



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم الاقتصادية



العنوان المذكرة:

دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في الجزائر

مذكرة مكملة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

في العلوم الاقتصادية تخصص: اقتصاد دولي

تحت اشراف:

د/ فرطقي جابر

من إعداد الطالبة:

غربي إبتسام

بن جامع مريم

نوقشت أمام اللجنة علنا:

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
لشهب مسعود	أستاذ محاضر (أ)	جامعة 20 أوت 1955	رئيسا
كعوان سليمان	أستاذ محاضر (أ)	جامعة 20 أوت 1955	ممتحن
فرطقي جابر	أستاذ مساعد (أ)	جامعة 20 أوت 1955	مشرفا

السنة الجامعية 2021-2022



استمارة ايداع مذكرة ماستر 2021-2022

قسم العلوم الاقتصادية

أنا المسمى لسنة الاستاذ المساعد: حريظا في حارب
الشرف على الطلبة الآتية استلام:

- 1- الدكتور محمد بن عبد الوهاب
 - 2- الدكتور عبد السلام
- نقص: الدكتور محمد بن عبد الوهاب

أمر بأن ملحق الماستر التي تعرف عليها والمسومة به
دور قطاع المنك في التسمية الدكتور محمد بن عبد الوهاب

له استوفت جميع الشروط اللازمة للمطالبة، وأميز طبع وتسلم الملف لتتبع:

UNIVERSITÉ 20 AOÛT 1955
SKIKDA

توقيع المشرف

2022/06/.....

توقيع الطالب الثاني

2022/06/.....

توقيع الطالب الأول

2022/06/.....



تعهد

أنا الممضي أسفله الطالب (ة): بن جامع صريم
تاريخ الميلاد: 1991/04/24 لولاية: سكيكدة
عنوان الإقامة: ص.ب. الخوجة ساكنة مدخل IH رقم حد سكيكدة
كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير / قسم: العلوم الاقتصادية
التخصص: اقتصاد دولي
رقم التسجيل: 36001964
وفي يوم: 2020/ /

أصبح بأن مذكرة الماستر الموسومة ب:
دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر

السنة الجامعية: 2021 / 2022

تمت تحت اشراف الاستاذة/الدكتورة(ة):

إسم ولقب المشرف: خرطاتي جابر

أقر أنها عمل أصيل لي وحدي. وأنها خالية من أي شكل من اشكال السرقة العلمية. وأنعمل كامل المسؤولية القانونية والأخلاقية لما ورد في المذكرة. وأن هذه المذكرة لم يسبق تقديمها في أي عمل بأي شكل من الأشكال كاملة أو جزء منها. وأتعهد انني التزمت فيها بأصول التوثيق المعتمدة والسليمة الضامنة لحقوق الملكية الفكرية لأصحابها الاصيلين.

وفي حال الاخلال بأي شرط من شروط التعهد. التزم بكل المتابعات والأجزاء التي ستنسخها الكلية.

نوسو 280758

ص 16/05/2022

المصادقة

السيد /

الموضوع

التوقيع

الاسم

اللقب

الرقم

التاريخ

المكان

الملاحظات

التعليق

التوقيع

التاريخ

المكان

الملاحظات

التعليق

التوقيع

التاريخ

المكان

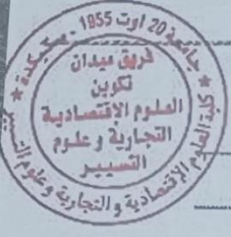
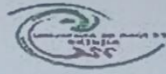
الملاحظات

بن جامع صريم

Benjamin

ملاحظة هامة:

تعلا الاستمارة من قبل الطالب وتوقيع لرئيس القسم بعد المصادقة عليها لدى مصالح الإدارة.



تعهد

أنا الممضي أسفله الطالب (ة): عزينا عيسى
تاريخ الميلاد 1992/09/23 بالبروش / ولاية: سعيدة
عنوان الإقامة: حي الناصريين رقم 30 الشوشة
كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير / قسم: العلوم الاقتصادية
التخصص: اقتصاد دولي
رقم التسجيل: 3600 6898
وفي يوم: 2020/ /

أصريح بأن مذكرة الماستر الموسومة بـ:

در تطاع النقل تحت حقوق التتميم الاقتصادية
في الجزائر
المسنة الجامعية: 2021 / 2022

تحت إشراف الأستاذ (ة) / الدكتور (ة):

إسم ولقب المشرقة: عزينا عيسى

التوقيعات لاسم المادة 02
الإلتزام مسؤولة على
مضمون الوثيقة

أقر أنها عمل أصيل لي وحدي، وأنها خالية من أي شكل من أشكال السرقة العلمية، وأتحمل كامل المسؤولية القانونية والأخلاقية لما ورد في المذكرة. وأن هذه المذكرة لم يسبق تقديمها في أي عمل بأي شكل من الأشكال كاملة أو جزء منها، وأتعهد أنني التزمت فيها بأساليب التوثيق المعتمدة والمسلمة الضامنة لحقوق الملكية الفكرية لأصحابها الأصليين. وفي حال الإخلال بأي شرط من شروط التعهد، التزم بكل المتابعات والإجراءات التي ستخضعها الكلية.

المصادقة

مصادقة من توقيع:

عزينا عيسى

الموضوع: اقتصاد دولي

عن رئيس المجلس العلمي الأعلى، هو: عزينا عيسى

26 جوان 2022

و بتفويض منه
مجلس الإدارة الإقليمية
لجنة التسيير
عزينا عيسى



الاسم واللقب والتوقيع للطالب

عزينا عيسى
عزينا عيسى

ملاحظة هامة:

- تملأ الاستمارة من قبل الطالب وتبذل لرئيس القسم بعد المصادقة عليها لدى المصالح الإدارية

الإهداء

بعد بسم الله الرحمن الرحيم أحمد الله حمدا كثيرا يليق بجلالته وأصلى وأبارك على سيدنا محمد صل الله عليه وسلم وبعد:

بتوفيق من الله سبحانه وتعالى هذه المذكرة التي كانت ثمرة جهدي فإهدى بها لأعز إنسانة على قلبي التي أذارت دمي بنصائحها وزعت البسمة على وجهي بحبها "أمي الغالية"

ولي أبي العزيز لتضحياته وخير مثال لأستنا حفظك الله، ولي اخوتي من أكرمهم لي أصغرهم.

ولي كل من كانوا لي أوفياء مساندين صديفتي الغالية، ولكل من ساهم في انجاز هذا العمل لأساتنتي وزملائي.

أهدي إليكم جميعا ثمرة جهدي.

مريم و ابتسام

شكر وتقدير

في البداية الحمد لله الذي وفقنا فإليه ينسب الفضل كله في إكمال هذا العمل المتواضع.

وبعد الحمد لله فإننا نوجه شكرنا وتقديرنا لاستاذتي الدكتور "فرطاتي جابر" والمشرف على رسالتي، فشكري لا يعبر عنه بكلمات فلولا مثابرتة وعمه المستمر ماتم هذا العمل فتوجهاته ومعلوماته هي من ساهمت في إثراء هذا البحث فله مني وافر الشناء وخالص الدعاء.

كما أتقدم بالشكر لكل الاساتذة الذين وعموا مشواري الدراسي كل باسمه ولقبه ومرتبته.

أسأل الله أن يجازيكم خير الثواب والمراتب العليا في الدنيا والآخرة.

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أهمية قطاع النقل و مدى مساهمته في تحقيق التنمية الاقتصادية و آثاره على الاقتصاد الوطني حيث يعد قطاع النقل الشريان الحيوي الذي يمد الاقتصاد و يعتبر أيضا احد أهم محددات التنمية الاقتصادية و له دور فعال في خلق الثروة و توفي فرص العمل و قد توصلت الدراسة من خلال تحليلنا لواقع قطاع

النقل إلى مؤشرات الاقتصاد الوطني حيث يمثل بذلك احد الوسائل العملية التي تلعب دور في ربط و تقريب المناطق و الجهات الجغرافية.

خلصت هذه الدراسة إلى ضرورة الاهتمام أكثر بهذا القطاع و تطويره ليتناسب مع المعايير العالمية و ذلك من اجل تأدية دوره التنموي ليدفع عجلت التنمية الاقتصادية الاجتماعية في الجزائر
كلمات المفتاحية: قطاع النقل، التنمية الاقتصادية ، قطاع النقل في الجزائر.

Resume :

This study aims to highlight the importance of the transport sector and the extent of its contribution to achieving economic development and its effects on the national economy. The transport sector is the vital artery that supplies the economy and is also considered one of the most important determinants of economic development and has an effective role in creating wealth and providing job opportunities. Through our analysis of the reality of the transport sector, the study found the indicators of the national economy, which represents one of the practical means that play a role in linking and approximating geographical regions and destinations.

This study concluded that it is necessary to pay more attention to this sector and develop it to suit international standards, in order to fulfill its developmental role to advance the acceleration of socio-economic development in Algeria.

Keywords: transport sector, economic development, transport sector in Algeria.

الفهرس

الصفحة	العنوان
I	الإهداء والشكر
II	الملخص
IV	الفهرس
IIV	قائمة الجداول والأشكال والاختصارات
أ-٥	المقدمة
30-12	فصل الأول: الإطار النظري لقطاع النقل
14-12	المبحث الأول: مفاهيم أساسية حول قطاع النقل
12	المطلب الأول: تعريف النقل
16-15	الفرع الثاني: عوامل المؤثرة في النقل
16	مطلب الثاني: أهمية قطاع النقل
18-16	فرع الأول: أهمية النقل على مستوى الدولة ككل
18	الفرع الثاني: أهمية النقل على مستوى المجتمع
20-18	الفرع الثالث: أهمية النقل على مستوى الوطني
21-20	المطلب الثالث: خصائص وسائل النقل
22-21	المبحث الثاني: أنواع وسائل النقل والآثار الاقتصادية والاجتماعية
24-22	مطلب الأول: أنواع وسائل النقل
25-24	مطلب الثاني: الآثار الاقتصادية والاجتماعية
29-26	مطلب الثالث: الدراسات السابقة
64-32	الفصل الثاني: قطاع نقل في الجزائر.
32	المبحث الأول: واقع قطاع النقل
32	مطلب الأول: النقل في الجزائر
40-32	الفرع الأول: النقل البري في الجزائر
45-40	فرع الثاني: النقل البحري في الجزائر
48-45	الفرع الثالث: النقل الجوي في الجزائر
51-48	المطلب الثاني: النقل الحضري الجماعي في الجزائر
48	الفرع الأول: النقل الحضري في الجزائر

49	الفرع الثاني: مزايا النقل الحضري في الجزائر
51-50	الفرع الثالث: النقل بالسكة الحديدية بين المدن
52-51	المطلب الثالث: استراتيجية تطوير قطاع النقل في الجزائر
52	الفرع الأول: المشاريع الجديدة
53	فرع الثاني: إعادة بعض المشاريع المعطلة للأسطول البحري والجوي
54	فرع الثالث : مشاريع مجال النقل الحضري و الشبه حضري
54	فرع الرابع : مشاريع النقل السكك الحديدية
55	المبحث الثاني: أهمية قطاع النقل في الجزائر
55	مطلب الأول:مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي
57-55	الفرع الأول: مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي
59-58	فرع الثاني: مساهمة قطاع النقل في الناتج الداخلي الخام
60-59	المطلب الثاني: مساهمة قطاع النقل في توفير مناصب الشغل
61-60	المطلب الثالث: مساهمة قع النقل في السياحة
64-63	الخاتمة
	قائمة المراجع

