هي وسيلة تسعى من خلالها السلطات الاقتصادية إلى التأثير في الأسعار التي تباع فيها السلعة محليا ودوليا من خلال تقليل تكلفتها الحدية بالنسبة للمنتج المحلي.
- الإغراق : هو إتباع الدولة تنظيما احتكاريا معيناً لسياسة تحمل التمييز بين الأسعار السائدة في الداخل وتلك السائدة في الخارج.
- تخفيض سعر الصرف: ويقصد به كل انخفاض تقوم به الدولة عمداً في قيمة الوحدة النقدية الوطنية مقومة بالوحدات النقدية الأجنبية.

ب. الوسائل الكمية:

وتتمثل فيما يلي:

- نظام الحصص: يقصد به أنه تفرض قيود على الاستيراد ونادراً على التصدير خلال فترة زمنية معينة بحيث تحدد الدولة الحد الأقصى للكميات المسموح باستيرادها أو تصديرها.
- تراخيص الاستيراد: ويقصد بها أنه لا يسمح بالاستيراد إلا بالحصول على إذن من السلطة العامة، فهو بمثابة تصريح للتاجر باستيراد سلعة معينة في حدود الحصص المقررة في هذا الترخيص، وعادة ما يكمل نظام تراخيص الاستيراد نظام الحصص.

ج. الوسائل التنظيمية:

هي التي تخص نظم الهيكل الذي تحقق في داخله المبادلات الدولية وتشمل التالي:

- المعاهدات التجارية: وهي اتفاق تعقده الدولة مع دولة أخرى عن طريق الدبلوماسية، بغرض تنظيم العلاقات التجارية فيما بينهما تنظيماً عاماً.
- التكتلات الاقتصادية: وتنشأ هذه التكتلات كنوع من تحرير التجارة بين عدد محدود من الدول.
- اتفاقيات الدفع: تتعلق بالدول التي تأخذ بنظام الرقابة على الصرف وتتقيد بتحويل عملاتها إلى عملات أجنبية.

- الاتفاقيات التجارية: وهي تعاقد في موجهه أمور تفصيلية تتكلف بالتبادل التجاري بين دولتين، وقد يعقد الاتفاق التجاري على أساس معاهدة تجارية سابقة.

د. وسائل المنع والحظر: والمقصود بها أن الدولة تحظر أو تمنع التعامل مع الخارج، ومن هنا تبين أن الحظر قد يقع على الواردات فقط أو على الصادرات فقط أو على كليهما، وفي جميعها يعتبر الحظر أو المنع نظاما أو أداة للحماية بقدر ما يعتبر نظاما لإلقاء التبادل الدولي ولهذا فهو يعتبر خطرا على التجارة الدولية.

المبحث الثالث: نظريات التجارة الخارجية

ككل ظاهرة اقتصادية جديدة يبدأ استخدامها في العالم نلاحظ أن الباحثين في كل مرة يطورون من الأفكار الخاصة بتلك الظاهرة عن طريق النظريات الاقتصادية وكما الحال مع نظريات التجارة الخارجية التي سنتطرق لها في هذا المبحث وهي تحت العناوين التالية: النظريات الكلاسيكية للتجارة الخارجية ، النظريات النيوكلاسيكية، والاتجاهات الحديثة في تغيير التجارة الخارجية.

المطلب الأول: النظريات الكلاسيكية للتجارة الخارجية

تعد نظريات التجارة الخارجية للمدرسة الكلاسيكية أولى النظريات التي حملت على فسرت ظواهر التجارة الخارجية وقامت بتوضيح أسبابها منذ ظهورها بقوة في القرن السابع عشر وازدهارها في القرن الثامن عشر والتاسع عشر، كما تعد هذه النظريات الأساس الذي اعتمد عليه الفكر الاقتصادي لتطوير النظريات الحديثة للتجارة الدولية. وهذه النظريات تتمثل في التالي: (لوصيف، 2014/2013، الصفحات 05-11)

- نظرية الميزة المطلقة:

صاحب هذه النظرية هو آدم سميث فهو أول الاقتصاديين الذي بحث في التفسير المنطقي وراء التجارة الدولية، وقد استخدم في كتابه "ثروة الأمم" في عام (1776) مبدأ (أو نظرية) الميزة المطلقة كتفسير للتجارة الدولية وفقا لهذا المبدأ فإن على الدولة أن تنتج وتصدر السلع التي تكون تكلفتها اقل من الدول الأخرى، وبالمقابل فإن عليها أن تستورد السلع التي تكلفتها أعلى لو أنتجتها بنفسها، بمعنى أن تخصص كل دولة في إنتاج السلع التي تحقق لها ميزة مطلقة.

وفي رأي آدم سميث بأن هناك وظيفتين تهتم بهما التجارة الدولية ويتمثلان في الآتي:

* وظيفة تصريف الإنتاج الفائض عن حاجة السوق المحلي واستبداله بشيء أكثر نفعا.

* وظيفة التغلب على ضيق السوق المحلية.

وعيوب هذه النظرية:

* هناك لبس في إشكالية اختلاف إنتاجية العامل من بلد لآخر.

* إشكالية لو تتمتع كل ما بميزة مطلقة في إنتاج كيلا السلعتين.

- نظرية الميزة النسبية:

طرح ريكاردو هذه النظرية الجديدة في التجارة الخارجية تحت عنوان الميزة النسبية، وهذا للرد على آدم سميث وإيجاد بديل لنظرية الميزة المطلقة وطرح حل للمأزق الذي وصل إليه آدم سميث والمتمثل في عدم إمكانية التبادل الخارجي في حالة عدم تمتع بلد بميزة مطلقة.

ينصب جوهر نظرية الميزة النسبية حول قدرة دولة على إنتاج سلعة معينة بتكلفة أقل وجودة أعلى من أي دولة أخرى، مع ذلك يكون من المفيد أن تنتج مع دولة ثانية إذا كان لديها تكلفة الفرصة البديلة أقل. وعيوب نظرية ريكاردو هي:

* يفترض نموذج ريكاردو أن المبادلات التجارية تكون في شكل عملية المقايضة للسلع (تحييد الدور النقدي).

* تعتمد النظرية على وجود سلعتين ودولتين وهذا أمر لا يلامس الحقيقة الواقعية.

* محدودية النموذج في ضبط معدلات التبادل الدولي الفعلي.

* استخدام عامل العمل بنسب ثابتة في إنتاج كل السلع.

* قيام ريكاردو بتثبيت كمية الإنتاج والتركيز على جانب العرض دون الاهتمام بالطلب.

- نظرية تكلفة الفرصة البديلة:

استطاع هابرلر من خلال نظرية الفرصة البديلة التي أتى بها سنة 1936 من تحرير نظرية الميزة النسبية لدافيد ريكاردو، حيث عملت النظرية على طرح فكرة جديدة مفادها أن تكلفة الإنتاج لا تقاس بناء على العمل أو كمية العمل الضرورية للإنتاج وإنما حسب كمية السلعة الثانية المضحي بها أي تكلفة الفرصة البديلة.

تنص نظرية الفرصة البديلة على أن العمل ليس هو العنصر الوحيد للإنتاج فهناك عناصر أخرى ك رأس المال والأرض، فكرة تكلفة الفرصة البديلة تتيح لنا إمكانية مقارنة المزايا التي تتوفر في بلد معين لإنتاج سلعة معينة بالنسبة لمزاياه في إنتاج سلعة أخرى، وعندئذ يمكننا مقارنة تكلفة استبدال كل السلع بالسلعة النموذجية التي تكسب البلد التفوق.

عيوب هذه النظرية تتمثل في:

* عدم اهتمامها بتفسير أسباب اختلاف النفقات النسبية بين الدول، وهو الشيء الذي انكبت عليه نظرية الميزة النسبية لعوامل الإنتاج.

- نظرية القيم الدولية:

يحاول ميل من خلال هذه النظرية تحليل العوامل التي تحكم التبادل الدولي، وذلك من خلال تحليل القيم الدولية للسلع المختلفة المنتجة في الدول (قيمة السلعة في دولة مقارنة بالدول الأخرى)، أو المعدل التي يتم من خلاله مبادلة السلع بين الدول، وهو ما أطلق عليه معدل التبادل الدولي أو معدل التجارة ركز جون ستورات ميل على تحليل العوامل التي تحكم التبادل الدولي من خلال نظريته حول القيم الدولية سنة 1848 في كتابه: مبادئ الاقتصاد السياسي، التي تحاول تحليل القيمة الدولية للسلع المختلفة أي قيمة سلعة تنتج في دولة معينة مقارنة مع السلعة الثانية التي تنتج في دولة ثانية.

فقد أخذ ميل جانبي العرض والطلب في الحسبان (عكس سابقوه)، وبدلاً من أن يأخذ ما تنتجه الدولة من السلع كثوابت مع اختلاف تكلفة العمل فقد افترض وجود كمية معينة من العمل في كل دولة ولكن إنتاجية مختلفة لوحدة العمل وبهذا يرفض ميل التفسير الذي يعتبر أن إنتاجية العمل واحدة في كل الدول التي تكون أطراف للتبادل الدولي، ومن كل هذا نرى أن ميل ركز في نظريته على مصطلح الكفاءة النسبية للعمل كبديل للتكلفة النسبية للعمل التي جاء بها ريكاردو.

عيوب هذه النظرية هي:

* تفترض بأن قيمة أو سعر السلعة يساوي أو يمكن أن يستنتج من حجم العمل المبذول في إنتاج هذه السلعة مما يبين أن العمل هو عامل الإنتاج الوحيد.

* العمل يستخدم بنفس النسبة الثابتة في الإنتاج في جميع السلع.

* عنصر العمل متجانس.

المطلب الثاني: النظريات النيوكلاسيكية في التجارة الخارجية

بعد انتقاد النظريات الكلاسيكية ظهرت نظريات جديدة سميت بالنظريات النيوكلاسيكية والمتمثلة في الآتي: (عبي، 2019/2018، الصفحات 21-30)

- نظرية دوال الإنتاج:

لقد جاء هذا النموذج الكتاب الذي أصدره هكشر عام 1919 بعنوان آثار التجارة الخارجية على التوزيع وتلميذه أولين من خلال كتابه التجارة الإقليمية والتجارة الدولية سنة 1933. حيث تركز النظرية على الاختلاف النسبي في عوامل الإنتاج أو أسعار عوامل الإنتاج بين الدول كأهم عامل محدد لقيام التجارة الدولية، حيث هناك سلع كثيفة العمل وأخرى كثيفة رأس المال وأخرى كثيفة الأرض يسعى النموذج إلى إثبات أن الاختلاف في نسب أو كثافة عناصر الإنتاج تؤدي إلى اختلاف التكاليف والأسعار النسبية للدولة الواحدة، ومن ثمة استيراد السلعة من الخارج بتكلفة إنتاج أقل مما لو تم إنتاجها محليا.

