



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة 20 أوت 1955 _سكيكدة_



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم: العلوم الاقتصادية

الموضوع

دور قطاع النقل في تحقيق التنمية
الاقتصادية في الجزائر

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي في العلوم الاقتصادية

تخصص: إقتصاد دولي

تحت إشراف الأستاذة:

سلامة وفاء

إعداد الطالبة:

بوهجة هاجر

لجنة المناقشة

الصفة	الجامعة	الرتبة	إسم الأستاذ
رئيسا	جامعة 20 أوت 1955 _سكيكدة_		
مقررا	جامعة 20 أوت 1955 _سكيكدة_		
مشرفا	جامعة 20 أوت 1955 _سكيكدة_		

السنة الجامعية: 2019-2020

تعهد

أنا الممضية أسفله السيدة: بوهجة هاجر المقبلة على تقديم مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر

تخصص إقتصاد دولي، أكاديمي، أتعهد بأنني قمت طوال السداسي الثاني ببحوث شخصية

ليس لها علاقة باستنساخ مذكرات الغير فيما أوصلني الآن إلى تقديم مذكرة شخصية

مراعاة من طرف أستاذتي المؤطرة سلامة وفاء

إمضاء المعني

Hadi

شكر وتقدير

الحمد لله الذي هدانا لهذا وما كنا لنهتدي لولا أن هدانا الله، والشكر له سبحانه أولاً
وأخيراً

على امتنانه فهو القائل { لنن شكرته لأزيدنكم } "إبراهيم آية 07"

وقال رسول الله صلى الله عليه وسلم { من لا يشكر الناس لا يشكر الله }

فالحمد لله الذي وفقني إلى ما كنت أطمح إليه.

أتوجه بالشكر والتقدير إلى الدكتور الفاضلة "سلامة وهاء"

التي أرشدتني ودمعتني بالكثير، من خلال توجيهاتها وآراءها النيرة التي ساهمت

في إخراج

هذا العمل في شكله النهائي.

كما أتوجه بالشكر الجزيل إلى جميع أساتذة القسم على ما قدموه لنا طيلة الخمس

سنوات السابقة.

دون أن أنسى أعضاء لجنة المناقشة على قبولهم تقييم عملي.

وإلى كل الزملاء وكل من ساعدني من قريب أو بعيد لإتمام هذه الدراسة.

إهداء

أحمدك ربي حمدا يليق بجلال وجهك ومعظيم سلطانك
انه لا يسعني في هذا المقام إلا أن أهدي ثمرة جهدي
إلى من قال فيهما الله عز وجل "...بالوالدين إحسانا...."
بحر العنان، ريدانة الدنيا ونور عيني أمي حفظها الله لي،
الذي لم يبخل علي يوماً، الشمعة التي تضيء دربي قرة عيني أبي.
الأزهار الفتية والمبتهجة إخوتي عبد العزيز، أمينة، أشرف.
أحبب الناس إلى أهلي و أقاربي جدي و رحمها الله و لأصدقائي نجاة، هند لميس،
ريمة.

كل أساتذتي في كل المراحل

كل من نسينا ذكره

كل من قرأ هذه الأسطر

هاجر

الملخص :

تهدف الدراسة إلى إبراز أهمية قطاع النقل ومدى مساهمته في تحقيق تنمية اقتصادية، وذلك من خلال إبراز دور النقل المحوري في تحقيق تنمية اقتصادية وإبراز مجموع السياسات والإجراءات المسطرة من قبل الحكومة الجزائرية لسنوات متتالية تمثلت في مشاريع منجزة وأخرى في طور الانجاز كنوع من الإنعاش الاقتصادي. وكذلك من خلال قراءتنا لمؤشرات الاقتصاد الكلي لتبيان دور النقل في تحقيق تنمية اقتصادية، حيث هناك روابط قوية بين المستوى الاقتصادي والتقدم الحضاري لأي مجتمع مع ما يملكه من وسائل ووسائل نقل.

Abstract :

the study aims to highlight the importance of the transport sector and the extent of its contribution to achieving economic development, and that by highlighting the pivotal role of transport in economic development and highlighting the set of policies and procedures established by the algerian government for successive years represented in completed projects and others in the process of implementation as a kind of economic revitalization , as well as through our reading of the macroeconomic indicators to clarify the role of transport in achieving economic development . where there are strong links between the economic level and the civilized progress of any society with its means of transportation.

المحتويات

الصفحة	المحتويات
	شكر وتقدير
	إهداء
	الملخص
	فهرس المحتويات
	قائمة الجداول
	قائمة الأشكال
أ-ب-ج	المقدمة
2	الفصل الأول: الإطار الفكري و النظري للنقل و التنمية الاقتصادية
2	المبحث الأول: عموميات نظرية حول قاع النقل و التنمية الاقتصادية
2	المطلب الأول: ماهية النقل
7	المطلب الثاني: ماهية التنمية الاقتصادية
12	المبحث الثاني: اثر النقل على التنمية الاقتصادية
12	المطلب الأول: علاقة النقل بالتنمية الاقتصادية(دراسة بعض المؤشرات)
16	المطلب الثاني: دور قاعات النقل في التنمية الاقتصادية
21	المبحث الثالث: الدراسات السابقة و القيمة المضافة
21	المطلب الأول : استعراض الدراسات السابقة
24	المطلب الثاني:القيمة المضافة
28	خلاصة الفصل
30	الفصل الثاني: دور النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية
30	المبحث الأول:واقع و افاق و سياسات قاع النقل في الجزائر
30	المطلب الأول: واقع قاع النقل في الجزائر
34	المطلب الثاني: افاق تور قاع النقل في الجزائر
42	المطلب الثالث: سياسات النقل في الجزائر
50	المبحث الثاني: علاقة قاع النقل بالقاعات الاخرى و المشاكل التي تواجهه
50	المطلب الأول: علاقة قطاع النقل بالقاعات الأخرى
54	المطلب الثاني: مشاكل النقل في الجزائر
56	المبحث الثالث: دراسة تحليلية لمساهمة قاع النقل في التنمية الاقتصادية في الجزائر

56	المطلب الأول: الناتج المحلي الاجمالي لقاع النقل في الجزائر
58	المطلب الثاني: مساهمة قاع النقل في الناتج الداخلي الخام
60	المطلب الثالث: مساهمة قاع النقل في اليد العاملة في الجزائر
63	خلاصة الفصل
65	الخاتمة
69	قائمة المراجع

الجدول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
	الفرق بين النمو الإقتصادي و التنمية الإقتصادية	01
	بيانات التصريح بالإستثمار خلال الفترة 2002-2018	02
	عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار خلال الفترة 2002-2018	03
	القيمة المالية للمشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار للفترة 2002-2018.	04
	عدد المسافرين خلال الفترة 2014- 2016 عبر الخطوط الجوية الجزائرية	05
	الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل في الجزائر	06
	القيمة المضافة لقطاع النقل	07

الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
	أهمية قطاع النقل على مستوى الوحدات الإنتاجية	01
	شبكة الطرقات في الجزائر	02
	وضعية شبكة السكك الحديدية في الجزائر	03
	الهيكل التنظيمي لوزارة النقل	04
	نسبة استخدام السياح الوافدين لوسائل النقل	05
	مساهمة قطاع الخدمات المسوقة في نمو إجمالي الناتج الداخلي	06
	مناصب الشغل المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار للفترة الممتدة بين 2002-2018.	07
	مناصب الشغل المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار للفترة 2002-2018.	08

مقدمة

مقدمة:

سعى الإنسان منذ نشأته إلى تحسين ظروف معيشته وتوفير كل حاجياته، خاصة مع إستقراره في الكثير من التجمعات السكنية البعيدة عن أماكن العمل، ومن هنا بدأ التفكير في تسهيل عمليات النقل والتنقل منها وإليها، وهو ما جعل من اللازم توفير وسائل نقل واتصال بينهما من شأنها تسهيل نقل الأشخاص والبضائع التي يحتاجها، فكان إستخدام وسائل بدائية كبعض الحيوانات ثم العربات التي تجرها الحيوانات... ومع مرور الزمن لم تتمكن هذه الوسائل من تغطية الحاجات المتزايدة للنقل، حتى حدثت الثورة الصناعية في أوروبا وتوالت عنها اختراعات قلبت الموازين وهنا بدأ تطور سريع وغير مسبوق لوسائل النقل ما سهل تنقل الأشخاص والبضائع عبر العالم وفي أوقات قياسية وأكثر راحة مما سبق.

نظرا لكون النقل جزءا من إيقاع حياتنا اليومية، حيث يعتبر قطاع النقل من الركائز الأساسية للإقتصاد الوطني ويأتي على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الإقتصادي، لأنه يتمثل بأنشطة المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، ولا يمكن تحقيق نمو وتوازن بين القطاعات الإقتصاد القومي أي بلد من البلدان دون تأمين إحتياجات تلك القطاعات من النقل، لدوره المهم على مستوى الإجماعي والإقتصادي .

فقطاع النقل من القطاعات الحيوية في تحقيق تنمية إقتصادية خارج قطاع المحروقات بالنسبة للجزائر، إذ تتوقف جميع القطاعات الأخرى على المدى كفاءة نشاطه وتقدمه، ولهذا حرصت الدول المتقدمة والنامية على حد سواء على تطوير نظمها النقلية وتحديثها، خاصة مع نمو حركة تدويل الإقتصاد وانفتاح إقتصاديات دول العالم على بعضها متخطية الحدود القومية للدول، لإنجاز المبادلات السلعية و نقل اليد العاملة ورؤوس الأموال ضمن سياسة توسيعية لتدويل نشاط الإقتصاد، وكذا داخل حدود الوطن حيث يساعد في الجانب الإقتصادي على توطين المشاريع أين تتوفر شبكات نقل كفأة، والتي تساعد على إختيار الموقع المناسب للمشاريع الكبرى خاصة الأجنبية منها، وكذا للنقل دور مهم في التهيئة العمرانية والإقليمية فلا يمكن لهذه الأخيرة أن تكون بمعزل عن تخطيط النقل، الذي يعمل على خلق ديناميكية وتكامل بين المناطق العمرانية فهو يربط كل جهات الإقليم ببعضها البعض ويربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك، حيث تزيد أهمية المناطق والأقاليم التي تكون موصولة بشبكة مواصلات وتتعلق حيويتها بنوع الخدمة التي يقدمها النقل، وعكس ذلك يحدث ركود في المناطق النائية والمعزولة التي لا تتصل بشبكة مواصلات وبهذا فهو من أهم القطاعات البنية التحتية.

ومن خلال النقل يمكن الانتقال من الجزء إلى الكل، ومن القاعدة نحو المركز، بحيث أن تطوير النقل وجعله من الخطة الشاملة لتطوير الإقتصاد الوطني، يتضح من إهتمام الدولة وجهودها المبذولة لتطوير القطاع و تخطيط سياسات بشكل يضمن تحقيق الأهداف المسطرة للخطة الإقتصادية الشاملة، و ذلك لأن إعداد سياسة شاملة لهذا القطاع لا يتم بطريقة عشوائية، وبناء خطة إقتصادية تضمن التنمية الإقتصادية لا يتم بعيدا عن سياسة نقل ناجحة.

وبالحديث عن الجزائر فهي اليوم تسعى جاهدة لتحقيق تنمية وطنية شاملة تماشيا مع تطور نظام النقل و جعله جزءا من الخطة الشاملة، و لذلك فإن للنقل دور محوري وفعال في تحقيق تنمية إقتصادية، وبالتالي يمكن طرح الإشكالية التالية :

- كيف تساهم سياسات قطاع النقل، وكيف يساهم دوره في الإقتصاد الوطني في تحقيق تنمية إقتصادية؟ ولمعالجة هذا التساؤل يستدعى الأمر لطرح بعض التساؤلات الفرعية والمتمثلة في :
- ماهو دور قطاع النقل في الإقتصاد الوطني؟
- ماهي مجموع السياسات والإجراءات التي تبنتها الحكومة الجزائرية في قطاع النقل باعتباره جزء من التنمية الإقتصادية؟

الفرضيات:

- للإجابة على التساؤل الرئيسي والأسئلة الفرعية نعتد الفرضيات التالية:
- يلعب قطاع النقل دور هام في تحقيق تنمية إقتصادية وذلك من خلال القيمة المضافة له وعدد مناصب الشغل التي يحققها داخل الإقتصاد الوطني.
 - ركزت الحكومة الجزائرية على تطوير قطاع النقل بوضعها لمجموعة من السياسات والتي تمثلت في برنامج للإنتعاش الأقتصادي وكذا مجموعة إجراءات متبعة.

أهمية الدراسة:

يحظى هذا الموضوع بأهمية كبيرة نظرا لمعالجته جانبيين مهمين في الاقتصاد الوطني في وقتنا المعاصر، وذلك تماشيا مع ما تفرضه الساحة الاقتصادية العالمية، ومن خلال تقييم علمي وموضوعي لقطاع النقل وكذا موضوع التنمية الاقتصادية والآثار الإيجابية التي يمكن أن تحققها سياسات النقل المنتهجة على التنمية الاقتصادية، إضافة الى تسليط الضوء على ضرورة التنوع الإقتصادي في الجزائر لقدرة القطاعات الاقتصادية الأخرى على خلق الثروة و تحقيق تنمية اقتصادية وعلى رأسها قطاع النقل.

أهداف الدراسة:

- التعرف على الإطار النظري لكل من قطاع النقل والتنمية الإقتصادية
- معرفة آفاق قطاع النقل في الجزائر وتبيان مجموع الاستثمارات والسياسات المنتهجة ومدى تدخل الحكومة في تنشيط هذا القطاع .
- الوصول أخيرا إلى إجابة عن التساؤل المطروح والمتمثل في كيف تساهم سياسات النقل دوره في الاقتصاد من خلال التطرق وإلى مجموع القطاعات المعنية بذلك.

أسباب إختيار الموضوع:

- تزايد الاهتمام بموضوع النقل والتنمية الاقتصادية من قبل الكثير من الباحثين والخبراء الإقتصاديين
- اعتبار قطاع النقل قطاع محوري وأساسي في تحقيق تنمية اقتصادية
- قرب التخصص من موضوع الدراسة.

صعوبات الدراسة:

- قلة وانعدام الدراسات و الرسائل الجامعية المتعلقة بالموضوع.
- صعوبة الحصول على المعلومات من المواقع الإلكترونية أو غموض محتواها
- قلة الكتب المتعلقة بأثر سياسة النقل على التنمية الإقتصادية سواء داخل الجامعة أو خارجها.
- الظروف الصحية العالمية بسبب فيروس كورونا المستجد covid 19 والذي ترتب عنه، عدم اللقاء المباشر مع المشرف أو حتى التنقل للجامعات والمكتبات والمؤسسات .

المنهج المتبع:

تم إعتقاد المنهج الوصفي التحليلي، بحيث استخدم المنهج الوصفي لتحديد الجانب المفاهيمي للنقل والتنمية، والجانب التحليلي لتحليل مجموع المعلومات والإحصائيات المتعلقة بقطاع النقل والتي يساهم من خلالها في تحقيق تنمية إقتصادية للبلد.

هيكل الدراسة:

- قسمت الدراسة إلى فصلين رئيسيين :
- الإطار المفاهيمي للنقل والتنمية الإقتصادية .
- قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الإقتصادية.

الفصل الأول

الإطار الفكري والنظري للنقل والتنمية الاقتصادية

تمهيد

يعتبر النقل عصب النشاط الإقتصادي والخدمي، وعائده الإجمالي يفوق عائده الخاص، بحيث أن الإيرادات السنوية التي تحققها مديريات النقل لا تظاهيها فوائده نتيجة لتلبية لحاجات أفراد المجتمع الإقتصادية والإجتماعية، حيث أن لمشروع النقل عائدا إجتماعيا كبيرا يظهر في ميزانيات مشروعات أخرى، و ذلك لما يوفره قطاع النقل من عناصر إنتاج بالكميات المطلوبة و في الوقت المحدد ثم تسويق المنتجات النهائية.

وبشكل عام إن توفر نظام متكامل للنقل في أي دولة من الدول، يعتبر العامل الأكثر أهمية بجميع وسائله، من نقل بري وبحري وجوي، وبجميع وسائله من قطارات وسيارات، شاحنات، طائرات، بواخر..... إلخ في تحقيق التناسب والتكامل بين مختلف القطاعات الإقتصادية المكونة لها، و يساعد على تسهيل التنمية المتوازنة وكسر حاجز العزلة لبعض المناطق، وتوفير الحاجات الأساسية وتعزيز الوحدة السياسية وتحقيق النمو المتوازن والمتسارع بين كافة الأقاليم.

وباعتبار التنمية مفهوما شاملا، حيث اعتبرت التنمية قضية إنسانية محورية، طرحت كإنشغال جاد منذ مطلع النصف الثاني من القرن العشرين كأداة لرفع معدلات النمو الإقتصادي والإجتماعي والإرتقاء بمستوى معيشة الفرد إلى ما هو أفضل، ولهذا فإن التنمية بشقها الإقتصادي ترتبط مع قطاع النقل إرتباطا وثيقا لما لهذا القطاع من دور كبير وجوهري في تحقيق معدلات كبيرة من التنمية الاقتصادية، على إعتبارهما معياران مهمان لقياس تطور المدن.

ولهذا إرتئينا أن نتطرق في هذا المحور إلى العموميات النظرية حول قطاع النقل والتنمية الاقتصادية ثم تبيان العلاقة بينهما ودور قطاعات النقل في عملية التنمية الاقتصادية.

الفصل الأول: الإطار الفكري والنظري للنقل والتنمية الاقتصادية

المبحث الأول: عموميات نظرية حول قطاع النقل والتنمية الاقتصادية:

يلعب قطاع النقل والنقل بجميع وسائله دورا كبيرا في إحداث تنمية اقتصادية داخل البلاد، إذ أنه يعتبر ركيزة كامل القطاعات الاقتصادية سواء كانت خدماتية أو إنتاجية.

المطلب الأول: ماهية النقل

يعتبر قطاع النقل من القطاعات المحورية في الاقتصاديات القومية، لأنه أهم القطاعات المحققة للتنمية الاقتصادية الشاملة لأي دولة، بحيث يعتبر أحد أهم المؤشرات والمعايير الدالة على وجود سياسات وإستراتيجيات فعالة للتنمية، كذلك لما له دور في تأمين حركة الركاب والبضائع محليا أو دوليا، ولدوره الكبير في تقديم الخدمات للقطاعات الخدمية والإنتاجية كربطه لمناطق الإنتاج بمناطق الإستهلاك. وكذلك تقدم الدول يكون بقياس تطور وسائل النقل ونظمه.

ومن هنا نجد ان للنقل تعريف عديدة ومتنوعة ومن عدة إقتصادييين ومدارس نذكر منها:

أولاً: تعريف النقل لغة:

من نقل ينقل، نقل الشيء أي حوله من مكان لمكان، نقل الكلام أي رواه عنه¹.

تعريف النقل إصطلاحاً:

يقصد بالنقل الذي يعبر عنه بمصطلح المواصلات، على أنه من الخدمات المهمة جدا لأنها توفر للإنسان سهولة التنقل وتحقق الأمان و قلة الوقت المستغرق في الرحلة².
تعريف مجمع اللغة العربية للنقل: " هو العملية التي يتم بها تغيير مكان السلع والأشخاص، ولها وسائل عدة في البر والبحر والجو³ .

تعريف روبنسون وبامفورد و مفهومهما للنقل كالتالي:

يتعلق النقل بحركة الاشخاص والسلع لغرض معين و بلغة الإقتصاد، فإن الطلب على النقل يشق من الطلب على تسهيل حركة الأشخاص أو السلع ويكون النقل مفيدا طالما أنه يوفر خدمة ويشير علماء الإقتصاد على أنه عامل من عوامل الإنتاج على حد قول كل من روبنسون وبامفرد⁴.

1- سناء روايحي" النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري"، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في علم الإجتماع الحضري، كلية العلوم الإجتماعية والعلوم الإسلامية، قسم علم الإجتماع والديموغرافيا، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2008-2009، ص63.

2- خلف حسين الديلمي" تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية، أسس معيير تقنيات، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، الطبعة 1، 2009، ص 443.

3- سعيد عبده، جغرافية النقل، مغزاها ومرماها، مكتبة الأنجلو المصرية للنشر، 2007، ص42.

4 - rené ,JOATTON , les transports au future, rdition de catherine,1996,P11.

ومنه فقطاع النقل له جانب إقتصادي لما له دور في العملية الإنتاجية، إذ يوفر المدخلات الإنتاجية للمؤسسة ثم ينقل السلع المنتجة لتوزيعها داخل البلاد وخارجها، وله جانب إجتماعي بحيث يلبي حاجات الأفراد من تنقل وتنزه، ويحدث انفتاح حضاري.

وتتمحور اقتصاديات النقل، حول تفعيل الجوانب الإقتصادية لوسائط النقل، حيث يتحقق عن طريق خدماتها وتحرك قوى الإنتاج المادية والبشرية بفعاليتها من مكان لآخر، يأخذها حيث الحاجة لتعظيم المنافع، خاصة نقل العرض الكبير والطلب المحدود الى أماكن يزيد فيها الطلب ويتصف العرض بالنزرة النسبية، عبر وسائط نقل برية بحرية وجوية متباينة¹.

أما تعريف نظام النقل فيكون كالآتي:

يعرف نظام النقل حديثاً، على أنه مجموعة منظمة من المؤسسات والخدمات التي تقوم بتوفير وتوزيع مجالات الوصول لمناطق مختارة من المنطقة الحضرية، وذلك لأن مواقف الأفراد والأعمال في إختيار مواقع الفعاليات المتعلقة بهم تتأثر بتنفيذ مقترحات النقل، لما يضمن تأدية نظام النقل لعمله على المدى البعيد².

ومن هنا ظهرت الحاجة إلى وجود مؤسسات عامة تخطط و تنسق لعملية النقل، وذلك على مستوى الدولة الواحدة، أما على مستوى الدول التي ترتبط فيما بينها بشبكات للنقل، فقد ظهرت الحاجة إلى وجود إتفاقيات تحدد مسؤولية كل دولة في منظومة النقل المخطط لها بين تلك الدول، ومن هنا يظهر بعض التعارض بين كيفية حل مشاكل النقل الداخلية وبين مشاكل النقل على مستوى الدولة، والذي قد ينتج عن عدم التنسيق بين مؤسسات النقل المحلية و الدولية³. ولا شك أن تكون مؤسسة موحدة لتخطيط النقل بين مجموعة الدول التي ترتبط فيما بينها بشبكة نقل، يعتبر أمراً هاماً وضرورياً بما يضمن عدم التعارض بين سياسات النقل الداخلية وسياسات النقل بين تلك الدول، وينوط بتلك المؤسسة العامة للنقل إختيار نظام النقل المناسب لتلك الدول بما يتضمنه من إنشاء البنية الأساسية وتوفير الخدمات وتشغيل وصيانة الطرق، مع مشاركة كل من القطاعين العام والخاص في تنفيذ تلك المخططات⁴.

ثانياً: الأنواع الرئيسية للنقل

1. النقل البري:

1- النقل بالسيارات:

1- حمد سليمان المشوخي، "إقتصاديات النقل والمواصلات"، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003، ص24.
2- عثمان محمد غنيم" التخطيط، أسس ومبادئ عامة" دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2006، ص245.
3 -mayer .M.D « organizational response to a federal poli y initiative in the public transportation sector :A study of implementation and compliance . upublihed Ph .D.Dissertation depotenet of civil engineering MIT.combridge, 1978.
4 – gordon .s and M Meyer energing public – private partenership in hrban transportation" , transportation reearch record 877, transportation reearch board, washington.D., 1982.

وهي أسرع وسيلة نقل تستخدم خاصة لنقل الأفراد، والأكثر إستخداما في النقل البري لكونها حرة الحركة داخل المدينة، ويوجد منها نوعان: سيارات خاصة وأخرى عامة، مختلفة الأحجام، تزود غالبا بعدد لتحديد أجرة النقل.

كما يوجد كذلك مكاتب خاصة لتأجير السيارات، تقوم بتأمينها للزبون في المكان والزمان المحددين.

2- النقل بالسكك الحديدية:

يستخدم مصطلح السكك الحديدية للتعبير عن وسيلة النقل التي تتألف من عدد من العربات التي تسحبها قاطرة بخارية أو ديزل، وتسير على قطبين متوازيين من الصلب مثبتين على فلنكات، والمسافة التي تفصل بين القضيبين أو الشريطين تعادل المسافة بين عرجة القاطرة، والمسافة هذه تعرف بمقياس Gauge¹.

وهو إحدى وسائل النقل البري، يتم بها تقديم خدمات النقل لجميع أنواع المنقولات سواء الركاب أو البضائع، لمسافات طويلة وبسرعات عالية، وتكون أكثر أمانا وأقل تأثيرا على البيئة².

وتكمن أهمية النقل بالسكك الحديدية، من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعات عالية، كما أن مرور السكك الحديدية بمنطقة معينة يعتبر أحد الأسباب الرئيسية في تنمية تلك المنطقة، وكذلك يعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية عاملا من عوامل التوطين الصناعي، لما له أهمية في مرحلتي الإنتاج والتوزيع³.