قائمة الجداول

الصفحة	الجدول
26	الجدول رقم (1-1) أرقامنا هما العناصر في الطريق للسيار شرق - غرب.
33	الجدول رقم (2-1) المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية للسنة 2007 الوحدة مليون طن
34	الجدول رقم (2-2) حركة النقل البحري للمسافرين (1990 - 1995) (2000 - 2005)
39	الجدول رقم (3-1) وضعية النقل الجوي للفترة 2013 - 2016
44	الجدول رقم (3-) (2) عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار لقطا ع النقل.
49	الجدول رقم (4-1): الناتج المحلي الإجمالي لقطا ع النقل.
50	الجدول رقم (4-2): القيمة المضافة لقطا ع النقل في الجزائر

قائمة الأشكال

الصفحة	الشكل
24	شكل رقم (1-1) 1) شبكة الطرق تفيا الجزائر مصدر وزارة النقل والمواصلات تقرير عن قطاع النقل في الجزائر .
25	الشكل رقم (2-1) مسار الطريق السيار (شرق - غرب)
33	الشكل رقم (2-1) خريطة التجارية الجزائرية الموانئ
50	الشكل رقم (4-1): تطور الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل من 2008-2016
51	الشكل رقم (4-1): مساهمة قطاع النقل في الناتج الداخلي الخام
53	الشكل رقم (5-1): يوضح مناصب التشغيل حسب القطاع من 2008-2017.

المقدمة:

احتاج الإنسان منذ وجوده على سطح الأرض إلى التنقل من أجل قضاء حاجاته المتنوعة و المختلفة سواء تجارة تجول و غيرها و قد تعددت وسائل نقله و تطورت فكان ينتقل على قدميه و مع القوافل أو على ظهور الحيوانات إلى أن اكتشف وسائل نقل مختلفة البرية منها البحرية و الجوية حيث تنوعت هذه الوسائل و تطورت عبر الزمن فبعدى إن كانت وسائل بدائية بطيئة الحركة ثقيلة الوزن تستهلك طاقة كبيرة حيث أصبحت الآن تساعد الإنسان بقضاء حاجاته بأكثر راحة و في أقل وقت ممكن و تكلفتها منخفضة حيث تعد وسائل النقل و المواصلات احد أهم المميزات الرئيسية لحضارة هذا العصر فالنقل عامل من العوامل الضرورية لمساعد في النشاطات الاقتصادية و الاجتماعية.

يعد قطاع النقل شريان الحياة الاقتصادية و أهم قطاعات البنية التحتية و هذا نظرا للدور الفعال الذي يلعبه قطاع النقل في التطور الاقتصادي و الاجتماعي للمجتمعات حيث يتسم الاستثمار في مشروعات النقل بمنفعة كبيرة التي تتحقق لفترة طويلة جدا و انعكاساته الاجتماعية و الاقتصادية الهامة على الاقتصاد الوطني و نظرا لأهمية النقل في هذا المجال فقد حرصت الدول النامية و المتقدمة على حد سواء لتنشيط قطاع النقل فهو يعتبر مطلب أساسي لضمان التطور الاقتصادي لكل دولة و يقاس مستوى تطور هذه الدول بمدى تطور قطاع النقل فيها كما يلعب النقل دورا في التنمية على المستوى الإقليمي و العالمي كما يلعب قطاع النقل دورا هاما في تنشيط القطاعات الاقتصادية الأخرى و القضاء على الفوارق الاجتماعية و الثقافية بين أفراد المجتمع الواحد و هذا من أجل تحقيق الأمن الغذائي و التنمية الفلاحية و تطويل المدن الحالية و تفعيل المدن المستقبلية .

كما عرف قطاع النقل تحولا حقيقيا و هذا من خلال انجاز عدد كبير من المشاريع و أخرى في طريق الإنجاز هذا من أجل جعله أكثر فعالية للمساهمة التنمية الاقتصادية للبلاد.

الإشكالية:

إن النقل يعد من أهم النشاطات الاقتصادية المؤثرة بشكل فعال ومباشر على الاقتصاد الوطني، لم تكن السلطات الجزائرية في غفلة عن الدور الذي يمكن ان يلعبه قطاع النقل في تحقيق تنمية اقتصادية فلقد قامت بإنجاز وتمويل العديد من المشاريع الخاصة في القطاع منذ الاستقلال، وهنا يبرز قطاع النقل كأحد القطاعات الرئيسية التي يمكن التركيز عليها لدفع عجلة التنمية الاقتصادية في البلد، وعلى ضوء ما تم دراسته يمكن طرح الإشكالية التالية:

"ما مدى تأثير قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر؟"

الأسئلة الفرعية التالية:

- ما هو قطاع النقل؟ وفيما تتمثل أهميته؟
- ما هو واقع قطاع النقل في الجزائر؟
- هل يساهم قطاع النقل في الاقتصاد الجزائري مساهمة فعالة؟
- ماهي استراتيجية تطوير قطاع النقل في الجزائر؟

الفرضيات:

- يحضى قطاع النقل بأهمية كبيرة في الاقتصاد العالمي
- تمتلك الجزائر بنية تحتية هامة في قطاع النقل سواء البري، البحري أو الجوي
- يساهم قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي للاقتصاد الجزائري
- يساهم قطاع النقل في توفير مناصب شغل هامة في الجزائر
- وضعت الجزائر استراتيجية واعدة لتطوير قطاع النقل.

مبررات اختيار الموضوع:

-الميل الشخصي

- محاولة إبراز دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر
- محاولة معرفة الأهمية التي يكتسبها قطاع النقل أهمية موضوع النفط كونه يعتبر من المواضيع.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الدراسة في كونها تعرض احد أهم المواضيع على مستوى الاقتصاد الدولي و أكثر المواضيع تداولاً نقاشاً بين الباحثين الاقتصاديين و تسليط الضوء على أهمية النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الدول خاصة الجزائر.

أهداف الدراسة:

-تحليل الواقع الاقتصادي لقطاع النقل في الجزائر

- ابراز نقاط الضعف ونقاط القوة لقطاع النقل في الجزائر لمحاولة إيجاد حلول جدية لتحقيق بنية تحتية قوية.

منهجية الدراسة:

تم الاعتماد على منهجين :

-المنهج الوصفي : استخدم لوصف الظاهرة محل الدراسة و التعرف على المفاهيم والعناصر الأساسية المرتبطة بقطاع النقل.

-المنهج التحليلي: استخدم هذا المنهج من أجل جمع البيانات والاحصائيات المتعلقة بالموضوع والقيام بتحليلها للوقوف على واقع قطاع النقل في الجزائر وأهميته بالنسبة للاقتصاد الجزائري.

صعوبات الدراسة:

- نقص المراجع .

-وجود صعوبة في الحصول على الإحصائيات التي تخص الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل

هيكل الدراسة:

الفصل الأول والذي جاء تحت عنوان الإطار النظري لقطاع النقل والذي قسمناه إلى مبحثين حيث تناول المبحث الأول الإطار النظري لقطاع النقل والذي قسم إلى ثلاث مطالب المطلب الأول تعريف النقل و العوامل المؤثرة فيه أما المطلب الثاني تناول أهمية قطاع النقل أما المطلب الثالث فكان حول خصائص هذا الأخير والمبحث الثاني شمل على المطلب الأول أنواع نقل أما المطلب الثاني فكان

حول آثار قطاع النقل في مجتمع و الوطن والمطلب الثالث تناول مختلف الدراسات السابقة لهذه الدراسة.

الفصل الثاني والذي جاء تحت عنوان واقع قطاع النقل في الجزائر فقد شمل مبحثين الأول كان حول البنية التحتية لقطاع النقل والذي قسم إلى 3 مطالب فكان المطلب الأول حول قطاع النقل في الجزائر من (نقل بري، ونقل بحري ونقل جوي) والمطلب الثاني اشتمل على النقل الحضري في الجزائر والمطلب ثالث استراتيجيات تطوير قطاع النقل أما المبحث الثاني فكان حول مدى مساهمة قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر وشمل 3 مطالب المطلب الأول مدى مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي أما المطلب الثاني تحت عنوان دور قطاع النقل في توفير اليد العاملة و المطلب الأخير فكان حول قطاع النقل و السياحة أي مدى مساهمة قطاع النقل في السياحة في الجزائر.

تمهيد:

يقوم قطاع النقل والمواصلات بدور هام في تحقيق التنمية بكل مجالاتها الاقتصادية والاجتماعية على مستويات المحلية والإقليمية والعالمية حيث يساهم في تحقيق متطلبات التنمية وتعزيز التعاون الإقليمي بين أفراد المجتمع لذا يعتبر تطور هذا القطاع أحد أهم مؤشرات الأساسية لتقدم الدول.

لكن رغم الأهمية الكبيرة التي يتميز بها هذا القطاع إلا انه نتج عنه العديد من المشاكل على جميع المستويات حيث تترتب عنها آثار سلبية متنوعة مثل الحوادث المرورية، التلوث وغيرها من المشاكل التي تسبب تكاليف باهظة سواء بالنسبة للأفراد أو المجتمع.

وعليه سوف نتطرق إليه فيما يلي:

المبحث الأول: مفاهيم أساسية حول قطاع النقل.

يعتبر التنقل من الأنشطة المرتبطة بحياة الفرد التي يسعى دائما لإدراجها في أولويات اهتمامه وذلك لإشباع حاجاته الشخصية والاجتماعية والاقتصادية ومع تطور الزمن تطورت حياة الإنسان وتغيرت وازدادت تعقيدا فتعددت الآراء حول تعريف النقل ولهذا سوف نتطرق إلى المفاهيم التالية:

الفرع الأول: تعريف النقل.

- لغة: تعني كلمة النقل لغة تحويل الشيء من مكان إلى آخر أي هي عملية تحريك وحمل وانتقال من مكان لآخر.
- اصطلاحا: يعرف النقل بدورة الأفراد أو الطاقة أو البضائع والخدمات التي يقوم بها الأفراد لتحقيق أهداف اجتماعية كما تعرف على أنه جزء حيوي من الحياة اليومية لمعظم الناس إذ يوفر لهم حركة والانتقال بين الأمان المختلفة منها وخرجها.
- تعريف النقل من الناحية الاقتصادية: يعرف النقل من الناحية الاقتصادية على أنه وسيلة مادية تحتوي مجموعة من التقنيات المسعرة من أجل نقل الأشخاص والبضائع ويعرف أيضا بأنه تحرك الأشخاص والسلع في إقليم معين كما يعرف على أنه نشاط الخدمات المتعلقة بوظائف الإنتاج.

من التعاريف السابقة يتضح أن:¹

- النقل يخص الأشخاص والبضائع
- النقل وصف بأنه نشاط خدمي
- النقل عملية تتم في فضاء أو إقليم معين.