فقد ركز هكشر في هذه النظرية على:

* الاختلافات الدولية في نسب عناصر الإنتاج إلى اختلافات مشابهة في هيكل التكاليف والأسعار النسبية للسلع بحيث تسهل بدورها قيام التجارة الدولية.

* يؤدي قيام التجارة الدولية مع مرور الزمن إلى تعادل جزئي على الأقل لأسعار السلع والخدمات والتي تؤدي بدورها إلى التعادل الجزئي لأسعار عناصر الإنتاج (الأجور وأسعار الفائدة).

عيوب هذه النظرية تتمثل في:

* تركز على الاختلاف الكمي في عناصر الإنتاج (الندرة والوفرة) مهملة الاختلاف النوعي في هذه العناصر.

* إشكالية تحديد كثافة عناصر الإنتاج في السلع المتاجر بها دوليا في حالة وجود أكثر من عامل إنتاج.

* تعرضت لانتقادات تطبيقية خاصة عندما حاول ليونتييف تطبيق نموذج هكشر أولين على التجارة الخارجية للولايات المتحدة الأمريكية.

- نظرية تعادل عناصر الإنتاج:

تعود هذه المساهمة إلى صاحبها ساملسون حيث أوضح أن من بين نتائج التجارة الدولية أن يحدث هناك تساو في أسعار عناصر الإنتاج في الدول المتاجرة معا، وفيه من يسمي هذا النموذج بنظرية هكشر أولين سامولسون. (H.O.S)

المطلب الثالث: الاتجاهات الحديثة في تغيير التجارة الخارجية

وبعد انتقاد كل النظريات السابقة أصبحت هناك نظريات حديثة تتمثل في ما يلي: (زيمي، 2010/2011، الصفحات 35-21)

- نموذج هيكل الحماية التجارية ومساهمة بيلا بلاسا:

* نموذج هيكل الحماية التجارية:

يحاول الاقتصادي ترافيس في هذا النموذج تفسير نمط التجارة الدولية، من خلال مراعاة الآثار الممكنة لهيكل الحماية التجارية، المتمثلة في التعريف الجمركية وغيرها من القيود الأخرى (تخفيض الواردات وتشجيع الإنتاج الوطني). وهو حاول تفسير لغز ليونتييف بالإشارة إلى أن الرسوم الجمركية لها تأثير هام على التجارة الدولية في سلع هكشر - أولين في الولايات المتحدة. ويرجع ذلك إلى خضوع الواردات الأمريكية من السلع كثيفة العمل إلى حماية جمركية وغير جمركية من أجل حماية الصناعات الأمريكية الوطنية والمعتمدة على عنصر العمل. وفي نفس الوقت تبقى الواردات الأمريكية كثيفة رأس المال غير خاضعة لهذه القيود الحمائية.

* مساهمة بيلا بلاسا:

توصل إلى نتائج تشبه التحليل السابق تؤيد عدم قدرة نموذج هكشر - أولين على مراعاة الرسوم الجمركية، وأثر خفض الرسوم الجمركية على حجم التجارة الدولية ما بين الدول الصناعية، كما بين بلاسا أن التوجه نحو بناء سوق أوروبية مشتركة كان له الدور في خفض القيود الجمركية والكمية على التجارة الدولية بين الدول الأعضاء، مما ساهم في زيادة حجم التجارة الدولية هذين النموذجين السابقين أثارا فكرة كانت غائبة في تحليل هكشر - أولين. وهو الأثر الناجم عن استخدام القيود الجمركية التي بينتها الدراسة أنها استعملت في الاقتصاد الأمريكي. وهنا يتضح بأن الولايات المتحدة الأمريكية في تلك الفترة أنها كانت تتبع أسلوب الحماية من خلال تدخل الدولة في النشاط التجاري وهنا يعكس عدم وجود تسهيل تجاري، وهناك أعباء إضافية يتحملها المستهلك النهائي جراء

فرض الرسوم الجمركية. كما بين "بلاسا" أهمية السوق الأوروبية التي تعتبر أداة نحو تسهيل التجارة وإلغاء القيود التعريفية.

- نموذج ليندر:

يرى ليندر أن تغيير التجارة الدولية باختلاف نسب عناصر الإنتاج قيمته محدودة، ولذا فإن الأمر يتطلب البحث عن اعتبارات أخرى، ولقد فرق ليندر بين تجارة المنتجات الصناعية وتجارة المنتجات الأولية فالنسبة للمنتجات الأولية يرى أن تبادلها يتم طبقا للميزة النسبية، أما فيما يتعلق بالسلع الصناعية فيرى أن الأمر أكثر تعقيدا فهناك مجموعة من العوامل تحدد الصادرات المحتملة والواردات المحتملة، وهناك مجموعة أخرى من العوامل تحدد الصادرات الفعلية والواردات الفعلية كحجم الطلب المحلي الذي يحدد الصادرات المحتملة، أما الواردات المحتملة لبلد ما، فتحدد بالطلب المحلي عند الأسعار الجارية، في حين أن الصادرات والواردات الفعلية هي محصلة ما يسميه القوى الخالقة للتجارة.

- نظرية نسب عناصر الإنتاج الجديدة:

تعتبر نظرية نسب عناصر الإنتاج الجديدة الاختلافات بين الدول في مدى الوفرة أو الندرة النسبية لعنصر رأس المال الإنساني أو البشري والاختلافات بين الصناعات في حاجتها إلى رأس المال الإنساني أو البشري عنصرا جديدا من عناصر الإنتاج إلى جانب عنصر العمل ورأس المال المادي، وإحدى محددات التخصص الدولي في إطار نموذج هكشر - أولين الساكن.

- نظرية مهارة العمالة والتخصص:

فحسب الدراسة التي قام بها كيسين في عام 1966 يرى أن العمالة ليست عاملا وحيدا ومتجانسا ومن بين عوامل الإنتاج إذ ينبغي تقسيمها إلى عدة أنواع من المهارات فهو يميز بين 8 فئات مرتبطة بثمانية أنواع من النشاط: العلماء والمهندسون، التقنيون والمصممون الصناعيون، الإطارات الأخرى، القيادات، عاملوا الآلات والكهرباء، البقية من العمال اليدويين ذوي المهارة، الموظفون بالمكاتب، العمال غير الماهرين أو شبه الماهرين. وبعد تلك الدراسة وجد بأن الو.م.أ لها صادرات ذات كثافة أقوى من حيث العمالة الماهرة بالنسبة للدول الأخرى. مما يعاكس التناقض الذي وجدته ليونتييف وتشير الأعمال التي أجراها كيسين إلى أن النموذج الذي وضعه هكشر-

اولين قادر على التنبؤ بطبيعة المبادلات بالاستناد إلى الأرصدة التي نسميها أرصدة عامليه. بشرط أن تتجزأ لعمالة نفسها إلى عدة فئات فرعية أكثر تجانساً.

- نظرية دورة حياة المنتج:

لقد وضع أصول نموذج دورة المنتج كل من فيرنون وهيرتس حيث يركز هذا النموذج على عوامل السوق أو جانب الطلب ويوضح بصفة أساسية العلاقة بين المبيعات من المنتج كل فترة وعمر هذا المنتج، بالإضافة إلى أهمية هذا النموذج من الناحية العلمية كطريقة للتنبؤ ولتقسيم حجم المبيعات والظروف التكنولوجية والتنافسية التي تواجه المنتج لتخطيط التجارة (تغيير اختلاف المستوى التكنولوجي الذي يستند إليه اختلاف الأسعار كأساس للتجارة). ويعتمد هذا النموذج في تفسيره لقيام التجارة الدولية على مبدأ توفر المعرفة التكنولوجية لدى الدول والتي تعتبر الولايات المتحدة الأمريكية مصدرها. ولدورة حياة المنتج أربع مراحل وهي: - الانتاج - التوزيع - الوصول الى الذروة في البيع - مرحلة التراجع.

- تحليل جونسون:

حاول جونسون في عام 1968 الجمع بين تحليل كل من "ليندر" و "فيرنون" في ديناميكية أكثر عمومية للتبادل الدولي، حيث ركز على العوامل المفسرة لهياكل التبادل التي لم يأخذها نموذج هكشر وأولين في اعتباره مثل المنافسة الاحتكارية، وفورات الحجم، إنتاج ذو تكنولوجيا عالية، وأثر التدخل الحكومي في الإنتاج والتبادل، واعتبر "جونس" أن سمات التحليل الحديث للنمو يمكن النظر إليها على أنها عمليات تنصب على تراكم رأس المال وأن الدولة وليس النظام التنافسي هي التي تحدد الاستثمار في قطاعات البنية الأساسية.

- نموذج الفجوة التكنولوجية:

حسب نموذج الفجوة التكنولوجية، فإن قسطاً كبيراً من التجارة الدولية ينشأ تبعاً للتفوق التكنولوجي الذي يعطي للدولة المبتكرة ميزة نسبية مؤقتة، وتزول مع استدراك الدول الأخرى للفجوة التي أحدثها التفوق التكنولوجي، فيعد بوستر سباق لنظرية الفجوة التكنولوجية، فمن خلال أعماله البحثية لاحظ أن الدول على الرغم من التشابه في وفرة وندرة عوامل الإنتاج فإنها تقيم تجارة دولية بينية عكس ما جاء به نموذج هكشر أولين سامولسون الأمر الذي يرجع إلى التفوق المؤقت الذي يحدثه الإبداع التكنولوجي.

- نموذج الماسة الصناعية:

اقترح بورتر إطاراً تحليلياً لفهم كيفية تفاعل مجموعة من العوامل مع بعضها لبناء صناعة أو قطاع اقتصادي تنافسي، حيث يتم جمع العوامل التي تحدد تنافسية مؤسسة ما في أربع فئات رئيسية، والتي يمكن رسمها تخطيطياً لتشكيل الماسة، وأصبحت الماسة أحد المقاييس المرجعية لتحليل التنافسية وتتضمن ما يلي: ظروف الطلب – الصناعات الداعمة – إستراتيجية المنشأة ومنافستها .