3- النقل بالأنابيب:

ظهر الإهتمام بالأنابيب كوسيلة للنقل نتيجة للتوسيع في الإعتماد عليها لنقل المستخرجات البترولية بمختلف صورها، والسبب وراء الإتجاه القومي والمتزايد للإعتماد على النقل بالأنابيب، هو إنخفاض تكلفة النقل بواسطتها، نتيجة لأن المواد المنقولة لا تحتاج لوحدة متحركة أو حتى لأوعية أو تغليف، كما أنها تسلك مسارا واحدا مستمرا من الأصل حتى المقصد، وبالتالي فإنها لا تتطلب عددا كبيرا من اليد العاملة والتي ينحصر دورها في صيانة خط الأنابيب وتشغيل محطات الضخ، بالإضافة إلى أن هذه الأنابيب لا تحتاج إلى مساحات كبيرة ولا تتأثر بالظروف الجوية، والمنقول على محتواها يكون أقل تعرضا للتلف أو الضياع أو الفقد⁴.

4- النقل المعلق:

يتواجد هذا النوع من النقل في المناطق الجبلية عادة، ولا يقتصر على نقل الأشخاص فقط بل يستخدم كذلك في نقل البضائع، وفي مثلنا عن ذلك يتواجد في مناجم غانا محطة نقل معلق متطورة تشتغل بحمولة 300 طن في الساعة⁵.

1- طارق عبد الفتاح الشريعي "إقتصاديات النقل السياحي" مؤسسة حورس الدولية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2011، ص120.

2- المغراوي عبد السلام "إقتصاديات النقل"، دار السلام، مصر، الطبعة الأولى، 2006، ص94.

3 - exparcuenx tacques,transport combiné rail – route, collection cibles , paris, 1998,P65.

4- سعد الدين عشاوي "تنظيم إدارة النقل"، الطبعة الأولى، القاهرة، مكتبة عين شمس، 1975، ص9.

5- حميد الطفيلي "جغرافية المواصلات والاتصالات، دار المنهل اللبناني، 2009، ص56.

II. النقل الجوي:

إن سرعة النقل ما بين محطتي القيام والوصول تعتبر ميزة ظاهرة جدا بالنسبة للنقل بالطائرات، وهذه الميزة لها أهمية كبيرة عندما يكون عامل الوقت ذا قيمة بالنسبة للأفراد وكذا للبضائع، وكذلك لأن السرعة تمثل خفضا في تكلفة النقل¹.

ويعتبر أحدث أنماط النقل وأسرعها، وأكثرها مرونة وتطورا وإستخداما للأساليب التكنولوجية المتطورة، كما أن وسيلة النقل بالطائرات هي وسيلة تضمن عقد بين الراكب أو صاحب البضاعة وبين شركة الطيران، من خلال تذكرة أو قسيمة نقل البضائع والشركة هي المسؤولة عن توصيل المنقول إلى المكان المتعاقد عليه².

يستخدم في الرحلات الداخلية خاصة في الدول ذات المساحة الكبيرة، كما يستخدم في النقل الخارجي بين الدول، وقد ساهم النقل الجوي في تخفيف أعباء السفر وذلك من خلال قصر زمن الرحلة وتوفير وسائل الراحة³.

III. النقل المائي:

تأخر الإنسان في إستعمال المسطحات المائية كوسيلة للنقل، لعدم معرفته بخباياها وخوفه من ركوب هذه المسطحات لإقترانه واعتياده أكثر على اليابسة إلا أنه سرعان ما أكتشف كيفية التعامل معها وبدا يستعمل النقل المائي كوسيلة للنقل، من خلال مجاري الأنهار والبحيرات المتوفرة بصورة طبيعية، و بالتالي إستخدامها الإنسان للتنقل لمسافات كبيرة و كذلك غير مكلفة.

يوجد نمطين للنقل المائي وهما :

1- النقل النهري:

بحكم توطن الإنسان منذ أقدم العصور في مستقرات تقع على ضفاف المسطحات المائية، وفي مقدمتها الأنهار للحاجة اليومية للمياه، فقد اعتمد الإنسان على تلك الأنهار للتنقل على طول مجاريها، وقد إستمر الإنسان في تطوير وسائل النقل النهري بإعتماد التجديف اليدوي، ثم الرياح كقوة دفع في مجال الحركة، وصولا إلى إستخدام الطاقة البخارية، ثم تلا ذلك الطاقة النفطية، كل ذلك قاد إلى زيادة حمولة الوسائل النهرية كالقوارب والعبارات والسفن كما إزدادت المسافات المقطوعة⁴.

1- سعد الدين عشاوي، "تنظيم وإدارة النقل الأسس- المشكلات- الحلول"، دار المريخ للنشر، الطبعة الخامسة، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2005، ص65.

2- عبده سعيد، مرجع سبق ذكره، ص 321.

3- مسعودة بوزيدي، "سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة - دراسة حالة مدينة الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في إطار مدرسة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة فرحات عباس، سطيف، 2009-2010، ص19.

4- مجيد ملوك السامرائي "تكنولوجيا النقل العالمي وإتجاهات التجارة الدولية الحديثة، دار البازوري العلمية للنشر و التوزيع، عمان، ص14.

2- النقل البحري:

وهو من أهم أنواع النقل، حيث يحتل موقعا معتبرا من بين أنماط النقل الأخرى، فالنقل البحري يتميز بانخفاض تكلفته عن وسائل النقل الأخرى، كما له القدرة على نقل المحاصيل الزراعية والثروة الحيوانية والبتترول والخامات ثقيلة الوزن وساعده في ذلك ضخامة حجم السفن البحرية، كما أن وسائل النقل البحرية من جهة أخرى ساهمت في تطوير التجارة الدولية.

حيث تتركز عناصر النقل البحري في ثلاث عناصر أساسية هي السفن والموانئ البحرية والطرق الملاحية.¹

ثالثا: أهمية النقل ودوره على مستوى الإقتصادي والإجتماعي

- يعتبر نظام النقل و تطوره من العمليات المهمة والمكاملة للإنتاج الإقتصادي والتنمية الشاملة، ولهذا تقاس مدنية دول العالم وتقدمها بما وصلت إليه وسائط النقل ووسائله من تطور وإنتشار ودقة في النظم التي تسير فيها، ومن هنا يمكن أن نحصر أهمية النقل ودوره على المستوى الإقتصادي والإجتماعي فيمايلي:²

-يعتبر قطاع النقل من أهم دعائم التقدم التي يركز عليها إقتصاد الدول، حيث يلعب دور فعال في تحقيق الإندماج والتكامل بين مختلف القطاعات الإقتصادية، الإنتاجية والخدمية.

- يعد النقل من الأبعاد الإقتصادية والحضرية التي تركز عليها المدن، حيث أن حركة النقل المرنة والسريعة التي تستجيب لمتطلبات السكان المختلفة ستؤثر على نمو وتطور تلك المنطقة.

- يقيس النقل المنفعة المكانية للسلع والخدمات على ضوء المسافة التي تربط بين مراكز الإنتاج والتوزيع (الأسواق)، والمنفعة الزمانية على ضوء الزمن المستغرق لتحقيق و ضمان هذا الربط.

- توفر شبكة النقل في تحقيق التنمية الإقتصادية، فوجود نظام نقل فعال يعكس جلب الإستثمار وترقية السياحة في تلك المنطقة ويحد من الهجرة للمدن، كما يساهم في تحقيق إستقرار النشاطات والوظائف والمرافق في المناطق النائية والأرياف.

- يعتبر النقل من الوسائل الفعالة في تحقيق الإتصال والتواصل المستمر والناجح بين مناطق الإنتاج ومناطق الإستهلاك والاستثمار، بالإضافة إلى ربط المناطق الأهلة والنائية بما يضمن تبادل الموارد المتوفرة وإستغلالها بأحسن الطرق.

- يساهم النقل في توفير العرض بما يتلائم مع الطلب على مختلف السلع والخدمات في مختلف الأسواق، محلية، خارجية و دولية.

1- سلامة وفاء، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة البشائر الاقتصادية، جامعة بشار، الجزائر، المجلد الخامس، العدد1، بتاريخ:2019/05/22.

2- سياري نواره، دراسة سوق النقل الحضري العمومي بالحافلات دراسة حالة مدينة قسنطينة، مذكرة مكاملة لنيل شهادة ماجستير في علوم التسيير، جامعة منتوري قسنطينة، 2013-2014، ص ص 15،16.

- النقل من القطاعات الاقتصادية التي تلعب دورا هاما في إمتصاص البطالة، لما يوفره من مناصب شغل كقائد المركبة ومساعديه وعمال الصيانة ومنفذي مشاريع النقل.

- النقل قطاع مكمل لعملية الإنتاج فهو يضمن توزيع السلع والخدمات بين مختلف المناطق، بالإضافة إلى مجموعة من العناصر الأخرى.

- كما للنقل دور كبير في إمداد العالم بالغذاء، عن طريق شبكة النقل تقوم بإمداد المزارعين بالأسمدة والبذور وكذلك تقوم بتوصيل المنتجات إلى الأسواق، وأيضا تعمل كحلقة وصل بين مناطق فائض وعجز الغذاء، وترجع أهمية نظام النقل بالنسبة لعملية إمداد العالم بالغذاء إلى التوزيع الواسع للمنتجات الزراعية على سطح الأرض والذي يعكس إختلافات في المناخ، التربة، البيئة وكذلك التنمية¹.

المطلب الثاني: ماهية التنمية الاقتصادية: تعتبر التنمية من أهم التحديات التي تشغل الدول سواء المتقدمة أو النامية، لأنها الوسيلة التي تسمح بتحسين معيشة الأفراد وزيادة رفايتهم وتقوية الإقتصاد الوطني بشكل يعزز مكانة الدولة وقوتها، وتسمح بالإستفادة المثلى من الموارد الطبيعية و البشرية المتوفرة وللتفريق بينها وبين النمو الإقتصادي سنتطرق أولا لتعريف النمو الإقتصادي.

أولا: تعريف النمو الإقتصادي: يعني النمو الإقتصادي مقدار التوسع أو الزيادة في الإنتاج المحلي في فترة زمنية محددة، وهو ظاهرة مستمرة تدريجية وتراكمية².

حيث يحسب معدل النمو الإقتصادي الحقيقي = معدل الزيادة في الدخل الفردي النقدي - معدل التضخم³.

وذلك لأن الزيادة في النمو الإقتصادي تكون نتيجة الزيادة في الدخل الفردي الحقيقي، وليس الزيادة في الدخل الفردي النقدي، بحيث يتمثلان في⁴:

الدخل الفردي النقدي: هو عدد الوحدات النقدية التي يتسلمها الفرد خلال سنة مقابل الخدمات الإنتاجية التي يقدمها.

الدخل الفردي الحقيقي:

هو الدخل النقدي زائد المستوى العام للأسعأ، أي أنه كمية السلع و الخدمات التي يحصل عليها الفرد من إنفاق دخله النقدي خلال فترة زمنية معينة تقدر بسنة.

ومنه النمو الإقتصادي يتحقق بشرط أن يكون معدل الزيادة في الدخل النقدي أكبر من معدل التضخم⁵

1- شريف محمد ماهر " تخطيط النقل وسياساته الفعاليات وعوامل الجدارة" الدار الجامعية، 2006، ص ص، 312-313.

2 - jacques lacaillon , la croissance économique , edition cujas paris, 1979, p10

3- عبد القادر محمد عطية " إتجاهات حديثة في التنمية، دار الجامعية الإسكندرية، 2002-2003، ص 11.

4- قنادزة جميلة، الشراكة العمومية الخامة والتنمية الاقتصادية في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017-2018، ص19.

5- المرجع نفسه، ص 19.

أي شريطة أن تكون الزيادة في الدخل الحقيقي الفردي مستمرة للمدى الطويل وليست مؤقتة تزول بزوال أسبابها.

من ناحية أخرى ينظر للنمو الإقتصادي على أنه حدوث زيادة مستمرة في متوسط الدخل الفردي الحقيقي مع مرور الزمن. ومتوسط الدخل الفردي = الدخل الكلي + عدد السكان، أي أنه يشير لنصيب الفرد في المتوسط من الدخل الكلي للمجتمع. وهذا يعني أن النمو الإقتصادي لا يعني مجرد حدوث زيادة في الدخل الكلي أو الناتج الكلي، وإنما يتعدى ذلك ليعني حدوث تحسن في مستوى معيشة الفرد ممثلاً في زيادة نصيبه من الدخل الكلي، وبالطبع هذا لا يحدث إلا إذا فاق معدل نمو الدخل الكلي (الناتج الكلي) معدل النمو السكاني، ومما سبق يمكن القول أن:

معدل النمو الإقتصادي = معدل نمو الدخل الكلي - معدل نمو السكان، وبالتالي لن يكون هذا المعدل موجبا إلا إذا كان معدل نمو الدخل الكلي أكبر من معدل النمو السكاني¹.

ففي سنوات الخمسينات والستينات من القرن الماضي، دأب الفكر الإقتصادي على جعل النمو مرادفا للتنمية و إستخدم نمو الناتج المحلي الإجمالي كمقياس لتنمية البلد².

ثانيا: تعريف التنمية الاقتصادية

إن إعطاء مفهوم واضح لعملية التنمية هو خطوة مهمة و جوهرية لوضع البلد نحو الطريق الصحيح³.

حيث للتنمية الاقتصادية عدة تعاريف نذكر منها:

يعرف الدكتور صلاح العبد التنمية على أنها: عملية تعبئة وتنظيم جهود أفراد المجتمع وجماعته، وتوجيهها للعمل المشترك مع الهيئات الحكومية بأساليب ديمقراطية لحل مشاكل المجتمع، ورفع مستوى أبنائه إجماعيا و إقتصاديا وصحيا وثقافيا ومقابلة إحتياجاتهم بالإنتفاع الكامل لكافة الموارد الطبيعية والبشرية والفنية والمالية المتاحة⁴. هي العملية التي بمقتضاها يتم الإنتقال من حالة التخلف إلى حالة التقدم، وما تتطلبه من إحداث العديد من التغيرات الجذرية والجوهرية في البنيان والهيكل الإقتصادي، والتي تسمح بدخول الإقتصاد في مرحلة النمو الذاتي، وإحداث زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي على مدار الزمن، وهي تحدث من خلال تغيرات في كل هيكل إنتاج ونوعية السلع والخدمات المنتجة شريطة أن تكون مصحوبة بإحداث تغير في هيكل توزيع الدخل لصالح الفقراء⁵.

1- عبد القادر محمد عبد القادر عطية " إتحافات حديثة في التنمية " الدار الجامعية، الإسكندرية، 1999، ص 11-12.
2- كبداني سيد أحمد، اثر النمو الإقتصادي على عدالة توزيع الدخل في الجزائر مقارنة بالدول العربية: دراسة تحليلية وقياسية، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، 2012-2013، ص 22.
3- صالح صالح " المنهج التنموي البديل في الإقتصاد الإسلامي " دار الفخر للنشر، الطبعة الأولى، 2006، ص ص 88-89.
4- إبراهيم حسين العسل " التنمية في الفكر الإسلامي مفاهيم - عطاءات - معوقات- أساليب - المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع الطبعة الأولى ، 2006، ص 23.
5- محمد عبد العزيز عجمية "، إيمان عطية ناصف، التنمية الاقتصادية: دراسات نظرية وتطبيقية ، جامعة الإسكندرية ، 2000 ، ص 56.

الفصل الأول: الإطار الفكري والنظري للنقل والتنمية الاقتصادية

وعليه فعناصر التنمية تتمثل في:

- شمولية التغيير لمختلف الجوانب الثقافية إجتماعية، سياسية، أخلاقية¹.
- زيادة الإنتاج السلعي².
- إستمرار الزيادة لفترة زمنية طويلة³.
- أن تكون الزيادة لغالبية أفراد المجتمع⁴.
- أن تحدث زيادة فعلية لمتوسط نصيب الفرد من الدخل القومي، و بالتالي نرى أن التنمية الاقتصادية هي المفهوم الواضح والشمولي لعملية منظمة وممنهجة ومخططة من قبل السلطات الحكومية لإحداث تغيير إيجابي وفعال على مستوى الإقتصاد الوطني للدول، بشكل يلبي حاجيات المجتمع ويرفع من مستواه.

الجدول رقم (01) : الفرق بين النمو الإقتصادي و التنمية الإقتصادية

النمو الإقتصادي	التنمية الإقتصادية
- يتم بدون اتخاذ أي قرارات من شأنها إحداث تغيير هيكل للمجتمع	- عملية مقصودة ومخططة تهدف إلى تغيير البنيان الهيكلي للمجتمع لتوفير حياة أفضل لأفراد.
- يركز في التغيير في الحجم أو الكم الذي يحصل عليه الفرد من السلع والخدمات.	- تهتم بتوعية السلع والخدمات نفسها
- لا يهتم بشكل توزيع الدخل الحقيقي الكلي بين الافراد	- تهتم بزيادة متوسط الدخل الفردي الحقيقي خاصة بالنسبة للطبقة الفقيرة.
- لا يهتم مصدر الزيادة في الدخل القومي.	- تهتم بزيادة الدخل القومي و تنويعه

المصدر: جلال خشيب ، النمو الإقتصادي مفاهيم و نظريات، شبكة الألوكة، www.olukah.net

ص 5 تاريخ الإصدار 2020/02/13.

1- عبد القادر محمد عطية ، مرجع سبق ذكره، ص 17.

2- محمد أحمد الدوري، " التخلف الإقتصادي" ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، 1987، ص 55.

3- إسماعيل شعباني،" مقدمة في إقتصاد التنمية " الطبعة الثانية، دار الطباعة للنشر والتوزيع، الجزائر، ص 50.

4- محمد أحمد الدوري ، مرجع سبق ذكره، ص 55.

ثالثاً: مقاييس التنمية الاقتصادية:

تطورت مقاييس التنمية المستخدمة لقياس التنمية الاقتصادية خلال العقود الخمسة التي اعقبت الحرب العالمية الثانية. ففي البدء كان مقياس التنمية هو الناتج القومي الإجمالي، ثم أصبح الناتج القومي للفرد، ثم تغير إلى مؤشرات الرفاهية الاجتماعية، ثم تطور أخيراً إلى مؤشر التنمية البشرية المستدامة وهكذا تغيرت المقاييس مع مرور الزمن¹.

1- الناتج القومي الإجمالي (GNP):

في البداية أعتبر بأن التنمية إنما تعني زيادة مضطربة في الناتج القومي الإجمالي خلال فترة زمنية طويلة. إن هذا المقياس يجب أن يستبعد التغيرات الحاصلة في الأسعار، أي أن يكون ال GNP بالأسعار الثابتة، ويؤخذ على هذا المقياس أنه لا يأخذ نمو السكان بنظر الاعتبار، كما أنه لا يظهر التكلفة التي يتحملها المجتمع من جراء التلوث أو التحضر والتصنيع ولا يعكس توزيع الدخل بين فئات المجتمع، إضافة إلى صعوبات مفاهيمية في قياس الدخل.

2- الناتج القومي للفرد: (GNP percapita) :

أصبح مقياس التنمية هو حصول زيادة في ناتج الفرد لفترة زمنية طويلة، وهنا يتعين أن يكون معدل نمو الناتج القومي الإجمالي أكبر من معدل زيادة السكان لكي تتحقق زيادة في الناتج القومي للفرد. ومن ناحية أخرى يمكن أن يزداد الفقر رغم زيادة الناتج القومي، إذا ما ذهب الجزء الأعظم من الدخل إلى فئة محدودة من الأغنياء. وقد بينت الدراسات أن عدم المساواة في الدخل قد إزدادت في البلدان المتخلفة إقتصادياً.

1- مدحت القريشي، "التنمية الاقتصادية نظريات وسياسات وموضوعات، دار وائل للنشر، الأردن، الطبعة الأولى، 2007، ص22.

رابعاً: عوائق التنمية الاقتصادية

1- العقبات الاقتصادية:¹

- قلة التكوين لرأس المال اللازم لعملية التنمية الاقتصادية.
 - عدم ظهور فرص الإستثمار المربحة .
 - قلة المهارات العمالية التي تؤدي إلى إنخفاض القدرة على التخطيط والتنظيم.
 - ضعف البنيان الصناعي والزراعي.
 - سيادة الإنتاج الواحد.
- وهناك عقبات اقتصادية أخرى نذكر منها :
- انخفاض مستوى الدخل، مما ينجم عنه إنخفاض حجم المدخرات وانخفاض مستوى التغذية².
 - عدم توزيع الموارد الاقتصادية المتاحة توزيعاً أمثلاً³.
 - ضعف الموارد الطبيعية والقصور في استغلالها، مع عدم القدرة على خلق مصادر جديدة للثروة⁴.

2- العقبات الاجتماعية السياسية والفكرية:

تعرض الدول صعوبة التغلب على الكثير من العادات والمفاهيم التي لم تعد تتلائم ومتطلبات المجتمع الحديث، والتي تؤثر تأثيراً سلبياً على التنمية مثل كثرة الإنجاب مقارنة بدخل الفرد، فيصعب تعليمهم، علاجهم، توفير السكن الملائم، والعادات الاجتماعية المرتبطة بنمط الإنفاق الإستهلاكي، بالإضافة إلى إسراف الحكومات في استخدام موارد المجتمع بما لا يتفق ومقتضيات التنمية⁵.

أما المعوقات السياسية فتتمثل في غياب التنظيم السياسي القادر على تحقيق الاستقرار في الدولة، الأمر الذي يبعد رؤوس الأموال الأجنبية والمحلية فيؤثر ذلك مباشرة في التنمية⁶.

3- العقبات التكنولوجية والتنظيمية:

حيث هناك مشروعات اقتصادية لا يستطيع القطاع الخاص القيام بها لوحده، بل يجب أن يكون هناك تعاون ما بينه وبين نظام القطاع العام، من أجل دفع عجلة التنمية إلى الأمام حيث يجب التطوير الإداري في شتى المجالات بركب التقدم بما يناسب كل دولة، بالنسبة لنقل التكنولوجيا في الجهاز الإداري مع

1- قنادرة جميلة، مرجع سبق ذكره، ص77.

2- بشار يزيد الوليد، " التخطيط و التطوير الاقتصادي " دار الراجحة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2008، ص 119.

3- حسين إبراهيم عيد، " دراسات في التنمية و التخطيط الاجتماعي "، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1990.

4- محمد شفيق، السكان والتنمية القضايا والمشكلات " المكتب الجامعي الحديث 1998، ص 70.

5- قنادرة جميلة، مرجع سبق ذكره، ص77.

6- فايز إبراهيم الحبيب، " التنمية الاقتصادية بين النظرية وواقع الدول النامية " مطابع جامعة الملك سعود، الرياض، السعودية، 1985، ص 45.

التكيف والتركيز على الدورات التدريبية¹.

بالإضافة إلى سوء إدارة المنشآت وعدم كفاءة الجهاز الحكومي وتسرب العمالة الماهرة من الكثير من القطاعات الإنتاجية الأساسية².

المبحث الثاني: أثر النقل على التنمية الاقتصادية

تعتبر التنمية مفهوماً شاملاً تربطه علاقة بعدة مجالات، وفي هذا المبحث سنبين العلاقة القائمة بين التنمية الاقتصادية خاصة وقطاع النقل ودور قطاعاته في عملية التنمية الاقتصادية

المطلب الأول: علاقة النقل بالتنمية الاقتصادية (دراسة بعض المؤشرات)

لقطاع النقل والتنمية الاقتصادية علاقة متداخلة، يمكن قياس هذا التداخل من خلال دراسة بعض المؤشرات وفيما يلي بعض منها:

1- على مستوى الإقتصاد القومي ككل:

وتبرز أهمية نشاط النقل على مستوى الإقتصاد القومي ككل، من خلال التأثير على إستراتيجية التنمية الإقتصادية التي تعتمد الدولة إنتاجها خاصة في القطاع الصناعي و عملية التوطن الصناعي. كما أن خدمات النقل تؤثر على تكاليف الإنتاج وسعر البيع وبالتالي على حجم اللب الكلي ومعدلات تغير كل منها بالنسبة للمنتجات الصناعية. أيضاً العمل على تدعيم علاقات طاقة الدولة على التخصص وتقسيم العمل، أي أن كل دولة تصبح مميزة في إنتاج منتج معين أو مجموعة من المنتجات بتكاليف وأسعار مختلفة، وتحقيق فائض من تلك المنتجات³. وتحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية، وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية إلى جانب توفير الواردات من السلع الموجهة لتشجيع الصناعات التي تختص في إنتاج الصادرات من جهة، وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى. كما أن قطاع النقل يعمل على تدعيم علاقة الترابط والتكامل الإقتصادي بين الصناعات المختلفة داخل القطاع الواحد أو بين القطاعات الاقتصادية الأخرى وذلك بهدف تعظيم الوفرة الاقتصادية الداخلية والخارجية⁴.

1- علاء فرج الطاهر، التخطيط الإقتصادي"، دار الرأية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2011، ص 113.