تعريف النقل من الناحية القانونية: جاء تعريف النقل في القانون الجزائري في المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي سنة 1988 ما يلي:

يعد نقلا كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاصا أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها نستخلص من هذا التعريف ما يلي:²

- وصف النقل بأنه نشاط يمكن أن يحققه شخص طبيعي أو معنوي.
- اشتمل النقل على الأشخاص والبضائع.

لم يتطرق هذا التعريف للجانب الاقتصادي للنقل وهو المحرك كما يعرف النقل على أنه تحويل موضع شيء مادي أو موضع شخص ما نحو موضع آخر باستخدام وسيلة أو مركبة معينة يطلق عليها وحدة النقل دراجة، سيارة، حافلة، شاحنة، قطار، طائرة، باخرة..... الخ وذلك لمسافة طويلة نسبيا عبر ممر معين كالطرق والقنوات الملاحية والأنابيب. هاته الأخيرة إضافة إلى جمهور وخطوط ومحطات السكك الحديدية والموانئ والمطارات تشكل الهياكل القاعدية للنقل لذلك تتوقف الإمكانيات النقلية إما على قدرة وسيلة النقل المستخدمة أو على قدرة الهياكل القاعدية

وعليه يمكن القول إن نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص معين طبيعي أو معنوي يضمن التحويل الفيزيائي للأشخاص والبضائع في إقليم معين من مكان إلى آخر بواسطة مركبة أحدث لهذا الغرض³

¹بولمخ منيرة، قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية والتزامات التنمية المستدامة في الجزائر، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، السنة 2018/2017، ص3.

²نفس المرجع السابق، ص ص04/03.

³بين سبع الياس، استخدام نماذج البرمجة الخطية بالأهداف في ندمجة وحل مشاكل النقل دراسته وحله شركة نفضال تلمسان، رسالة دكتوراه في العلوم الاقتصادية جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2018/2019، ص43.

يعرف النقل على أنه الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واشتغال الموارد يساهم في انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي يكون فيها أكثر نفعاً

يعرف النقل على أنه تلبية احتياجات المجتمع الاقتصادية والاجتماعية والبيئية مع التقليل من آثارها المرغوب فيها على الاقتصاد والمجتمع والبيئة.¹

أيضاً يعرف الاقتصادي الإنجليزي YMTTHOMSON النقل بأنه وسيلة لتحقيق الهدف بذاته ويكون الهدف المقصود تعبيراً في الموقع سواءً بالنسبة للأشخاص أو البضائع كذلك يعرف MAURICE BEMADETTE النقل أنه وسيلة لنقل مادة أو كمية أو عدد من الأشخاص من منطقة إلى أخرى باختلاف وسيلة النقل ذاتها ويعتبر الدعامة الأساسية التي يقوم عليها الاقتصاد الوطني وهو من سمات الدولة القوية.

ينظر للنقل على أنه مصطلح المواصلات الذي يشير إلى خدمات مهمة جداكونه يوفر للإنسان سهولة التنقل وحقت الأمان وقلة الوقت المستغرق وبالتالي يشير مفهوم اقتصاديات النقل إلى كيفية استخدام النقل ووسائله لتحقيق تطورات أو تغيير ملحوظ في اقتصاد أي دولة أي أن الخدمات النقل تعبر عن المنتجات التي تقدمها المؤسسات الخاصة بقطاع النقل بمختلف أنواعه وذلك لتسجيل وتأمين عملية نقل الأشخاص ومنتجاتهم من مكان إلى آخر.² يتضح لنا من خلال التعريف السابق أن النقل هو عملية الانتقال من مكان إلى آخر باستخدام وسيلة معينة وهو نظام حركة الأفراد والسلع باستخدام المرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك بهدف تحقيق وتسهيل انتقالهم من مكان لآخر وسد الحاجات المادية والاجتماعية للمكان وبعض مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وتوسيع السوق الوطنية وتوحيدها كما يساهم في توسيع الممرات وسهولة التبادل والتواصل الحضري بين المناطق والدول.

يعرف النقل بأنه ذلك النشاط الاقتصادي الخدمي الذي يقوم على عملية تحريك ونقل الأفراد والبضائع من نقطة إلى أخرى باستخدام وسائط ووسائل متنوعة في ظل إطار تنظيمي وتقني ومعلوماتي يهدف إلى تلبية تكلفة الخدمة وتحسين جودتها وزيادة إشباع المستهلك من خلال تحقيق المنفعة الزمانية والمكانية.³

¹مرزقي مرزقي، أثر قطاع النقل على النمو الاقتصادي في الجزائر دراسة قياسية باستخدام نموذج ARDL، مجلة الدراسات الاقتصادية الكمية، المجلد 7، العدد 1، جامعة الجزائر، ص 63.

²سلامات وفاء، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة البشائر الاقتصادية، المجلد 5، العدد 1، جامعة 20 اوت 1955 سكيكدة، ص 255

³أيمن النحرابي، اقتصاديات وأساسيات النقل البحري، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، مصر، 2015، ص 21.

الفرع الثاني: العوامل المؤثرة في النقل.

تتمثل العوامل المؤثر في النقل فيما يلي:¹

أ- **العوامل والضوابط الطبيعية:** إن للعوامل الطبيعية أثر واضح في تحديد حركة النقل في انشاء شبكة من الطرق على اختلاف أنماطها وهي تؤثر في كافة أشكال النقل البرية والبحرية والجوية وتتخذ الضوابط الطبيعية أشكالاً عديدة ولكل شكل ظروفه وقوة هيمنته على اختيار وسائط النقل المناسبة لسطح الإقليم ومن ثمة يكون هذا العامل مسؤولاً إلى حد كبير على نجاح استثمار قطاعات النقل على اعتبار أنها مشاريع اقتصادية خدمية إنتاجية وتتمثل هذه العوامل في:

✓ الموقع الجغرافي للإقليم المعني بشبكات النقل.

✓ التركيب الجيولوجي للأرض التي تقام عليها شبكات النقل.

✓ مظاهر السطح من المرتفعات والمنخفضات والجبال والمنحدرات والوديان.

-المناخ وخصائصه وتوزيع الجغرافي وتتمثل عوامل المناخ المؤثرة على نشاط النقل في الرياح، الحرارة، الضباب، الأمطار، الضغط الجوي الذي يسبب المطبات الهوائية في النقل الجوي والرطوبة التي تؤثر على العوارض الخشبية لخطوط السكك الحديدية.

-الغطاء النباتي الذي يساعد على التبادل التجاري المعتمد أساساً على توافر شبكات النقل المتعددة بين مختلف الأقاليم التي توجد فيها حيث يتخصص كل إقليم بإنتاج معين يتوافق مع أنواع الغطاء النباتي.

-الموارد المائية والتي أثرت في شبكات النقل منذ القديم حيث أن مصادر المياه كانت سبباً في جذب السكان نحوها للاستقرار وتكوين القرى والمدن التي تزدهر تبعاً لعوامل أخرى وبالتالي تكون حاجتها للنقل أمراً ضرورياً لتلبية احتياجات الحالية والمستقبلية.

وعليه فإن الصفات المتنوعة للمناخ وما يترتب عليه من صور نباتية كثيراً إما تؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على عملية التركيز العمراني والاستقرار وبالتالي على عملية النقل في الإقليم مما يجب الالتزام بالضوابط الطبيعية وآثارها على نشاط النقل وتوزيع السكان مما ينجم عنها من مؤثرات تساهم بشكل جدي في بناء وتطوير الإقليم.

ب- **العوامل البشرية:** والتي تمثلت في:¹

¹بسيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في تنمية الاقتصادية، مجلة اقتصاد وإحصاء، عدد 22، 2014ص63

توزيع السكان وكثافة فهناك ارتباط وثيق بين حجم السكان والنشاط الاقتصادي وبالتالي يؤثر هذا حجم الطلب على الشكل.

-النشاط الاقتصادي إن تفاعل بين النشاط الاقتصادي والنقل عميق وطردى في أحيان كثيرة يكون النشاط الاقتصادي مؤثرا في النقل وسابقا له بمعنى أن يكون مد شبكات النقل سابق للنشاط الاقتصادي.

-التقدم التكنولوجي في مجال النقل يسهل التغلب على الكثير من الصعوبات الطبيعية كشكل سطح الأرض ومناخها المتطرف وبالتالي تحسين خصائص شبكات النقل ورفع كفاءتها كما أنه أثر على وسائل النقل الحديث فهو أساس وجودها وتطورها فقد تحسن أداء القطارات والسيارات والسفن والطائرات وازدادت سرعتها وسلامتها مع ازدياد حجم ما تنقله

-الحدود السياسية التي تحل في الكثير من الأحيان على انتهاء خطوط النقل عندها حيث تشكل نقاط انقطاع لشبكات الطرق بنسبة للدول المتجاورة لاعتبارات عدة

-تغير الأوضاع السياسية الذي يؤدي إلى تغيير في أنماط ومحاور تجارة الدول فيما بينهما ما ينعكس على اتجاهات خطوط وحجر الحركة عليها وخاصة خطوط النقل البحري على اعتباره أنه أهم أنواع النقل في التجارة الخارجية.

المطلب الثاني: أهمية النقل.

رغم أن قطاع النقل لا يعتبر قطاعا سلعيا أي أنه ليس كالصناعات والزراعة يعطي ناتجا مادي غير أنه يزيد من القيمة الاستعمالية لهذا الناتج بحيث يعتبر من أهم القطاعات المؤثرة على هيكل الاقتصادي والاجتماعي في الدولة فهو يمثل أحد أهم الملزمات الأساسية للتنمية في هذه القطاعات فتمثل أهمية النقل فيما يلي:

الفرع الأول:

أهمية النقل على مستوى الدولة ككل:

نجد أن قطاع النقل المتطور يساهم في حركة التقدم التي يمكن أن يصل إليه الاقتصاد والقوي وذلك من خلال:¹

أ- الاسهام في خلق ظروف المنافسة:

حيث أنه عندما لا تتوافر وسائل فإن حجر السوق يقتصر على تلك المناطق المحيطة بالمراكز الإنتاج وفي مثل هذه الظروف فإن عنصر المنافسة يختفي إذ يمكن القول بأن توافر قطاع نقل والشحن متقدم يساعد على خلق عنصر المنافسة بين السلع والخدمات المماثلة بالإضافة إلى توفير بعض السلع غير المنتجة محليا مثل بعض أنواع الفواكه والخضراوات التي يمكن توفيرها على مدار العام.

ب- تحقيق اقتصاديات الحجر مجال الإنتاج:

إن اتساع الأسواق كنتيجة لتوافر وسائل النقل والشحن يساعد المنشآت على الاستفادة من اقتصاديات الحجر الكبير بالإضافة إلى ذلك فإن توافر وسائل النقل يساعد على اختيار مراكز الإنتاج التي تساعد النشأة على التمتع ببعض المزايا الجغرافية.