- نموذج كروجمان:

بين الاقتصاد الأمريكي كروجمان في هذا النموذج أن العالم يتكون من دول الشمال التي تضم الدول الصناعية مصدر الاختراعات وإنتاج السلع الجديدة، وقسم جنوبي يتكون من الدول النامية التي تقوم صناعاتها على عمليات التقليد، كما أنه يعتبر أن العمل هو عنصر الإنتاج الوحيد، واعتمدت كذلك على فرضيتين: الأولى تعني أن تزايد الغلة مع الحجم بسبب وفورات داخلية ناتجة عن تحسن في كفاءة الإنتاج، والثانية سيادة المنافسة الاحتكارية. وتعني هذه المنافسة سيادة تمايز بين السلع.

- نموذج دولار:

يقوم دولار في هذا النموذج بالجمع بين كل من نموذج هكشر - أولين ونموذج كروجمان حيث افترض أن هناك علاقة موجبة بين معدل التناقص التكنولوجي والفرق في تكلفة الإنتاج بين دول الشمال والجنوب كما أنه اعتبر أن العمل ليس هو عنصر الإنتاج الوحيد فقط بل افترض وجود رأس المال كذلك افترض تساوي العائد بين الدول ويتفق هذا النموذج جزئياً مع نموذج هكشر-أولين من حيث وجود درجة معينة من انتقال رأس المال تضمن عائداً، زيادة نسبة رأس المال / العمل في دول الشمال في الأجل الطويل وتصدير هذه السلع من قبل هذه الدول. كذلك يتفق هذا النموذج مع نموذج كروجمان من حيث زيادة معدل التقليد مع وجود فرق في التكلفة بين دول الشمال والجنوب.

خاتمة الفصل:

من خلال هذا الفصل يمكن القول بأن التجارة الخارجية مرت بالعديد من المحطات حتى وصلت لوزنها الحالي في الاقتصاد الدولي، كما أنها تتميز بعدة معرقلات وتعقيدات وهذا يعيق سيرها بطريقة عادية. وهذا أمر طبيعي لان التجارة الخارجية تتم خارج الحدود الإقليمية كما أن أطرافها يختلفون عن بعضهم البعض وتفصل بينهم مسافات كبيرة.

الفصل التطبيقي:

دراسة حالة مديرية النقل لولاية بسكرة

تمهيد

بعد أن تطرقنا لمختلف المفاهيم النظرية المتعلقة بكل من التجارة الخارجية والنقل البري، سوف نحاول في هذا الفصل الإلمام بجوانب الدراسة الميدانية المتعلقة بمؤسسة مديرية النقل بولاية بسكرة، وهذا من خلال ما تحصلنا عليه من معلومات من طرف اطارات ومسؤولين بالمؤسسة، وقد ساعدتنا الإستبانة التي أعدت لهذا الغرض، ومحاولة تدعيم هذه الدراسة ببعض الجوانب التحليلية في حدود المعلومات المتحصل عليها من المؤسسة ومن ثم معرفة طبيعة ومدى وجود علاقة الارتباط والتأثير بين متغيري الدراسة، وقد خصصنا ثلاثة مباحث في هذا الفصل وهي كالتالي:

المبحث الأول: تقديم عام للمؤسسة محل الدراسة

المبحث الثاني: الإطار المنهجي للدراسة الميدانية

المبحث الثالث: تحليل وتفسير نتائج الدراسة واختبار الفرضيات

المبحث الأول: تقديم عام لمديرية النقل لولاية بسكرة

ستكون مديرية النقل لولاية بسكرة محل اهتمامنا في هذا المبحث.

المطلب الأول: التعريف بمديرية النقل لولاية بسكرة

تقع مديرية النقل لولاية بسكرة بحي المجاهدين، تتربع على مساحة 880 م يحدها من الشمال وكالة السياحة وأسفار الجزائر (وكالة) بسكرة) ومن الجنوب مركز الفرز للبريد والاتصالات من الشرق محطة نقل المسافرين القديمة من الغرب شارع عمومي المبنى الإداري، دشن مقر مديرية النقل سنة 1996، وهو مكون من طابقين به 29 مكتب وسكن وظيفي. (وثائق المؤسسة، 2023)

البطاقة التقنية للمديرية النقل:

- التسمية: مديرية النقل لولاية بسكرة
- الوصاية: وزارة الأشغال العمومية والنقل
- الإنشاء: بموجب المرسوم التنفيذي رقم 90/381 المؤرخ في 24/11/1990 المقر الاجتماعي: شارع محطة المسافرين القديمة بسكرة
- الهاتف: 20-95-65-033
- الفاكس: 033-65-89-64
- عدد العمال: يقدر موظفي مديرية النقل لولاية بسكرة 48 موظف موزعين كما يلي:
 - رؤساء المصالح - 02-
 - رؤساء المكاتب -6-
 - الأسلاك المشتركة - 20-
 - الأسلاك التقنية - 16-
 - أعوان الأمن والوقاية -3-
 - حاجب رئيسي - 01 -
 - العمال المهنيون - 01-

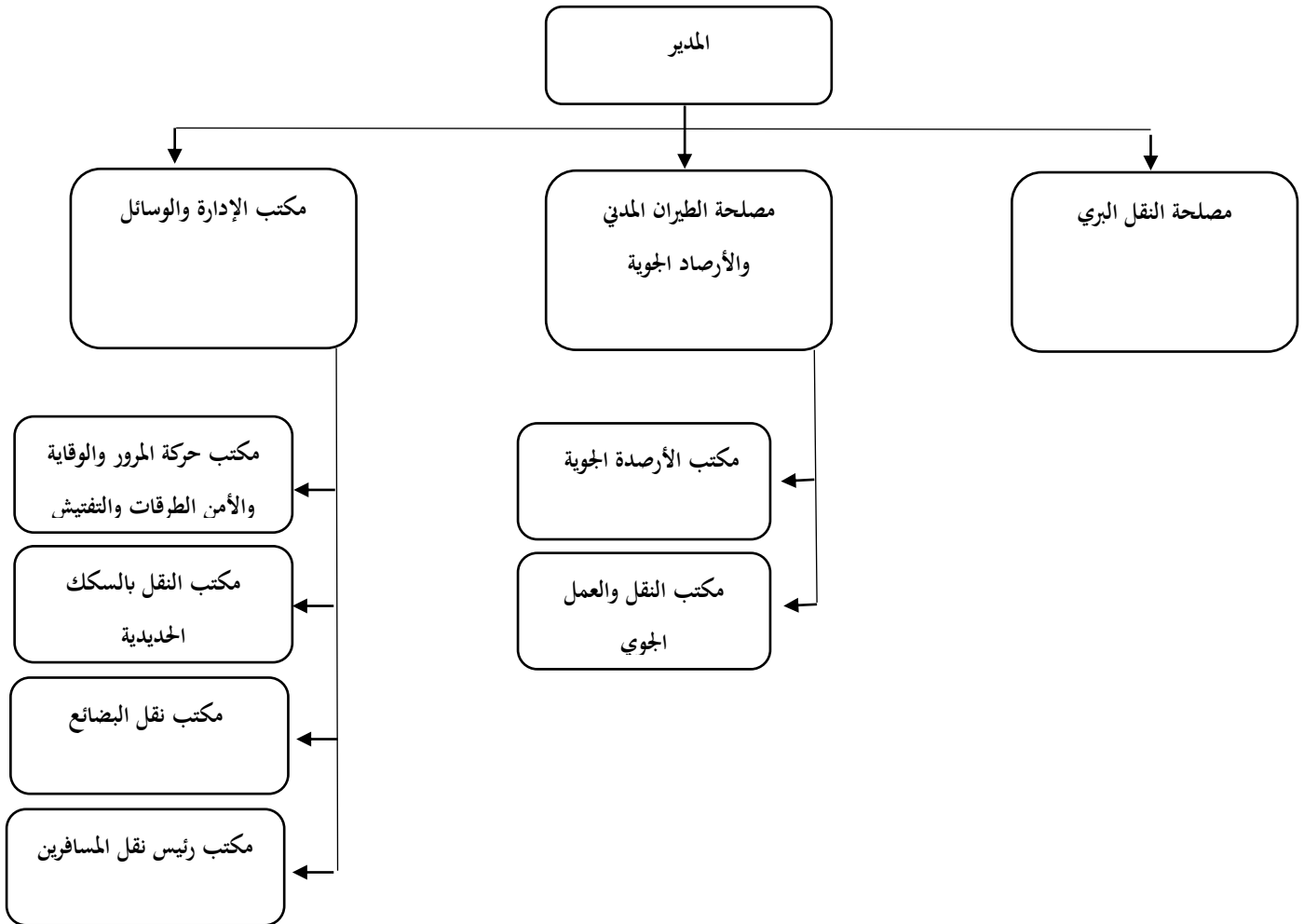
وإدارة مديرية النقل الولائية وتتكون من المصالح والمكاتب التالية (وثائق المؤسسة، 2023):

1. مصلحتين وهما كالآتي:
 - مصلحة النقل البري.
 - مصلحة الطيران المدني والأرصاد الجوية.
2. المكاتب له عدة مكاتب وهي: 05
 - مكتب نقل المسافرين.
 - مكتب حركة المرور والأمن على الطرقات.

- مكتب نقل البضائع والسلع.
- مكتب نقل السكك الحديدية.
- مكتب إدارة الوسائل (المستخدمين).

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي لمديرية النقل ولاية بسكرة

الشكل رقم (01.03): الهيكل التنظيمي لمديرية النقل لولاية بسكرة



المصدر: (وثائق المؤسسة، 2023)

المبحث الثاني: الإطار المنهجي للدراسة الميدانية

لغرض إتمام الدراسة الميدانية قمنا بتوزيع الاستبيان على مستوى وكالة ومديرية النقل لولاية بسكرة. وبعد استرجاع الاستبيان وجدولة بياناته قمنا بتحليل نتائجه التي سيتم عرضها في هذا المبحث، أي سنتطرق في هذا المبحث إلى مصادر جمع بيانات الدراسة، عينة البحث، بالإضافة إلى أساليب التحليل الإحصائي، وكذا إلى مدى ثبات وصدق الإستبانة للوقوف على أثر نظام الحوافز في تحسين أداء العاملين بمديرية النقل لولاية بسكرة.