2- محمد شفيق، "السكان والتنمية القضايا والمشكلات" المكتب الجامعي الحديث، 1998، ص ص 84-85.

3- حيدر كمونة، " دور النقل في التنمية الاقتصادية، www.almadpapper.com ، 2020-03-03 على الساعة

13 زولا، تاريخ الإطلاع 2020/02/03 على الساعة 01 : 11 .

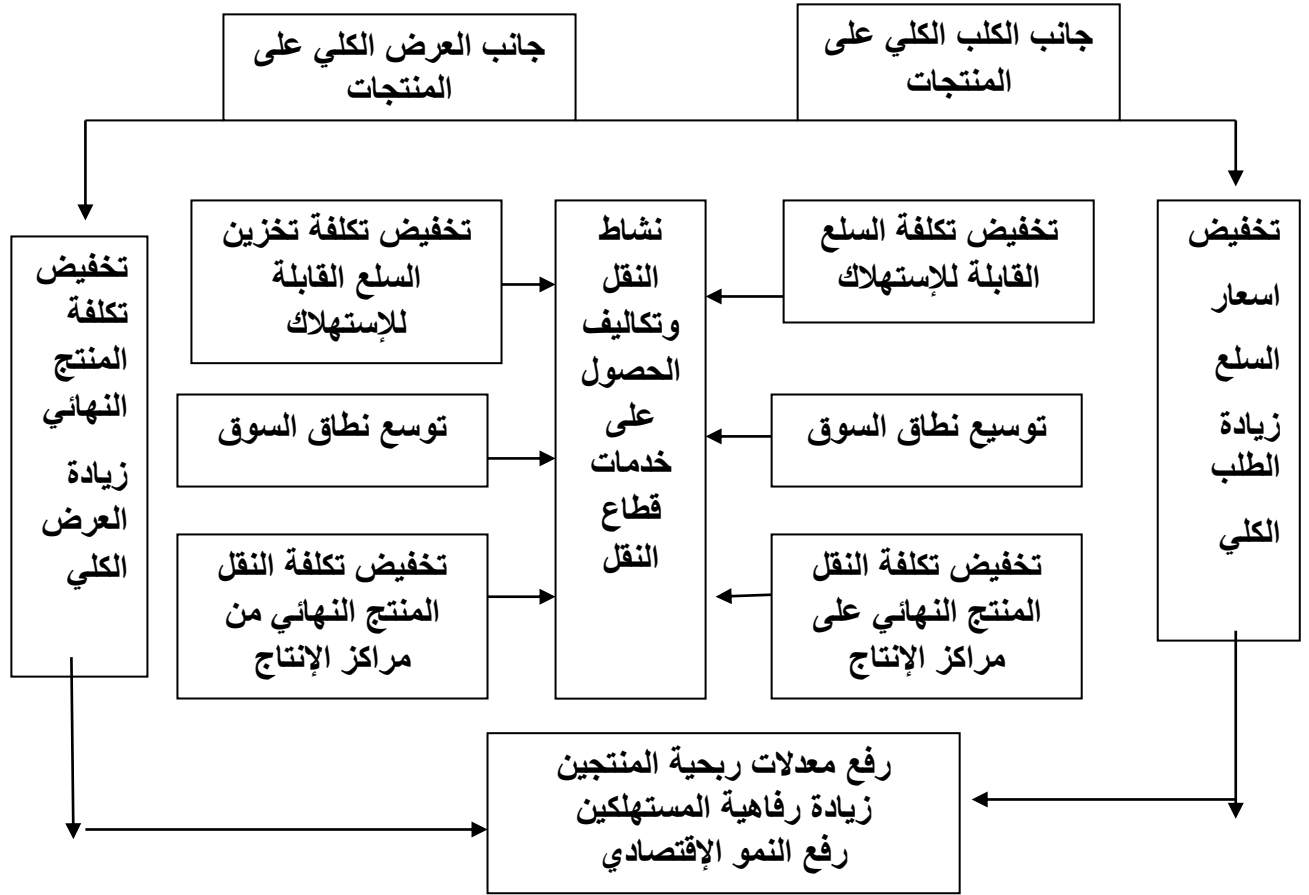
4- أحمد عبد السميع علام، مرجع سبق ذكره، ص 72.

2- على مستوى الوحدات الإنتاجية:

- يتمثل تأثير النقل على مستوى الوحدات الإنتاجية فيما يلي:¹
- سهولة حصول المنتجين على خدمات عناصر الإنتاج بالكمية والوقت الملائمين، هذا يؤدي إلى تخفيض نقل المواد الخام ومستلزمات الإنتاج .
 - مساهمة تخفيض تكلفة النقل في تخفيض تكاليف التخزين، والتكلفة النهائية للمنتجات، وبالتالي زيادة المنتجات السلعية والخدمية وتعظيم المردود.
 - توسيع نطاق الأسواق، ومن ثم ضمان سهولة تصريف المنتجات ووصولها إلى المستهلك.
 - تخفيض التكاليف الإجمالية لنقل المنتجات النهائية إلى الأسواق، ومن ثم المزيد من التخفيض في أسعار بيع هذه المنتجات، وزيادة الطلب الكلي عليها.
 - تنوع أساليب ووسائل تقديم خدمات النقل (البري، السكك الحديدية، البحري، الجوي)
- وبوضح الشكل التالي الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل وتكلفة الحصول على خدماته على مستوى الوحدات الإنتاجية:

1- محمد خميس الزوكة، " جغرافية النقل والتجارة، دار المعرفة الجامعية، مصر، ص 34.

الشكل رقم (01): أهمية قطاع النقل على مستوى الوحدات الإنتاجية



المصدر: سميرة أيوب، إقتصاديات النقل، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص 20.

ومن خلال الشكل يتضح أنه كلما كان التنسيق بين الطلب والعرض على المنتجات يؤدي هذا إلى تخفيض أسعار السلع والتكلفة النهائية للمنتجات، مما يحقق إرتفاع في معدلات النمو الإقتصادي وربحية المنتجين، بسبب الطلب على هذه المنتجات، مما يساهم في نوعية الخدمات المقدمة والعرض، بالإضافة إلى زيادة رفاهية ورضا العملاء والمنتجين على حد سواء.

3- نفقات العائلات من النقل:

إن الاستعمالات المتكررة لوسائل النقل وضرورة الاستفادة من مختلف خدماته تلزم الأفراد على تحديد استهلاكاتهم، سواء بإستعمال وسائل النقل العام أو النقل الخاص، وهذا تتحكم فيه عدة عوامل منها¹.

3-1- تكلفة النقل بالنسبة للأفراد:

يقصد بها مدى قدرة الفرد على دفع ثمن تنقلاته، وهي مرتبطة بعدد الرحلات التي يقوم بها، و لذلك فإنه لا بد من الأخذ في الاعتبار حجم العائلة، والدخل الثابت والصافي للفرد.

3-2- نفقات النقل حسب حجم المدن:

إن حجم المدينة يمكن أن يحدد نفقات النقل وذلك لأنه كلما كانت المدينة كبيرة، كانت حركة المرور كبيرة وتكون الكثافة السكانية مرتفعة، وبالتالي زيادة الطلب على النقل من جهة، وزيادة النفقات من جهة أخرى، أما إذا كانت المدن صغيرة فتكاليف النقل ترتبط بمدى ربط المدن والقرى بالمدن الكبيرة، والخطوط الرئيسية، ومنه تكاليف النقل تتأثر بعدة عوامل منها، إختيار أنماط النقل، الزمن، والسعر الذي يتناسب مع دخل الفرد وإحتياجاته.

4- قياس عوامل الإنتاج:

وبعني إمكانيات النقل المتوفرة كمايلي:

4-1- طول شبكة النقل:

تتمثل في مختلف النقاط المتوفرة، وأهمية كل نقطة، وتقاس كثافة شبكة النقل وفقا للعلاقة التالية:

الطول الإجمالي / مساحة البلد

4-2- حظيرة الوسائط:

وتعني قوة الطلب على النقل، وتساهم في تحديد حصة الإستهلاك من مختلف النشاطات.

4-3- اليد العاملة:

حيث يقوم قطاع النقل بإمتصاص حصة معتبرة من الأيدي العاملة

5- مساهمة نشاط النقل في الإنتاج الداخلي الخام PIB

وبعني قيمة رقم الأعمال وقيمة الخدمات التي يقدمها نشاط النقل، وقياس مساهمة في إنتاج الإقتصاد

الوطني يكون حسب العلاقة التالية : $C = (VA / PIB) \times 100$

حيث C: معامل القياس معبرا عنه بالنسبة المئوية.

VA: القيمة المضافة لقطاع النقل .

PIB: الإنتاج الداخلي الخام.

1- التوهامي ابراهيم، سياسات النقل و اثرها على التنمية الاقتصادية، شهادة ماستر اكاديمي، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، قسم العلوم التجارية، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم 2017-2018.

بالإضافة إلى كون نشاط النقل قطاع خدمي يؤثر بصفة مباشرة على توزيع السكان والتوطن الصناعي، لأن إختيار المواقع الإستراتيجية لإقامة المشاريع الصناعية يكون مرتبط بتكلفة النقل ومدى وفرة وسائله وسهولة المسارات، سواء لتقل المدخلات الإنتاجية أو لتصريف السلع المنتجة للأسواق، وكذلك لنقل القوى العاملة. وذلك لأن تكلفة النقل تدخل في التكلفة النهائية للمنتج. وبذلك توجد علاقة طردية مباشرة بين طبيعة الصناعة ومدخلاتها الإنتاجية من جهة، وتكلفة النقل من جهة أخرى. وكذلك له دور في التسويق والترويج واتساع السوق ومنه تكلفة النقل تعتبر من أهم العوامل المؤثرة في توطن المشروعات الصناعية.

المطلب الثاني: دور قطاعات النقل في عملية التنمية الاقتصادية

قطاع النقل من القطاعات الأولى التي حدثت على مستواها تغييرات جوهرية ومحورية نتيجة الثروة التكنولوجية الحادثة على مستوى هذا القطاع وهذا المبحث يتعرض لبعض الأدوار الاقتصادية الرئيسية التي تقوم بها مختلف أنواع النقل.

1. قطاع النقل البحري:

تأخر تطور قطاع النقل البحري لخوف الإنسان في العصور القديمة من استعمال البحر كوسيط للتنقل، لكنه سرعان ما اكتسب قيمة كبيرة خاصة في التنقل لمسافات كبيرة .

مفهوم نشاط النقل البحري:

وهو عبارة على نشاط إنتاجي من حيث ما يضيف/ه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمانية)، وذلك لنقلها من مكان لآخر، ويعد نشاطا توزيعيا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا، ويعتبر نشاطا خدميا من خلال مساهمته بتقديم خدمات النقل سواء نقل بضائع أو ركاب¹.

وقد تطور النقل البحري بصورة كبيرة في السنوات الأخيرة وذلك يرجع لتطور التجارة الدولية، حيث تعتمد هذه الأخيرة على أكثر من 85 % على حركة النقل البحري².

قطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية الاقتصادية:

تساعد خدمات قطاع النقل البحري على رفع معدلات الإنماء الاقتصادي، لأنها تؤثر على المتغيرات الداخلية الاقتصادية المسؤولة على رفع هذه المعدلات، ولمعرفة الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري يجب معرفة تأثير كل من قطاع التجارة الخارجية، تحسين مركز ميزان المدفوعات، التخصيص وتقسيم العمل، تنوع العمالة . وتحديد علاقة كل منها بقطاع النقل.

1- سميرة إبراهيم أيوب، "اقتصاديات النقل"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص 39.

2- سعيد عبده، مرجع سبق ذكره ، ص ص 278-280.

1- قطاع التجارة الخارجية:

مع توسع التجارة الخارجية التي دعمتها الكشوف الجغرافية و بناء الإمبراطوريات الاستعمارية سابقا، ودعمتها أكثر وزادت من إنتشارها ظاهرة العولمة حاليا، حيث أن نشاط النقل البحري أحد أهم الركائز التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لقدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن وخلال رحلة واحدة، كما تعتبر خدمات النقل البحري ضرورية لإنسياب حركة التجارة الخارجية للدولة سواء بالنسبة للصادرات أو الواردات. وتساهم في رفع معدلات الأداء المستهدفة في هذا القطاع.

2- تحسين مركز ميزان المدفوعات:

يقصد به عجز المدفوعات الذي يكون نتيجة إختلال حجم الطلب الكلي وحجم الجهاز الإنتاجي ثابت، بحيث يتمثل دور قطاع النقل البحري في حل هذه المشكلة عن طريق تقديمه للمزايا التالية:

- توفير كم ضخم من موارد النقد الأجنبي الذي تنفقه الدول في نقل منتجاتها عبر السفن الأجنبية، سواء كانت عملية تصديرية أو عملية إستردادية.
- إمكانية استغلال الأسطول التجاري الوطني كمصدر للتنقل، وذلك بتأجيره إلى الدول و الشركات الأجنبية.
- تخفيض التكاليف وتخفيض عجز ميزان المدفوعات بالنسبة للدول الفقيرة.

3- التخصص و تقسيم العمل:

يعتبر التخصص والتقسيم الدولي للعمل من ركائز الإقتصاد الدولي، وذلك لامتلاك دول العالم لمزايا نسبية في إنتاج سلعة معينة أو مجموعة من السلع، وذلك لتوفرها على مجموعة من العناصر التي مكنتها من اكتساب تلك المزايا النسبية كالإحتواءها على موارد طبيعية أو مصادر طاقة معينة دون الدول الأخرى، أو لتوفرها على مميزات جغرافية خاصة كالمسطحات المائية الواسعة وهنا يأتي دور قطاع النقل البحري ليكون من أهم عوامل التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة، وبين الدول المختلفة. ومن هنا نستطيع القول أن كل دولة تعتبر سوق لتصريف منتجات الدول الأخرى، وبذلك يساهم قطاع النقل البحري في توسيع نطاق السوق، وتوطن الصناعة والأختبار الصحيح لمواقع الإنتاج ومراكز التوزيع أو التصريف.

4- تنوع العمالة:

تمتص قطاعات النقل وخاصة قطاع النقل البحري نسبة معتبرة من اليد العاملة مع تنوعها بين مراحل عمرية و جنس و جنسيات وتخصصات مختلفة، سواء كان ذلك في المشروعات الأساسية لهذا القطاع أو المشروعات المكملة، خاصة في الموانئ الكبرى والدول التي تمتلك أسطول تجاري، حيث تتمثل مزايا سوق العمل فيمايلي:

- زيادة فرصة العمالة.
- إمكانية الإستعانة بهذه العمالة بعد إكتسابها العديد من المهارات في مجال العمل البحري على سفن أجنبية، و الإستفادة منها في إنشاء أسطول تجاري وطني مع درجة عالية من التخصص اللازم لرفع كفاءة الخدمات المقدمة.
ومع ارتباط التجارة الخارجية بقطاع النقل البحري إلا أن هذه الأخير تحتوي على عقبات مكلفة إقتصاديا كاحتمال تغيير أوقات الرحلات بسبب وضعية البحر ووجود تيارات بحرية قوية مما يشكل خطورة في التنقل، وعدم إمكانية الإعتماد عليه من طرف الدول في تنمية إقتصادها الداخلي، في نقل حجم حمولة ضخم من البضائع والمسافرين بين مدن و مناطق الدولة الواحدة، على غرار النقل بالسكك الحديدية الذي يضمن ذلك مع تقديم خدمات بفاعلية أكثر وأمنا وفي كل الظروف الجوية، مع تقليص التكاليف وعدم التعرض إلى الضرائب والرسوم الجمركية، ما يساعد على رفع معدات التنمية في الإقتصاد الداخلي للدول.

II . قطاع النقل الجوي:

يعتبر قطاع النقل من أهم المقومات الإرتكازية لمخططات التنمية الإقتصادية، لاعتباره أحدث أنماط النقل وأسرعها وأكثرها تطورا ومرونة وإستيعابا للتكنولوجيا، بحث يوفر إمكانية الوصول إلى المسافات الطويلة وفي مدة زمنية قصيرة.

قطاع النقل الجوي ودوره في عملية التنمية الاقتصادية:

تتبلور الأهمية الإقتصادية لقطاع النقل الجوي في تعاضم المردود الإقتصادي، الإجمالي الناتج عن تقديم خدمات القطاع، ورفع معدلات التنمية الإقتصادية والاجتماعية في الدولة، ولتحليل هذه الأهمية لا بد من التطرق إلى بعض المؤشرات منها:

1- رغم إرتفاع تكلفة النقل الجوي سواء بالنسبة للركاب أو البضائع إلا أن هناك بعض السلع لا يمكن أن تنتقل إلا بواسطة الطائرات وخاصة السلع سريعة التلف كالأدوية، والفواكه الطازجة،... إلخ فهي تتطلب وسيلة نقل سريعة تحقق الطلب، وبالتالي فإن وسيلة النقل بالطائرات تعتبر مصدر لتلبية الطلب المتزايد على السلع وتحقق زيادة في الدخل القومي، نتيجة لإستردادها هذه السلع وبيعها بأكبر الأسعار، أو القيام بعملية التصدير والحصول على أسعار تفوق أسعار إنتاجها¹.

2- رفع معدلات العمالة:

يساهم في توفير فرص العمل داخل القطاع نفسه أي داخل المطارات وشركات الطيران كذلك خلق فرص عمل نتيجة علاقات ترابطية مع القطاعات الأخرى.

1- ردينة عثمان يوسف، " إدارة خدمات النقل البحري " ، دار المناهج للنشر، عمان، 2008، ص 199.

3- تنشيط و تنمية قطاع السياحة:

- والدليل على مساهمة قطاع النقل الجوي في تنمية قطاع السياحة هو:
- إرتفاع معدلات العمالة في شركات الطيران لتقديم خدمات السياحة .
 - تحسين مستوى خدمة قطاع النقل الجوي ووفرة وسائله وانتظام تقديم خدماته، هم زيادة في الجذب السياحي.
 - تزايد الطلب المحلي والدولي على خدمات السياحة، ينتج عنه زيادة معدلات التشغيل داخل القطاع ، وزيادة التنسيق بين تخطيط النقل الجوي وتخطيط السياحة.

4- أثر تحسين مركز المدفوعات:

و يكون ذلك من خلال تأثير نشاط النقل الجوي على ميزان المعاملات التجارية، إذ يوفر هذا القطاع عوائد مالية بالعملة الأجنبية مردود مادي لقطاع السياحة، وذلك لما توفره شركات الطيران من نقل جوي داخلي وخارجي. وكذلك إيرادات مبيعات بطاقات السفر، بالإضافة إلى إيرادات قطاع صناعة الطائرات. ومنه أثر قطاع النقل الجوي الصافي يتمثل في رصيد حساب الخدمات التجارية بالعملة الأجنبية. وكذلك لهذا القطاع أثر على الميزان التجاري وذلك من خلال حجم ونطاق التبادل التجاري الذي يوفره قطاع النقل الجوي، لأن تكلفته تعد أهم عامل في تركيز وانتشار عمليات التبادل التجاري بين الدول. وبالتالي يساهم نشاط النقل الجوي في تحقيق إتصال بين الشعوب وكذا تبادل الثقافات ، رغم كل هذا فإن تكلفته مرتفعة و يتأثر بشكل مباشر بحالة الأحوال الجوية.

III. قطاع النقل البري:

للنقل البري دور كبير ومكانة خاصة في تحقيق تنمية في الإقتصاد الداخلي لفاعليته في عمليات النقل داخل البلاد، من الناحية الاقتصادية وخاصة من ناحية الإنتاج والتي يعتبر جزءا منها وذلك بتوفيره لكل ما تحتاجه العملية الإنتاجية من مواد أولية وعمالة، ومن جهة أخرى يضمن وصول المنتجات النهائية للمستهلك من خلال عمليات التوزيع، ومن الناحية الاجتماعية يضمن وصول الأفراد وأمتعتهم إلى مقاصدهم سواء كان ذلك من أجل العمل أو السفر أو التنزه...إلخ وتزايد التبادل الاجتماعي بين الأمم. بالإضافة إلى أنه قطاع حيوي يساعد في توسيع النسيج العمراني وإحداث تقارب بين المناطق الجغرافية كالريف و المدينة، خاصة فك العزلة على المناطق النائية قليلة الكثافة السكانية الغنية غالبا بالموارد الطبيعية التي يوفر قطاع النقل البري حسن استغلالها وسهولة الوصول إليها، أيضا تحقيق التوازن عن طريق العرض السلعي الكبير والذي يقابله طلب يتميز بالندرة النسبية إلى المناطق التي يكون فيها عرض سلعي يتميز بندرة نسبية وبالمقابل الطلب عليها متزايد. دون أن ننسى أهمية النقل البري على باقي القطاعات الاقتصادية التي ترتبط معه بصورة مباشرة أو غير مباشرة.وتوفيره لفرص ومناصب الشغل

على مستوى هذا القطاع مباشرة أو على مستوى قطاعات أخرى مما سيساعد قطاعا على إمتصاص نسبة بطالة كبيرة.

كذلك من مزايا قطاع النقل البري على عمليات الإنتاج يمكن أن نحددها من خلال ميزتين أو أهميتين هما:

- تكمن وسائل النقل البري خاصة المركبات، من الربط بسهولة بين المناطق الجغرافية المتناثرة التي يصعب الوصول إليها، خاصة أنها عادة تتوفر على الموارد الطبيعية ومصادر الطاقة، بالإضافة إلى كونها من الوسائل الأكثر مرونة وفاعلية في نقل الأفراد أو البضائع.

رغم هذه المزايا إلا أن وسائل النقل البرية لها آثار خاصة الإجتماعية والبيئية، كالازدحام والحوادث المرورية وما تخلفه كذلك من بصمة كربونية زادت من التلوث البيئي وفاقمته ورغم ذلك يبقى النقل بالسكك الحديدية له استجابة عالية تفوق النقل بالمركبات، لقدرته على نقل حمولات ضخمة دون التأثير بالظروف المناخية وبسرعة كبيرة، دون أن ننسى دور هذا القطاع في التوطن الصناعي خاصة في مرحلتي الإنتاج والتوزيع لأنها همزة وصل بين مصادر المواد الأولية وكذلك العمالة والسلع الوسيطة أو المواد النصف مصنعة، وكذلك بين مواقع تصريف المنتجات كمناطق التخزين والإستهلاك أو موانئ التصدير.

بالإضافة إلى أهمية هذا القطاع على المستوى الداخلي للدولة ، خاصة تلك التي تمتلك أسطولا متطورا من القطارات وخط من السكك الحديدية ممتد على طول أراضيها خصوصا ذاك الذي يصل إلى المناطق الساحلية وبالتالي سهولة نقل الإنتاج نحو الموانئ و منه نحو مختلف مناطق البلاد.

أيضا نتيجة قدرة النقل بالسكك الحديدية على حمولات ضخمة بالكمية المطلوبة وفي الوقت المناسب وخلال رحلة واحدة، يغني ذلك عن وسائل النقل البرية الأخرى كالشاحنات التي يكون نقلها محدود وبدفعات، وكذلك تسبب الإكتضاظ بكثرتها.

ويضاف أيضا إلى مزايا السكك الحديدية ،انها لا تحتاج إلى مساحات كبيرة تكلف الدولة مصاريف هائلة، كما أنها تلبي حاجات الافراد الاقتصادية والاجتماعية أكثر من وسائل النقل الخاصة والعامة، التي تستهلك مساحات وتكاليف كبيرة لتشييدها زائد تكلفة مرتفعة، كما أن السكك الحديدية تسع إلى عدد هائل من المتقلين ومرورها على مناطق جغرافية حتى إن كانت ريفية ستتعشها من خلال عدة جوانب هي:

- **الزراعة:** بتوفير البذور اللازمة للزراعة ونقل المحاصيل الزراعية لتصريفها في الأسواق.
- **إنعاش الصناعة:** بتوفير عناصر الإنتاج اللازمة بالكمية والوقت المطلوب وسهولة توزيعها.
- **التجارة:** المساعدة على الزحف من المدينة الى الريف، فتصبح المناطق المعزولة أهلة بالسكان لتطور الصناعة والزراعة بها عن طريق توفر السكك الحديدية وبالتالي نقص الإكتضاظ في المدن.
- **السياحة:** تساعد السكك الحديدية على وصل المناطق الساحلية بالمناطق الجبلية الغنية بالمنتجات والمراكز الصحية الطبيعية، فينقص ذلك التأثير السلبي للوسائل الأخرى الخاصة أو العامة على الطبيعة.

المبحث الثالث: الدراسات السابقة

من أجل التعمق أكثر في هذا الموضوع، ألا وهو قطاع النقل الذي يعتبر من أهم الركائز التي تدفع بعجلة التنمية الاقتصادية الشاملة عامة إلى الأمام ويقدم للدول فرصة تصدر المراتب الأولى في مناطق الدول المتقدمة. بحيث يقاس تطور و تقدم مدنيتها الدول بما وصلت له وسائل ووسائل النقل من تطور، و لهذا نرى أن أكبر ثورة تكنولوجية حدثت في قطاع النقل، و لهذا نريد أن نستعرض مجموعة من الدراسات سابقة الوجود للتوضيح أكثر.