ج- تخفيض تكاليف انتاج السلع والخدمات:

تساعد وسائل النقل أيضا على تخفيض الإنتاج وبالتالي إعطاء مرونة أكبر في تحديد سعر ويرجع ذلك إلى:

- انتشار خدمات النقل يساعد على خلق ظروف المنافسة.
- عن التكاليف النقل هي أحد عناصر التكلفة الكلية للإنتاج فإن توافرت وسائل النقل والشحن المنخفضة التكاليف استطاعت الوحدات الإنتاجية أن تخفض في المنتجات التي تستطيع أن تقوم بإنتاجها بأقل تكلفة ممكنة ويمكن أن تقوم بنقلها إلى مناطق جغرافية أخرى.

د-تساوي الأسعار واستقرارها: يساعد النقل على تحقيق تساوي في أسعار المنتجات حيث ازدادت الكمية

المعروضة من المنتج معين في منطقة ما فإنه من خلال نشاط النقل يتم توزيع المنتجات إلى أماكن أخر لها نقص

¹بن سبع إلياس، استخدام النماذج البرمجة الخطية بالأهداف في نمذجة وحل مشاكل النقل دراسة حالة شركة نافتال، مرجع سبق ذكره، ص ص46/47

في المعروض من هذا المنتج بالإضافة إلى ذلك فإن النقل يعمل على نقل المنتجات من الأماكن التي يقل فيها الطلب إلى الأماكن التي يشتد فيها الطلب على المنتجات.¹

فرع الثاني: أهمية النقل على مستوى المجتمع.

أن قطاع النقل يساعد على:²

- أ- توفير مناصب شغل: يعتبر العنصر البشري الأساس الذي يقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه من جهد بشري في إنجاز مهامها ولا تقتصر عملية النقل على قائد المركبة بل تتناول الجوانب المختلفة و المتعددة لمساعدة السائق و موظفي الإدارة و الميكانيكية و عمال الصيانة ومهندسين ومدنيين بمختلف الاختصاصات ومنفذي مشاريع النقل ... لذلك فإن توفير يد عاملة كافية لإيفاء بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل امر مهم وضروري باعتبار أي زيادة في مهام هذا القطاع تستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة باختلاف الاختصاصات.
- ب- إحداث التغيير الاجتماعي: يساهم النقل إلى حد كبير في احداث التغيير الاجتماعي بين افراد المجتمع وذلك من خلال ربط الريف بالمدينة بطرق حديثة لتسهيل عملية الاتصال الاجتماعي بينهما وذلك كلما ارتفعت و توسعت شبكات النقل وخطوط النقل بن أرجاء البلد الواحد من جهته بينه و بين أقطار أخرى من جهة أخرى هذا ما يؤدي إلى زيادة النفور الاجتماعي بشكل فعال وتعد أيضا من أهم آثار النقل في المجتمع قيامه بمبدأ تقسيم العمل الإقليمي أو التخصص بحيث يمكن تغيير عن مبدأ تقسيم العمل بأنه تحقيق أكفاء استخدام الأرض العمالة رأس المال و الإدارة إذا قامت كل منطقة جغرافية بإنتاج السلع التي يكون لها أكبر ميزة تنافسية.

الفرع الثالث: أهمية النقل في الاقتصاد الوطني:

تتضح مكانة النقل في الاقتصاد الوطني وعملية التنمية من خلال العناصر التالية:³

¹ ابن سبع الياس، استخدام النماذج البرمجة الخطية بالأهداف في نمذجة وحل مشاكل النقل دراسة حالة شركة نفضال، مرجع سبق ذكره، ص 48

² محمد عماري وفارت نصر الدين، دور اقتصاديات النقل والسياحية في تحقيق التنمية الاقتصادية الاجتماعية، جامعة الجلفة، الجزائر، 2015، ص ص 250-251

³ بوالملح منيرة، قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية والتزامات التنمية المستدامة في الجزائر، مرجع سبق ذكره، ص 16.

أ- التأثير على نمط واستراتيجية التنمية الاقتصادية:

يؤثر قطاع النقل على النمط والاستراتيجية الاقتصادية التنموية الاقتصادية التي تعتمدها الدولة انتهازها خاصة في القطاع الصناعي وذلك لأن خدمات النقل بمختلف أنواعها التي تؤثر على عملية التوطن الصناعي من اختيار مراكز الإنتاج ومناقد التسويق حيث تتضافر مجموعة من العوامل الاقتصادية والاجتماعية في تحديد عملية التوطن الصناعي وتتمثل تكلفة النقل أهم العوامل الاقتصادية في هذا المجال نظرا لاختيار موقع الصناعة يعتمد على:

-موقع الصناعات المنتجة للمواد الأولية ومدى قربها أو ابتعادها على الصناعة المعنية التأثير في جانب المدخلات.

-إمكانية نقل البضائع المختلفة بأحجام كبيرة التأثير في جانب المخرجات

-مواقع أسواق التداول والاستهلاك النهائي التأثير في جانب التوزيع يتضح أن خدمات النقل تؤثر على التكاليف الإنتاج وسعر البيع ومن ثم على حجم الطلب والعرض الكلي ومعدلات تغيير كل منهما بالنسبة لمنتجات كل صناعة.

ب-زيادة رأس المال المادي والبشري:

يساهم قطاع النقل معدلات التكوين الرأس المال المادي و البشري حيث تعمل خدمات قطاع النقل على تسيير عملية انتقاد المعرفة التكنولوجية التي تزداد فعاليتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي من ثم تجسيدها في كل شكل سلع و معدلات إنتاجية وتقنيات إنتاج متطورة الأمل الذي يؤدي إلى زيادة الطاقة الإنتاجية و تقنيات إنتاج متطورة الأمل الذي يؤدي زيادة الطاقة الإنتاجية والتي تعد بدورها من أهم محددات التنمية الاقتصادية وهو ما يفسر تزايد نسبة الانفاق على قطاع النقل خاصة في الدول النامية اذ بلغت نسبة الانفاق على قطاع النقل بمختلف انواعه ما يقارب 40% من اجمالي الانفاق على قطاع الخدمات المختلفة.

ج-تدعيم علاقات الترابط والتكامل الاقتصادي:

يعمل قطاع النقل على تدعيم علاقات الترابط والتكامل الاقتصادي سواء بين الصناعات المختلفة داخل القطاع الواحد أي على مستوى القطاعي أو بين القطاعات الاقتصادية الأخرى مما يؤدي إلى تعظيم الوافرات الاقتصادية الداخلية يعود ذلك إلى أن الخدمات النقل تقسم في:

-خلق وزيادة المنافع المكانية والزمانية لمختلف المنتجات النهائية والوسطية.

-القدرة على تحقيق التكامل إلى الخلق وتوفير مستلزمات الإنتاج باقي الأنشطة الاقتصادية إلى الأمام بتوسيع نطاق الأسواق القائمة ومنافذ توزيع جديدة للمنتجات النهائية

د-تحسين ميزان المدفوعات:¹

يتم تحسين ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية إلى جانب توفير الواردات من السلع النهائية التي توجه جانب منها لتشجيع الصناعات التيتخصص في إنتاج الصادرات من جهة توفير بدائل الواردات من جهة أخرى بالإضافة إلى ما يمارسنشاط النقل من دور فعال في توفير تكاليف نقل المنتجات المصدرة إلى الخارج وبالتالي تخفيض معدلات عجز ميزان المدفوعات.

المطلب الثالث: خصائص وسائل النقل

النقل صناعة ذات طبيعة خاصة هذه الطبيعة تتبلور في مجموعة من الخصائص أو المميزات والتي يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار قبل التطرق في حل أي مشكلة من مشاكل النقل بهدف اتخاذ قرارات صائبة وأهم هذه الخصائص هي:²

1. **المنتج يستهلك فور انتاجه:** يتم انتاج وحدات خدمات النقل الطاقة التحميلة في الطرق ويتم استهلاكها بمجرد انتاجها وهو ما يعبر عنه باقتران الاستهلاك بالإنتاج في نفس الوقت ويترتب عن ذلك انه يستحيل تخزينها و بذلك فإن خدمات النقل لا يحتاج إلى مخازن ومن ثم ليس لها تكاليف تخزين كما يصعب تتبع المستفيدين من خدمات لذلك فإن الخطأ في تقدير الطلب على خدمات النقل كما ونوعا او توقيتا يؤدي بالضرورة إلى ضياع جزء من الإنتاج كما أن تكاليف تشغيل أي وحدة نقل ثابتة الى حدية سواء تم التحميل أو لم يتم لذلك تبرز ضرورة تحديد الحجم الأمثل لوحدة النقل من خلال الأخذ بعين الاعتبار حجم الطلب على المنتج.

2. **رأس المال الثابت:** رأس المال الثابت هو ذلك الجزء من رأس المال المتحول الى الآلات والمعدات والهيكل القاعدية اللازمة لإنشاء نشاط اقتصادي معين يتطلب النقل هيكل قاعدية في كثير من الأحيان ما تكون

¹فرومي حميد، مشاريع تنمية قطاع النقل في الجزائر والمشاكل التي تواجهها كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية، جامعة البويرة، ص 239 http://www.osip.crist.dz 2022/05/16، 19:15.

²-فرومي حميد، مرجع سبق ذكره، ص 5، ص6.

- جد مكلفة لذلك قد تلجأ الدولة إلى القطاع الخاص من أجل المساهمة في تمويل الهياكل القاعدية اللازمة لمشاريع النقل وبذلك فإن الربحية في قطاع النقل تكون على المدى البعيد.
3. **تأثر النقل بظروف التنقل:** في مجال النقل يتم الإنتاج في الطريق العام حيث تتكون هناك عناصر خارجية عن قدرات إدارة المشروع وأمثلة ذلك نوع الطريق والمسافة ما بين مراكز التحميل والتفريغ حيث يؤثران تأثيراً مباشراً في تكلفة التشغيل.
4. **كل وسيلة نقل لها مجال استخدام معين** تختلف وسائل النقل بينها إذ لكل وسيلة نقل مستوى معين من الخدمة وتكلفة معينة حيث أن كفاءة وسيلة نقل معينة مستوى الخدمة والتكلفة في مجال معين تتحدد وفق لمسافة النقل والظروف وطبيعة الحمل المطلوب مما يجعل وسيلة معينة أعلى وسائل النقل كفاءة في مجال معين وأقلها كفاءة في مجال آخر وهذا ما يتحتم على السلطة التدخل لفرض تشغيل نوع معين من وسائل النقل وتحديد ظروف وشروط تشغيلها.
5. **النقل والجوانب الكيفية:** يعتبر مفهوم الجودة مهما بالنسبة لجميع القطاعات لكن توجد هناك قطاعات أين تكون خلالها الجودة في غاية الأهمية ويعتبر قطاع النقل أحد هذه القطاعات إذ أن خدمات النقل المقدمة لا بد وأن تتوفر على مجموعة من الخصائص منها:
- السلامة والأمن، الوقت، السرعة، الانتظام.
 - الراحة والرفاهية، سرعة الانتقال من نمط إلى آخر.
6. **التلوث البيئي:** يعتبر النقل من القطاعات التي تساهم في تلويث البيئة عن طريق استخدام وسائل ووحدة نقل تعتمد على الوقود الأحفوري لمصدر أساسي رئيسي للطاقة حيث يأتي 30% من انطلاق غاز ثاني أكسيد الكربون من الصناعة وتأتي 30% من إنتاج الطاقة و25% من وسائل النقل والمواصلات من البيوت لذلك لا بد من الاتجاه نحو وسائل نقل عذبة من أجل الحفاظ على البيئة.¹

المبحث الثاني: أنواع وسائل النقل والآثار الاقتصادية

تمهيد: يعتبر قطاع النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفعالة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية وذلك من أجل تقليص المسافات، اختصار الوقت وتسهيل عملية الانتقال من مكان إلى آخر داخل البلد أو خارجها، حيث عرف قطاع النقل تطور من الماضي إلى الحاضر حيث تطور بشكل كبير من الوسائل وأهم ما يميزها هو سهولة التنقل

¹ - فرومي حميد، مرجع سبق ذكره، ص06.