المطلب الأول: وصف مجتمع وعينة الدراسة

الفرع الأول: مجتمع وعينة الدراسة

وقد احتوى معيار اختيار عينة المستجوبين على شروط أساسية حيث تمثلت هذه الشروط في:

- أن يكون المستجوبون من العمال الدائمين بالمديرية.
- أن تكون المؤسسة المعنية متواجدة بولاية بسكرة.

وبعد عملية توزيع الاستبيان على عمال المؤسسة محل الدراسة وذلك خلال الفترة الممتدة بين 2023/05/10 إلى 2023/06/02 تمكن الطالب من استرجاع عينة حجمها 34، من أصل 40 استبيان تم توزيعه، حيث يلخص الجدول التالي تفاصيل هذه العملية:

الجدول رقم (01.03): تفاصيل جمع عينة الدراسة

عدد الاستبيانات الموزعة	عدد الاستبيانات المسترجعة	عدد الاستبيانات المستبعدة	العدد النهائي للعينة
40	38	4	34

المصدر: من إعداد الطالب

الفرع الثاني: وصف إحصائي لأفراد عينة الدراسة

فيما يلي سنتطرق إلى دراسة خصائص عينة الدراسة حسب البيانات الشخصية والوظيفية.

أولاً: خصائص عينة الدراسة حسب متغير الجنس

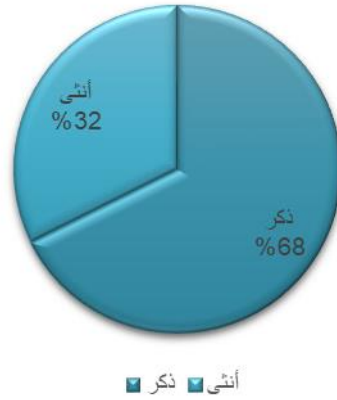
الجدول رقم (02.03): توزيع العينة حسب الجنس

النسبة المئوية	التكرار	الجنس
67.6%	23	ذكر
32.4%	11	أنثى
100%	34	المجموع

المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على مخرجات برنامج SPSS.V 22

من خلال الإحصائيات المتحصل عليها في الجدول الموضح أعلاه، نلاحظ التقارب في توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الجنس إذ أن ما نسبته 67.6% من مفردات عينة الدراسة هم الذكور أما الإناث فتمثل بنسبة 32.4%، ومن خلال النسبة المبينة أعلاه سابقة نلاحظ أن نسبة الذكور أكبر من نسبة الإناث والشكل الموالي يوضح توزيع مفردات العينة حسب الجنس:

الشكل رقم (02.03): توزيع العينة حسب الجنس



المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على مخرجات برنامج SPSS.V 22

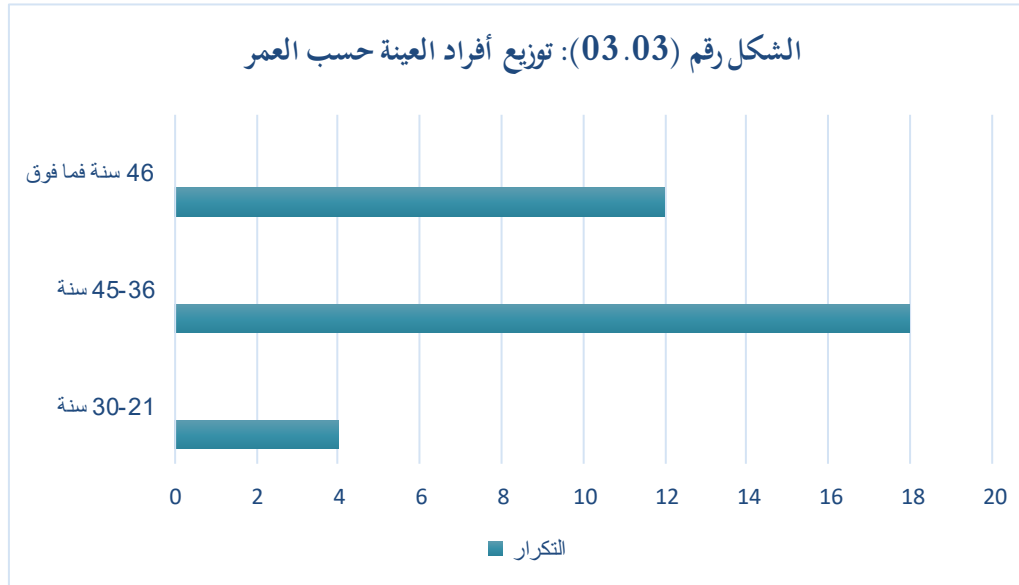
ثانيا: خصائص عينة الدراسة حسب متغير العمر

الجدول رقم (03.03): توزيع العينة حسب العمر

العمر	التكرار	النسبة المئوية
30-21 سنة	4	11.8%
45-36 سنة	18	52.9%
46 سنة فما فوق	12	35.3%
المجموع	34	100%

المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على مخرجات برنامج SPSS.V 22

نلاحظ من خلال نتائج الإحصائيات الموضحة في الجدول أعلاه أن أغلبية مفردات العينة تتراوح أعمارهم من 36-45 سنة، أي أن حوالي 52.9% من عينة الدراسة هم من فئة الشباب، وتوزعت مفردات عينة الدراسة من 46 سنة فما فوق بنسبة 35.3%، بينما ما نسبته 11.8% من مفردات عينة الدراسة من 21-30 سنة، ونفسر هذه النتائج أن مديرية النقل لولاية بسكرة تقوم بتوظيف مع فئة الشباب الذين تتراوح أعمارهم من 36-45 سنة للاستفادة منهم أم الذين تتراوح أعمارهم أكثر من 46 سنة فيعتبرون رأس مال فكري ومعرفي مهم للمؤسسة، والشكل الموالي يوضح لنا توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير العمر.



المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على مخرجات برنامج SPSS.V 22

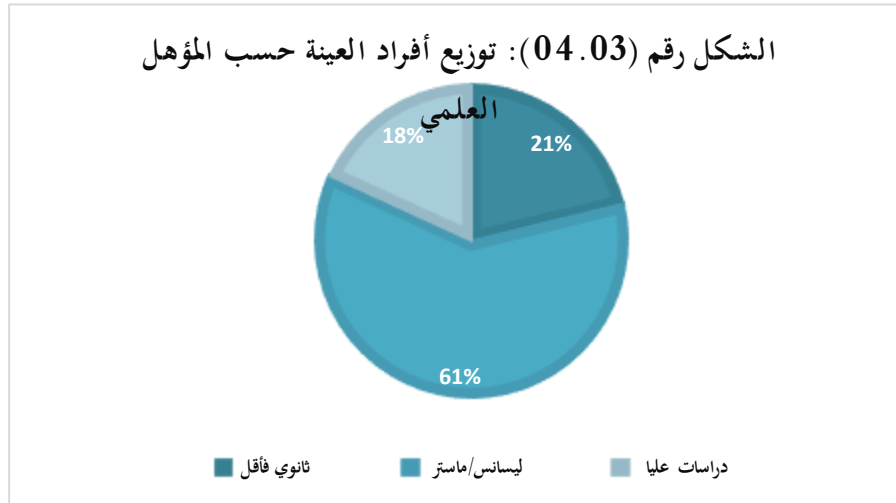
ثالثا: خصائص عينة الدراسة حسب متغير المؤهل العلمي

الجدول رقم (04.03): توزيع العينة حسب المؤهل العلمي

النسبة المئوية	التكرار	المؤهل العلمي
20.6%	7	ثانوي فأقل
58.8%	20	ليسانس/ماستر
17.6%	6	دراسات عليا
100%	34	المجموع

المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على مخرجات برنامج SPSS.V 20

من خلال الجدول السابق نلاحظ وجود تنوع في المستويات والمراحل التعليمية المختلفة، بحيث نلاحظ أن نسبة 58.8% من أفراد عينة البحث بدرجة الليسانس والماستر، أما نسبة الحاصلين على شهادة الثانوي فأقل فكانت بمقدار 20.6% إلى جانبها الحاصلين على الدراسات العليا بنسبة 17.6%، ومما سبق نلاحظ أن المؤسسة محل الدراسة تقوم بتوظيف المتحصلين على شهادة الجامعي والماجستير والليسانس بنسبة أكبر من الشهادات العلمية الأخرى. والشكل البياني الموالي يوضح لنا توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المؤهل العلمي.



المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على مخرجات برنامج SPSS.V 22

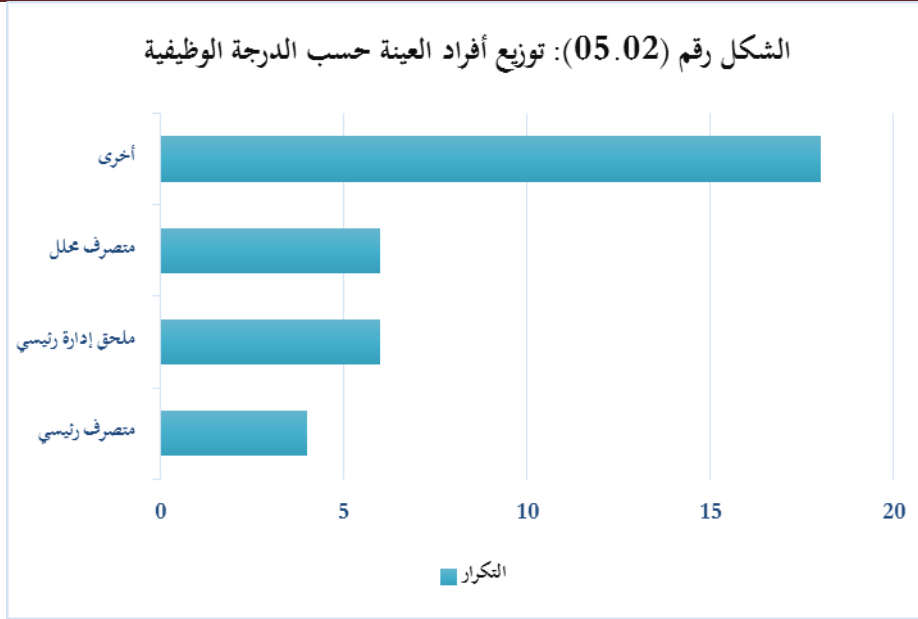
رابعا: خصائص عينة الدراسة حسب المتغير مدة الدرجة الوظيفية

الجدول رقم (05.03): توزيع العينة حسب الدرجة الوظيفية

النسبة المئوية	التكرار	الدرجة الوظيفية
%11.8	4	متصرف رئيسي
%17.6	6	ملحق إدارة رئيسي
%17.6	6	متصرف محلل
%52.9	18	أخرى
% 100	34	المجموع

المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على مخرجات برنامج SPSS.V 20

من خلال نتائج الجدول السابق نلاحظ أن أغلب مفردات العينة تمثل ما يقارب 52.9% ذات درجة وظيفية أخرى في مديرية النقل لولاية بسكرة مثل عون إدارة، بينما ما نسبته 17.6% من مفردات العينة جاءت بدرجة متصرف رئيسي وملحق إدارة رئيسي، وفي الأخير 11.8% متصرف رئيسي، والشكل البياني التالي يوضح لنا ذلك.



المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على مخرجات برنامج SPSS.V 20

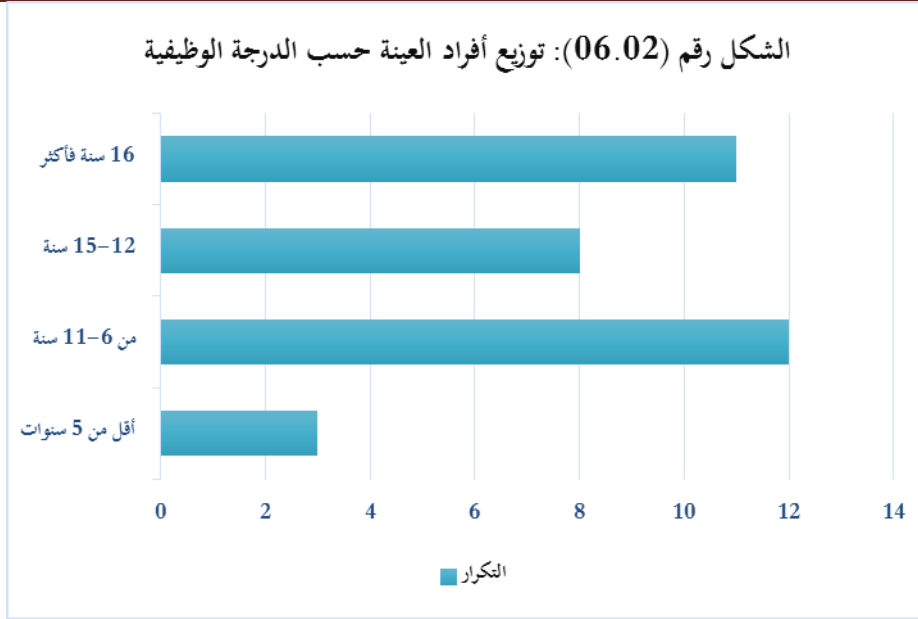
خامسا: خصائص عينة الدراسة حسب المتغير سنوات الخبرة

الجدول رقم (06.03): توزيع العينة حسب سنوات الخبرة

النسبة المئوية	التكرار	سنوات الخبرة
8.8%	3	أقل من 5 سنوات
35.5%	12	من 6-11 سنة
23.3%	8	12-15 سنة
32.4%	11	16 سنة فأكثر
100%	34	المجموع

المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على مخرجات برنامج SPSS.V 20

من خلال نتائج الجدول السابق نلاحظ أن أغلب مفردات العينة تمثل ما يقارب 35.5% ذات 6-11 سنة خبرة مهنية، في حين أن 32.4% ذات 16 سنة فأكثر خبرة مهنية، بينما 23.3% ذات 12-15 سنة مهنية، وفي الأخير ما يقارب 8.8% ذات خبرة مهنية أقل من خمس سنوات، ويفسر هذا بتوظيف المؤسسة محل الدراسة لفئة الشباب كونها قليلة الخبرة، والشكل البياني التالي يوضح لنا ذلك.



المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على مخرجات برنامج SPSS.V 20

المطلب الثاني: المعلومات والأساليب الإحصائية المستخدمة

الفرع الأول: بناء أداة الدراسة

إعتماداً على ما ورد في الإطار النظري والدراسات السابقة، تم بناء إستبيان خصيصاً لقياس إتجاهات مفردات العينة، وفق المحاور الرئيسية للدراسة (أنظر الملحق رقم 01)، تم تقسيم هذا الإستبيان إلى جزئين، يتعلق أحد أجزائه (القسم الأول) بالخصائص الشخصية لأفراد عينة الدراسة، وتشمل كل من الجنس والعمر والمؤهل العلمي وسنوات الخبرة المستوى الوظيفي، وقد خصص القسم الثاني لمحاور الإستبانة، يتعلق المحور الأول بمتغير النقل البري حيث يتكون من 10 عبارات وذلك لقياس مستوى النقل البري في مديرية النقل لولاية بسكرة.

أما المحور الثاني والأخير من الإستبيان يتعلق بالتجارة الخارجية ويتكون بدوره من 10 عبارات عبارة لقياس مستوى التجارة الخارجية في مديرية النقل لولاية بسكرة.

وقد تم اختيار مقياس ليكارت الخماسي لاعتباره أكثر المقاييس المستخدمة في قياس آراء لسهولة فهمه وتوازن درجاته، وتمت ترجمة درجاته كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول رقم (07.03): درجات مقياس ليكارت الخماسي

التصنيف	موافق تماماً	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماماً
الدرجة	5	4	3	2	1

المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على دراسات سابقة

الفرع الثاني: الأساليب الإحصائية المستخدمة

يتم معالجة البيانات باستخدام العديد من الأساليب الإحصائية المستخرجة من برنامج الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية الإصدار عشرون، وقد تم استخدام في هذه الدراسة الأساليب التالية:

- **مقاييس الإحصاء الوصفي:** وذلك لوصف مجتمع البحث وإظهار خصائصه، بالإعتماد على النسب المئوية والتكرارات والإجابة على أسئلة البحث وترتيب متغيرات البحث حسب أهميتها بالإعتماد على المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية.
- **الوسط الحسابي:** يمثل القيمة التي لو أعطيت لكل مفردة من مفردات المجموعة فإن مجموع القيم الجديدة يساوي مجموع القيم الأصلية، ومعنى آخر أن الوسط الحسابي يساوي مجموع نقاط الفقرات مقسوما على عددها.
- **معامل الارتباط لبيرسون:** وذلك لمعرفة طبيعة علاقات الارتباط بين أبعاد النموذج واختبار صحة الفرضيات.
- **معامل الارتباط ألفا كرونباخ ALPHA DE CRONBACH:** وذلك لقياس ثبات أداة البحث.
- **معامل صدق المحك:** وذلك لقياس صدق أداة البحث.
- **الانحراف المعياري.**
- **تحليل التباين للانحدار البسيط والمتعدد.**

المطلب الثالث: صدق وثبات أداة الدراسة

الفرع الأول: صدق أداة الدراسة

يقصد بصدق الأداة قدرة الاستبانة على قياس المتغيرات التي صممت لقياسها، ولتحقق من صدق استبانة هذه الدراسة نعتمد على ما يلي:

- **صدق المحتوى أو الصدق الظاهري:** للتحقق من صدق محتوى أداة البحث والتأكد من أنها تخدم الأهداف الخاصة بالبحث، تم عرضها على مجموعة من المحكمين الأكاديميين المختصين في هذا المجال الذين يعملون بجامعة بسكرة، بحيث طلب منهم النظر في مدى كفاية أداة البحث من حيث عدد العبارات، وتنوع محتواها وشموليتها، وتصحيح الأخطاء اللغوية، أي ملاحظات يروها مناسبة فيما يتعلق بالتعديلات، وهذا ما يعتبر بالصدق الظاهري، وصدق محتوى الأداة وبذلك تم اعتبار هذه الأداة صالحة للدراسة وتفي بالغرض الذي هدفت له.
- **صدق المحك:** تم حساب معامل صدق المحك من خلال أخذ الجذر التربيعي لمعامل الثبات " ألفا كرونباخ"، إذ نجد أن معامل الصدق الكلي لأداة البحث بلغ (0.945) وهو معامل مرتفع جدا ومناسب لأغراض وهدف الدراسة، كما أنه يتبين لنا أن جميع معاملات الصدق لمحاوَر البحث هي مرتفعة وصادقة لما وضعت من أجله.

الفرع الثاني: ثبات أداة الدراسة

يسعى اختبار الثبات لقياس مدى صدق الإجابة على فقرات الإستبيان، إذ يعتبر الإختبار ثابتا إذا حصلنا على نفس نتائج القياس في كل مرة لو تم إعادة نفس الإختبار مرة أخرى، ولقياس مدى ثبات أداة الدراسة نلجأ لحساب معامل ألفا كرونباخ ALPHA DE CRONBACH ومنه إستنتاج صدق المحك والجدول التالي يوضح ذلك:

الجدول رقم (08.03): معامل الصدق والثبات

محاور الدراسة	عدد العبارات	معامل الثبات	صدق المحك
محور الأول: النقل البري	10	0.947	0.973
محور الثاني: التجارة الخارجية	10	0.804	0.869
الصدق والثبات العام للإستبيان	20	0.945	0.972

المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على مخرجات برنامج SPSS.V 22

من خلال إحصائيات الجدول السابق، يتضح لنا أن معامل الثبات العام مرتفع جدا حيث بلغ 0.945، كما أن معاملات الثبات لمحاور الدراسة مرتفعة جميعها حيث تجاوزت الـ 60% بإعتباره الحد الأدنى المقبول في معظم الدراسات، وهذا يدل على أن لجميع محاور الإستبانة درجة عالية من الثبات، لذلك يمكن القول أنه يمكن الإعتماد على هذه الأداة في الدراسة الميدانية وهو ما يؤكد أيضا صدق المحك الذي تجاوز معاملته العام نسبة 97%.

المبحث الثالث: تحليل وتفسير نتائج الدراسة واختبار الفرضيات

بعد تناولنا لبناء أداة الدراسة والتأكد من صدقها وثباتها، نتجه الآن إلى تحليل محاورها والوقوف على أهم النتائج التي جاءت بها، وقد خصصنا هذا المبحث للإلمام بها.