المطلب الأول: إستعراض الدراسات السابقة

أولاً: دراسة بوزيدي مسعود سنة 2009-2010 ضمن متطلبات نيل شهادة ماجستير، في إطار مدرسة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، تحت عنوان سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة دراسة حالة مدينة الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، مدرسة الدكتوراه، قسم إدارة أعمال، تخصص إدارة الأعمال و التنمية المستدامة، جامعة فرحات عباس، سطيف. بحيث تظهر أهمية هذه الدراسة من خلال عدة عناصر هي:

- تبرز أهمية الدراسة في تقييم الواقع الحالي لاستخدامات الأرض والصعوبات والمشاكل التي تخص التخطيط الحضري للنقل بمدينة الجزائر، كونها أكبر المدن حجماً وتعداد سكانها إلى جانب أنها مركز إقتصادي، سياسي وهمزة وصل دولية مهمة.

- تبرز أهمية الدراسة كذلك على تسليط الضوء على أن النقل والمواصلات نظاماً ديناميكياً فعالاً ذا علاقة مترابطة ومتداخلة مع مختلف جوانب المجتمع، وهذا ينعكس على كيفية تأثير تخطيط النقل وطرقه في المدينة من الوهلة الأولى. يبدو هدف وفحوى تخطيط النقل الحضري جليين في المشكلات والعوائق المرتبطة بانتقال الأشخاص و البضائع ضمن المدينة، وعلى الرغم من أن هذه المشكلات ليست بالجديدة، إلا أنها إتخذت أبعاداً أكثر هيمنة مع تنامي عدد السكان في المدينة والتزايد السريع في تملك المركبات المرخصة وإستخدامها .

- كذلك الحاجة على تخطيط سليم ومتوازن ومستدام بمدينة الجزائر، بحيث من خلال التطرق لكل هذه الجوانب من التعريف بقطاع النقل إلى وسائله وأهميته مروراً بتحديد مفهوم التنمية المستدامة وابعادها، ثم التخصص في قطاع النقل الحضري وربطه بالتنمية المستدامة والبيئة والتركيز على مدينة الجزائر خاصة، توصلت هذه الدراسة على جملة من النتائج أهمها:

- عملية التخطيط المستدام لكل من النقل والأعمار هي عملية متكاملة فلا يمكن عمل استدامة خاصة بالنقل دون أن يصاحبها استدامة في التكاليف واستدامة في التخطيط، لذلك لا بد من وجود نظرة شمولية ووضع سياسات مترابطة مع مختلف جوانب الحياة.

- إن تسيير النقل الحضري تسييرا عقلانيا يتطلب التحكم في عدة عناصر أهمها إختيار المسارات بدقة وبالتوافق مع مخطط التعمير بالمدينة، وكذلك الاختيار الأمثل لكل من أماكن التوقف والمحطات تفاديا للاختناق المروري، كما يتطلب ذلك تسخير أداة قانونية.

- غياب الدراسات الميدانية وذات المدلول الإحصائي من أجل تقييم الوضع الراهن لخدمات النقل ومعرفة مواطن الضعف لتدارك ثغراتها، ولأن أساس العلاج يأتي من التشخيص الجيد للمشكل، فهذا يطرح ثغرة في السليبيات المبرمجة لترقية هذا القطاع، بالإضافة إلى الغياب بين الفاعلين والمؤثرين على مستوى خدمة النقل .

- بعض الدول تخطت مرحلة تطوير نظم النقلو إستخدام النظم الذكية إلى إدارة النقل والحد من التنقل بالاعتماد على النظم الإلكترونية، في حين أن المدن العربية ومنها مدينة الجزائر لم تتجاوز عتبة تحسين نظم النقل والزيادة من فعاليتها.

ثانيا:

دراسة سليم بوقنة وفارس بوباكور ملتقى وطني حول الاقتصاد الجزائري "قراءات حديثة في التنمية" اقترح مداخلة بعنوان النقل والتنمية ،حالة استثمارات النقل قيد الانجاز في الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، مخبر الدراسات الاقتصادية للصناعة المحلية، قسم الاقتصاد، جامعة الحاج لخضر باتنة. تظهر أهمية هذه الدراسة ،كونها سلطت الضوء على التنمية التي اعتبرتتها من الرهانات الكبرى التي تواجه مختلف الدول عبر العديد من التوازنات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية، بحيث بالنظر إلى الوضعية الحالية على المستوى العالمي أو على مستوى الدول السائرة في طريق النمو والجزائر كذلك، فإن واقع التنمية يقتضي استغلال عقلاني لكل الموارد وتسيير صحيح لكل الإمكانيات المتاحة على مستوى كل إقليم بالاعتماد على المشاريع المتكاملة وكل الموارد المتاحة.

كما سلطت هذه الدراسة الضوء على وضعية التنمية في فترة التسعينات من القرن الماضي ووصفتها بكونها كانت ضائعة لعدة أسباب، منها حالة اللامن وتدهور الحالة المالية، لكن مقارنة مع هذه الفترة فقد سطرت الجزائر مشاريع طموحة في العديد من المجالات لغرض تحقيق تنمية في البلاد.

وهنا تبرز أهمية الاعتماد على التخطيط كأداة لانه الوسيلة الوحيدة التي يمكن من خلالها تحقيق أفضل تعبئة ممكنة للموارد واستخدامها بأفضل صيغة ممكنة لتحقيق الأهداف المسطرة حسب احتياجات الاقتصاد والإمكانيات المتوفرة.

كما بينت هذه الدراسة العلاقة الوطيدة للنقل بالتنمية ،خاصة مع توفر الجزائر حاليا على قدرات مالية وبشرية تمكنها بفضل التجسيد السليم للمخططات الصحيحة من تحقيق قفزة نوعية في السنوات القليلة القادمة على المستوى الاقتصادي والاجتماعي و البيئي.

الفصل الأول: الإطار الفكري والنظري للنقل والتنمية الاقتصادية

بحيث تطرقت كذلك هذه الدراسة إلى التأصيل النظري لمفهوم التنمية المستدامة والنقل، ووصف وتحليل لواقع آثار استثمارات النقل في الجزائر وتوصلت هذه الدراسة إلى عدة نتائج منها:

- تطوير شبكة الطرقات مكن من مواجهة حركة سير العربات وفك العزلة من خلال تحسين حركة السير لفائدة سبعة مليون نسمة لاسيما في المناطق الريفية في الجنوب والهضاب العليا، و جاء تعزيز منشآت الموانئ والمطارات متمما بدوره لتطوير النشاط الاقتصادي وتحسين ظروف عيش السكان خلال العشرية.

- كما أن تنفيذ برنامج تطوير قطاع الأشغال العمومية للفترة 2005-2009 مكن من خلق 561000 منصب عمل و سمح بتعزيز الخصائص الهندسية من خلال إنشاء 3500 مؤسسة جديدة و 350 مكتب دراسات.

- فك العزلة عن الكثير من المناطق ورفع القيمة الاقتصادية للأراضي التي تمر بها شبكة الطرقات.

- إن تجديد الهياكل القاعدية للنقل بكل انواعه يساهم بصفة ايجابية في الحفاظ على البيئة وتحقيق السلامة المرورية.

- زيادة تجسيد العدالة الاجتماعية بين أفراد المجتمع وذلك بتعميم الاستفادة من خدمات النقل لكل فئات و طبقات المجتمع (الوفرة من حيث الكمية والتنوعية والسعر المناسب).

ثالثا:

دراسة سمير بوختالة محمد زرقون نوال بن عمارة، سنة 2007 مقال بعنوان واقع وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة الجزائر العدد 30 06 جوان 2007 .

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أهمية اقتصاديات النقل ومدى مساهمة قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية و آثاره التنموية على الاقتصاد الوطني، من خلال السياسات الاقتصادية المتبعة في الجزائر في مجال قطاع النقل، و قد توصلت الدراسة من خلال تحليل واقع قطاع النقل وكذلك من خلال قراءة لمؤشرات الاقتصاد الكلي إلى ضرورة إدراك أهمية قطاع النقل في الاقتصاد الوطني باعتباره قطاع استراتيجي من اجل إحداث التنمية الاقتصادية و المساهمة بالنهوض بالاقتصاد الوطني. كما خلصت الدراسة الى ضرورة تنويع الجزائر من اقتصادها لتخفف اعتمادها على النفط وتحقيق تنمية اقتصادية مستدامة.

شملت الدراسة كذلك تحديد المفاهيم العامة لقطاع النقل وتبيان دوره التنموي، كذا تسليط الضوء على واقع قطاع النقل في الجزائر ودوره الجوهرى في التنمية الاقتصادية ومن خلال بيانات التصريح بالاستثمار الصادرة عن الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، ووضحت الدراسة أفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر. وخلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها:

- يستوجب على الحكومة الجزائرية أن تعكف على دراسة مختلف الآثار الايجابية بالتعاون مع الخبراء المختصين في شؤون قطاع النقل، من اجل وضع استراتيجية خاصة بهذا القطاع لتعظيم الاستفادة من هذا القطاع للاقتصاد الوطني.

- وبالنظر إلى تحديات الاقتصاد الجزائري هناك ضرورة لان تنوع الجزائر من اقتصادها لتخفف من اعتمادها على النفط وتحقيق تنمية مستدامة، ولبلوغ هذا الهدف لابد من تطوير قطاع النقل وكذلك الصناعات المرتبة به والتي هي ذات قيمة مضافة عالية وتساهم في تكامل الأنشطة ذات الصلة بالقطاع الصناعي التحويلي.

- يجب مواصلة تحسين المنشآت والطاقت الوطنية مع الحرص على تطوير كافة مناطق البلاد .

- لابد من دراسة مدى تناسق الجهود التي يحتويها المخطط الوطني لتهيئة الإقليم والمخططات المحلية مع البنى التحتية والجانب البشري المتمثل في التشكيلات الاجتماعية المختلفة في الإقليم الجزائري.

- لابد من وجود حوار بين الوزارات المعنية بهذه القطاعات وقطاع النقل للتواصل وتحديد مشاريع متناغمة مع تطور جميع القطاعات مع بعض، فتنوير وتنمية كل قطاع مرتبط إرتباطا وثيقا بالقطاعات الأخرى.

- لابد أن تكون هذه المشاريع موجهة للمواطن الجزائري البسيط و تلبية احتياجاته و تطلعاته الراهنة والمستقبلية.

المطلب الثاني : القيمة المضافة

كل موضوع محل الدراسة له قيمة علمية في مجال ما، لدراسة ظاهرة علمية معينة، وفق أدوات وأسلوب منهجي يقتضي بتتويج تلك الدراسة بمجموعة من النتائج والإضافات والتي تمثل القيمة المضافة العلمية التي تفرزها تلك الدراسة، ولمعرفة القيمة المضافة لهذه الدراسة الحالية توجب علينا مقارنتها بمجموع الدراسات السابقة وهذا ما سنتطرق إليه في هذا المطلب.

الدراسة الأولى لبوزيدي مسعودة بعنوان سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة وقد عالجت الإشكالية التالية: ماهي سياسات النقل الحضري في ظل ضوابط التنمية المستدامة على مستوى الجزائر؟ حيث استعمل في هذه الدراسة المنهج التحليلي الوصفي، ووصلت الدراسة إلى عدة نقاط ونتائج يمكن أن نلخصها من خلال عرض أوجه التشابه مع دراستي المقدمة تحت عنوان دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر والتي عالجت فيها الإشكالية التالية: كيف تساهم سياسات قاع النقل، وكيف يساهم دوره في الاقتصاد الوطني في تحقيق تنمية اقتصادية؟ حيث استعملت في دراستي المنهج التحليلي والوصفي، وذلك لوصف متغيرات الدراسة وتحليل قطاع النقل في الجزائر ومساهمته في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وجمع المعلومات والبيانات المتعلقة بالظاهرة محل الدراسة.

الفصل الأول: الإطار الفكري والنظري للنقل والتنمية الاقتصادية

أوجه التشابه	أوجه الاختلاف
تسليط الضوء على نظام النقل وكيفية تخطيط النقل وطرقه في المدينة .	تقييم جيولوجية ووبوغرافية مدينة الجزائر لتخطيط النقل الحضري كونها اكبر المدن حجما و سكانا.
يعالج تخطيط النقل المشكلات التي تعيق تنقل الأشخاص والضائع، مع تزايد نمو السكاني ولهذا يتطلب ذلك وجود تخطيط سليم و متوازن.	غياب الدراسات الميدانية و الإحصائية لتحديد مواطن قوة و ضعف القطاع، يطرح ذلك ثغرة في السياسات المبرمجة لترقية هذا القطاع .
ضرورة وجود نظرة شمولية ووضع سياسات مترابطة بين عملية تخطيط النقل و باقي جوانب الحياة .	تطور نظم النقل في الدول المتطورة إلى إستخدام نظم ذكية أي إلكترونية، في حين الدول النامية كالجزائر مثلا لم تتجاوز عتبة تحسين نظم النقل وزيادة من فاعليتها.
تخطيط النقل يجب أن يكون مرتبط بتخطيط التهيئة العمرانية وإختيار المسارات المناسبة تقاديا لاختناق المروري .	

الدراسة الثانية : لسليم بوقنة وفارس ببيكور، ملتي بعنوان قراءات حديثة في التنمية، مداخلة بعنوان النقل والتنمية حالة إستثمارات النقل قيد الإنجاز في الجزائر .

أوجه التشابه	أوجه الإختلاف
تسليط الضوء على التنمية باعتبارها من الرهانات الكبرى التي تواجه مختلف الدول، وذلك بالإستغلال العقلاني لكل الموارد و الإمكانيات المتاحة .	تسليط الضوء على التنمية الاقتصادية فترة التسعينات ووصفها بكونها كانت ضائعة، إلا أن الجزائر سطرت العديد من المشاريع الطموحة لتحقيق تنمية إقتصادية في البلاد .
الإعتماد على التخطيط كأفضل تعبئة ممكنة للموارد و الإمكانيات المتاحة، وذلك لتحقيق الأهداف المرجوة حسب إحتياجات الإقتصاد.	مشاريع موجهة للمواطن البسيط لتلبية حاجاته وتطلعاته.
تبيان العلاقة الوطيدة بين النقل و التنمية الإقتصادية في الجزائر لما لها من موارد و إمكانيات ستمكنها من تحقيق قفزة نوعية في السنوات القادمة على جميع الأصعدة.	
التطرق إلى المفهوم النظري للتنمية والنقل ومدى	

الفصل الأول: الإطار الفكري والنظري للنقل والتنمية الاقتصادية

	تأثيرهما المتبادل.
	تطوير شبكة الطرقات ساعدت في فك العزلة عن سكان الجنوب والهضاب العليا وساعد تعزيز منشآت الموانئ و المطارات على تطوير النشاط الإقتصادي.
	تطوير قطاع الأشغال العمومية ساعد على توفير 561000 منصب شغل وإنشاء 3500 مؤسسة جديدة 350 مكتب دراسات.
	ضرورة وجود حوارات بين قطاع النقل وباقي القطاعات الأخرى لوضع مشاريع متناغمة .

الدراسة الثالثة: لسمير بوختالة ومحمد زرقون ونوال بن عمارة ، مقال بعنوان واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، وقد عالجت الإشكالية التالية: ماهي الإستراتيجية وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار تنمية الاقتصاد الوطني؟ حيث أستعمل فيها المنهج التحليلي والوصفي.

أوجه التشابه	أوجه الاختلاف
إبراز مساهمة قطاع النقل في تحقيق التنمية الإقتصادية.	تطوير قطاع النقل والصناعات المرتبطة به التي تساهم في تكامل الأنشطة ذات صلة بالقطاع الصناعي التحويلي.
إبراز السياسات الإقتصادية المتبعة في الجزائر في مجال النقل.	ضرورة تماشي المخططات الوطنية لتهيئة الإقليم و المخططات المحلية مع البنى التحتية و الجانب البشري في الإقليم الجزائري.
تحليل واقع قطاع النقل من خلال قراءة مؤشرات الإقتصاد الكلي.	تحقيق العدالة الاجتماعية وذلك بتعميم الإستفادة من خدمات النقل لكل فئات و طبقات المجتمع.
ضرورة تنويع الجزائر من إقتصادها و تحقيق تنمية خارج قطاع المحروقات.	
تحديد المفاهيم العامة لقطاع النقل وتبيان دوره التنموي	
من خلال بيانات التصريح بالاستثمار الصادرة من الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار وضحت الدراسة آفاق تطوير آفاق قطاع النقل في الجزائر	
ضرورة إستعانة الحكومة بالخبراء المختصين في شؤون	

الفصل الأول: الإطار الفكري والنظري للنقل والتنمية الاقتصادية

	قطاع النقل من أجل وضع إستراتيجية لتعظيم الإستفادة من هذا القطاع في الإقتصاد الوطني.
	تجديد الهياكل القاعدية يساهم في الحفاظ على البيئة و تحقيق السلامة المرورية.

2- ما يميز هذه الدراسة عن الدراسات السابقة:

- اغلب الدراسات اقتصرت على جزئية معينة، كالتركيز على تخطيط نظام النقل الحضري بينما شملت هذه الدراسة نظام النقل بجميع وسائطه وأنماطه.
- تناولت اغلب الدراسات السابقة المفهوم النظري لقطاع النقل فقط دون التطرق والتوغل في المفهوم النظري للتنمية الاقتصادية، بينما هذه الدراسة تناولت المفهوم النظري للتنمية الاقتصادية وكذا المفهوم التقني ولاقتصادي وذلك بتحديد عناصرها والمقاييس الاقتصادية لها كالناتج القومي الإجمالي، والنتائج القومي للفرد، وتبيان كذلك نقاط الفرق بينهما وبين النمو الاقتصادي.
- لم تتناول اغلب الدراسات السابقة مجموع الإجراءات الرقبة الخاصة بالسلامة المرورية، بينما هذه الدراسة سلطت الضوء عليها كنوع من معالجة قطاع النقل وتحقيق السلامة المرورية.
- لم تتطرق اغلب الدراسات السابقة إلى سياسات النقل المسطرة من قبل الحكومة الجزائرية، بينما هذه الدراسة وضحت مجموعة هذه الدراسات في شكل مجموعة مشاريع في شكل برامج للإنعاش الاقتصادي.
- توقفت أغلب الدراسات السابقة في دراسة قطاع النقل سنة 2014، بينما هذه الدراسة عرضت نتائج مجموع المشاريع المعروضة سابقا والتي تمثلت في أهم إنجازات قطاع النقل سنة 2018.

خلاصة الفصل:

يعتبر قطاع النقل من القطاعات الإستراتيجية، حيث له دور إقتصادي خاصة في العملية الإنتاجية وله دور إجتماعي خدمي، وبالتالي فالنقل يهدف إلى تسهيل إنتقال المنتجات والسلع والأشخاص من مكان إلى آخر، وذلك بتوفير وسائل النقل مختلفة تحقق شروط و متطلبات، سرعة التنقل والأمان والراحة، و ذلك من خلال أنماط النقل المختلفة ووسائله التي تسمح بتحقيق ربط العلاقة بين جميع المناطق، و بالتالي تحقيق أهداف التنمية في جميع المجالات التي تؤدي إلى تطور المجتمعات إقتصاديا وإجتماعيا، حيث أن توفر نظام نقل متطور يشكل عاملا هاما للتنمية الإقتصادية و أداة للتنقل و التجارة و تبادل الملكيات والحضارات.

الفصل الثاني

دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

المبحث الأول: واقع وآفاق و سياسات قاع النقل في الجزائر¹

يعتبر قطاع النقل من القاعات الإستراتيجية لتحقيق التنمية الشاملة والازدهار لأي بلد وعليه فوجود نظم نقل فعالة وشبكات حديثة ضروري لتحقيق التنمية الاقتصادية للبلد والرفاه الاجتماعي. وقد عرف قطاع النقل تحولا حقيقيا، حيث تم انجاز عدد كبير من المشاريع وأخرى في طور الانجاز لجعل هذا القطاع أكثر كفاءة و فعالية للمساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد. وسنلقي الضوء من خلال هذا المبحث على مجموع المشاريع المنجزة أو قيد الانجاز ومجموع السياسات و الإجراءات التي وضعتها الدولة لذلك.

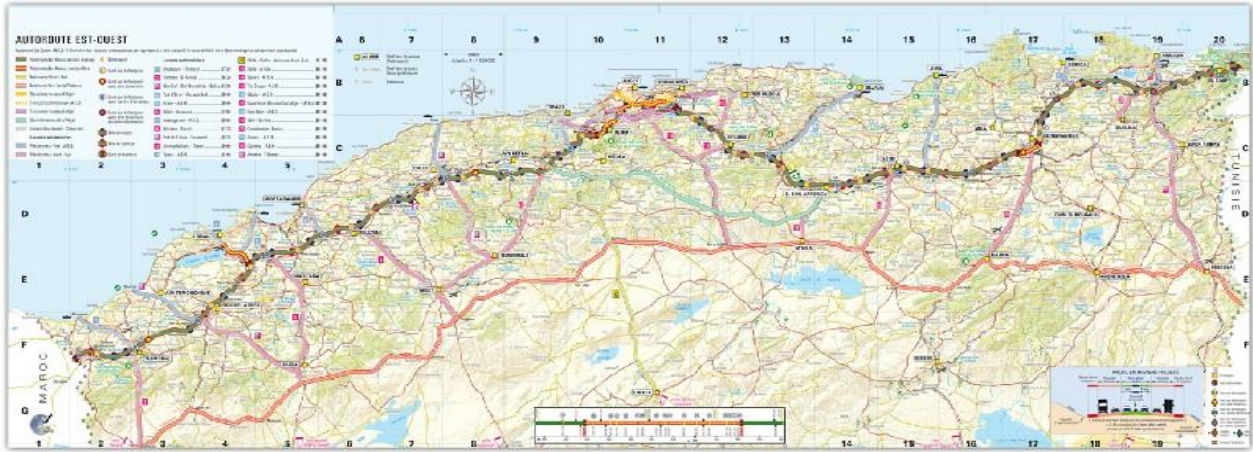
المطلب الأول: واقع قطاع النقل في الجزائر

تطورت صناعات النقل في وقتنا الحاضر وأثرت بشكل كبير على التطور الاقتصادي، حيث يؤثر النقل في معالجة عامل المسافة والبعد وتوسيع السوق واستغلال الموارد الطبيعية والبشرية، وذلك لما له دور هام اقتصاديا واجتماعيا حيث تتكون شبكات قطاع النقل في الجزائر في المحاور الرئيسية التالية:

1-شبكة الطرقات:

تعتبر شبكة الطرقات الجزائرية واحدة من اكبر الشبكات الأكثر كثافة في القارة الافريقية، حيث يقدر ولها ب 112696 كلم من الطرق منها 29280 كلم من الطريق الوطني و أكثر من 4910 هيكلم كما سيتم استكمال هذه الشبكة بجزء هام مقدر ب 1216 كلم و الذي سيرب مدينة عنابة في اقصى الشرق بمدينة تلمسان في اقصى الغرب.والشكل التالي يبين لنا وضعية شبكة الطرقات في الجزائر:

الشكل رقم(02):شبكة الطرقات في الجزائر



المصدر:الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار

1- سمير بوختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة، واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، العدد6 ، جوان 2010. ،ص 50.

الفصل الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

ونشير هنا إلى أن شبكة الطرق الجزائرية في تطور مستمر بفضل برنامج تحديث الطرقات السريعة. نذكر منها إنجاز الطريق السيار "شرق_غرب" الذي يبلغ 1216 كلم , والمشروع المزمع إنجازه الطريق السيار للهضاب العليا بطول 1020 كلم، كما نذكر الطريق السريع العابر للصحراء " شمال_جنوب" والذي تمت إعادة تهيئته بقرار من الحكومة لزيادة التبادل التجاري بين الدول الست المتواجدة على طول هذا الشريط " الجزائر، المالي، النيجر، نيجيريا، التشاد_تونس".

1- شبكة السكة الحديدية:

تقدر شبكة السكك الحديدية في الجزائر ب 2150 كلم، اذ شهدت في الاونة الأخيرة كهربية بعض المقاطع لوضع قارات ذات سرعة فائقة قريباً، من شأنها أن تربط المدن الرئيسية للبلاد. وتسير شبكة السكك الحديدية من قبل شركة النقل للسكك الحديدية الوطنية وهذه الشبكة مجهزة بأكثر من 200 محطة تغطي خاصة شمال البلاد منها.

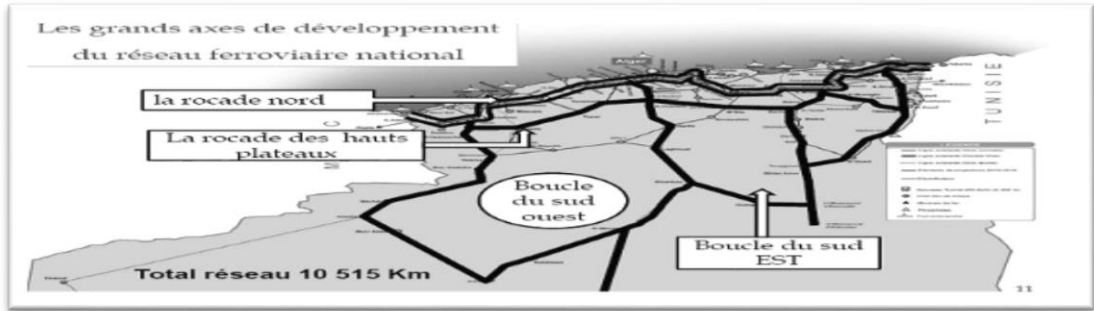
-299 كلم سكك كهربية.