من مكان إلى مكان آخر وربط المناطق ببعضها البعض حيث شهد قطاع النقل تطور كبير نظرا لأهميته الفعالة في التنمية الاقتصادية ولهذا فإن وسائل النقل تلعب دور مهم في تحقيق التنمية الاقتصادية.

وعليه سوف نتطرق في هذا المبحث الى المطالب التالية حيث المطالب الاول يتناول انواع وسائل النقل اما المطالب الثاني يتناول اثار النقل الاقتصادية والاجتماعية.

المطلب الأول: أنواع وسائل النقل

تتقسم وسائل النقل للعديد من الأسس منها:¹

أولاً: التصنيف وفق لمجال التشغيل

ويشمل على ثلاثة أنواع وهي:

- النقل الداخلي وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة.
- النقل الخارجي الدولي وهو نقل العابر بين الدول خارج نطاق الدولة الواحدة.
- النقل الحضري وهو النقل داخل حدود المدينة.

ثانياً: التصنيف وفقاً للمسار

ويشمل على ثلاثة أنواع وهي:

- النقل المائي النهري والبحري.
- النقل البحري: الطائرات، مطارات، طائرات جوية ومائية.

ثالثاً: التصنيف حسب قوة المحركة

ولها ثلاثة أنواع:

- خطي بشري: كالدراجة، عربة، حمال أو حيواني، العربة التي تجرها الحيوانات.
- قوة طبيعته: كالرياح سفن شراعية والتيارات المائية.
- الطاقة: وقود، كهرباء.

رابعاً: التصنيف حسب نوعية الخدمة

ولها نوعين هما:¹

¹ - نورية محمد الشريف، التوسع العمراني وأثره في تطور النقل، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 19، سبتمبر 2019، ص 466.

- متخصصة: لنقل الركاب فقط أو البضائع فقط.
- مشتركة: لنقل الركاب والبضائع معا أو للنقل الجوي والبري معا.

خامسا: التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل

يشتمل على نوعين هما النقل العام والنقل الخاص وهو التصنيف الذي يهتم به المتخصصين في مجال تخطيط النقل الحضري عموما لأن وسائل النقل العام والخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية النقل بشكل عام والنقل الحضري بشكل خاص ويمكن أيضا تقسيم أنواع النقل إلى الأنواع التالية:

1. النقل البري

1.1. النقل البري بالسيارات: تعتبر الوسيلة الأكثر استعمالا سواء من طرف الأفراد أو البضائع² كونها تتميز بالمرونة والاستجابة تبرز أهميتها من خلال ما تقدمه من انتقال سهل وسريع ما بين المناطق المعزولة والتي يصعب الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى في تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات حتى يسير هذا النوع من القطاعات مسار التطور يجب أن يواكب تخطيط وتطوير الطرق بهدف توفير انسيابية سليمة لهذه المركبات لهذا حظي هذا القطاع باهتمام بالغ من طرف الدولة خاصة في تطوير وتحديد شبكات النقل كي تحصل على كفاءة أعلى في العملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحققها السيارات.

2.1. النقل بالسكك الحديدية: يتجلى دور النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة وكذا تأثيرها المباشر في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة نتيجة مرور شبكات السكك فيها كالمدن الصناعية الكبرى التي تطورت وازدهرت جراء وجود السكك الحديد فيها.

كما تعد وسيلة النقل بالسكك الحديدية من أولى وسائل النقل التي يعتمد عليها في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية لذلك سعى الكثير من دول العالم المتطور الى إنشاء سكك حديدية جديدة ذات وحدات متفرعة ووضع المنشآت الثابتة من الخطوط الحديدية على أساس مراعاة خصائص الاستثمار في نفس القطاع الذي يشمل أهمها اذا ضخامة الاستثمارات الحضرية وهذا لأن قطاع³ النقل بالسكك الحديدية يعتبر عاملا من عوامل التوطن الصناعي التي تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع حيث تتوفر فرص نقل للمواد الأولية وعنصر العمل الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج الى مناطق التخزين والاستهلاك.

¹مسعودة بوزيدي، سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة، شهادة ماجستير، جامعة فرحات عباس، سطيف، 2009-2010، ص12.

²بوتلجة الحاجة، أثر النمو الحضري في النقل في المينة، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، الجزائر، 13 فيفري 2021، ص 14.

³مرجع سبق ذكره، ص 49

2. **النقل المائي:** من أقدم وسائل النقل وقد ساعد على تطور وازدهار التجارة بالمدن الساحلية يشمل النقل المائي كل من النقل البحري والنقل النهري وهو من الوسائل التي تتصف بانخفاض التكاليف الثابتة وارتفاع التكاليف المتغيرة وذلك باستخدام الأنهار والبحار دون الحاجة إلى استثمارات ضخمة كما أن وسائله تمتاز بمعدل استهلاك وتستهلك قدرا أقل من الوقود بالإضافة إلى ذلك فيمكنه حمل الشاحنات الثقيلة بتكلفة أقل من أي وسيلة أخرى كما يمكن إقامة تسهيلات الموانئ والأرصفت اللازمة له تكلفة استثمارية أقل نسبيا عن بقية الوسائل كما يكون النقل المائي مفيدا في بعض الحالات حيث يعمل على تخفيض تكاليف التخزين كأن تشحن البضاعة قبل موسم استعمالها لتصل إلى الأسواق في الوقت المناسب مثل شحن المنتجات ومع ذلك يكون النقل المائي هو المناسب للسلع كبيرة الحجم منخفضة القيمة.

3. **النقل الجوي:** إن النقل الجوي أصبح في الوقت الحالي ليس فقط وسيغله نقل بين القارات² والبلدان وإنما أيضا بين المدن في البلد الواحد واغن أهمية النقل بالطائرات لا تتوقف عند نقل الأفراد فقط بل بنقل البضائع أيضا حيث يعتقد بعض المراقبين بأن حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة سيقوق حجم المسافرين من جهته وبقوق حجم البضائع المنقولة بواسطة البواخر والسكك الحديدية من جهة ثانية وهذا ما يحققه من انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم.

المطلب الثاني الآثار: الاقتصادية والاجتماعية لقطاع النقل

يعتبر النقل من أهم الصناعات التي حدثت في محيطها تطورا كبيرا والتي لها أثرها الواضح على الصناعات الأخرى وتتضح أهمية النقل من آثاره الاجتماعية والاقتصادية والسياسية المختلفة وقد أوضح أحد الكتاب الآثار الاقتصادية للنقل فيما يلي³:

- ساعد التقدم في النقل على إمداد المجتمعات المختلفة بالسلع التي لا بد من إنتاجها البعيدة عنها وذلك لتباين الموارد والمناخ بين المناطق المختلفة.
- كان للتقدم في النقل أثر كبير في تنمية أسعار المحاصيل المنتجة في المناطق المختلفة.
- ساعد النقل في تقدم وسائل النقل على رفع قيمة الكثير من الأراضي وزيادة إنجازاتها.

1 - كمونة حيدر، أهمية قطاع النقل والمرور في القيمة الاقتصادية والاجتماعية، بحث منشور على موقع جريدة المدى على الرابط [/https://almadapaper.net](https://almadapaper.net)

2- سمير بوختالة، واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية، مجلة الجزائر لتنمية الأوق، 06 جوان 2017، ص 49.

3- الجعفري محمد الناجي، إدارة نشاط النقل، 2010، موقع، <http://www.download-pdf-ebooks.org>، أطلع عليه في 11 أبريل 2022.

كما أن للنقل آثاره الأخرى على الإنتاج حيث يساهم النقل في تنظيم الصناعة وتخفيض تكاليف الإنتاج بتسييره لنظم التخصص والتقسيم الكلي داخل الأقاليم أو داخل الصناعة أو داخل وحدات الصناعة نفسها كما يساهم في الإنتاج الكبير وذلك بتسييره لنقل الخامات ونقل السلع تامة الصنع الى مناطق الاستهلاك والتصدير.

- يساهم النقل أيضا في توطن الانتاج في منطقة معينة.

- يعتبر النقل أحد المتغيرات الرئيسية التي تؤخذ بعين الاعتبار عن المفاضلة بين إقامة المشروعات في مواقع متعددة.

- يساعد النقل على التقريب بين المنتج والمستهلك ويعمل على إيجاد المنافسة وثبيت الأسعار.

كما أن للنقل آثار اجتماعية حيث يعمل على تسيير انتقال الأفراد فيؤدي إلى التبادل الثقافي بين الأمم والشعوب ومن آثار النقل السياسية انه يؤدي إلى التماسك بين أجزاء الوطن الواحد لذلك يعتبر النقل عنصرا رئيسيا في تطوير المجتمعات وتقدمها فتقدم الدول يقاس بمدى ملائمة وتقدم وسائل النقل.¹

¹- نفس المرجع السابق.

المطلب الثالث: الدراسات السابقة.

➤ دراسة الأولى:

تعود هذه الدراسة إلى الباحث بسعيد مراد تحت عنوان عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية رسالة دكتوراه في القانون الخاص جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان السنة الجامعية 2011 2012.

حيث تنطلق هذه الدراسة من التساؤل الرئيسي التاليين حيث التساؤل الأول يتضمن الاحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع من حيث تكوينه واثباته بوثيقة الشحن البحري أو بوثائق أخرى مشابهة؟ ومنثم يمتد هذا الطرح ليشمل آثار عقد النقل البحري فنتساءل عن تحديد الالتزامات المتبادلة في عقد النقل البحري؟

أما التساؤل الثاني يتعلق بما يثيره تطبيق المقتضيات القانونية سواء الوطنية أو الدولية من إشكالات قانونية تدور أساسا حول طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع فعلى أي أساس تقوم هذه المسؤولية وما هو نطاقها متى تبدأ أو متى تنتهي؟ وما مصير الاتفاقات الخاصة للتخفيف من المسؤولية أو الاعفاء منها؟ وما هي الأحكام الإجرائية لدعوى مسؤولية الناقل البحري؟

أما فرضيات هذه الدراسة تتجلى فيما هي الأحكام العامة والاتفاقيات الدولية التي تحكم عقد النقل البحري للبضائع؟ ما هي المسؤولية التي تحدد في عقد النقل البحري للبضائع؟

حيث اعتمدت هذه الدراسة على ثلاث مناهج مختلفة حيث اعتمد على المنهج التاريخي فقد فرضها التطور المتواصل لقواعد واحكام عقد ناقل البحري التي تعرف حركية مستمرة فلم يكتب لها الاستقرار ولن تستقيم هذه الدراسة من دون البحث في التطور التاريخي الذي عرفته هو الأسباب التي دعت لذلك النتائج التي ترتبت عنه. أما استخدام المنهج المقارن فكان من منطلق أن كل الاتفاقيات الدولية المنظمة للموضوع كانت تتابع توفيق بين مختلف الأنظمة القانونية الوطنية أمام قضاء هذه الأنظمة الأمر الذي أقدمني من البحث فيها، أما المنهج التحليلي تم توظيفه على اعتبار أن القواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية هي الأصل أو الكلاؤ تلك الواردة في القانون البحري والقوانين الوطنية الأخرى هي الفرع أو الجزء.