المطلب الأول: اختبار التوزيع الطبيعي

من أجل اختبار ما إذا كانت البيانات تخضع للتوزيع الطبيعي أم لا، ومن أجل التحقق من ذلك تم حساب قيمة معامل الالتواء ومعامل التفلطح للمتغيرات المستقلة والمتغير التابع ومن المعلوم أن البيانات تقترب من التوزيع الطبيعي إذا كان معامل الالتواء يقع في المجال (3.3-) وقيمة معامل التفلطح تقع في المجال (7.7-) وتظهر قيم معامل الالتواء والتفلطح في الجدول التالي:

جدول(04): معاملات الالتواء والتفلطح

معامل التفلطح		معامل الالتواء		المتغير
الخطأ المعياري	القيم الإحصائية	الخطأ المعياري	القيم الإحصائية	
0.788	-1.351	0.403	0.132	النقل البري
0.788	-1.167	0.403	-0.108	التجارة الخارجية

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS.V 22

من خلال الجدول أعلاه نجد أن قيمة معامل الالتواء بالنسبة لجميع متغيرات الدراسة وأبعادها تقع في المجال (3، 3-)، وقيمة معامل التفلطح تقع في المجال (7، 7-)، مما يشير إلى أن متغيرات الدراسة تتوزع توزيعاً طبيعياً.

المطلب الثاني: تحليل محاور الاستبيان

ولتحديد قيم المتوسط الحسابي في أي فئة يتم ذلك من خلال إيجاد طول المدى (5-1=4) قسمة المدى على عدد الفئات (0.8=4/5)، وبعد ذلك يضاف إلى الحد الأدنى للمقياس مع تخفيض 0.01 من الحد الأعلى من أجل التخلص من مشكلة التعرف على أي فئة تنتمي القيمة المتساوية للحد الأعلى، فتصبح الفئة الأولى (1-1.79) وهكذا لبقية الفئات، فيكون لدينا المقياس التالي:

الجدول رقم (05): مقياس الحكم على إجابات الأفراد

مستوى الموافقة	الإتجاه العام	فئات المتوسط الحسابي
منخفض بشدة	غير موافق بشدة	(1.79-1)
منخفض	غير موافق	(2.59-1.8)
متوسط	محايد	(3.39-2.60)
مرتفع	موافق	(4.19-3.4)
مرتفع بشدة	موافق بشدة	(5.0-4.20)

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على دراسات سابقة

الفرع الأول: تحليل فقرات محور النقل البري

سنقوم بتحليل فيما يلي فقرات محور المتغير المستقل النقل البري، والخاصة بكل بعد من أبعاد التحول الرقمي.

الجدول رقم (06): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية والأهمية النسبية لإجابات أفراد عينة الدراسة عن عبارات

محور النقل البري

الرقم	أبعاد النقل البري وعبارات القياس	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الأهمية النسبية	مستوى الموافقة
01	تعتمد مؤسستكم على مختلف الطرق الخاصة بالنقل البري	3.38	1.371	4	متوسط
02	تقوم مؤسستكم بإجراء دراسات مقارنة جودة خدماتها بجودة خدمات المنافسين	3.18	1.242	7	متوسط
03	تتم مؤسستكم بدراسة تكاليف الجودة الخاصة بالنقل	3.50	1.080	1	مرتفع
04	تتعامل إدارة مؤسستكم مع المشكلات من منطلق إزالة أسبابها بدلا من البحث عن المسؤول وعقابه	3.32	1.036	5	متوسط
05	تتبع مؤسستكم أسلوب الصيانة الشاملة لمختلف معدات النقل	3.44	1.284	3	مرتفع
06	تقوم مؤسستكم باستبدال القطارات والمركبات المتقادمة بقطارات ومركبات حديثة	3.29	1.244	6	متوسط
07	تقوم مؤسستكم بإجراء مسح ودراسة حالة السكة الحديدية بهدف وضع الحلول والاقتراحات لسكك حديدية أكثر أمنا	3.50	1.161	2	مرتفع

متوسط	10	1.264	3.09	تقوم مؤسساتكم بدراسة الوضع الحالي لمركبات النقل ومدى ملاءمتها للمواصفات الدولية	08
متوسط	8	1.374	3.15	تعتمد مؤسساتكم على وسائل نقل متنوعة وآمنة وموثوقة لنقل البضائع	09
متوسط	9	1.000	3.03	تعتمد مؤسساتكم على مختلف الطرق الخاصة بالنقل البري	10
متوسط	-	1.045	3.20	النقل البري	

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS V.22

من خلال إحصائيات الجدول السابق نلاحظ أن:

العبارة رقم 03 التي تنص على أنه "تتم مؤسساتكم بدراسة تكاليف الجودة الخاصة بالنقل" جاءت بالمرتبة الأولى من حيث الأهمية النسبية المعطاة لها من طرف أفراد عينة الدراسة بمتوسط حسابي (3.50) وانحراف معياري (1.080) إذا وهذا يشير إلى مستوى موافقة مرتفع، العبارة رقم 07 التي مفادها "تقوم مؤسساتكم بإجراء مسح ودراسة حالة السكة الحديدية بهدف وضع الحلول والاقتراحات لسكك حديدية أكثر أمنا" جاءت بالمرتبة الثانية بمتوسط حسابي (3.50) وانحراف معياري (1.161)، كما جاءت مختلف عبارات محور النقل البري ذات متوسطات حسابية مرتفعة ومتوسطة إذ تراوحت هذه المتوسطات ما بين (3.38-3.03) وانحرافات معيارية تراوحت بين (1.000-1.284).

وبناء على ما تقدم نستنتج أن مستوى النقل البري في مديرية النقل لولاية بسكرة جاء متوسطا وفقا لمقياس الدراسة، إذ بلغ متوسط إجابات المبحوثين عن النقل البري بمختلف عباراته (3.20) بانحراف معياري (1.045) ووفقا لمقياس الدراسة فإن هذا المتغير يقع ضمن الفئة (3.4-4.19) ويشير إلى مستوى موافقة متوسط.

الفرع الأول: تحليل فقرات محور التجارة الخارجية

سنقوم بتحليل فيما يلي فقرات محور المتغير التابع التجارة الخارجية.

الجدول رقم (07): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية والأهمية النسبية لإجابات أفراد عينة الدراسة عن عبارات

محور التجارة الخارجية

الرقم	التجارة الخارجية	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الأهمية النسبية	مستوى الموافقة
01	تعتمد مؤسساتكم مبدأ التجارة الخارجية	3.24	1.208	4	متوسط
02	تستخدم مؤسساتكم أدوات ووسائل لتطبيق السياسة التجارية التي تناسبها	3.32	1.296	1	متوسط
03	تتبع مؤسساتكم نظام حرية سياسة التجارة الخارجية	3.18	1.193	5	متوسط

متوسط	2	1.244	3.29	تولي مؤسستكم أهمية بالغة للتجارة الخارجية	04
متوسط	3	1.075	3.24	تختلف السياسة التجارية التي تتبعها مؤسستكم عن السياسات الأخرى	05
متوسط	-	0.947	3.23	التجارة الخارجية	

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS V.22

من خلال إحصائيات الجدول السابق نلاحظ أن:

مستوى التجارة الخارجية في مديرية النقل لولاية بسكرة جاء متوسطا وفقا لمقياس الدراسة، إذ بلغ متوسط إجابات المبحوثين عن محور التجارة الخارجية بمختلف عباراته (3.23) بانحراف معياري (0.947) ووفقا لمقياس الدراسة فإن هذا المتغير يقع ضمن الفئة (2.66-3.39) ويشير إلى مستوى موافقة متوسط.

المطلب الثالث: اختبار الفرضيات

بعد قيامنا باختبار التوزيع الطبيعي وتحليلنا لمجاور الإستبيان، سوف نتطرق الآن إلى إختبار الفرضيات وذلك عن طريق حساب الانحدار والتباين للانحدار لاختبار الفرضية الرئيسية والفرضيات الفرعية.

الفرع الأول: إختبار الفرضية الرئيسية

- **الفرض العدمي:** لا توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين النقل البري والتجارة الخارجية في مديرية النقل لولاية بسكرة.
 - **الفرض البديل:** توجد علاقة ذات دلالة احصائية بين النقل البري والتجارة الخارجية في مديرية النقل لولاية بسكرة.
- تم استخدام نتائج تحليل التباين للانحدار (Analyses of Variance) للتأكد من صلاحية النموذج لإختبار هذه الفرضية والجدول التالي يبين ذلك:

الجدول رقم (09): نتائج تحليل التباين للانحدار للتأكد من صلاحية النموذج لاختبار الفرضية الرئيسية

مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة F المحسوبة	مستوى الدلالة
الإنحدار	9.597	1	9.597	15.340	0.000
الخطأ	20.020	32	0.626		
المجموع الكلي	29.618	33			

* ذات دلالة إحصائية عند المستوى $(\alpha=0.05)$

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS V.22

- معامل الارتباط $R=0.569$
- معامل التحديد $R^2=0.324$
- معامل التحديد المعدل $R_a^2=0.303$

من خلال النتائج الواردة في الجدول (09) يتبين لنا ثبات صلاحية النموذج لإختبار الفرضية الرئيسية حيث بلغت قيمة (F) المحسوبة (15.340) بقيمة احتمالية (0.000) وهي أقل من مستوى الدلالة المعتمد ($\alpha=0.05$)، مما يدل على أنه يوجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين النقل البري والتجارة الخارجية عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$). كما يتضح لنا من خلال الجدول أن المتغير المستقل بشكله الإجمالي وهو النقل البري يفسر ما مقداره 32.4% من التباين في المتغير التابع الذي يعبر عنه التجارة الخارجية وهي قوة تفسيرية متوسطة نسبياً، وبناءً على ثبات صلاحية النموذج نستطيع إختبار الفرضية الرئيسية بفروعها المختلفة وذلك كما هو مبين في الجدول (10)

الجدول (10): نتائج تحليل الإندثار البسيط لإختبار أثر التحول الرقمي على الأداء الوظيفي

المتغيرات المستقلة	B	الخطأ المعياري	Beta	قيمة T المحسوبة	مستوى الدلالة المحسوب T	F	معامل الارتباط R	معامل التحديد R^2
النقل البري/التجارة الخارجية	0.516	0.132	0.569	3.917	0.000	15.340	0.569	0.324

* ذات دلالة إحصائية عند المستوى ($\alpha=0.05$) المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS.V

22

من خلال النتائج الموضحة في الجدول السابق، يتبين لنا وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين النقل البري والتجارة الخارجية في مديرية النقل لولاية بسكرة عند مستوى الدلالة 0.05، حيث بلغت قيمة F المحسوبة (15.340) عند مستوى دلالة (0.000) وهو أقل من مستوى الدلالة 0.05 وأيضاً بلغت قيمة T المحسوبة (2.841) عند مستوى دلالة (0.007) وهو أقل من مستوى الدلالة 0.05 وبلغ معامل الارتباط (0.569) وبالرجوع إلى معامل التحديد التي بلغت (0.324). وهذا يبين أن ما نسبته 32.4% من التغيرات في التجارة الخارجية ناتجة عن التغير في النقل البري وبالتالي نرفض الفرضية الرئيسية ونقبل بدلتها التي تنص على: توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين النقل البري والتجارة الخارجية في مديرية النقل لولاية بسكرة.