-305 سكك مزدوجة.

-1085 سكك ضيقة.

ومن بين مشاريع السكك الحديدية التي هي في طور الانجاز، يوجد مشروع كهربية 1000 كلم من السكك الحديدية وانجاز 3000 كلم من السكك الحديدية وبحلول عام 2014 بلغ طول شبكة السكك الحديدية في الجزائر إلى 10515 كلم.

والشكل رقم(03): يبين لنا وضعية شبكة السكك الحديدية في الجزائر



المصدر: الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار

أما عن مشاريع السكك الحديدية التي هي في طور الانجاز فالشكل الموالي يوضح لنا ذلك بالإضافة إلى الشبكات التالية:¹

1- الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، تقرير حول قطاع النقل في الجزائر، تاريخ الإطلاع 2020/05/09 على الساعة الثانية زوالاً.

1-2- النقل الجوي:

لقد حاولت الجزائر تطوير قطاع النقل الجوي بطريقة تجعل منه وسيلة حقيقية للاندماج على الصعيدين الإقليمي و الدولي، إذ انه سيتم انفاق ميزانية تقدر ب 60 مليار دينار اي 600 مليون اورو لتجديد أسطول الجوية الجزائرية خلال الفترة 2013-2017. كما سنتقني شبكة الخطوط الجوية الوطنية ثلاث طائرات جديدة بسعة 150 مقعدا و سنقوم بتحديد 3 طائرات من نوع بوينغ 767 والمتواجدة حاليا في الخدمة كما سنتم عملية شراء طائرتي شحن لنقل البضائع.

تمتلك الجزائر 35 مطارا منها 13 دولية ويعتبر مطارا الجزائر الأكثر أهمية حيث يستقطب 6 ملايين مسافرا سنويا. وتعتبر الخطوط الجوية الجزائرية هي شركة الطيران الوطنية التي تهيمن على سوق النقل الجوي الذي سجل منذ افتتاحية للمنافسة 8 شركات خاصة أخرى.

وتتكفل الخطوط الجوية الجزائرية بعدة رحلات نحو أوروبا أفريقيا كندا الصين والشرق الأوسط . وهناك عدة شركات طيران أجنبية لديها رحلات نحو الجزائر نذكر منها: التونسية للطيران، الخطوط الجوية للمملكة المغربية، الخطوط الجوية الفرنسية، الإيطالية للطيران ايغل ازور ليفنترا، الخطوط الجوية التركية، الخطوط الجوية البريطانية.

1-3- النقل البحري:

تعتبر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة والمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ممثلي قطاع النقل ونقل البضائع إلى جميع أنحاء العالم. ومعظم الأنشطة التجارية الدولية تتم عن طريق النقل البحري عبر 11 ميناء تجاري نذكر منها: الجزائر، وهران، عنابة، سكيكدة، ارزيو، بجاية، مستغانم، الغزوات، جيجل، تنس، ودلس أما فيما يتعلق بأعمال ترميم الهياكل الأساسية للموانئ، فان عدد قليل منها استفادت من هذه العملية باستثناء محطات النفط والغاز.

1-4- ميترو الجزائر:

شهدت الجزائر افتتاح ميترو الجزائر العاصمة بتاريخ 31 اكتوبر 2012 والذي بلغ وله 9 كلم و 10 محطات و أسندت مهمة تسييره واستغلاله للشركة ratp ولمدة 8 سنوات.

1-5- الترامواي:

في إطار المخطط الخماسي 2010-2014 ألفت الجزائر مخطط آخر للتنمية وتحديث قطاع النقل الجماعي والنقل الحضري ما بين المدن عبر السكك الحديدية أي الترامواي. حيث يعتبر ترامواي الجزائر نظام نقل جماعي يخدم مدينة الجزائر العاصمة. وفي سنة 2012 شمل 16.2 كلم و 28 محطة وقد تم توسيعه ليصل الى 23 كلم و 38 محطة.

كما يعتبر ترامواي قسنطينة مشروع للنقل الجماعي والذي يخدم مدينة قسنطينة فهو قيد الانجاز منذ سنة 2008. أجريت أول الاختبارات التقنية لترامواي قسنطينة سنة 2012 ويشمل مساره خط يقدر ب 9 كلم و 10 محطات وقد تم افتتاحه سنة 2015.

أما ترامواي وهران هو مشروع آخر للنقل الجماعي والذي يخدم مدينة وهران، اذ شرع في انجازه في أواخر سنة 2008 ويعتبر أول ترامواي في الوطن على مسافة مقدر ب 48 كلم وقد أجريت التجارب التقنية الأولى لترامواي وهران سنة 2012 ودخل حيز الخدمة في 1 ماي 2013.

وستعزز العديد من المدن الجزائرية بالترامواي منها: سيدي بالعباس، بانتة، ورقلة، مستغانم، عنابة، سيف. اذ تم الانتهاء من الدراسات التقنية لمشاريع الترامواي الخاصة بهذه المدن الستة. كما تم إجراء دراسات أخرى متناسبة لمشاريع الترامواي المقرر انجازها في 8 ولايات أخرى.

بالإضافة إلى مجموعة من الطرق الكبرى الأخرى نذكر منها:¹

1-6- الطريق السيار (شرق-غرب):

من أهم مشاريع انجاز الطرق التي شرعت فيها الجزائر هي الطريق السيار (شرق-غرب)، او ما يعرف بمشروع القرن. ويمتد من الحدود الجزائرية التونسية شرقا الى الحدود الجزائرية المغربية غربا، يغطي حوالي 24 ولاية (من تلمسان إلى الطارف)، وتقدر تكلفة انجازه 805 مليار دينار، ويقوم بتمويله عدة بنوك منها البنك الإفريقي للتنمية بنك التنمية الإسلامي والبنك الأوروبي للاستثمار.

1-7- طريق الهضاب العليا:

يمتد مشروع الطريق السيار للهضاب العليا على طول 1300 كلم يعبر 12 ولاية، وهو ما يسمح بتهيئة مناطق نشا اقتصادي ومدن حضرية تساهم في فك العزلة عن الولايات الداخلية هذا الحزام الثاني الذي يأتي ليعزز الحزام الأول الرابط بين الشرق والغرب، في حين تقل تكلفة انجازه عن تكلفة الطريق السيار بنحو 20 بالمئة على اعتبار أن الطابع الجغرافي لمسلكه اقل تعقيدا من المشروع الأول، كما يسمح باظفاء توازن ديمغرافي بين مناطق البلاد من خلال تخفيف الضغط على المدن الساحلية التي تركز بها نحو 86 بالمئة من السكان. مع خلق أقطاب استقطاب بالشريط الممتد على سلسلة الهضاب العليا كما يساهم هذا المشروع في خلق فرص عمل كبيرة واقامة للنشاط الاقتصادي ممتدة على طول 100 كلم مما سيدفع الى تنمين الموارد والثروات التي تزخر بها منطقة الهضاب العليا واستغلالها لفائدة التنمية المحلية.

1-8- طريق الوحدة الإفريقية (الطريق العابر للقارات):

اعتبر هذا الطريق كبوابة للنهوض بمخططات التعاون الاقتصادية بين الأفارقة، وتقوية فرص الشراكة يبلغ طوله 2344 كلم تشترك فيه ستة دول افريقية وهي: الجزائر، نيجيريا، مالي، تشاد، النيجر، وتونس وقد

1- سلامة وفاء، مرجع سبق ذكره، ص50.

تمكنت الجزائر رغم التغيرات التي عرفها هذا المشروع على مستوى بعض الدول بسبب نقص التمويل، من إنهاء أكبر جزء من حصتها البالغة 1400 كلم.

المطلب الثاني: آفاق تطور قطاع النقل في الجزائر

مع حلول سنة 2014 تم إعادة إطلاق البرامج التنموية للمخططات الخماسية المعطلة منذ سنة 2005 وخصص لها أموال ضخمة من ميزانية الدولة، لأجل أن يلعب النقل دوره في تحقيق متطلبات التنمية الاقتصادية والمستدامة كذلك.

ولهذا سطر برنامج خماسية تنموية غطت الفترة من 1999 إلى 2014.

1- إستراتيجية تطوير قطاع النقل في الجزائر:

تهدف هذه الإستراتيجية إلى زيادة عروض وسائل النقل من أجل:¹

- تلبية احتياجات تنقل الأشخاص والبضائع.
 - تحسين نوعية الخدمة لتقليل الزمن والمسافة.
 - الاستجابة للاحتياجات اللوجستية للمتعاملين الاقتصاديين.
 - ضمان التنمية المستدامة مع إعطاء الأولوية للتنوع والربط بين مختلف وسائل النقل.
 - وعلى أساس حددت الدولة الجزائرية برامج مختلفة لقطاع النقل للفترات (1999-2004-2005-2009-2010-2014). وخصصت لذلك ميزانية قدرها 40 مليار دولار لقطاع النقل في البرامج للفترة الممتدة من 2010 إلى 2014 من أجل.
 - تحديث وتوسيع السكك الحديدية 30 مليار دولار.
 - تحسين النقل الحضري سيما تحقيق إنجاز مشروع الترامواي عبر 14 ولاية.
 - تحديث القطاع الجوي.
- وتقدر عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار لفترة 2002-2018 ب 67360 مشروع و هو ما يوضحه الشكل التالي:

1- الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، تقرير حول قطاع النقل في الجزائر، تاريخ الإطلاع 2020/05/10 على الساعة الثالثة زوالاً.

الفصل الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

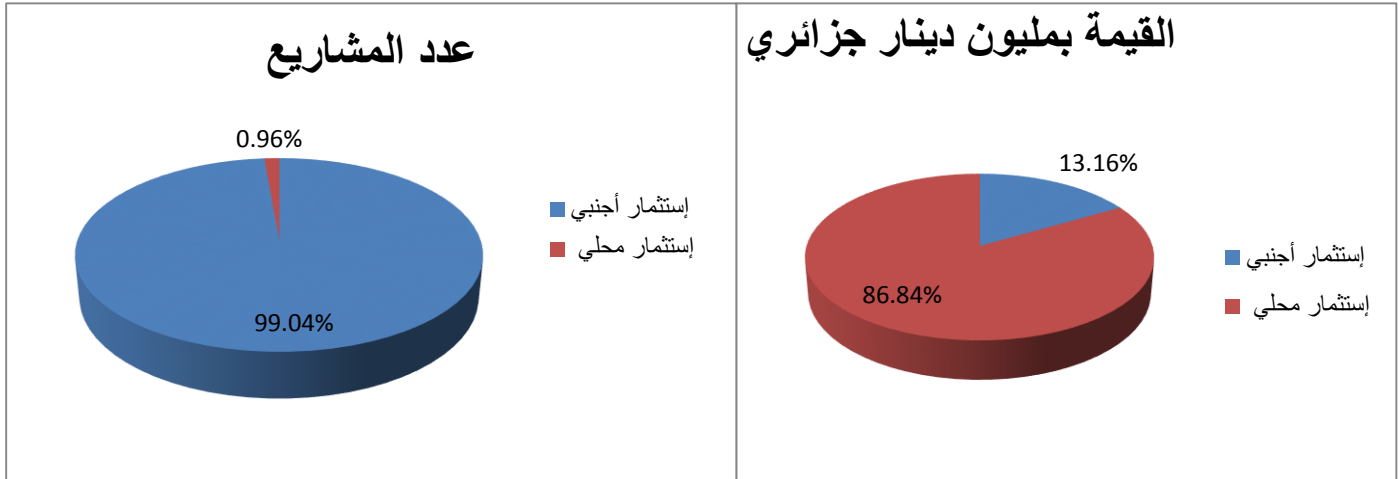
أولاً : حسب نوع النشاط

الجدول رقم (02):بيانات التصريح بالإستثمار خلال الفترة 2002-2018

نوع الإستثمار	عدد المشاريع	النسبة المئوية%	القيمة بمليون دينار جزائري	النسبة المئوية%
إستثمار أجنبي	66439	% 99.04	2665681	% 86.84
إستثمار محلي	921	% 0.96	13311132	% 13.16
المجموع	67360	% 100	15976813	% 100

المصدر: من إعداد الطالبة بالإعتماد على البيانات التصريح بالإستثمار 2002-2018 على الموقع

الإلكتروني : <http://www.ondi.dz>



الفصل الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

ثانيا : حسب نوع النشاط

الجدول(03): عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار خلال الفترة 2002-2018

نوع النشاط	عدد المشاريع	النسبة المئوية %
الزراعة	1568	3.8 %
البناء	11958	19.95 %
الصناعة	14991	23.17 %
الصحة	1215	2.34 %
النقل	29270	37.83 %
السياحة	1565	4.62 %
الخدمات	6786	8.25 %
التجارة	2	0.00 %
الاتصالات	5	0.01 %
المجموع	67360	100 %

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على بيانات التصريح بالاستثمار 2002-2018 على الموقع الالكتروني

من خلال الشكل 01 يتضح ان قطاع النقل استفاد من 67360 مشروع استثماري خلال الفترة 2002-2018 و

يأتي في المركز الأول من حيث المشاريع المسجلة بنسبة 37.82 بالمئة، ويليه قطاع الصناعة بنسبة 23.17 بالمئة، ثم قطاع البناء بنسبة 19.95 بالمئة، بعده قطاع الخدمات بنسبة 8.25 بالمئة، و تليهم القطاعات التالية: قطاع الصحة بنسبة 2.34 بالمئة، وقطاع الاتصالات بنسبة 0.01 بالمئة، وأخيرا قطاع التجارة بنسبة 0.00 بالمئة، خلال الفترة 2002-2018 .

- حيث تمثلت المشاريع الإستثمارية، خلال السنوات 2005-2009 وفق المخطط الخماسي الأول ثم سنوات 2010-2014 وفق المخطط الخماسي الثاني، في أشغال الطرقات وجسور بين إنجاز وصيانة، وفحص أشغال الطرقات و عمليات تطوير وصيانة و ذلك بالنسبة للنقل البري.

الفصل الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

- كهربية العديد من مقاطع السكك الحديدية، لإنجاز قطارات ذات سرعة فائقة لتربط المدن الرئيسية للبلاد، ودراسة حوالي 48 مشروع من طرق السكك الحديدية، وخلال المخطط الخماسي الثاني سيتم إنجاز شبكة سكة حديدية يبلغ طولها 6 آلاف كلم في الهضاب العليا والمناطق الجنوبية.

- كل هذه المشاريع الإستثمارية بالإضافة إلى مشاريع القطاع البحري تمثلت في أربع مجتمعات عمومية في قطاع النقل ويتعلق الأمر بمجمع خدمات الموانئ ومجمع النقل البحري، مجمع نقل البضائع اللوجستيك، ومجمع النقل البري للمسافرين.

وبالنسبة للقيم المالية لهذه المشاريع يمكن الإطلاع عليها من خلال بيانات الجدول التالي:

الجدول(04): القيمة المالية للمشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار للفترة 2002-2018.

النسبة المئوية %	القيمة بمليون دينار جزائري	
3.38%	343583	الزراعة
8.28%	1453214	البناء
60.26%	9412447	الصناعة
2.43%	276861	الصحة
4.12%	1166583	النقل
13.54%	1538909	السياحة
6.41%	1337980	الخدمات
0.08%	10914	التجارة
3.05%	36322	الاتصالات
100%	15576813	المجموع

المصدر من إعداد الطالبة بالاعتماد على بيانات التصريح بالاستثمار 2002-2018 على الموقع الإلكتروني

تاريخ الإطلاع 2020/04/12 الساعة 13:16 <http://www.ondi.dz>

من خلال الجدول 03 يتضح انه على الرغم من العدد الكبير للمشاريع المسجلة في قاع النقل خلال هذه الفترة، و أهمية قيمتها المالية المقدرة بمبلغ 1166583 مليون دج إلا انه لم يستفد إلا بنسبة 4.12 بالمئة من إجمالي الموارد المالية التي استفادت منها القاعات الأخرى، ويحتل بذلك المركز الخامس بعد كل من الصناعة بنسبة 60.26 بالمئة، السياحة بنسبة 13.54 بالمئة، البناء بنسبة 8.28 بالمئة، وأخيرا الخدمات بنسبة 6.41 بالمئة.

وهو ما يؤكد على تركيز الجزائر على قطاع الصناعة بالدرجة الأولى، وذلك لعدم تسجيل مشاريع جديدة في قطاع النقل منذ 2014 نتيجة تدني إحتياجات العملة الصعبة و الأوضاع الإقتصادية التي جمدت الكثير من المشاريع إلى غاية 2018 .
بالإضافة إلى عدة مشاريع أخرى نذكر منها¹

2- مشاريع النقل الجديدة:

سجل قطاع النقل خلال سنة 2014 العديد من الإنجازات في قاع النقل البحري والمينائي والنقل الجوي والملاحة الجوية الميتر و الترامواي والثيليفريك والسكك الحديدية والنقل العمومي لنقل المسافرين بواسطة الحافلات وكذا السلامة المرورية.

2-1- إعادة بعث مشاريع الأسطول الجوي والبحري المعطلة:

في إطار الاستثمار في المجال البحري والمينائي المنجزة سنة 2014، تم تفعيل برنامج اقتناء 27 باخرة 25 باخرة منها لنقل البضائع واثنين لنقل المسافرين وذلك لتحسين قدرات الشركات البحرية الوطنية "المؤسسة الوطنية للنقل البحري والمسافرين" ومجمع "كنان" بفرعيه "كنان ماد" و"كنان شمال" حيث مع نهاية سنة 2014 تم استلام 5 بواخر لنقل البضائع دخلت حيز الاستغلال. مع استمرار برامج استلام باقي البواخر على مدار سنتي 2015-2016.

وكسابقة للجزائر تم استحداث أول الخطوط للنقل الحضري البحري على مستوى العاصمة القيام بعدة دراسات لفتح المزيد من الخطوط الرابطة بين الولايات الساحلية، كالح البحر الذي تم فتحه الذي يربط بين ميناء سكيكدة وميناء جنوة.

كما تم إطلاق أشغال تهيئة نهائي الحاويات بميناء الجزائر والعمل على تطوير ميناء جن جن في سرعة قياسية و مواصلة العمل على الدراسات المتعلقة بانجاز ميناء الوسط، وتفعيل مشاريع انجاز أربع محطات بحرية جديدة، و إدخال الشباك الالكترونية الموحد على مستوى الموانئ التجارية.

1- سمير بوختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة، مرجع سبق ذكره، ص50.

بالإضافة إلى المشاريع التالية التي نذكر منها:¹

بخصوص النقل الجوي تم في سنة 2014 تفعيل وتنفيذ برنامج اقتناء 16 طائرة من قبل شركة الخطوط الجوية الجزائرية حيث تم استلام أولى هذه الطائرات من نوع ATR (بالإيطالية Aerei da trasporto regional وبالفرنسية avion de transport régional) وهي شركة فرنسية إيطالية يقع مقرها الرئيسي في مار تولوز-بلانياك في فرنسا. حيث أسست من قبل شركة إيرو سباسيار الفرنسية وهي بدورها جزء من مكونات مجموعة Air bus الآن وكذلك من طرف شركة إيريناليا الإيطالية وهي الينيا ارماتشي الآن.

ثم سيتم استلام باقي الطائرات الخمسة عشر خلال سنتي 2015 و 2016 وإدراج شركة اسيلي لليران في نشاط النقل الجوي للمسافرين على الشبكتين الداخلية والدولية مع فتح قرابة اربعين خط جوي جديد من طرف الشركتين الوطنيتين للنقل الجوي "يران الاسيلي" و"الخطوط الجوية الجزائرية".

وكذلك تسريع وتيرة انجاز المحطات الجوية الجديدة بمارات وهران، عنابة، برج باجي مختار، وعين قزام، وخلال نفس السنة تم إطلاق مشروع تزويد المار الدولي هوائي بومدين بمحطة جوية جديدة تستوعب سنويا 10 ملايين مسافر. وتوالى إطلاق المشاريع الجديدة إلى انجاز خمسة أبراج للمراقبة خاصة بالملاحة الجوية على مستوى كل من مطارات العاصمة قسنطينة وهران، غرداية، وتمنراست حيث هذه الأخيرة تم كذلك إتفاق اشغال انجاز مركز للمراقبة الجهوي للملاحة الجوية وخارجها أي على نطاق المارات الوطنية تم البدا في تنفيذ برنامج تركيب 20 جهاز أو أداة لمساعدة هبوط الطائرات على مستوى 20 مارا.

2-2- مشاريع مجال النقل الحضري والشبه حضري:

ركزت مشاريع مجال النقل الحضري والشبه حضري على إمكانية انجاز أو توفير ترامواي بثمانية ولايات، حيث تم وضع حيز استغلال الشطر الثالث من ترامواي العاصمة، وكذلك إطلاق انجاز أشغال الترامواي على مستوى ست مدن وهي: ورقلة، سيدي بالعباس، مستغانم، سيف، عنابة وباتنة دون ان ننسى انتهاء دراسات الجدوى المتعلقة بإمكانية انجاز ترامواي على مستوى كل من تلمسان، بجاية، البليدة، الجلفة، بشار، بسكرة، سكيكدة وتبسة.

أما بخصوص مشاريع الميترو فقد تم إطلاق التجارب الديناميكية لخط ميترو العاصمة في شره الرابط بين حي البدر والحراش والعمل على تمديده على طول الخط الرابط بين كل من الحراش باب الزوار المار الدولي، والخ الثاني بين عين نعجة وبراقى مع انطلاق الدراسات المتعلقة بتوسيعه من الجهة الغربية على طول ساحة الشهداء و شوفالي ثم شوفالي ودالي إبراهيم واولاد فايت نحو الشراقة.

1- كل التفاصيل عن مشاريع النقل، مقالة في جريدة البلاد على الرابط التالي: <http://fibladi.dz> تاريخ الإطلاع : 2020/05/09 على الساعة الرابعة و نصف مساء .

أما في مجال المصعد الهوائي "التلفريك" فقد تم استلام ووضع في حيز الاستغلال التلفريك الرابط بين وادي قريش و بوزريعة وانطلاق أشغال انجاز تلفريك تيزي وزو. وأخيرا تم مباشرة انجاز سبع حظائر للسيارات بالطوابق للتوقف على مستوى العاصمة قادرة على استيعاب 5000 مكان للتوقف.

2-3- مشاريع نقل السكك الحديدية:

في نفس السنة 2014، تم اقتناء 17 قار ذاتي "اوتراي" بالنسبة للخو الكبيرة و 20 قار كهربائي و 30 عربة "مرقد" للخطوط الطويلة و 50 قارة و 380 عربة لنقل الفوسفات، وذلك لعصرنة حظيرة القطارات للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

وكذلك في نفس السنة تم إطلاق برنامج دراسة وانجاز ما يزيد عن 8000 كلم من خطوط السكة الحديدية الجديدة على مستوى كل جهات الوطن مقسمة 2224 كلم على الخ الشمالي و 2630 كلم على مستوى الهضاب العليا و 4382 كلم على مستوى الجنوب.

3- أهم إنجازات قطاع الأشغال العمومية و النقل في الجزائر عام 201:1.

عرفت سنة 2018 قفزة نوعية في مجال النقل المُعَوَّل عليه كثيراً للدفع بعجلة التنمية الاقتصادية والخروج من التبعية لقطاع المحروقات، من خلال استكمال العديد من المشاريع الضخمة كالمطار الدولي الجزائري الذي سيدخل حيز الخدمة مطلع عام 2019 وكذا الطريق السيار شرق-غرب و شمال-جنوب هذا الأخير من شأنه أن يلعب دورا بارزا في مجال التصدير نحو إفريقيا ، إلى جانب المشاريع الأخرى المساهمة في فكّ العزلة عن عديد المناطق من الوطن.

أكد وزير الأشغال العمومية والنقل آنذاك السيد عبد الغني زعلان استمرار نسق إنجاز الطرق السريعة رغم الظروف المالية الصعبة حسب ما صرّح به للإعلامي محمد بن سلطان الذي استوقفته أهم إنجازات القطاع لهذه السنة. وأشار الوزير إلى أمر رئيس الجمهورية منذ تسعة أشهر، القاضي باستكمال الشطر المتوقف من الطريق السيار في مدينة الدرعان نحو الحدود الشرقية. ومن المرتقب استلام شطر من هذا الجزء قبل نهاية العام، على أن يتم استلام كل المقطع العام الداخل 2019.