حيث هذه الدراسة قسمت الى فصلين هما حيث الفصل الأول يضم الباب الأول الأحكام العالم لعقد النقل البحري للبضائع من حيث التكوين عقد النقل البحري واثباته أما الفصل الثاني يتناول تنفيذ عقد النقل البحري وآثاره لمعرفة حقوق والتزامات أطرافه حيث يضم هذا الباب الثاني أحكام مسؤولية ناقل البحري للبضائع، تبيان الأحكام الموضوعية

لمسؤولية الناقل البحري للبضائع الفصل الأول إلى جانب الأحكام الإجرامية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع الفصل الثاني.

أما نتائج هذه الدراسة تتلخص في وقف الجزائر على اتفاقية بروكسيل سنة 1924 تضمن تشريعها البحر سنة 1976 ذات الأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية وعند تعديل القانون البحري سنة 1998 أن المشرع الجزائري أبقى على بعض أحكام اتفاقية بروكسل رغم أن الجزائر ليست طرفا فيها والزامية العمل باتفاقية بروكسل في الجزائر.

➤ الدراسة ثانية:

تعود هذه الدراسة إلى الباحثة وضحي فلاح الحطيري تحت عنوان مسؤولية النقل الجوي الدولي في عقدنقل الركاب وقف للقانون الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية رسالة ماجستير في القانون الخاص كليها الحقوق جامعه الشرق الاوسط السنة 2011.

تتطلب هذه الدراسة من التساؤل الرئيسي التالي يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقلالركاب بتشعب الآراء التي قيلت بشأن الاساس القانوني لهذه المسؤولية وطبيعتها حيث تختلف طبيعة هذه المسؤولية من نظام لأخر هو أنه في بعض الدول لا يوجد تشريع خاص في النقل الجوي إلى تطبيقالقواعد العامة في المسؤولية على هذا النوع من النقل وهذا ما ينافي مع طبيعة هذا النقل لأن نوعيةمخاطر النقل البري أو النقل البحري تختلف عن نوعية مخاطر النقل الجوي.

حيث تتجلى فرضيات هذه الدراسة في هل الأحكام التي تطبق على مسؤولية الناقل الجوي والواردة فيالقوانين المقارنة موحدة بخصوص حالات قيام هذه المسؤولية؟ أم هناك اختلاف فيما بينها؟ هل أن أساليب قيام المسؤولية الناقل الجوي موحدة في جمع قوانين الطيران المدني في الدول المختلفة؟ هل أن الدول الموقعة على الاتفاقيات الخاصة بالنقل الجوي الدولي يلتزم بها أم لا؟ تهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على مسألة الوضع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقلالركاب وفقا للقانون الكويتي والقانون الأردني واتفاقيات الدولية من خلال التعرف على النقل الجويومفاهيم المرتبطة به وكذلك التعرف على الطبيعة القانونية لهذا النوع من النقل فذلك لمعرفة الإشكاليات القانونية المتعلقة بالمسؤولية الناقله الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الأردني والكويتيوالاتفاقيات الدولية تهدف أيضا إلى معرفة حالات قيام المسؤولية وأساسها القانوني وحالات الاعفاءمنها.

اعتمدت هذه الدراسة على أسلوب البحث النوعي المقارن لقانون الناقل الجوي الأردني والكويتي

والقوانين ذات العلاقة والاتفاقيات الدولية وكذلك تحليل الأحكام القضائية وأيضاً الفقه القانوني بشأن المسائل المثارة في الدراسة.

قسمت هذه الدراسة إلى خمسة فصول يتناول الفصل الأول مقدمة الدراسة والفصل الثاني عن ماهية عقد النقل الجوي الدولي للركاب الفصل الثالث فيتناول بيان قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للركاب ويبحث الفصل الرابع في بيان الآثار المترتبة على قيام المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي أما الفصل الخامس فيتمحور حول الخاتمة والنتائج والتوصيات.

نتائج هذه الدراسة تتلخص فيما يلي: تبين لنا أن أساليب المسؤولية في عمل من اتفاقية وارسو والقانونين الكويتي والأردني هو الخطأ المفترض في الناقل الجوي ولكنه خطأ قابل لإثبات العكس. وإن عبث الإثبات يقع على عاتق الناقل الجوي في دفع مسؤولية ذلك بأن يثبت خطأ الراكب الجسيم أو غشته.

➤ الدراسة الثالثة:

تعود هذه الدراسة إلى سمير بوختالة ومحمد زرقون ونوال عمارة تحت عنوان واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية مداخله منشورة في مجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية عدد 6 جوان 2017. حيث تنطلق هذه الدراسة من التساؤل الرئيسي الثاني ما هي استراتيجية وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار تنمية الاقتصاد الوطني؟

حيث تتجلى هذه الدراسة في الفرضية التالية: حول قطاع النقل ومكانته في التطور الاقتصادي بالجزائر وعلاقته بتحقيق التنمية الاقتصادية؟

قسمت هذه الدراسة إلى ثلاث محاور رئيسية وهي المحور الأول مفاهيم عامة حول قطاع النقل ودوره بالتنموي؟ المحور الثاني تناول واقع قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية؟ بينما تضمن المحور الثالث آفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر.

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز الأهمية الاقتصادية للنقل لمساهمة في تحقيق التنمية الاقتصادية وأثارها التنموية على اقتصاد الجزائر في ظل السياسات الاقتصادية المتبعة في الجزائر في مجال قطاع النقل.

من أهم النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة إبراز أهمية قطاع النقل في الاقتصاد الوطني باعتباره قطاع استراتيجي من أجل إحداث التنمية الاقتصادية والمساهمة بالنهوض الاقتصادي الوطني كما خلصت هذه أن تنوع الجزائر من اقتصادها لتخفيض اعتمادها على النفط وتحقيق اقتصاديه مستدامة.

ملخص الفصل:

يعتبر النقل من أهم القطاعات التي تولي إليها الدول المتقدمة اهتماما خاصا، لما له من نتائج على الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية لشعبها، وهو يدعم العلاقات بين الشعوب ويقارب بينها ويزيد من تبادلاتها التجارية من جهة، ويؤثر على كل القطاعات الأخرى من جهة أخرى، حيث أن تقد الدول يمكن قياسه بمدى استخدام وسائل النقل يعتبر النقل عامل حيوي في الاقتصاد الوطني، لما له من دور كبير وفعال في تحقيق النمو والتنمية في الأنشطة والقطاعات الاقتصادية، وتبرز أهمية هذا القطاع بكونه حلقة وصل بين البيت ومقر العمل والمدرسة أو الجامعة، هناك العديد من الأشكال لقطاع النقل تساهم بشكل فعال على تقدم أو تخلف هذا القطاع (البري، الجوي، البحري). وتتمثل أهميتها في أنشبكة النقل المرنة والسريعة التي تعمل على تلبية حاجة الناس ومصالحهم والمتمثلة في البر والبحر والجو ممّا يعني سرعة انتشارها في جميع أنحاء العالم، فهي من الركائز الهامة في النشاط الاقتصادي.

تمهيد:

يعتبر النقل من أهم القطاعات التي تولي إليها الدول المتقدمة اهتماما خاصا، لما له من نتائج على الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية لشعبها، حيث أن للجزائر بنية تحتية لأبأس بها في مجال النقل وهذا ما سنتطرق إليه في المبحث الأول الذي بيننا فيه واقع قطاع النقل البري والبحري والجوي في الجزائر. إن قطاع النقل يدعم العلاقات بين الشعوب ويقارب بينها ويزيد من تبادلاتها التجارية من جهة، ويؤثر على كل القطاعات الأخرى من جهة أخرى، ففي الجزائر مثلا لنقل أهمية كبيرة لما له من تأثير على مختلف القطاعات كالسياحة وتأثير على الناتج المحلي وتوفير مناصب شغل لليد العاملة هذا ما سنتطرق له في المبحث الثاني والذي سنركز فيه على مساهمات قطاع النقل في ناتج المحلي كمطلب أول أما المطلب الثاني هو مساهمة قطاع النقل في اليد العاملة وآخرها هو مساهمة قطاع النقل في سياحة.

المبحث الأول: واقع قطاع النقل في الجزائر.

تعتبر البنية تحتية لأي دولة هي أحد المقاييس التي تعبر على مدى تطور الدولة وتصنيفها فكل الدول تسعى لوضع بنى تحتية قوية في كل المجالات كالصحة، التعليم، صناعة.... ومن أهم البنى التحتية التي تسعى الجزائر لتوسيعها وتقويتها هي مجال النقل بأنواعه الجوي، البري والبحري لماه له من أهمية كبيرة في تحقيق تنمية اقتصادية واجتماعية.

مطلب الأول: البنية التحتية لقطاع النقل في الجزائر.

ويتمثل النقل في الجزائر في النقل البري والبحري والجوي:

الفرع الأول: النقل البري في الجزائر.**1-شبكات الطرقات:**

تعتبر شبكة الطرق الجزائرية واحدة من أكبر الشبكات الأكثر كثافة في القارة الأفريقية حيث يقدر طولها ب 112696 كلم من الطرق منها 29280 كلم من الطريق الوطني وأكثر من 4910 هيكلم كما يتم استكمال هذه

الشبكة بجزء أهم مقدر ب 1216 كلم والذي سيربط مدينة عنابة في أقصى الشرق بمدينة تلمسان في أقصى الغرب والشكل التالي يبين لنا وضعية شبكة الطرقات في الجزائر.¹

شكل رقم (1-1): شبكة الطرقات في الجزائر مصدر وزارة النقل والمواصلات تقرير عن قطاع النقل في الجزائر.



المصدر: وزارة النقل والمواصلات: تقرير عن قطاع النقل في الجزائر .

إن شبكة الطرق الجزائرية في تطور مستمر بفضل برنامج تحديث الطرقات السريعة نذكر منها: إنجاز الطريق السيار شرق - غرب الذي يبلغ 1216 كلم، وكذلك المشروع القادم إنجاز 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 الستة المتواجدة على طول الشريط (الجزائر، مالي، نيجر، نيجيريا، التشاد، تونس).²

¹- محمد زرقون، وآخرون، واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، عدد 05، 06 جوان 2017، ص 51.

²- نفس المرجع ص 52.