الفرع الثاني: إختبار الفرضيات

لقد تمت وضع فرضيتين فرعيتين سيتم التحقق من صحة كلاهما كما يلي:

- الفرضية الفرعية الأولى:

الفرضية الأولى: مفادها "يعتبر النقل البري من أهم الوسائل المدعمة لقطاع النقل في ما خص التجارة الخارجية"

ثبتت صحة الفرضية الأولى بأن وسيلة النقل بالسكك الحديدية تعتبر من أهم الوسائل المدعمة لقطاع النقل وذلك من خلال الإحصائيات المعروضة في الدراسة النظرية في الفصل الثالث والمعطيات المعروضة يتبين بأن النقل بالسكك الحديدية يأتي على رأس

أنواع النقل التي تدعم الهيكل الاقتصادي للدولة، كما أنها أكثر وسائل النقل البري ملائمة لنقل الأحجام الكبيرة ولمسافات طويلة وبتكاليف منخفضة.

- الفرضية الفرعية الثانية:

الفرضية الثانية مفادها: "تطور قطاع النقل في الجزائر حتمية يتوجب على مؤسسات النقل مواكبته".

تم إثبات صحة هذه الفرضية من خلال الدراسة النظرية المنجزة في الفصل الأول حيث أن التطور التاريخي الذي عرفه قطاع النقل في الجزائر والمشاريع التي سطرت في هذا المجال و التي تحقق منها البعض و بقيت بعض المشاريع طور الانجاز يبين مدى اهتمام الدولة الجزائرية بهذا القطاع و العمل على مواكبة التطورات الحاصلة من طرف الدولة و مؤسسات النقل.

الفرع الثالث: صعوبات النقل البري في مديرية النقل لولاية بسكرة

يعاني قطاع النقل البري في ولاية بسكرة من عدة مشاكل وصعوبات من بينها:

- عدم صيانة الطرق مما أدى إلى تدهورها بسبب عوامل طبيعية المناخ حيث أن سقوط الأمطار يؤدي إلى خلق حفر وانحرافات تغطي بها الاتربة الطرقات، وقد تؤدي درجة الحرارة صيفا والغبار إلى عرقلة حركة المرور.
- انعدام التهئية وغياب الأرصفة وقنوات صرف المياه، وغياب الإنارة ليلا.
- غياب اللافتات و اشارات المرور وممهلات السرعة أو وجودها في أماكن تكثر فيها السرعة.
- عدم مراعاة المقاييس التقنية في إنشاء شبكة طرق، بما في ذلك تهيئة المنعطفات السيئة.
- مشاكل ناجمة عن حركة مرور الكثيفة حيث تؤدي إلى ظهور انخفاضات على هيكل الطريق بسبب حمولة العربات، ضغط ودرجة انتفاخ العجلات وكذا كثرة المارين.
- عامل نوعية المواد أو العتاد و يبرز هذا في عدم عزل الحصى الخطير، عدم احترام المقادير، التغليف السيئ، الحرارة المنخفضة أثناء العمل.
- فوضى الترعيع والأشغال العشوائية لتوصيلات المياه والغاز التي تشهدها العديد من الطرق خاصة داخل المدن. نقص الاشارات الضوئية على مستوى بعض مفترقات الطرق مما يؤثر سلبا على حركة المرور.

خلاصة الفصل

تعرفنا من خلال هذا الفصل على نشأة وتطور مديرية النقل لولاية بسكرة، ولقد اعتمدنا على الإستبانة في جمع معلومات البحث الميداني التي تم توزيعها على العمال بالمنظمة، والتي تحتوي على محورين رئيسيين هما النقل البري والتجارة الخارجية، وقد كان هدفنا من خلالها الإجابة على إشكالية بحثنا هذا، وبعد إسترجاعها قمنا بتفريغها وتحليل بياناتها بإستخدام أساليب إحصائية عديدة.

بناء على ما سبق، يمكن القول أنه بالرغم من أن شبكة الطرق في الجزائر تعد الأكبر عبر دول المغرب العربي إلا أنها تعاني العديد من النقائص والتي لا بد من معالجتها منها عدم مراعاة المقاييس التقنية في إنشاء شبكة الطرق إضافة إلى عدم صيانتها مما يتسبب في تزايد الاختناقات المرورية وتلوث الهواء وحوادث المرور، بالإضافة إلى ذلك تزايد عدد مركبات الحظيرة الوطنية فضلا عن قدمها إلا أنه في الآونة الأخيرة ظهرت بعض المشاريع التي وضعتها الجزائر سعيا منها إلى تحسين خدمات النقل أهمها مشروع الطريق السيار شرق غرب الذي تم اتمامه والذي نتجت عنه عدت اثار ايجابية تخص الجانب الاجتماعي والاقتصادي.

أما فيما يخص النقل بالسكك الحديدية فقد شهد انخفاضا في عدد المسافرين وحجم البضائع المنقولة بسبب تدهور نوعية الخدمات المقدمة وارتفاع استخدام السيارة الشخصية وغيرها من الظروف التي جعلت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية غير قادرة على تلبية الطلب واشباع رغبات المستعملين لكن الجهود متواصلة من اجل تحسين هذه الشبكة وتوسيعها لتشمل كافة مناطق البلاد وذلك لما للسكك الحديدية من أهمية في تطوير الاقتصاد الوطني وتحسين حركة النقل البري.

الخاتمة العامة

خاتمة

وعليه وما سبق التطرق إليه يتوجب على مديرية النقل لولاية بسكرة التركيز على التوصيات التي سيتم ذكرها لتتمكن من تحقيق جودة خدماتها و رضا عملائها و بذلك تحقيق المنافع التي ذكرت خلال الدراسة و لما لقطاع النقل من أهمية في التجارة الخارجية خاصة النقل البري و تأثيره على الاقتصاد ككل.

النتائج:

1. النتائج النظرية:

- يعتبر النقل البري الوسيلة الأكثر استخداماً في العالم، ويمكن توفير وسائل الدفع هذه التي تعمل بمحرك أو بشري أو حيواني. وبالمثل، هناك مركبات مختلفة مهيأة لنقل الأشخاص والحيوانات والبضائع.
- تُعد التجارة الخارجية في وقتنا الحاضر عنصراً رئيسياً من عناصر التنمية الاقتصادية والاجتماعية وعاملاً حاسماً في استراتيجيات النمو التي تعتمد على الدول الليبرالية، في سياق يتسم بعمولة متزايدة للتبادلات الدولية والأسواق.

2. النتائج التطبيقية:

- للنقل البري أهمية في تعزيز التجارة الخارجية.
- توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين النقل البري والتجارة الخارجية في مديرية النقل لولاية بسكرة.
- يعتبر النقل البري من أهم الوسائل المدعمة لقطاع النقل فيما خص التجارة الخارجية.
- تطور قطاع النقل في الجزائر حتمية يتوجب على مؤسسات النقل مواكبته.

التوصيات:

يوصي الطالب بـ:

- ضرورة تأمين طرق النقل البري وترميمها.
- يجب على الشركة القيام بتطوير خدماتها و تحسينها في داخل الشركة و على متن قطاراتها و هذا يدخل في إطار مهام قسم الجودة و الذي يسعى بشكل دائم إلى تطوير الخدمات المقدمة.
- القيام بتحسين المستمر للأنشطة كافة و إتباع أسلوب الصيانة الشاملة.
- الاهتمام بأسطول النقل و تحديث السكك الحديدية والمركبات و جعلها أكثر أماناً و ملاءمة للمواصفات الدولية.
- جعل الاهتمام بالعملاء و أداء الخدمة بشكل صحيح من أول مرة من القيم السائدة في الشركة.
- برمجة دورات تدريبية للعاملين بالشركة في مجال الجودة وتحفيزهم على العمل الجماعي.

يوصي الطالب بدراسة:

- واقع النقل البري في الجزائر.
- دور النقل البحري في تأمين التجارة الخارجية.

قائمة المراجع

- أسامة ثنية الرياح، و عبد الحق معيطي. (2022/2021). دور التجارة الالكترونية في تعزيز حرية التجارة الدولية . مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر . جامعة ابن خلدون ، تيارت.
- اسماء حمدون. (2019/2018). متسويق خدمات النقل. مطبوعة مقدمة للسنة ثانية ماستر تخصص تسويق الخدمات .
- التوهامي ابراهيم . (2018/2017). سياسات النقل واثارها على تنمية الاقتصادية . ماستر أكاديمي .
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية. (1988).
- الفت ملوك. (2018). سياسة التجارة الخارجية .
- بن جلول خالد . (2018). دور واهمية قطاع النقل في تحقيق وتمويل التنمية الاقتصادية دراسة حالة الطريق السيار شرق غرب الجزائر . مجلة بونة للبحوث والدراسات .
- خديجة نميش. (06 06, 2022). سياسات التجارة الخارجية وأثرها على الواردات - دراسة حالة الجزائر - . مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية(1).
- رضاع حياة. (2019/2018). دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية. مذكرة ماجستير.
- زكرياء ماحي، و صبرينة بنية. (30 09, 2022). أثر سياسات التجارة الخارجية على ميزان المدفوعات دراسة حالة الجزائر خلال فترة 1990-2020. مجلة اقتصاد المال والأعمال(2).
- سياري نواره . (2014/2013). دراسة سوق النقل الحضري العمومي بالحافلات دراسة حالة مدينة قسنطينة . مذكرة ماجستير .
- صالح قبيل. (2020/2019). آليات تمويل التجارة الخارجية - دراسة حالة بنك الفلاحة التنمية الريفية وكالة اولاد جلال - . بسكرة ، كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير : جامعة محمد خيضر - بسكرة.
- صبرينة مناني. (2022). المزيج الترويجي الفندقية ودوره في تحسين الصورة الذهنية للزبائن -دراسة حالة: عينة من الفنادق. كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، بسكرة: جامعة محمد خيضر .
- ط.د.عميروش نجوى. (2019). مجلة الدراسات المالية المحاسبية والادارية .
- علي حبيطة. (12, 2014). الاهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية. مجلة الاقتصاد والتطبيقات الاحصائية(22).