وأوضحت السيدة فاسي حسينة مديرة تطوير مشاريع الطرق و الأشغال العمومية بالوزارة الوصية ، أن مشاريع إنجاز المنشآت متواصلة وكذا أجهزة الاستغلال على طول الطريق السيار شرق-غرب المتمثلة في 55 محطة دفع عبر المُحوّلات الكبرى ومسار الطريق السيار؛ وأضافت السيدة فاسي بعض التفاصيل حيث كشفت عن 22 مركز صيانة و 35 فضاء للراحة و 42 محطة خدماتية، و تحدثت عن إنجاز جزء من الطريق الدائر الرابع (خميس مليانة-البرواقية) الذي يمتد على مسافة 68 كم. تسابق مع الزمن و وتيرة متسارعة لإتمام المشاريع المتعلقة بالمترو والترامواي.

الفصل الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

أبرز من جهته السيد خوشي مراد المدير العام للنقل بوزارة الأشغال العمومية والنقل انذاك استلام بعض المشاريع، منها ما يتعلق بالنقل الحضري؛ كاستلام الترامواي بمدينة سطييف وورقلة وإعادة بعث مشروع ترامواي مستغانم المُزمع انتهاء الأشغال بهذه المدينة السنة المقبلة.

كما تطرق السيد خوشي في هذا الروبورتاج الخاص بإنجازات القطاع إلى توسعة مشروع ميترو الجزائر العاصمة، و هذا بفتح المحطات الخاصة بالجزء الأول منه، مع إعادة تشغيل الورشات لاستكمال التوسعة في الوقت المطلوب.

تضاعف عدد تحليق الطائرات؛ فالهدف هو إيصال عدد عمليات التحليق الجوي آفاق 2025 إلى 50 ألف.

أبرز وزير الأشغال العمومية والنقل السيد عبد الغني زعلان أهمية فتح المجال للخواص المحليين خاصة مع وجود بوادر إنتاج فلاحي ناجح و الصناعات الصغيرة و المتوسطة مع إمكانية التصدير إلى خارج البلاد، جاء هذا بعد اتخاذ الحكومة قرار رفع التجميد على النقل الجوي يضيف ذات الوزير.

وشهدت 2018 الشروع في مراجعة القانون المدني بإدراج تنمّة للقانون ساري المفعول، بإنشاء وكالة للطيران المدني تسمح بالانخراط في المقاييس المُقنّنة من طرف المنظمة الدولية للطيران المدني، التي تسمح كذلك باقتناء كفاءات لتعزيز الرقابة ولتحصيل مداخل وتسمح بضمان شرط الأمن في مجال الملاحة الجوية وهو معيار تفرضه كل الدول المُستقبلية للطائرات الجزائرية.

كما تحقّق هذا العام استلام أبراج للمراقبة الجديدة للسيطرة على المجال الجوي في كل من غرداية، تمنراست، وهران، قسنطينة والجزائر العاصمة. وهذا بهدف ضمان السلامة بعد تضاعف عدد تحليق الطائرات؛ فقد أفصح وزير القطاع أنه من 25 ألف عملية تحليق في السنة الهدف هو الوصول إلى 50 ألف عملية تحليق آفاق عام 2025.

وعن المطار الدولي للجزائر، أفادنا المدير العام للنقل السيد مراد خوشي أنه تمّ الانتهاء من أشغال المحطة الجوية الجديدة للمطار الدولي للجزائر العاصمة، حيث تصل قدرة استيعابه الإضافية إلى 10 ملايين مسافر سنوياً لتصبح القدرة الإجمالية 16 مليون مسافر سنوياً. وبالقرب من المطار تمّ إنجاز خط سكة حديدية يربط الموقع بخط السكك الحديدية للمدينة.

و فيما يخص مجال السكك الحديدية أوضح وزير القطاع أن هذه السنة شهدت مد خطوط السكك الحديدية خاصة الخط الثاني الموازي للخط الشمالي؛ و هو خط الهضاب الرابط بين أقصى الحدود الشرقية من محطة سيدي يحي بتبسة إلى غاية مولاي سليمان بولاية سيدي بلعباس وهذا مروراً بأم البواقي ، باتنة، المسيلة، تيسمسيلت، بوغزول، تيارت وسعيدة. مع اقتناء قاطرات جديدة و إعادة تأهيل القديمة.

تعزيز الأسطول البحري بـ 25 باخرة:

تستمر الجهود المبذولة في تعزيز الأسطول البحري وحركة التجارة البحرية تنفيذاً لبرنامج فخامة رئيس الجمهورية يقول وزير الأشغال العمومية والنقل.

الفصل الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

كشف الوزير عن عدد 25 باخرة من أجل إعادة القوة لهذا الجانب الإقتصادي الهام، فالجزائر فقدت دورها في السوق بسبب ما مرّ من مراحل وفترات صعبة من بينها سنوات العشرية السوداء يشير السيد زعلان إلى سيطرة الشركات الأجنبية في مجال النقل البحري فيما سبق، لذا اتخذت الوزارة الإجراءات فتح المجال أمام الخواص الجزائريين على إمكانية نقل لبضائع واقتناء البواخر.

الطريق الرابط بين شمال البلاد بجنوبها يُعدّ من أهم شرايين الاقتصاد الوطني النابضة. كما يعتبر المعبر الحدودي من موريتانيا منفذا تجاريا هاما.

اعتبر وزير الأشغال العمومية والنقل الطريق الوطني رقم واحد شريان حقيقي و أهم عصب لاقتصاد البلاد ؛ فهو يربط شمال البلاد بجنوبها و حتى بالدول الموجودة جنوب الجزائر بما فيها النيجر، مالي و تشاد.

وبقرار من رئيس الجمهورية السيد عبد العزيز بوتفليقة انذاك، يتم تهيئة الطريق على شكل مزدوج يشرح وزير الأشغال العمومية انذاك السيد زعلان مشيرا إلى الشطر الرابط بين الشفة والمنيعة الذي يبلغ طوله 848 كم و هو في طور الإنجاز النهائي، حيث تمت ازدواجية الطريق إلى غاية غرداية على أن يتم استكمال ما تبقى إلى غاية المنيعة؛ حوالي 200 كم.

كما اعتبر الوزير المعبر الحدودي بين الجزائر وموريتانيا منفذا تجاريا هاما نحو الدول الإفريقية الأخرى، فقبل المنافسة العالمية جدير بالجزائر التفتح على الأسواق المجاورة و هذا يتحقق بسهولة التنقل يوضّح السيد زعلان.

وتطرّق وزير الأشغال العمومية و النقل إلى البرنامج الضخم الذي يحتوي على 16500 كم فيما سماه ببرنامج تأمين الحدود، منها 900 كم قد تمّ تعبيدها وهذا بفضل السياسة الرشيدة لرئيس الجمهورية لتمكين وحدات الجيش الوطني الشعبي من الانتشار وتسهيل مهامهم المتمثلة في تأمين الحدود، فمن أجل الوصول إلى الأهداف المرجوة من الاستثمار داخل البلاد لابد من تأمين حدودها هكذا يشرح الوزير متحدثا في الأخير عن أهمية فكّ العزلة عن مختلف المناطق و تحسين ظروف الممارسة الاقتصادية الجوارية.

المطلب الثالث: سياسات النقل في الجزائر

أولا: التعريف بوزارة النقل

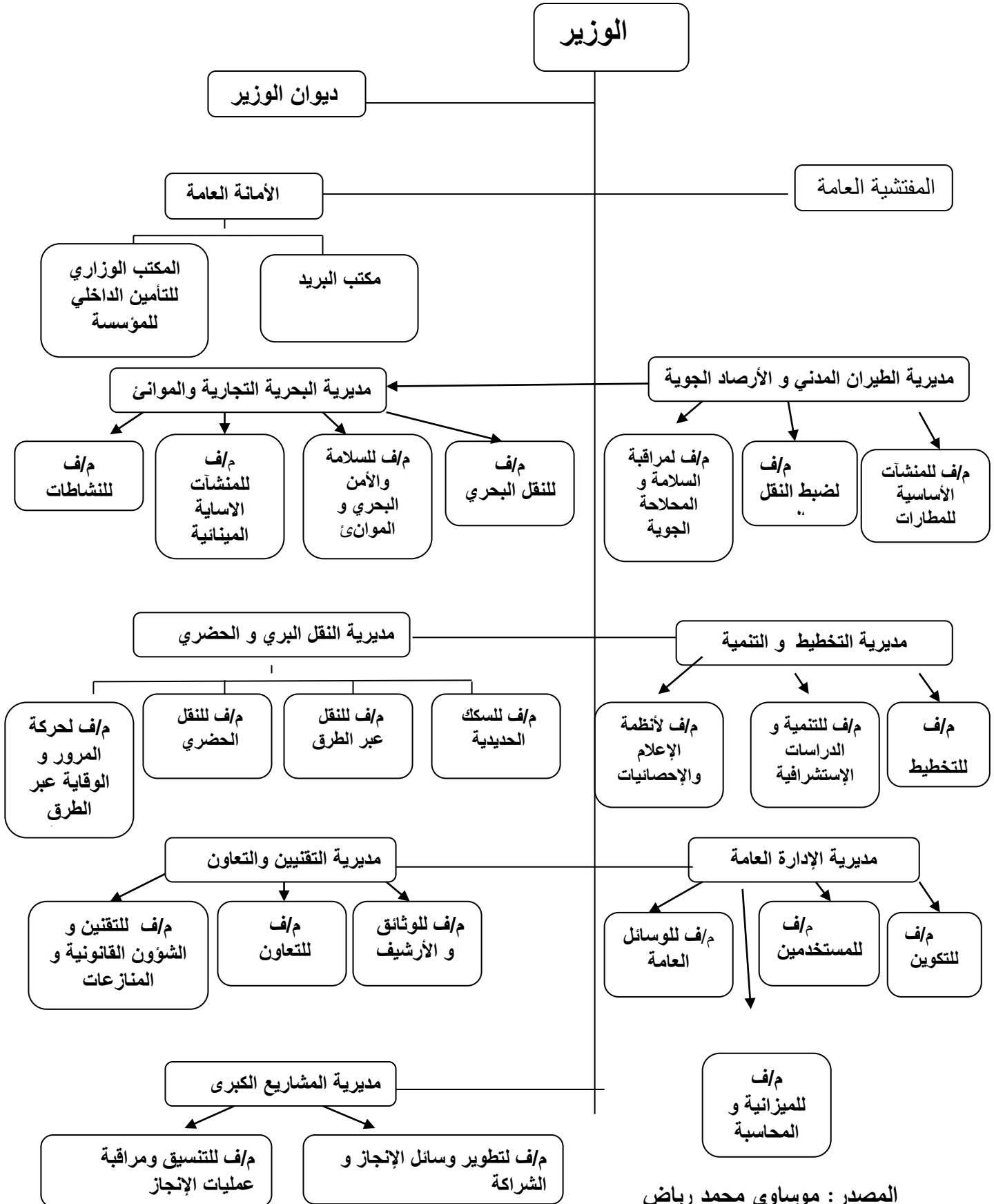
يقوم وزير النقل في إطار السياسة العامة للحكومة وبرنامج عملها المعتمد وفق الدستور باقتراح عناصر السياسة الوطنية في قطاع النقل والأرصاد الجوية ويكون ذلك وفقا للقوانين السارية المفعول. ويمكن حصر نشاط وزير النقل ومهامه في ما يلي:¹

1- وزارة النقل الجزائرية" الهيكل التنظيمي" [transports.gov.dz/ index.php?option=com-content et](http://transports.gov.dz/index.php?option=com-content&view=article&tenid=15) view =article =15 tenid =21. على الصفحة الواب يوم 2020/04/06 على الساعة الثانية زوالا ،ص1

الفصل الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

- اقتراح عناصر السياسة الوطنية في مجال النقل.
- تقييم تقارير لنتائج الأنشطة الخاصة بقطاع النقل إلى رئيس الحكومة مجلس الحكومة ومجلس الوزارة.
- ممارسة الصلاحيات الخاصة بالأنشطة الهادفة إلى ضمان نقل الأشخاص والبضائع على الطرق البرية والسكك الحديدية أو عن طريق البحر والجو.
- ممارسة الصلاحيات المتعلقة بمجال الأرصاد الجوية والأنشطة التي ترتبط بها مباشرة.
- تصميم تنظيم تشغيل وتسويق الأرصاد الجوية لتلبية اللب بأحسن تكلفة وأجود خدمة.
- تنفيذ كافة التدابير بالاشتراك مع الوزراء المعنيين لضمان التنسيق والمواءمة خاصة في الدراسات العامة التي تهدف وتساهم في تحديد استراتيجية تنمية القطاع وتنظيمه.
- وقد تم حصر مهام وصلاحيات وزير النقل حسب المرسوم التنفيذي رقم 89-164 المؤرخ في 29 أوت سنة 1989 وذلك حسب المجالات التالية
- مجال التخطيط في جميع المستويات.
- مجال ضبط المقاييس والصيانة الخاصة بالمنشآت والتجهيزات.
- مجال التقنين والرقابة.

الشكل رقم (4) : الهيكل التنظيمي لوزارة النقل



المصدر: موساوي محمد رياض

ثانيا: مفهوم السياسة العامة

إن مفهوم السياسة العامة يتعدى ما تقوم به الحكومات. ويشمل كذلك ما تمتع وتصرف عنه حيال أي موضوع أو قضية فسكوت الحكومة عن أمر معين يعتبر في حد ذاته كسياسة مقصودة تعبر عن الموافقة على ما هو واقع و اقراره¹.

تتميز السياسة العامة بكونها ذات طبيعة نشطة تتضمن ذلك التفاعل الحاصل بين الحكومة وبيئتها، وتكون السياسة العامة صادرة من جهة رسمية وتعتبر عن إرادة الحكومة بل تتكلم باسمها. فبذلك يمكن القول أن السياسات الحكومية هي ذاتها السياسات العامة أي أنها تتصف بالعموم لأنها تمثل الوطن وكل المواطنين².

تشمل السياسة العامة تلك الأعمال الموجهة والمقصودة فهي لا تعبر عن أي تصرفات عشوائية كما انه يشمل تلك البرامج الصادرة عن القادة الحكوميين دون تلك القرارات المنفصلة والمتقطعة وفي نفس الوقت لا تعبر السياسة العامة عن تلك الوعود والأمانى، وإنما تشمل القرارات الفعلية والضابطة لأي قطاع من اجل معالجة مشاكله و الوقوف عند مختلف المطالب³.

ثالثا: أهم سياسات النقل في الجزائر

3-1- برنامج الإنعاش الاقتصادي 2001-2004:

جاء هذا البرنامج مع نهاية تسعينات القرن الماضي أين كانت الدولة تحقق عوائد مالية ضخمة نتيجة الارتفاع المستمر لأسعار المواد الاستراتيجية حيث اعتبر برنامج إنفاق استثماري . من أهم ما جاء في هذا المخطط بخصوص النقل ما يلي:

3-1-1- تطوير المنشآت القاعدية المتعلقة بالنقل:

سعت الجزائر من اجل إنشاء فضاء داخلي يسمح بحرية تنقل الأشخاص الأموال السلع والخدمات حيث تجسدت هذه الجهود في المبالغ التي خصصت للإنفاق على المارات والموانئ والطرق قصد توفير فرص ذهبية للاستثمار في الجزائر، ويدخل هذا في إطار إقامة شبكات خاصة بقطاع النقل والمواصلات السلكية واللاسلكية والقضاء على مواطن الاختناق الواقعة في نقاط الربط بين مختلف الشبكات الوطنية بإيجاد مسالك جديدة عبر مختلف جهات التراب الوطني. ولقد حققت الجزائر منجزات هامة في ميدان

1- محمد قاسم القريوتي، رسم وتنفيذ وتقييم السياسة العامة، الطبعة الأولى، مكتبة الفلاح للنشر والتوزيع، الكويت، 2006، ص28.

2- عبد الفتاح ياغي، السياسة العامة النظرية و التطبيق ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، جمهورية مصر العربية، 2010، ص06.

3- جيمس أندرسن، صنع السياسة العامة (ترجمة: عامر الكبيسي)، دار المسيرة عمان ، 1999، ص16.

تطوير وتنمية قطاع المواصلات بفضل الاهتمام البالغ الذي أولته الدولة في إطار سياسة وطنية تهدف لتوسيع رقعة التبادل التجاري داخليا وخارجيا¹.

3-1-2- تطوير المنشآت القاعدية للنقل البري:

سعت الجزائر الى تطوير شبكات النقل البري في إطار سياسة تهدف الى ربط كل انحاء البلاد ودمجها بصورة متكاملة خاصة الصحراء التي كانت في عزلة تامة عن الشمال. رغم ارتفاع تكاليف الانجاز منحت الاولوية للطرق البرية للقضاء على الاختلال بين مختلف المناطق حيث قدر ول شبكة الطرق البرية لسنة 2002 نحو 104720 كلم. ولقد طورت الجزائر أربع محاور رئيسية للطرق البرية في الصحراء لربط الجزائر بالدول المجاورة وتتميز شبكة الطرق الوطنية ب 52 بالمئة منها رقا وطنية مرصوفة جيدا و 38100 كلم أي 37 بالمئة رقا ترابية صالحة للسير و الحركة وتحمل هذه الشبكة 82 بالمئة حجم نقل البضائع والمسافرين كما تتحمل نحو 2.4 مليون مركبة إلا انه غير كافي و يحتاج لبذل المزيد من الجهود لصيانة وتجديد هذه الطرق².

- استطاعت الدولة خلال هذه الفترة 1999-2003 ان تقوم بصيانة تقريبا 11000 من الطرق الوطنية، الى جانب رد الاعتبار وتحديث حوالي 1500 كلم للطرق البرية، الى جانب تشييد بعض الطرق الوطنية يدخل ذلك في إطار مبادرة الدولة بتنفيذ المشاريع التي تدخل في إطار مخطط توجيهي لافق 2020 والمتمثلة في الطريق البري الساحلي السريع شرق-غرب (عنابة-تلمسان) على طول 12 كلم ة المبرمج، وربطه بالطريق المغاربي السريع تونس الدار البيضاء فقد خصصت له في سنة مبلغ مليار دولار لإنشاء أجزاء منه من قبل شركة يابانية و صينية في مدة لا تتجاوز 40 شهرا³.

كذلك انجاز الطريق العابر للهضاب العليا الذي يعتبر مشروع ذو بعد استراتيجي هام حيث قدرت المبالغ التي أنفقت لانجازه أكثر من 15 مليار دج إلا انه مازال غير صالح في مجال حركة البضائع وبرنامج البنية التحتية بالمدن الكبرى في كل من الجزائر وهران قسنطينة تيزي وزو بجاية وعنابة أهمها محور جنوب العاصمة باتجاه المار الذي لف حوالي 25.450 مليون دج.

1- الجزائر تنفق 16 مليار دولار على تطوير قطاع النقل، ص38 على الرابط www.alwast.news.com/alwasat.htm

2- لعروق محمد الهادي، أطلس الجزائر و العالم، دار الهدى الجزائر، 2002، ص26.

3- عبد العزيز تويقر، أهم المشاريع المتعلقة بالنقل البري في الجزائر، على الرابط [www.akgersa-](http://www.akgersa-dz.com/cocoom/awi/xhtean/looter/rss/hedallain)

التحميل يوم 2020/03/26، على الساعة الواحدة

زوالا.

3-1-3- تطوير المنشآت القاعدية المتعلقة بالسكك الحديدية:

لشبكة النقل بالسكك الحديدية دور فعال في تحسين التجارة، فسرعتها وفعاليتها أمران حيويان وفي غاية الأهمية بالنسبة للمشاريع الاستثمارية نتيجة سهولة الوصول إلى مصادر المواد الأولية من جهة، وأسواق التوزيع من جهة أخرى. وتعتبر شبكة سكك الحديد الجزائرية من أهم الشبكات في إفريقيا إذ تحتل المرتبة الثالثة بعد السودان ومصر بشبكة ولها 4820 كلم ذات اتجاه وحيد منها، حوالي 50 كلم مكهرب¹ بعدد من المحطات التجارية يفوق 200 محطة وتحضي هذه الشبكة ب 17 بالمئة من حركة النقل البري أو ما يعادل 13 مليون ن من البضائع المختلفة، و تضمن تنقل نحو 4.5 مليون مسافر سنويا ويعتبر الخط الرابط بين شرق البلاد وغربها بول 1300 كلم العمود الفقري للمبادلات بين المناطق الأكثر تطورا حيث يتبع هذه الخ مجموعة من الخطوط تربط بينه وبين أهم الموانئ وبعض المدن الداخلية وتعمل الجزائر على تدعيم هذه الشبكة².

4- تطور قطاع النقل الحضري خلال الفترة 2006-2010:

خلال هذه الفترة تم اصدر المرسوم التنفيذي الصادر في 14 مارس 2010 الذي ينص على كيفية إنشاء مؤسسات عمومية للنقل الحضري والشبه حضري على مستوى ولايات الجزائر، حيث تخضع هذه المؤسسات لوصاية وزارة النقل تحكم علاقتها مع الدولة أحكام القانون الإداري و تحكم علاقتها مع المسافرين أحكام القانون التجاري وتنتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي حيث تتمثل مهام هذه المؤسسات فيما يلي

- خدمة النقل العمومي بمختلف وسائل النقل البري.
- اقتناء العتاد الثابت والمتحرك تسييره وصيانته.
- تكوين المستخدمين وتحسين مستواهم و معارفهم حول مجال العمل.
- تسيير محطاتها.

5- قطاع النقل في المخطط الخماسي 2010-2014

حيث خصص لهذا المخطط 6448 مليار دج منها أزيد من 3132 مليار دج بالنسبة للأشغال العمومية بهدف استكمال الطريق السيار شرق-غرب و 830 كلم من الطرق السريعة وانجاز عمليات ازدواجية لحوالي 700 كلم من الطرق الوطنية وانجاز أكثر من 2500 كلم من الطرق الجديدة وتحديث وترميم أكثر من 8000 كلم من الطرق وانجاز وتحديث حوالي 20 ميناء للصيد البحري و كسح وتدعيم 25 ميناء و كذا تعزيز ثلاث مارات.

1- سمير بوريمة، أطلس الجزائر و المغرب العربي، دار الهدى، الجزائر، ص26.
2- زوليخة قنطري، مرجع سبق ذكره، ص2017.

أما قطاع النقل فقد استفاد من 2816 مليار دج من اجل انجاز 17 خط للسكك الحديدية 6000 كلم و ازدواجية 800 كلم من السكك على مستوى الجنوب الغربي وتسليم ميترو الجزائر وانجاز الترامواي في 14 مدينة و استحداث 17 مؤسسة جديدة للنقل الحضري وانجاز 35 محطة برية و كذا تحديث 8 مارات و توسعة 4 موانئ¹.

منذ بداية الالفية الثانية رافقت هذه البرامج مجموعة من الإجراءات من طرف الحكومة الجزائرية في محاولة منها لتنمية قطاع النقل والنهوض به وكذا التقليل من المشاكل التي تحدث على مستواه اخذة بعين الاعتبار جميع الظروف المرافقة لهذا القطاع.

ومن مجمل هذه الإجراءات نذكر ما يلي:

1- الإجراءات الخاصة لمواجهة حوادث المرور

تعتبر مشكلة حوادث المرور وانعدام السلامة المرورية أكثر ما يشغل بال الحكومة بل أصبحت المشكلة التي استعصى على رجال السياسة حلها رغم كل الخطط والبرامج التي تم إعدادها، ونشير إلى أن تحقيق السلامة المرورية يتحقق بعد التحكم في ثلاث عوامل وهي:

مستعملي الطريق:

نقصد بمستعملي الطريق كل من له علاقة بالطريق سواء كان سائقا أو من الراجلين ونعني بالسائق كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات العادية والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب و القطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك بينما نقصد بالرجال كالشخص ينتقل سيرا على الاقدام².

المركبة:³

نقصد بالمركبة كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير ذلك تسير على الطريق بوسائلها الخاصة.

المحيط:

نقصد به كل العوامل التي تحيط بمستعملي الطريق والمركبة والمتمثلة في حالة الطريق ومنشاته الفنية نسبة تغطية الطرقات بالإضاءة العمومية حالة الأحوال الجوية وضعية لافتات وإشارات المرور.

قامت الحكومة الجزائرية بعدة إجراءات تخص كل عامل من العوامل السابقة وذلك على الشكل التالي:⁴

1- مصالح الوزير الأول، ملحق بيان السياسة العامة، 2010 ، الجزائر، أكتوبر، 2010 ص86.
2- مولود ديدان، "مدونة حركة المرور عبد الطريق"، دار بلقيس ، 2007، ص6
3- الجريدة الرسمية رقم 45، المؤرخة في 29 جويلية 2009، ص5.
4- لعيداني عبد الحفيظ، "النقل و التنمية المحلية" ، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم، 2018-2019-

1-1- بالنسبة لمستعملي الطريق:

- ضبط نشأ مدارس تعليم السياقة.
- تكوين خاص بسائقي سيارات الأجرة.
- تعديل قانون المرور خاصة بما يتعلق بالعقوبات.
- الزيادة في أنشطة التوعية والتحسيس.

1-2- بالنسبة للمركبة:

- المراقبة التقنية الإجبارية للمركبات.
- التحكم في نشاط وكلاء بيع السيارات الجديدة.

1-3- بالنسبة للمحيط:

- تزويد الطرق بالمنشآت الفنية.
- تزويد الطريق بالإضاءة العمومية.
- تنصيب وتحسين اللافتات المرورية.
- تزويد مستعملي الطريق بحالة الأحوال الجوية.