• 1- الطريق السيار (شرق-غرب):

يعتبر من أهم مشاريع إنجاز الطرقات التي قامت بها الجزائر مشروع الطريق السيار شرق غرب والتي تم الإعلان عليه في 21 فيفري 2005 من طرف رئيس الجمهورية يبلغ طوله 1216 كلم من الحدود التونسية الشرقية إلى الحدود الجزائرية المغربية غربا يغطي حوالي 24 ولاية من تلمسان إلى الطارف منها نذكر: الطارف عنابة، قسنطينة، سطيف، الشلف وهران، العاصمة، تلمسان، حيث قدرت بتكلفة 805 مليار دينار يمول من طرف عدة بنوك منها: البنك الإفريقي للتنمية الإسلامية والبنك الأوروبي للاستثمار وبتغطيته المسافة السابقة 927 كلم تمثل طرق جديدة تتوزع على أجزاء رئيسية هي كالتالي: ¹

- الشرق: (برج بوعرييج - الحدود التونسية) 399 كلم.
- الغرب: (الحدود المغربية - الشلف) 359 كلم.
- الوسط: (الشلف - برج بوعرييج) 169 كلم.

شكل رقم (2-1): خريطة لمسار الطريق السيار (شرق - غرب)



المصدر: <http://www.mtp.gov.dz> /وزراه الاشغال العمومية الجزائرية.

هذه الخريطة تمثل طول طريق السيار وتوضح اهم وأبرز الولايات الجزائرية المار بها من الحدود الشرقية اي تحدها الدولة التونسية الى الحدود الغربية تحدها المملكة المغربية.

الجدول التالي يمثل أهم المنشآت التي يشملها الطريق السيار شرق غرب معبر عنها بال

¹ - قلابزة أمال واين حارة حياة، لوجستيك النقل ودوره في النهضة الاقتصادية، دراسة برامج تطوير قطاع النقل في الجزائر، مجلة الاقتصاد و التسيير، المجلد 12، العدد 2، ص 45

جدول رقم(1-1): أرقام من أهم العناصر في الطريق السيار شرق - غرب.

المجموع	المنشآت التي تحتويها
1216 كلم	طول الطريق السريع
3000	عدد الجسور
200	عدد الجسور الممتدة
16	عدد الأنفاق
42	محطة خدمات المبرمجة
06	محطة خدمات الشغالة
11.7 مليار دولار	تكلفه الإنجاز
Cojaal.citic-cree	شركه الإنجاز
40 شهر	مدته الإنجاز

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

من خلال بيانات الجدول الذي يتعلق بأهم المنشأة التي يشمل عليها الطريق السيار يتضح لنا حجم الإنجاز وسبب الاهتمام المتزايد به من طرف عده جهات رسمية وغير رسمية فهو يحقق أكبر ورشة فتحتها الجزائر منذ الاستقلال إذ يمتد على طول 1216 كلم تتخلله عدة منشآت قيمه حوالي 3000 جسر من بينها 200 جسر ممتد كما يحتوي على 16 نفق تحت الأرض.

كما يحتوي الطريق السيار شرق - غرب على عدة محطات منها محطات خدماتية ومنها ما هو عبارة عن محطات دفع حيث تمثل الأول محطات خدمات مجهزة على طول الطريق لضمان ضرورية لمستعمليه تتكون من 42 محطة تتضمن خدمات توزيع البنزين وفنادق ومطاعم وفضاءات للمعلوماتية وبنوك والبريد ستتكفل محطاتها في استحداث بين 300 الف منصب شغل دائم وهذا من أجل الحد من البطالة، أما النوع الثاني فهو عبارة عن نقاط دفع رسوم عبور الطريق السيار ويبلغ عددها 55 محطة دفع منها 48 محطة يتم تنصيبها على المحولات وسبع محطات على طول الطريق منها محطتين عند مدخل الطريق السيار في الحدود وهناك مداخل أخرى بالإضافة إلى مداخل المحطات الخدماتية ولكن لاحظ غياب محطات الدفع في أرض الواقع وهذا يشجع الأفراد على استعمال السيارات الشخصية وهذا ينعكس على البيئة وعلى الأفراد سلبا.¹

¹ - مرجع نفسه ص 84.

1-2 طريق الهضاب العليا:

يمتد مشروع طريق الهضاب العليا على طول 1300 كيلومتر ويعبر 12 ولاية والذي يسمح بتهيئة مناطق نشاط اقتصادي ومدن حضرية تساهم في فك العزلة عن الولايات الداخلية هذا الحزام الثاني الذي يأتي يعزز الحزام الأول الرابط بين الشرق والغرب وتقل تكلفة إنجازها عن تكلفة الطريق السيار بنحو 20 بالمائة على اعتبار أن الطابع الجغرافي لمسلكه أقل تعقيد من المشروع الأول.

كما يسمح بإعطاء توازن ديمغرافي بين مناطق البلاد من خلال تخفيف الضغط على المدن الساحلية التي يتركز بنحو 86% من السكان مع خلق أقطاب استقطاب بالشريط الممتد على سلسلة الهضاب العليا يساهم هذا المشروع في خلق مناصب عمل كبيرة وإقامة منطقة نشاط اقتصادي ممتدة على طول 100 كيلومتر كما سيدفع إلى تثمين الموارد والثروات التي تسخر بها منطقة الهضاب العليا واستغلاله لفائدة التنمية المحلية.

1-3 طريق الوحدة الأفريقية "الطريق العابر للصحراء":

يعتبر هذا النقل لمواكبة للنهوض بمخططات التعاون الاقتصادي بين الأفارقة وتقوية فرص الشراكة لسنوات طويلة يبلغ طوله حوالي 2344 كلم تشترك فيه ست دول إفريقية هي الجزائر، نيجيريا، مالي، تشاد، النيجر، تونس. وقد تمكنت الجزائر رغم التعثرات التي عرفها هذا المشروع على مستوى بعض الدول بسبب نقص التمويل من إنهاء أكبر جزء من حصتها البالغة 1400 كيلو متر وتمويل هذا المشروع الضخم أربعة مصاريف كبرى هي البنك الدولي لإعادة البناء والتنمية والبنك الدولي للتنمية والبنك الإفريقي للتنمية والصندوق العربي للتنمية.¹

2- الشبكة الحديدية:

تغطي شبكة النقل بالسكك الحديدية في الجزائر 17% من النقل البري ويبلغ طولها 2150 كيلو متر اذ شهدت في الآونة الأخيرة كهرباء بعض المقاطع لوضع قطارات ذات السرعة فائقة قريبا من شأنها أن تربط المدن الرئيسية للبلاد

¹ بلواضح الجيلاني، واقع قطار قطاع النقل البري في الجزائر، المعوقات والحلول (دراسة وصفية تحليلية)، مجلة التنمية والاقتصاد

التطبيقي، المجلد 04، العدد 02، 2020، جامعة المسيلة ص 08.

وتسير شبكة السكك الحديدية من قبل شركة النقل للسكك الحديدية الوطنية SnTF هذه الشبكة مجهزه بأكثر من 200 محطات تغطي خاصه شمال البلاد منها: ¹

- 299 كلم سكك مكهربة.
- 305 كلم سكك مزدوجة.
- 1085 كلم سكك ضيقة.

ومن بين مشاريع السكك الحديدية التي هي في طور الإنجاز يوجد مشروع كهرياء 1000 كلم من السكك الحديدية وإنجاز 3000 كيلومتر من السكك الحديدية وبحلول عام 2014 بلغ طول شبكة السكك الحديدية في الجزائر إلى 10515 كلم. ²

2-1 المنشأة القاعدية:

عرف القانون 13/01 من التشريع الجزائري المؤرخ سنة 2001 المادة 20 تتكون المنشآت القاعدية الخاصة بشبكة السكك³ الحديدية على وجه الخصوص من العناصر الآتية: أراضي الرحاب، المنشآت القاعدية للسكك الحديدية، المنشآت الفنية، ممرات التقاطع مع السكة الحديدية، الهيكل الأفقي للسكة الحديدية، تجهيزات الأمن والإشارة والاتصالات السلكية واللاسلكية، تجهيزات التحويل والنقل وتوزيع الكهرياء لجر القطارات، بنايات المحطات النهائية للمسافرين والبضائع، البنايات المخصصة لخدمه المنشآت القاعدية.

2-2 الشبكة:

يقدر الطول الاجمالي للشبكة المستعملة من طرف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية 4200 كيلو متر تتكون من:

- خطوط رئيسية في مسلك عادي: 313 كلم.
- خطوط رئيسية في مسلك ضيق: 1081 كلم.
- خطوط مكهربة 30 ألف فولت: 260 كلم.

¹ - قندوزه عائشة والتواتي عبد العليم، النقل المستدام في الجزائر (حالة النقل البري)، مجلة جديد الاقتصاد، المجلد 16، العدد 01،

2021، جامعة الأغواط، الجزائر، ص 350.

² - نفس المرجع السابق، ص 52.

³ - قانون 13/01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

- خطوط ذات مسالك مزدوجة غير مكهربة: 345 كلم.
- مسالك الخدمة: 560 كلم.

تحتوي الشبكة على خط موصلات شمالي بطول 1820 كيلومتر من مسلك ثابت يربط الحدود التونسية شرقا بالحدود المغربية غربا وتغطي 10 مدن رئيسية وعشر موانئ تجارية كبرى وكذلك المناطق الصناعية إضافة أربعة توغلات في صحراء البلاد. حيث يغطي مسلك عادي المدن الرئيسية للهضاب العليا وبعض مدن الجنوب بالإضافة إلى الخط المنجمي الشرقي - عنابة - تبسة وهو مسلك وحيد مع إكمال مشاريع في طريق الإنجاز.

تملك الجزائر أطول شبكة سكك حديد في المغرب العربي رغم ذلك فإن نسبة 30 % غير مستغل والمقارنة مع الدول المغاربية يوجد ما نسبته من استغلال الشبكة يصل إلى 100 % في كل من المغرب وموريتانيا وفي تونس وصلت إلى 92 % أما في الجزائر وصلت إلى 70 %.

تغطي شبكة النقل بالسكك الحديدية في الجزائر 17% من النقل البري وتربط هذه الشبكة أهم المدن الشمالية ببعضها وتصل خطوطها إلى مناطق استخراج الموارد الأولية والمناجم حتى وصولها للمناطق الصناعية والموانئ وتعد الجزائر من أهم المدن الأفريقية من حيث كثافة السكك الحديدية إلا أنها قليلة الاستعمال.¹

3- مترو الجزائر:

شهدت الجزائر افتتاح مترو الجزائر بتاريخ 31 أكتوبر 2012 والذي بلغ طوله 09 كلم و 10 محطات حيث هذا جعل الجزائر أول مدينة في المغرب مجهزة بمترو الأنفاق وأسندت مهمة تسييره واستغلاله للشركة RATP الجزائرية وشركة مترو الجزائر العاصمة لمدة 08 سنوات.²

أطلقت مؤخرا شركة مترو الجزائر العاصمة مناقصة وطنية دولية لتنفيذ الدراسات السابقة بشأن تمديد الخط رقم 01 لمترو الجزائر العاصمة كما أطلقت الجزائر مشروع آخر رائد في إطار المخطط الخماسي 2010-2014 والذي يمثل في إنشاء ميتررو وهران.