- علي حسين المشهداني. (02, 2021). دور النقل بالسكك الحديدية في تحقيق التنمية الاقتصادية للمملكة العربية السعودية للمدة (2005-2019) والتحديات التي تواجهه. دراسات اقتصادية (1).
- فاتح دبله. (2012). تحديد الموقف الاستراتيجي والمنهجي للباحث في علوم التسيير، كيف ولماذا؟ قدمت ضمن الملتقى الوطني الأول حول "إشكالية العلوم الاجتماعية في الجزائر واقع وآفاق" 07-08 مارس 2012 (الصفحات 1-20). ورقة: جامعة قاصدي مرباح.
- فيصل لوصيف. (2013/2014). أثر سياسات التجارة الخارجية على التنمية الاقتصادية المستدامة في الجزائر خلال فترة 1970-2012. مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماجستير. سطيف، جامعة فرحات عباس سطيف 1.
- مديحة بن زكري بن علو، و نصيرة شيبان. (01, 08, 2019). دور اعادة تاطير واصلاح قطاع التجارة الخارجية في تنمية الاقتصاد الوطني الجزائري-التجارة الخارجية من التقييد الى التحرير-. مجلة العلوم القانونية والاجتماعية.
- نجلاء عريان. (2019/2020). دور كفاءة الطاقة في قطاع النقل في تحقيق التنمية المستدامة .
- نعيمة زيرمي. (2010/2011). التجارة الخارجية الجزائرية من الاقتصاد المخطط الى اقتصاد السوق. مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير . تلمسان، جامعة ابي بكر بلقايد .
- وثائق المؤسسة. (2023).
- وليد عابي. (2018/2019). حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية في اطار المنظمة العالمية للتجارة دراسة حالة الجزائر . أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه . سطيف، جامعة فرحات عباس سطيف 1.
- يحي مناصري، و علي مكيد. (افريل, 2020). دراسة تحليلية لواقع التجارة الخارجية الجزائرية في ظل التوجهات الحديثة للتجارة الخارجية. مجلة البشائر الاقتصادية(1).

قائمة الملاحق



الملحق رقم (01): استبيان الدراسة



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد خيضر - بسكرة -
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية
الموضوع:

دور النقل البري في تحسين التجارة الخارجية دراسة حالة: مديرية النقل لولاية بسكرة

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يسرنا أن نقدم لكم هذه الإستبانة التي صممت لجمع المعلومات اللازمة للدراسة التي نقوم بإعدادها استكمالاً للحصول على شهادة الماجستير متطلب لنيل شهادة في العلوم التجارية، تخصص: مالية وتجارة دولية بعنوان: دور النقل البري في تحسين التجارة الخارجية دراسة حالة: مديرية النقل لولاية بسكرة

وتهدف هذه الدراسة إلى التعرف على دور النقل البري في تحسين التجارة الخارجية ب مديرية النقل لولاية بسكرة، ونظراً لأهمية رأيكم في هذا المجال، نأمل منكم التكرم بالإجابة على أسئلة الإستمارة بدقة، حيث أن صحة النتائج تعتمد بدرجة كبيرة على صحة إجاباتكم، لذلك نحبب بكم أن تولوا هذه الإستمارة إهتمامكم، فمشاركتمكم ضرورية ورأيكم عامل أساسي من عوامل نجاحها. ونحيطكم علماً أن جميع إجاباتكم لن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي فقط. وتفضلوا بقبول فائق التقدير والإحترام.

من إعداد الطالب:

➤ مغزي محمد عبد الرؤوف.

السنة الجامعية: 2023/2022

القسم الأول: البيانات الشخصية

يهدف هذا القسم إلى التعرف على الخصائص الشخصية لعمال مديرية النقل لولاية بسكرة بغرض تحليل النتائج فيما بعد. نرجو منكم التكرم بالإجابة على الأسئلة بوضع الإشارة (X) في الخانة المناسبة لاختيارك:

- | | | | | |
|--------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|
| 1. الجنس | ذكر | <input type="checkbox"/> | أنثى | <input type="checkbox"/> |
| 2. العمر | أقل من 30 سنة | <input type="checkbox"/> | 30 إلى أقل من 40 سنة | <input type="checkbox"/> |
| | 40 إلى أقل من 50 سنة | <input type="checkbox"/> | 50 سنة فأكثر | <input type="checkbox"/> |
| 3. المؤهل العلمي | ثانوي فأقل | <input type="checkbox"/> | ليسانس/ماجستير | <input type="checkbox"/> |
| | دراسات عليا (مهندس) | <input type="checkbox"/> | أخرى | <input type="checkbox"/> |
| 4. الدرجة الوظيفية | متصرف إدارة رئيسي | <input type="checkbox"/> | ملحق رئيسي | <input type="checkbox"/> |
| | متصرف محلل | <input type="checkbox"/> | أخرى | <input type="checkbox"/> |
| 5. سنوات الخبرة | أقل من 5 سنوات | <input type="checkbox"/> | من 5 إلى أقل من 10 سنة | <input type="checkbox"/> |
| | من 10 إلى أقل من 15 سنة | <input type="checkbox"/> | من 15 سنة فأكثر | <input type="checkbox"/> |

قائمة الملاحق

القسم الثاني: محاور الإستبانة

فيما يلي عدد من العبارات التي تقيس دور النقل البري في تحسين التجارة الخارجية في مديرية النقل لولاية بسكرة الرجاء تحديد درجة موافقتك على كل من هذه العبارات بعد قراءة العبارة بتمعن مع شرحها، وذلك بوضع إشارة (X) في المكان المناسب لإختيارك.

الرقم	عبارات القياس	موافق تماما	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماما
النقل البري						
01	تعتمد مؤسستكم على مختلف الطرق الخاصة بالنقل البري					
02	تقوم مؤسستكم بإجراء دراسات مقارنة جودة خدماتها بجودة خدمات المنافسين					
03	تتم مؤسستكم بدراسة تكاليف الجودة الخاصة بالنقل					
04	تتعامل إدارة مؤسستكم مع المشكلات من منطلق إزالة أسبابها بدلا من البحث عن المسؤول وعقابه					
05	تتبع مؤسستكم أسلوب الصيانة الشاملة لمختلف معدات النقل					
06	تقوم مؤسستكم باستبدال القطارات والمركبات المتقدمة بقطارات ومركبات حديثة					
07	تقوم مؤسستكم بإجراء مسح ودراسة حالة السكة الحديدية بهدف وضع الحلول والاقتراحات لسكك حديدية أكثر أمانا					
08	تقوم مؤسستكم بدراسة الوضع الحالي لمركبات النقل ومدى ملاءمتها للمواصفات الدولية					
09	تعتمد مؤسستكم على وسائل نقل متنوعة وآمنة وموثوقة لنقل البضائع					
10	تعتمد مؤسستكم على مختلف الطرق الخاصة بالنقل البري					
التجارة الخارجية						
11	تعتمد مؤسستكم مبدأ التجارة الخارجية					
12	تستخدم مؤسستكم أدوات ووسائل لتطبيق السياسة التجارية التي تناسبها					
13	تتبع مؤسستكم نظام حرية سياسة التجارة الخارجية					
14	تولي مؤسستكم أهمية بالغة للتجارة الخارجية					
15	تختلف السياسة التجارية التي تتبعها مؤسستكم عن السياسات الأخرى					

شاكرين لكم جهودكم الطيب

وتقبلوا منا فائق الإحترام والتقدير

الملحق رقم (02): تعهد النزاهة العلمية

ملحق بالقرار رقم 1082/2020 المؤرخ في 27 أفريل 2020
الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافحتها



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

مؤسسة التعليم العالي والبحث العلمي:

نموذج التصريح الشرفي
الخاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز بحث

أنا الممضي أسفله،

السيد (م): مضي محمد عبد الوهاب الصفة: طالب، أستاذ، باحث طالب
الحامل (ة) لبطاقة التعريف الوطنية رقم 2001196467 والصادرة بتاريخ 18/04/2016
المسجل (ة) بكلية / معهد العلوم إقتصادية ونسب وعلوم تجارية
والمكلف (ة) بإنجاز أعمال بحث (مذكرة التخرج، مذكرة ماستر، مذكرة ماجستير، أطروحة دكتوراه)،
عنوانها: أهمية النقل البري في تنمية التجارة الخارجية

أصرح بشرفي أنني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية
المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه .

التاريخ: 2023/06/16

توقيع المعني (م)

الملحق رقم (03): طلب استكمال مذكرة تخرج

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

بسكرة في: 31-05-2023
إلى السيد: مدير مديرية النقل
لولاية بسكرة



جامعة محمد خيضر - بسكرة
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية
وعلوم التسيير
عمادة الكلية
الرقم: 843 / ك.ق.ت.ت / 2023

طلب مساعدة لاستكمال مذكرة التخرج

دعما منكم للبحث العلمي، نرجو من سيادتكم تقديم التسهيلات اللازمة للطلاب :

1 - مغزي محمد عبد الرؤوف

تخصص : مالية وتجارة دولية

المسجل بالسنة : ثانية ماستر

وذلك لاستكمال الجانب الميداني لمذكرة الماستر المعنونة ب :

" أهمية النقل البري في تنمية التجارة الخارجية "

تحت إشراف : د/ حمودي دلال

في الأخير تقبلوا منا أسى عبارات التقدير والاحترام



نائب العميد للدراسات والمسائل المرتبطة
بالتعبئة
د. غربي وهيبية

تأشير المؤسسة المستقبلة

04 جوان 2023



جامعة بسكرة
ص.ب 145 ق.ر- بسكرة