2- الإجراءات الخاصة لمواجهة الازدحام المروري:

من أهم الإجراءات المتخذة في هذا المجال مايلي:

الاهتمام بالنقل الجماعي للأشخاص

جاء هذا الاهتمام لتقليل الازدحام المروري وترك مساحة أوسع للراجلين، حيث من أهم الأنماط الجديدة للنقل الجماعي التي أنجزتها الحكومة الجزائرية خاصة في المدن الكبرى نجد الميترو والترامواي والقطار مع القيام بعدة مشاريع منها:

- استحداث ما يسمى الخط الأزرق على مستوى مدينة الجزائر العاصمة وهو عبارة عن خط خاص بالمركبات التي تقوم بنقل ثلاث أشخاص على الأقل.

- إنشاء محطات برية مركزية بين مختلف المحطات الثانوية التي كانت متواجدة في وسط المدن.

- توسعة المدن وإنشاء طرق سيارة مزدوجة وأبرزها الطريق السيار شرق-غرب الذي يمر عبر كافة الولايات الشمالية.

- إنجاز مجموعة من المنشآت الفنية كالجسور والإنفاق التي تقلص من الازدحام المروري.

- منع الشاحنات ذات الوزن الثقيل من عبور بعض الطرقات أو تحديد الوقت المناسب لذلك.

- إنشاء طرق اجتنابية جديدة تساهم في تخفيف الازدحام داخل المدينة.

3- الإجراءات الخاصة لمواجهة مشكلة الضوضاء:

تعاني معظم المدن وخاصة الكبرى منها من مشكلة الضوضاء أو الضجيج، المتمثل في تلك الأصوات العالية الصادرة عن ملايين السيارات ووسائل النقل الأخرى ليلا ونهارا، ويكمن مصدر هذه الأصوات في محركات السيارات وأجهزة التنبيه مما يزيد من حجم الضجيج و يؤثر على الإنسان في صحة سمعه وقد يتسبب في زيادة توتره وقلقه ليعرضه في النهاية إلى إضرابات نفسية¹ ومنه حاولت الحكومة وضع مجموعة من الإجراءات منها:²

-التحكم في معدل المركبات التي تجوب شوارعنا يوميا وخاصة الشاحنات منها.
-الفحص التقني يقوم هو الآخر بمراقبة مستوى الضجيج في السيارة لكن ارتفاعه قد لا يمنع السيارة عن السير.

-توعية وإرشاد سائقي المركبات بعدم استعمال المنبهات الصوتية إلا للضرورة.
بالإضافة إلى هذه الإجراءات اتخذت الدولة إجراءات أخرى تخص مواجهة مشكلة التلوث البيئي، كإعفاء مالكي السيارات المجهزة بغاز GPL عن دفع الضريبة السنوية على السيارات لتشجيع اقتناءها، والفحص التقني الدوري الإجباري للسيارات لمنع السيارات الملوثة للبيئة من السير، وكذلك اتخذت إجراءات لمواجهة شغل الحيز المكاني كإنشاء حظائر لتوقف السيارات، ردع مخالفين القوانين المتعلقة بأماكن ركن السيارات، تنصيب لافتات مرورية خاصة بتوقيت التوقف للسيارات في الطرق عملية تنظيم المرور.

المبحث الثاني: علاقة النقل بالقطاعات الأخرى والمشاكل التي تواجهه في الجزائر

المطلب الأول: أهمية النقل لمختلف القطاعات

يعد قطاع النقل الشريان الحيوي الذي يمد الاقتصاد بأسباب الديمومة والحياة، فالدور الذي يلعبه هذا القطاع على المستوى الاقتصادي والاجتماعي لا يمكن تغافله أو التغاضي عنه، فالنمو والازدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع يمتد تأثيرهما ليشمل جميع القطاعات الأخرى، وبالتالي هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو النشاط الاقتصادي للبلد بمجمله، سنتم التطرق في هذا المبحث إلى علاقة النقل بمختلف القطاعات.

1- حليلة بن عبد العزيز، واقع النقل المستدام في الجزائر حالة النقل البري" مذكرة ماستر، جامعة الحاج لخضر باتنة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2011، ص3.
2- لعيداني عبد الحفيظ، مرجع سبق ذكره ص.....

المطلب الأول: علاقة النقل بقطاعات الدولة.

1- علاقة النقل بالتنمية الريفية(الزراعة): تعد شبكة النقل الريفية من أهم الوسائل التي تساعد على انجاز خطط وبرامج التنمية الريفية، إذ أنها تعمل على تسهيل الاتصال بالمدن والمراكز الحضرية الأخرى، كذلك تساهم في نقل الخدمات الزراعية إلى المزارع وتسهيل تسويق الإنتاج الزراعي إلى مراكز الاستهلاك ومنافذ التسويق بشكل دائم وسريع، فيتطلب الأمر العناية والاهتمام بالطرق الداخلية والتي تربط الحقول والمزارع بالطرق العامة والطرق الخارجية الرئيسية والتي تربط شبكة الطرق الريفية بالطرق الرئيسية. ويؤثر الطريق في تنمية المنطقة الريفية لما له من أهمية في تسهيل انسيابية حركة النقل ومستلزمات التطوير إلى الريف وقد ظهر تأثير طرق النقل في منطقة الدراسة واضحاً وذلك في اتخاذ مساكن بعض المستوطنات الريفية على شكل خطي مع الطريق المجاور لها كما ظهر ذلك في اتخاذ مساكن بعض المستوطنات الريفية على شكل خطي الذي يربط منطقة الدراسة بناحية الطرق، وقد ساعد هذا الشكل من الاستيطان في أن يكون الفلاح بالقرب من أرضه الزراعية الأمر الذي يساهم في سهولة الوصول إليها، وأن تكاليف نقل المحاصيل الزراعية من الحقل إلى الأسواق منخفضة تقريباً، بالإضافة إلى توفير فرصة تفاعل الفلاح مع جيرانه نتيجة القرب النسبي بين مسكنة والمساكن الأخرى، وقد عبد عدد من طرق ريف المنطقة بعد أن كانت المنطقة تربط بطريق معبد واحد وهو الطريق الرئيس. وتم ربط المنطقة بالجسور مع المراكز الحضرية والمناطق الأخرى وهذا زاد من علاقتها الإقليمية مع تلك المناطق المتمثلة بالعلاقات الاقتصادية والتجارية ومنافذ التسويق. ولازالت تؤدي دوراً في كثير من الجوانب الاقتصادية والصحية والتعليمية ، لأنها تعمل على تسهيل حركة النقل وانسيابية الحركة وتقلل من الازدحام المروري فيما لو تقام تلك الجسور ، وهذا الأمر بالتأكيد له أهميته في انتعاش المنطقة اقتصادياً إذ يتم نقل المنتجات الزراعية وبيعها في المراكز الحضرية والمناطق الأخرى¹.

2- علاقة النقل بالصناعة: إن شبكات النقل ووسائطه تقدم خدمات في غاية الأهمية للصناعة، فهي حلقة الوصل بين عوامل الإنتاج المختلفة في أنواعها وفي مواقعها، ومن دون إحكام هذه الصلة لن يكون لأحد هذه العوامل أهمية في العملية الإنتاجية، فالموارد الطبيعية والاقتصادية والبشرية تتوزع جغرافياً بشكل غير متساوي بين المواقع والأقاليم.

1- شريط حسين الأمين، حلاب حكيم، التخطيط الاستراتيجي للنقل كأداة فعالة في تحقيق التنمية الريفية، منقى دولي حول إستراتيجية تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، 08/07 أكتوبر، جامعة محمد بوضياف، المسيلة ، 2013، ص 12.

ويأتي دور النقل حاسما في إعادة توزيع وتوفير متطلبات الصناعة في المواقع والأقاليم التي لا يتكامل وجودها¹.

كما للنقل دور مهم في النشاط الصناعي من حيث نقل المواد الأولية وتصريف المنتجات المصنعة وتخفيض تكاليف الإنتاج إلى الحد أدنى، ذلك لأن اختيار الموقع الصناعي بين مجموعة العوامل الموقعية للمصنع توفر إمكانية إنتاج السلع بأسعار منخفضة نتيجة انخفاض أجور النقل والشحن، وللنقل تأثيرا كبيرا على أسعار المنتجات الصناعية فتكاليف نقل السلع تعتبر أهم عناصر التكاليف الإنتاجية وهي بالتالي تؤثر على أسعار السلع و المنتجات بصورة عامة مع ملاحظة أن تكاليف النقل تشمل تكاليف تجميع المواد الخام وتكاليف التسويق، وأن تحسين وسائل النقل يعتبر من الأسباب المهمة في تطوير كفاءة المصانع من حيث زيادة الإنتاج وتخفيض كلفة الوحدات المنتجة مما يسبب زيادة في الطلب على تلك السلع التي يكلف إنتاجها محليا موارد مالية باهظة، وأنه يساهم في تحقيق الاستثمارات المالية لإنتاج السلع التي تتوفر خاماتها، وبذلك فإنها توفر للبلاد مزايا نسبية تمكنها من منافسة الأسواق الأخرى التي لا تتمتع بالميزة نفسها وبالتالي تتمكن من استيراد السلع والمنتجات التي يكلف إنتاجها مبالغ كبيرة.

3- علاقة النقل بالتجارة: تعد وسائل النقل من العناصر التي لا غنى عنها في أي نشاط اقتصادي بدون الوصول الفعلي إلى الموارد والأسواق لا يمكننا الحديث عن نمو وتنمية اقتصادية، وللنقل دور كبير في التجارة بالنسبة للبلد، حيث يسهل عملية نقل السلع والخدمات والموارد ويحسن من إمكانية الولوج إلى الأسواق المحلية والدولية².

من وجهة نظر التنمية الاقتصادية يمكن لنظام نقل فعال أن يؤثر على وتيرة نمو وتطوير الأنشطة التجارية من خلال أربع طرق على الأقل :

- عن طريق تمكين صيغ جديدة للتجارة بين الصناعات والمواقع؛
- عن طريق تخفيض تكلفة التخزين وتعزيز اعتمادية التحركات التجارية والاقتصادية؛
- عن طريق توسيع حجم الأسواق وتمكين اقتصاديات الحجم في الإنتاج والتوزيع الفعال للبضائع؛
- عن طريق الرفع من الإنتاجية من خلال الولوج لأسواق عمل و تزويد مشتريين أكثر تنوعا وتخصصا.

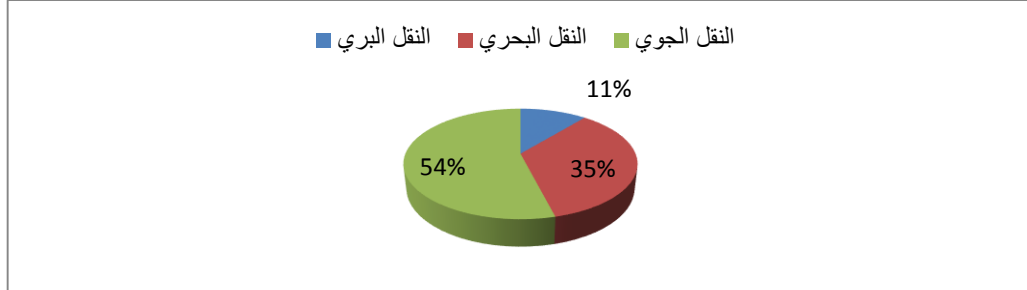
4- علاقة النقل بالسياحة: تشكل خدمات النقل وطرق المواصلات داعما أساسيا للحركة السياحية، إذ من بين العوامل التي تساهم أو تشجع السياحة واختيار الموقع السياحي هي سهولة الوصول إليه من حيث المسافة وطرق المواصلات، فالسائح يستخدم العديد من وسائل النقل خلال رحلته السياحية من

1- فرح عبد العظيم حسين الحفاجي، العلاقة بين النقل والموقع الصناعي، رسالة ماجستير، كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة الجزائر 03، 2016، ص، 38.

2- شريط حسين الأمين، مرجع سبق ذكره، ص 14.

الفصل الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

طيران، سكك حديدية، سيارات أجرة وحافلات. والشكل التالي يوضح أن السياح الوافدين يستخدمون النقل الجوي بنسبة 54% ثم يليه النقل البحري 35% ثم البري 11% للوصول إلى الجزائر¹.
الشكل رقم (05):نسبة استخدام السياح الوافدين لوسائل النقل



المصدر: الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار

فيما يخص النقل الجوي، تغطي خدمات النقل الجوي بالجزائر العديد من الشركات منها المحلية العامة والخاصة (طاسيلي للطيران، air expresse,star aviation) والأجنبية (الخطوط الفرنسية الخطوط المصرية، التونسية، المغربية، التركية....). إلا أن الشركة الجزائرية للخطوط الجوية تلي حوالي 50% من خدمات النقل الجوي الدولي. وترتبط الشركة الجزائرية للنقل الجوي بين 37 مدينة أجنبية من مختلف مناطق العالم و31 مدينة داخل الوطن. وتنقل حوالي 3 ملايين مسافر سنويا تقريبا تتوزع وكالاتها على مختلف أرجاء الوطن والعالم حوالي 150 وكالة خاصة في الدول التي تحتل المراتب الأولى من حيث حركة المسافرين كما يوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم(05): عدد المسافرين خلال الفترة 2014-2016 عبر الخطوط الجوية الجزائرية

الوجهة	عدد المسافرين _ مسافر
فرنسا	1.350.158
أوروبا	320.946
المغرب العربي و الشرق الأوسط	276.308
إفريقيا	40.960
أمريكا	49.855
آسيا	29.589
المجموع	2.067.816

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات

1- بلعابدة نجاه، نمذجة عملية الطلب والعرض على الخدمات السياحية، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2016، ص122.

الفصل الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

أما فيما يخص النقل البحري، تحتوي الجزائر على عدة موانئ ميناء العاصمة، وهران، غزوات سكيكدة، عنابة، بجاية. حيث بلغ عدد المسافرين التي تم نقلها حوالي 460.761 مسافر لسنة 2015 من فرنسا واسبانيا.

وبالتالي تحسن خدمات النقل كان له دور كبير في ازدهار السياحة المحلية والعالمية، حيث ساهم تطور قطاع النقل في الجزائر في استقطاب 1.425.198 سائح خلال سنة 2017، وذلك من خلال تقليل تكلفة تشغيل خدمات النقل وبخاصة النقل الجوي، وتنويع خدمات النقل وزيادة وتيرة المنافسة فيها. أما أهم التحديات التي تواجه قطاعي النقل والسياحة هي عدم توافر مرافق مناسبة للرحلات البحرية الدولية والمحلية، وضعف مستوى خدمات النقل العام داخل المدن، والضغط الشديد ومحدودية خدمات النقل جوي، ومحدودية خدمات النقل بالسكك الحديدية¹.

المطلب الثاني: مشاكل النقل في الجزائر

تتمثل مشاكل النقل في الجزائر وكما هو الحال في باقي الدول العربية خاصة دول شمال أفريقيا في مايلي²:

- الاعتماد على النقل البري لا يزال يشكل الغالبية في النقل.
 - قلة السكك الحديدية والقطارات
 - ارتفاع أسعار النقل الجوي والنقل البري عن طريق السكك الحديدية مقارنة بالنقل البحري
 - سوء الطرق وعدم انتظامها
 - وجود العربات المقطورة التي تشكل خرا على الجميع
 - عدم توفر الطرق الكافية
 - عدم انتظام المواعيد ودقة الوصول والانصراف
 - سوء اعمال الصيانة
 - عدم الالتزام بالقوانين المرورية
 - الإهمال وعدم الانتباه للناقلة من عناصر الأمان المختلفة
- اعتبر خبراء دوليون إن مشكل النقل في الجزائر يعود أساسا إلى غياب إستراتيجية واضحة وعقلانية، إضافة إلى فقدان طابع التنظيم والضبط لقطاع عانى لسنوات من اللاهيكلية فضلا عن تأخر كبير في إنجاز المشاريع التي وضعت في خانة الاستراتيجي "الطريق السيار، السكك الحديدية، النقل الحضري،

1- رابح بلعباس، طلال زغبة، الأهمية الإستراتيجية للاستثمار في قطاع النقل في الجزائر ودوره في تطوير السياحة الوطنية، ملتقى دولي حول واقع و آفاق تطوير قطاع النقل في إطار التنمية الوطنية، 08/07 أكتوبر، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2013.

2- على الموقع ، ijabat.google.com، تاريخ الإطلاع 2020/08/20 على الساعة : 17 :00

الميترو والترامواي حيث أشار بهذا الخصوص الدكتور "جورج ميشال" الخبير الاقتصادي أن عدم التحكم في المشاريع وعدم احترام الاجال فضلا عن غياب الضبط في قطاعات جد حساسة مثل النقل يساهم في بروز اضطرابات كبيرة، مضيفا بان الموارد المالية لا تكفي وحدها في غياب تخطيط محكم واستراتيجية عقلانية وفعالة إلى جانب سلطة ضبط تقوم بالتنظيم والمراقبة والمتابعة الدورية، وهو ما افتقده قطاع النقل في الجزائر وكذلك عدم التحكم في المشاريع وتأخرها وعدم احترام الآجال مقابل الطلب المتزايد. وبالتالي فان الرهان أو التحدي كان مزدوجا بداية بضرورة استدراك التأخر المسجل خلال أكثر من عشرية من عدم الاستثمار ثم الإسراع في الانجاز لتلبية الطلب المتزايد، إلا أن كافة المشاريع الإستراتيجية عرفت تأخرا كبيرا تجاوز في أغلبيته السنة، فمشروع الطريق السيار الممتد على ول 1216 كلم كان مبرمجا انجازه وإنهاءه بكافة التجهيزات والهياكل القاعدية والمرافق من قبل الشركة الأمريكية "جونيسيس" التي يتراسها "بوب جوفانوفنتش" في غضون سنة 2008، إلا أن تأخره وقرار المشروع الذاتي جعل المشروع كاملا يتجاوز 2010 نفس الأمر لميترو والجزائر الذي كان مبرمجا في أول الأمر نهاية 1986 او بداية 1987 على أقصى تقدير إلا انه تأجل لسنوات مع إعادة بعثه سنة 2003 ونفس الوضع لمشروع ترامواي الجزائر والذي يعد أقدم مشروع في إفريقيا حيث يعود إلى سنة 1898 والأمر ذاته ينطبق على مشروع ترامواي وهران الذي يمتد على طول 7.17 كلم و كان منتظرا انتهاءه عام 2009 ولكنه تأخر أيضا إلى غاية 2010. في وقت كان يفترض أن تكون المشاريع التي توضع في خانة الاستراتيجية أكثر دقة ومتابعة بالنظر للمبالغ المالية الكبيرة المرصودة ولان التأخر في الانجاز يعني إعادة تقييم كافة المشاريع¹.

وقد قدر الخبراء أن متوسط تنقل الجزائريين في المدن الكبرى يتراوح ما بين 110 دقيقة و 160 دقيقة في محيط لايتجاوز 20 كلم خاصة داخل المدن الكبرى، وهي من أعلى المستويات عالميا ولا توجد حتى في الدول الأكثر اكتظاظا بالسكان مما يكشف عن التخلف الذي يعانيه القطاع في الجزائر عموما، أضف إلى ذلك أن القطاع يعاني من غياب تنظيم مضبوط ومدرّوس ومحكم على غرار ما هو موجود بالنسبة لخدمات سيارات الأجرة إذ أن هذه الخدمة تعاني أيضا تخلفا كبيرا بالنظر إلى انعدام دراسة دقيقة لتوزيع جغرافي مضبوط ومحكم وفقا للحاجيات وفي غياب دراسات مسحية ودراسات جدوى واثر فان القطاع لا يزال عرضة للكثير من الاختلالات مما ينعكس سلبا على الخدمة العمومية. فضلا عن ذلك فان التوزيع لا يخضع لأي مقاييس مدروسة مما ينعكس سلبا على الخدمة والنتيجة أن الخدمة منعدمة في العديد من المناطق مقابل إعداد تفوق المستوى أو المعدل في مناطق أخرى².

ومنه ضرورة توفير سلطة ضبط قادرة على متابعة قطاع النقل، ونفس الوضع يعرفه النقل الحضري الذي يفقد لتنظيم دقيق وفقا للحاجيات منذ تحريره فالقطاع الخاص غير مرتب لا بدفتر أعباء أو شروط ولا

1- قرومي حميد، مشاريع تنمية قطاع النقل في الجزائر والمشاكل التي تواجهها، جامعة لبويرة، ص ص 244-245.

2- على الموقع www.el-fadjr.dz تاريخ الإطلاع، 20/08/2020، على الساعة 16:37.

بمقاييس مهنية محددة، بينما لا يزال القطاع العمومي يعاني من مخلفات سنوات من الجمود رغم الاستثمارات التي تم القيام بها حيث صرح احد الخبراء أن الأجر للجزائر تدارك الأخطاء المسجلة من خلال تشكيل مجتمعات أو شركات متخصصة في مجال النقل الحضري عوضا عن إسناد الأمر إلى أفراد غير قادرين على ضمان الخدمة وضمان توسيع الاستثمار واعتماد دفتر شروط يحدد الحقوق والواجبات، ثم إنشاء سلطة ضبط قادرة على المراقبة والمتابعة وإسناد القطاع إلى محترفين بأسطول كبير قادر على ضمان الخدمة بأسعار تنافسية، ولاحظ نفس الخبير أن الخطأ يكمن في إدراج صيغ القروض البنكية لاقتناء حافلة واحدة وإجبار المعني بضمان الخدمة والمردودية وتسديد الدين في أن واحد و النتيجة أن المعني بالمشروع يعي الأولوية للربح وتسديد الدين على حساب أي خدمة عمومية وهذا الوضع أضحى يعاني منه الجزائريون على جميع الأصعدة¹.

المبحث الثالث: دراسة تحليلية لمساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في الجزائر

يعتبر النقل من أهم القطاعات الإستراتيجية وأهم قطاعات البنية التحتية نظرا لانعكاساته الاقتصادية والاجتماعية في الاقتصاد الوطني ودعمه للتنمية الاقتصادية. وسيتم التطرق في هذا المبحث إلى الدور الذي يلعبه قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في الجزائر ومدى مساهمته في الناتج الوطني الخام وكذا دوره في توفير اليد العاملة.

المطلب الأول: الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل في الجزائر

نظرا لدور الهام الذي يلعبه قطاع النقل من الجانب الاقتصادي والاجتماعي على حد سواء، ركزت الدولة على تطويره وتثبيت دوره المحوري في الاقتصاد الوطني من خلال عدة مشاريع متتالية لجعله أكثر مساهمة في تحقيق التنمية الاقتصادية.

يمكننا تحليل نتائج قطاع النقل في مساهمته في إجمالي الناتج المحلي الخام للاقتصاد الوطني من خلال الجدول التالي:

1- على الموقع www.djelfa.info.dz ، تاريخ الإطلاع 2020/08/20 على الساعة . 03: 16

الفصل الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

الجدول رقم (06): الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل في الجزائر

السنة	الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل (الوحدة مليون دج)
2008	1207277.5
2009	1280647.8
2010	1403139.4
2011	1614583.5
2012	1793868.6
2013	2220213.00
2014	2354834.4
2015	2512944.6
2016	2740004.3

المصدر: سلامة وفاء، بالاعتماد على:

ONS, compte de production et compte, d'exploitation de année 2002 à 2015

ONS, les comptes économiques de année 2011 à 2016 n° 786.

من خلال الجدول (06) يتضح ان الناتج المحلي لقطاع النقل في تزايد مستمر خلال فترة الدراسة 2008 إلى غاية 2016 حيث تضاعف هذا الأخير من 1207277.5 مليون دج سنة 2008 إلى 2740004.3 مليون دج سنة 2016 بزيادة قدرها 126.95 % ، حيث خصصت الجزائر مبالغ مالية ضخمة لتطوير القطاع وتحسين البنية التحتية للنقل في الجزائر عصرنتها.

وقد شهدت سنة 2013 أكبر زيادة في الناتج المحلي في قطاع النقل، في حين تراجع سنة 2014 وذلك نتيجة آثار الأزمة المالية العالمية، التي طالت دول العالم سنة 2008 وأثرت على إقتصاديات الدول عميقا، ونتيجة الإحتياط الكبير للجزائر من العملة الصعبة المحققة من قطاع المحروقات إلى غاية 2014، أين قل هذا المخزون فاضطرت الدولة إلى تجميد الكثير من المشاريع الإستثمارية المبرمجة إلى شعار آخر.

الفصل الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

المطلب الثاني: مساهمة قطاع النقل في الناتج الداخلي الخام في الجزائر
شهدت القيمة المضافة لقطاع النقل في الجزائر تطورا كبيرا وهو ما يوضحه الجدول التالي:

الجدول(07): القيمة المضافة لقطاع النقل

السنة	القيمة المضافة لقطاع النقل
2008	830341.5
2009	865214.5
2010	933707.6
2011	1074147.7
2012	1194841.7
2013	1463055.1
2014	1550496.5
2015	1658814.2
2016	1796979.3

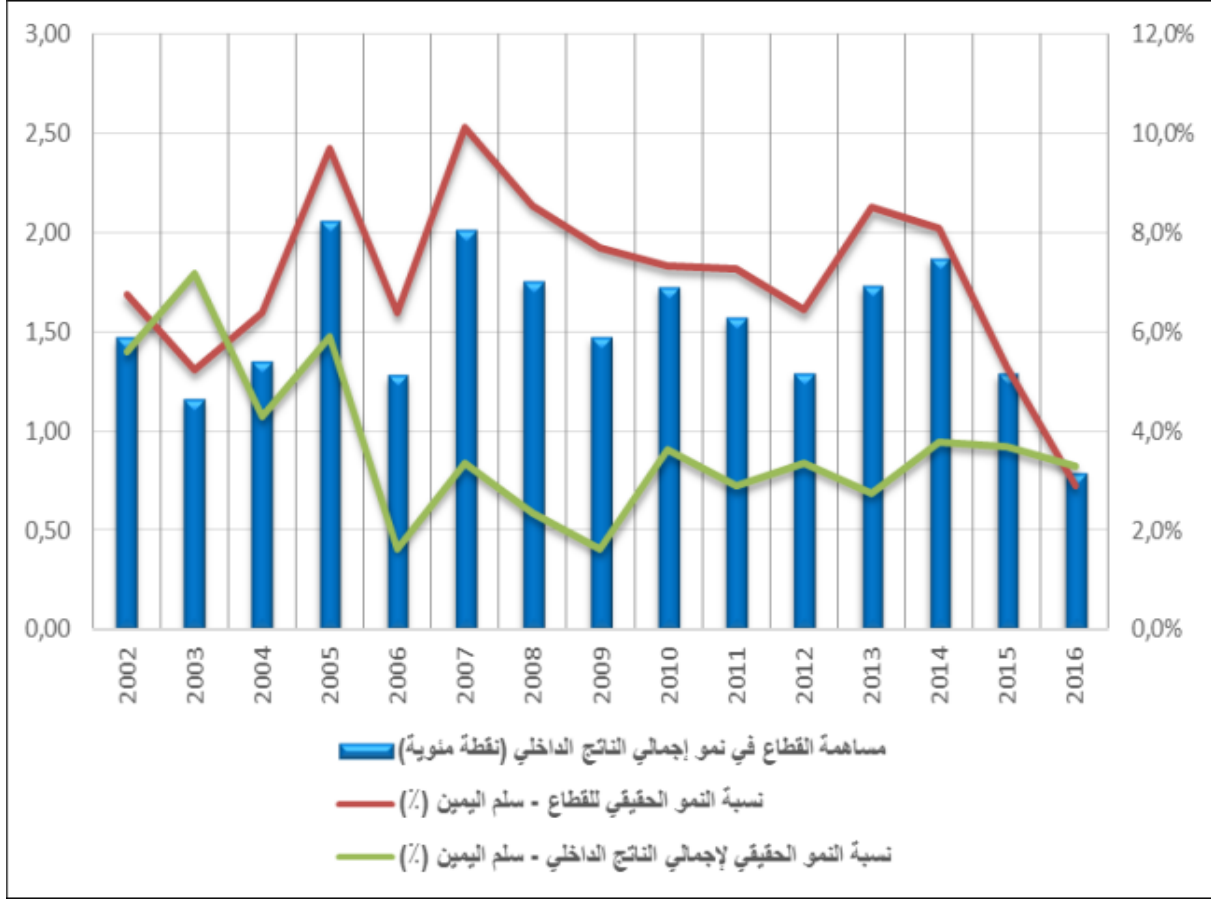
المصدر: سلامة وفاء اعتماد على :

ONS, compte de production et compte, d'exploitation de année 2002 à 2015

ONS, les comptes économiques de année 2011 à 2016 n° 786.

من خلال الجدول (07): يتضح جليا أن القيمة المضافة لقطاع النقل ، قد شهدت زيادة كبيرة من 830341.5 مليون دج سنة 2008 إلى 1796979.3 مليون دج سنة 2016 بـ 966637.8 مليون دج أي بنسبة 116.41 % ، ويرجع هذا التطور في القيمة المضافة لقطاع النقل إلى التطور الحاصل عموما في قطاع الخدمات المسوقة و الذي يتصدره قطاع النقل والتجارة ويوضح الشكل أدناه مساهمة قطاع الخدمات المسوقة في الناتج الداخلي الخام.

الشكل (06): مساهمة قطاع الخدمات المسوقة في نمو إجمالي الناتج الداخلي



المصدر: بنك الجزائر 2017 ، التقرير السنوي 2016 التطور الاقتصادي والنقدي للجزائر ص 26.

من خلال الشكل يتضح أن قطاع الخدمات المسوقة عرف نشاطا كبيرا و مساهمته في نمو إجمالي الناتج الداخلي عرفت ارتفاعا بمعدل نمو 2% من سنة 2002 إلى سنة 2005 حيث ارتفعت نسبة مساهمة قطاع الخدمات المسوقة في نمو إجمالي الناتج الداخلي من 6% إلى 8 ثم % عرف تراجعاً منذ سنة 2005 إلى غاية سنة 2006 بمعدل 2.5 % من 8.1 % إلى 5.1 % .

إلا أنه إرتفع مجددا و بشكل متواصل سنة 2007 ليحقق معدل نمو 8% ، ثم سجل انخفاض تدريجي منذ سنة 2007 إلى غاية 2012 بمعدل يقدر ب 7% سنة 2008 وبمعدل 5.9 % ثم على التوالي سنة 2010 و 2011 و 2012 فقد سجل معدل نمو يقدر ب 6.9 % و 6.1 % و 5.1 % حيث ساهم في سنة 2012 بنسبة 20.1 % من إجمالي الناتج الداخلي.

وفي سنة 2014 تحسن نشاط الخدمات المسوقة بشكل واضح بعد تراجعه في السنة السابقة مسجلا بذلك أعلى نسبة نمو منذ سنة 2007 أي بإرتفاع قدره 7.7 % حيث ساهم هذا النشاط بأكثر من النصف 56.3 % في نمو إجمالي الناتج الداخلي كما يولد ما يقارب ربع تدفق الثروة 23.1 %، ويرجع هذا إلى ديناميكية فرع التجارة وفرع النقل والمواصلات اللذان ارتفعا إلى 10.4 % و 5.0 % على التوالي.

الفصل الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

ثم تقلص بعدها نشاط الخدمات المسوقة حتى سنة 2015 إلى معدل نمو 5.1 % بعد أن كان يحقق معدل نمو 7.7 % سنة 2014 واستمر في الانخفاض حتى سنة 2016 محققا معدل نمو 3% أي بفارق 4.7 نقطة عن سنة 2014.

ويرجع تباطؤ وتيرة توسع قطاع الخدمات المسوقة إلى عدم تسجيل أي مشاريع جديدة خاصة في فرعي قطاع التجارة و قطاع النقل والمواصلات. ومن خلال ماسبق يتضح جليا أن قطاع النقل يساهم بشكل كبير في الناتج الداخلي الخام و في تكوين الثروة.

المطلب الثالث: مساهمة قطاع النقل في اليد العاملة في الجزائر

تتجلى مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية، في انه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين الانتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها. وهنا تظهر أهميته القطاع في تشغيل الأيدي العاملة و توفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان سواء في مجال النقل بذاته أو في مجالات أو في مجالات أخرى ترتبط به.

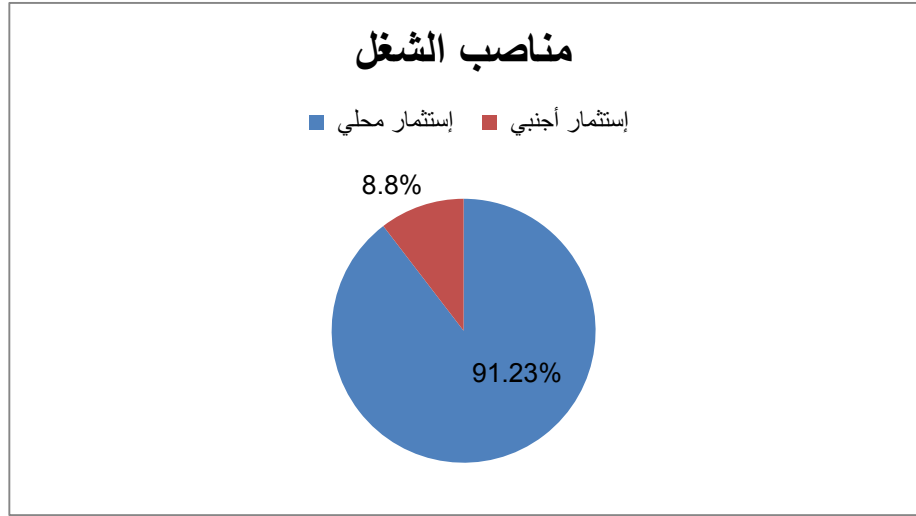
ومن خلال الجدول التالي سنوضح مساهمة قطاع النقل في توفير فرص العمل من خلال عدد المشاريع المسجلة لدى وكالة الوطنية لتطوير الاستثمار خلال الفترة 2002-2018.

أولاً: حسب نوع الإستثمار:الجدول 08: مناصب الشغل المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار للفترة الممتدة بين 2002-2018.

نوع الاستثمار	مناصب الشغل	النسبة المئوية %
استثمار محلي	1231677	23,91 %
استثمار أجنبي	143237	8,8 %
المجموع	1374914	100 %

المصدر : من إعداد الطالبة بالإعتماد على بيانات التصريح بالاستثمار 2002-2018 على الموقع

الإلكتروني <http://www.andi.dz>



ثانيا: حسب نوع النشاط

الجدول (09): مناصب الشغل المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار للفترة 2002-2018.

نوع النشاط	مناصب الشغل	النسبة المئوية %
الزراعة	64532	5.48%
البناء	254728	14.13%
الصناعة	630769	54.03%
الصحة	30569	2.66%
النقل	158912	6.49%
السياحة	94565	9.20%
الخدمات	132391	7.65%
التجارة	4100	0.33%
الاتصالات	4348	0.35%
المجموع	1374914	100%

المصدر : إعداد الطالبة بالإعتماد على بيانات التصريح بالإستثمار 2002 2018 على الموقع الإلكتروني

. [http:// www.ondi.dz](http://www.ondi.dz)

الفصل الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

من خلال الجدول (09): يتضح أن قطاع النقل وفر عدد كبير من فرص العمل قدرت بـ 158912 منصب شغل أي نسبة 6.49 % من إجمالي فرص العمل التي توفرها مختلف القطاعات الاقتصادية في الجزائر، حيث احتل النقل المركز الثالث بعد كل من قطاع الصناعة بمعدل 530769 منصب أي بنسبة 51.03 % ثم قطاع البناء بمعدل 254728 أي نسبة 14.43 % وهذا يدل على الأهمية الاقتصادية الكبيرة لهذا القطاع وقدرته على إمتصاص البطالة وتوفير فرص عمل للأفراد المجتمع.

خلاصة الفصل:

من خلال دراستنا لقطاع النقل تبين لنا أن للنقل دور فعال ومهم في التنمية الاقتصادية، لتوفر الجزائر على شبكة طرق جد فعالة تستجيب لاحتياجات الدولة والمواطن، حيث شهدت هذه الأخيرة قفزة نوعية عبر فترات وهذا عائد إلى عدة أسباب منها ما هو متعلق بالسياسة العامة المتبعة وكذا بالموارد المالية المتاحة والمخصصة للقطاع.

أما من الجانب الذي تطرقنا فيه إلى سياسة وإجراءات النقل في الجزائر نرى أن الحكومة خصصت لمجموع هذه السياسات و التي تمثلت في برنامج للإنعاش الإقتصادي والتي امتدت على طول فترات منذ سنة 2001 إلى غاية سنة 2014 أين ركزت الحكومة على قطاع النقل باعتباره قطاع إستراتيجي، مخصصة له أغلفة مالية ضخمة لإنجاز هذه المشاريع والإجراءات وأخذ به بعين الاعتبار عنصر طبوغرافية الجزائر وجيولوجية الجزائر كذلك للنهوض بقطاع هام لتحقيق تنمية اقتصادية من خلال عدة عوامل أهمها زيادة الناتج الوطني الخام وتوفير مناصب شغل.

الخاتمة

خاتمة:

من خلال دراستنا لقطاع النقل تبين لنا دوره الفعال والمهم في التنمية الاقتصادية، لكونه نشاط خدمي يساعد في نمو النشاطات الاجتماعية والاقتصادية، أي دعم وإنعاش الاقتصاد الوطني وقطاع النقل بصفته احد أهم مؤشرات التنمية بكل أشكالها، حيث يساهم بالتأثير عليها هذه الأخيرة الواسعة المجال والتي تتمثل في كم التغييرات الهيكلية التي تحدثها الدولة في الاقتصاد الوطني. ولما لها أهمية سعت الدول إلى تطوير العوامل التي تؤثر على التنمية الاقتصادية والتي من ضمنها قطاع النقل. وقد تم في الدراسة النظرية للموضوع التعرف على دوره في التنمية الاقتصادية من خلال الوقوف على بعض المؤشرات التي تبين علاقة قطاع النقل بالتنمية الاقتصادية، ليتم بعد ذلك محاولة إسقاط هذه الجوانب على واقع القطاع في الجزائر.

وقد توصلت الدراسة من خلال تحليلنا لواقع قطاع النقل وكذا من خلال قراءتنا لمؤشرات الاقتصاد الكلي ومجموع السياسات الاقتصادية والإجراءات المتبعة في الجزائر في مجال قطاع النقل، إلى ضرورة إدراك أهمية قطاع النقل في الاقتصاد الوطني باعتباره قطاع استراتيجي من اجل إحداث التنمية الاقتصادية والمساهمة في النهوض بالاقتصاد الوطني، و ذلك من خلال الدراسة التطبيقية التي تضمنت كذلك مدى مساهمة قطاع النقل في الناتج الوطني الخام وكذلك القيمة المضافة التي يقدمها هذا القطاع في الاقتصاد الوطني ودوره الفعال في توفير اليد العاملة والقضاء على البطالة.

نتائج الدراسة

من خلال ما ترقنا له في الدراسة من الجانبين النظري و التطبيقي يمكن أن نستخلص مجموعة من النتائج وذلك على النحو التالي:

- قطاع النقل قادر على إحداث تنمية اقتصادية وذلك من خلال الأشواط التي قطعها هذا القطاع.
- نجاعة المشاريع الجديدة في تخفيف الضغط داخل المدن إستراتيجية نجحت فيها الجزائر لكونها مشاريع إستراتيجية مثل مشروع الترامواي والميترو والطريق السيار شرق-غرب.
- حسب مؤشرات الاقتصاد الوطني التي قمنا بتحليلها لتبيان علاقة النقل بالتنمية الاقتصادية، تبين أن للنقل قيمة مضافة هامة في الاقتصاد الوطني.
- لقطاع النقل بالجزائر دور كبير في اليد العاملة حيث يضم عدد كبير من العمالة.
- رغم استفادة قطاع النقل على قرابة 100 مليار دولار لتطوير البنى التحتية والمنشات القاعدية، إلا انه يعاني في الجزائر من الكثير من المشاكل منها غياب سلة ضب وهيئة تختص بالتنظيم .
- لقطاع النقل مساهمة كبيرة في الناتج المحلي.

التوصيات

من خلال ما جاء في هذه الدراسة وبناء على النتائج المتوصل إليها يمكننا تقديم بعض التوصيات على النحو التالي:

- يستوجب على الحكومة الجزائرية الاستعانة بخبراء لدراسة وتحليل جوانب النقل، وذلك لوضع إستراتيجية او خطة طريق لتعظيم منفعة هذا القطاع بالنسبة للاقتصاد الوطني.
- جعل أهمية تطوير قطاع النقل جزء من المجموعة أي من الخطة الشاملة الرامية لتحقيق تنمية شاملة، ويكون ذلك بوجود تواصل ومشاركة لقطاع النقل مع باقي القطاعات التي تربطه معها علاقة مباشرة أو غير مباشرة لوضع مشاريع متناغمة تمكن على تطوير كل القطاعات معا.
- ضرورة تبني سياسات جديدة من قبل وزارة النقل بما يتماشى مع الحاضر والواقع المعاش اليوم، والتخلي عن سياسات كانت تخدم ظروف الماضي.
- ضرورة تنويع الاقتصاد للتخفيف من الاعتماد على قطاع المحروقات، كالتركيز على قطاع النقل لما له من قيمة مضافة مهمة في الناتج الوطني الخام.

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية

كتب:

- 1- إبراهيم حسين العسل " التنمية في الفكر الإسلامي مفاهيم - عطاءات - معوقات - أساليب - المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع الطبعة الأولى ، 2006.
- 2- أحمد عبد السلام علام " علم إقتصاديات النقل"، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2009.
- 3- إسماعيل شعباني،" مقدمة في إقتصاد التنمية " الطبعة الثانية، دار الطباعة للنشر والتوزيع، الجزائر.
- 4- التوهامي ابراهيم،سياسات النقل و اثرها على التنمية الاقتصادية ،شهادة ماستر اكايمي، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، قسم العلوم التجارية، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم 2017-2018.
- 5- المغراوي عبد السلام " إقتصاديات النقل"، دار السلام، مصر، الطبعة الأولى ، 2006.
- 6- بشار يزيد الوليد، " التخطيط و التطوير الإقتصادي" دار الراية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2008.
- 7- جيمس أندرسن، صنع السياسة العامة (ترجمة: عامر الكبيسي)، دار المسيرة عمان ، 1999.
- 8- حسين إبراهيم عيد،" دراسات في التنمية و التخطيط الاجتماعي"، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1990
- 9- حمد سليمان المشوخي،" إقتصاديات النقل والمواصلات"، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003 .
- 10- حميد الطفيلي " جغرافية المواصلات والإتصالات، دار المنهل اللبناني، 2009.
- 11- خلف حسين الديلمي " تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية، أسس معيير تقنيات، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة 1 ، عمان ، الأردن، 2009.
- 12- ردينة عثمان يوسف،" إدارة خدمات النقل البحري " ، دار المناهج للنشر، عمان، 2008.
- 13- سعد الدين عشاوي " تنظيم إدارة النقل"، الطبعة الأولى، القاهرة، مكتبة عين شمس، 1975.
- 14- سعد الدين عشاوي،" تنظيم وإدارة النقل الأسس- المشكلات- الحلول"، دار المريخ للنشر، الطبعة الخامسة، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2005.
- 15- سعيد عبده، جغرافية النقل، مغزاها ومرماها، مكتبة الأنجلو المصرية للنشر، 2007 .
- 16- سميرة إبراهيم أيوب،" إقتصاديات النقل"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003.
- 17- شريف محمد ماهر " تخطيط النقل وسياساته الفعاليات وعوامل الجدارة" الدار الجامعية، 2006.
- 18- صالح صالح " المنهج التنموي البديل في الإقتصاد الإسلامي" دار الفخر للنشر، الطبعة الأولى، 2006.

- 19- طارق عبد الفتاح الشريعي " إقتصاديات النقل السياحي " مؤسسة حورس الدولية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2011.
- 20- عبد الفتاح ياغي، السياسة العامة النظرية و التطبيق ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، جمهورية مصر العربية، 2010.
- 21- عبد القادر محمد عطية " اتجاهات حديثة في التنمية، دار الجامعة الإسكندرية، 2002-2003.
- 22- عبد القادر محمد عبد القادر عطية " اتجاهات حديثة في التنمية " الدار الجامعية، الإسكندرية، 1999.
- 23- عثمان محمد غنيم" التخطيط ، أسس ومبادئ عامة" دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2006.
- 24- علاء فرج الطاهر، التخطيط الإقتصادي"، دار الرياء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2011.
- 25- فايز إبراهيم الحبيب،" التنمية الاقتصادية بين النظرية وواقع الدول النامية" مطابع جامعة الملك سعود، الرياض، السعودية، 1985.
- 26- محمد أحمد الدوري، " التخلف الإقتصادي" ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، 1987.
- 27- محمد خميس الزوكة،" جغرافية النقل والتجارة، دار المعرفة الجامعية، مصر.
- 28- محمد قاسم القريوتي، رسم وتنفيذ وتقييم السياسة العامة، الطبعة الأولى، مكتبة الفلاح للنشر والتوزيع، الكويت، 2006.
- 29- مجيد ملوك السامرائي" تكنولوجيا النقل العالمي واتجاهات التجارة الدولية الحديثة، دار البازوري العلمية للنشر و التوزيع، عمان.
- 30- مدحت القريشي،" التنمية الإقتصادية نظريات وسياسات وموضوعات، دار وائل للنشر، الأردن، الطبعة الأولى،، 2007 .
- 31- مولود ديدان،" مدونة حركة المرور عبد الطريق"، دار بلقيس ، 2007.
- رسائل ماجستير وأطروحات الدكتوراه:**
- 1- حليلة بن عبد العزيز، واقع النقل المستدام في الجزائر حالة النقل البري" مذكرة ماستر، جامعة الحاج لخضر باتنة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2011.
- 2- سناء روايحي" النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري"، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الإجتماعية والعلوم الإسلامية، قسم علم الاجتماع والديموغرافيا، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2008-2009.
- 3- سياري نورة، دراسة سوق النقل الحضري العمومي بالحافلات دراسة حالة مدينة قسنطينة، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماجستير في علوم التسيير، جامعة منتوري قسنطينة، 2013-2014.
- 4- قرومي حميد، مشاريع تنمية قطاع النقل في الجزائر والمشاكل التي تواجهه، جامعة لبويرة.

- 5- قنادزة جميلة، الشراكة العمومية الخامة والتنمية الاقتصادية في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017-2018.
- 6- كبداني سيد أحمد، اثر النمو الاقتصادي على عدالة توزيع الدخل في الجزائر مقارنة بالدول العربية: دراسة تحليلية وقياسية، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، 2012-2013 .
- 7- لعيداني عبد الحفيظ، " النقل و التنمية المحلية" ، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم، 2018-2019.
- 8- محمد عبد العزيز عجمية "، إيمان عطية ناصف، التنمية الاقتصادية: دراسات نظرية وتطبيقية ، جامعة الإسكندرية ، 2000 .
- 9- مسعودة بوزيدي، "سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة - دراسة حالة مدينة الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في إطار مدرسة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة فرحات عباس، سطيف، 2009-2010.

مقالات:

- 1- سلامة وفاء، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة البشائر الاقتصادية، جامعة بشار، الجزائر، المجلد الخامس، العدد1، بتاريخ:22/05/2019.
- 2- سمير بوختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة، واقع بو آفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، العدد6 ، جوان 2010.

تقارير:

- 1- الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار، تقرير حول قطاع النقل في الجزائر .
- 2- بنك الجزائر 2017 ، التقرير السنوي 2016 التطور الاقتصادي والنقدي للجزائر.

جرائد الرسمية:

- 1- مصالح الوزير الأول، ملحق بيان السياسة العامة، 2010 ، الجزائر، أوكتوبر، 2010.
- 2- الجريدة الرسمية رقم 45، المؤرخة في 29 جويلية 2009.

مواقع الإلكترونية:

- 1- حيدر كمونة، " دور النقل في التنمية الاقتصادية، www.almadpapper.com .
- 2- بيانات التصريح بالاستثمار 2002-2018 على الموقع الالكتروني <http://www.ondi.dz>
- 3- كل التفاصيل عن مشاريع النقل، مقالة في جريدة البلاد على الرابط التالي: <http://fibladi.dz>
- 4- وزارة النقل الجزائرية" الهيكل التنظيمي " - [transports.gov.dz/ index.php?option=com-](http://transports.gov.dz/index.php?option=com-content&view=article&id=15) . comtent et view =article =15 tenid =21.

- 5- الجزائر تتفق 16 مليار دولار على تطوير قطاع النقل، ص 38 على الرابط
_www.alwast.news.com/alwasat.htm
- 6- عبد العزيز تويقر، أهم المشاريع المتعلقة بالنقل البري في الجزائر، على الرابط [www.akgersa-](http://www.akgersa-dz.com/cocoom/awi/xhtean/looter/rss/hedallain)
[. dz.com/cocoom/awi/xhtean/looter/rss/hedallain](http://www.akgersa-dz.com/cocoom/awi/xhtean/looter/rss/hedallain)
- 7- ijabat.google.com
- 8- www.el-fadjr.dz
- 9- www.djelfa.info.dz

ثانيا: باللغة الأجنبية:

كتب:

- 1- rené ,JOATTON , les transports au future, rdition de catherine,1996
- 2- exparcuexn tacques,transport combiné rail – route, collection cibles , paris, 1998
- 3- jacques lacaillon , la croissance économique , edition cujas paris, 1979

مقالات:

- 1- mayer .M.D « organizational response to a federal poliy initiative in the public transportation sector :A study of inplementation and compliance . upublihed Ph .D.Dissertation depotenet of civil engineering MIT.combridge, 1978.
- 2- gordon .s and M Meyer energing public – private partenership in hrban transportation" , transportation reearch record 877, transportation reearch boord, washington.D., 1982.