¹- مرجع سابق ذكره، ص 10

²- سلامة وفاء، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر مجلة البشائر، الاقتصادية المجلد 5، العدد 01، جامعه 20 أوت سكيكدة الجزائر، ص 1032-1033.

4- التراموي:

في إطار المخطط الخماسي 2010-2014 أطلقت الجزائر مخطط اخر لتنمية وتحديث قطاع النقل الجماعي والنقل الحضري ما بين المدن عبر السكك الحديدية أي التراموي.

يعتبر تراموي الجزائر نظام النقل الجماعي يخدم الجزائر العاصمة في سنة 2012 الشمالي 162 كلم و28 محطة ويستمد فيما بعد إلى 23 كلم و38 محطات.

كما يعتبر تراموي قسنطينة هو مشروع للنقل الجماعي والذي يخدم مدينة قسنطينة فهو قيد الإنجاز منذ سنة 2008 أجريت أول الاختبارات التقنية لتراموي قسنطينة في عام 2012 وسيشمل مساره خط يقدر ب 9 كلم و10 محطات.

أما تراموي وهران وهو مشروع آخر للنقل الجماعي الذي يخدم مدينة وهران إذ شرع في إنجازه في أواخر عام 2003 تقدر ب 48 كلم وقد أجريت التجارب التقنية الأولى لتراموي وهران في عام 2012.

ستعزز العديد من المدن الجزائرية التراموي منها سيدي بلعباس، بآنته، ورقلة، مستغانم، عنابة، سطيف، تم الشروع مؤخرا بالدراسات التقنية لمشاريع التراموي الخاصة بهذه المدن 06 الوطن وكما سيتم إجراء دراسات أخرى متناسبة لمشاريع التراموي المقرر إنجازه في 08 ولايات أخرى تم إيقاف تنفيذ هذه المشاريع للحالة الاقتصادية الصعبة للميزانية.¹

3- مشاكل قطاع النقل البري في الجزائر:

هناك عدة مشاكل يعاني منها هذا القطاع منها:²

- حوادث المرور: تعتبر الجزائر من بين البلدان الأكثر خطرا لحوادث المرور حيث تحتل الجزائر المرتبة الرابعة عالميا وهذا ما تشير إليه الإحصائيات إلى أن 80% أو أكثر من حوادث المرور يتسبب فيها العامل البشري 05% منها راجعة إلى الطريق و5.5% يتسبب فيها خلال في المركبات وتبقى النسبة الأخرى لعوامل الطقس وأسباب أخرى.
- عدم انتظام مستغلي خدمة النقل في العمل وعدم احترام المواعيت المحددة وكذلك تغيير المسار.

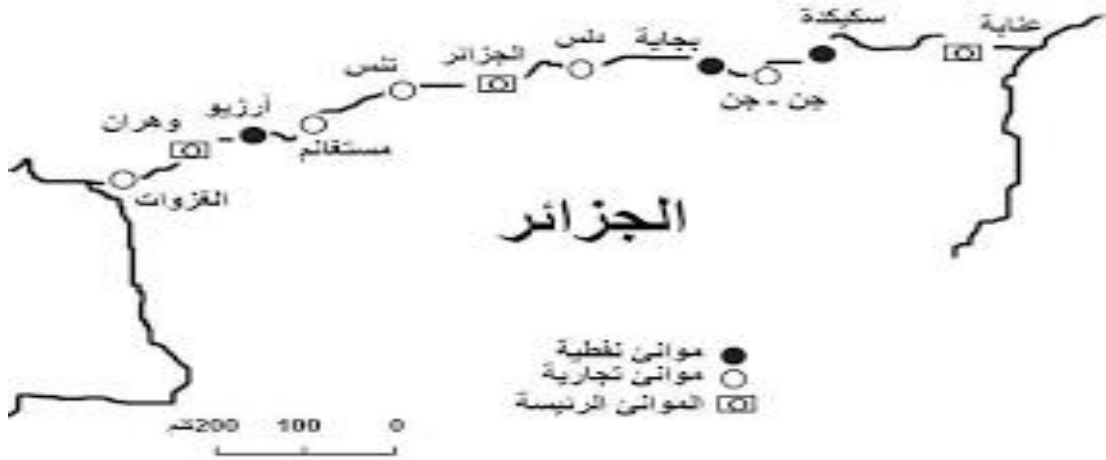
¹- نفس المرجع سبق ذكره ص 1033.

²- بلواضح الحيلاني، واقع قطاع النقل البري في الجزائر المعوقات والحلول، دراسة وصفية تحليلية مرجع سبق ذكره ص 08-09.

- الحمولة الزائدة من البضائع أو المسافرين أكثر مما هو محدد في دفتر الصيانة.
- قلة شروط النظافة والراحة داخل المركبات وقلة اللباقة وظروف استقبال الزبائن.
- عدم تهيئة شاحنات النقل بوسائل للمحافظة على سلامة المنقولات.
- عدم توفير مسالك مريحة وآمنة للراجلين وذلك لكون ظروفها أقل من المستوى المطلوب.
- عدم صيانة الطرق: في جعل الطريق غير قادرة على توفير الخدمة اللازمة لمستعملي الطرق.
- عدم مراعاة المقاييس التقنية في انشاء شبكة الطرق وعدم احترام المعايير والتعليق السيء مما يؤدي إلى تدهور سريع للطرق فيترتب عنها ازدحام وفوضى في حركة المرور.

الفرع الثاني: النقل البحري في الجزائر:

يبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء من الحجم الصغير والمتوسط ويصل حجم مبادلاتها الإجمالية إلى 130 مليون طن وتخدم 95 % من المبادلات التجارية وهذا ما يدل على الأهمية الحيوية التي تتبعها الموانئ في الاقتصاد الجزائري.



الشكل رقم (1-2): خريطة الموانئ التجارية الجزائرية.

المصدر: محمد الشريف، رميني 2009، ص 167.

أولاً: أهم موانئ الجزائر:

تمتلك الجزائر عبر شريطها الساحلي عدد من الموانئ التجارية يقدر ب 11 ميناء موزعة حسب نشاطاتها وأحجامها إلى ثلاثة أصناف وهي:

- **الموانئ النفطية:** وتتمثل في كل ميناء أرزيو، ميناء سكيكدة، وميناء بجاية والتي تتأثر بأعلى نسبة من صادرات الجزائر متمثلة بقطاع المحروقات الذي يفوق 97 %.
- **الموانئ الرئيسية:** وتتمثل في كل من ميناء عنابة، ميناء الجزائر، ميناء وهران.
- **الموانئ التجارية الأخرى:** وتتمثل في كل من ميناء جن جن بجيجل، ميناء دلس بومرداس، ميناء تنس بالشلف ومستغانم وميناء الغزوات بتلمسان.¹

ثانياً: نشاطات الموانئ الجزائرية:

1- المبادلات التجارية:

يتعدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال كونه المصدر الرئيسي للدخل والعملات الأجنبية والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي.²

جدول رقم (1-2): المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية للسنة 2007 الوحدة مليون طن

الميناء	الواردات	%	الصادرات	%	المجموع
أرزيو	1.00	1.49	66.04	98.81	67.04
سكيكدة	3.11	12.80	21.18	87.20	24.29
بجاية	6.30	42.57	8.5	57.43	14.80
الجزائر	9.24	82.21	2.00	17.79	11.24
عنابة	3.12	56.22	2.43	43.78	5.55
	3.69	93.42	0.26	6.58	3.95
	1.23	90.44	0.13	9.56	1.36

¹- لطيفة رجب، قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية، مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد 03، العدد 01، 2022، جامعة سو أهراس، الجزائر، ص 47.

²- فاطمة الزهراء محمد الشريف وفوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد السابع، جامعة وهران، الجزائر، ص 169.

0.93	8.60	0.08	91.40	0.85	وهران
0.71	11.27	0.08	88.73	0.63	جن-جن
0.42	35.71	0.15	64.29	0.27	مستغانم
130.29	77.40	100.88	22.60	29.44	الغزوات
					تنس
					المجموع:

المصدر: وزارة النقل 2007 دليل الإحصائي.

تتميز المبادلات التجارية المتعمدة على النقل البحري بعدم التوازن بين الواردات 29 مليون طن والصادرات 101 مليون طن والتي تقتصر على المحروقات والتي تمثل 96 % من حجم صادرات الجزائر.

حيث تتأثر بها الموانئ النفطية أرزيو، سكيكدة، بجاية أما الموانئ الأخرى فهي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى تمثل الواردات نسبة مرتفعة تتراوح ما بين 80 % إلى 93 %، أما المواد الغذائية والمنتجات الفلاحية تتراوح حجم الواردات ما بين 45.76 %، أما النسبة الباقية عبارة عن موارد مصنعة أو نصف مصنعة منتجات معدنية عتاد، آلات ومنتجات بترولية، تقتصر باقي المنتجات خارج المحروقات على نسبه لا تتجاوز 04 % من إجمالي الصادرات وهذا يشير إلى الاحتلال في هيكل الاقتصاد الوطني حيث تعتمد على قطاع واحد وهو قطاع المحروقات وهذا ما ينعكس على تكلفة النقل البحري.¹

2- نقل المسافرين:

يعتبر التطور المضطرب والملحوظ في عدد المسافرين بحرا عاملا مشجعا للنقل البحري وذلك رغم تخفيض عدد التأشيرات الممنوحة 400 ألف مسافر سنويا.

¹- نفس المرجع ص 170.

جدول رقم(2-2): حركة النقل البحري للمسافرين (1990-1995) (2000-2005)

السنة	عدد المسافرين		
	القادمين	المغادرين	المجموع
1990	215750	159821	375371
1995	191995	91971	283966
2000	312253	275094	587347
2005	448530	399640	848170

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات 2007 دليل الجزائر الإحصائي العدد رقم 23 ص 250.

إن العدد الكبير من المسافرين يستعملون الطائرة في الذهاب والباخرة في الإياب وهذا ما يفسر ارتفاع عدد القادمين قياسا بعدد المغادرين تعتبر عملية النقل البحري للمسافرين تعرف نشاطا مكثف في فصل الصيف منافسة قوية للنقل الجوي وهذا راجع إلى تكلفة التنقل المنخفضة وهذا ما يؤثر من الجزائر لوحده بنسبه 70 % من نشاط نقل المسافرين.¹

3- توفير مناصب العمل:

يوفر الموانئ الجزائرية 14 ألف منصب عامل مباشر يمثل العمال المنفذين وهذا بالنسبة للموانئ الجزائرية ويعتبر ميناء الجزائر أهم الموانئ التي سيتأثر لوحده 8000 منصب شغل وتوظيف الأيدي العاملة التي ستقطبها الموانئ في الأنشطة المرافقة لنشاط النقل البحري، حيث الموانئ البترولية مثلا: أرزيو، سكيكدة، بجاية، لا توفر سوى عددا محدودا من مناصب العمل وهذا ما لاحظ بالنسبة لمدن المواطنين تركز الوحدات الصناعية الجزائرية بالسواحل لم تتولى الأهمية اللازمة لهذا القطاع الذي يعاني من إهمال والذي يشكل مصدر خلاق من مناصب الشغل ويعود بفائدة كبيرة على الاقتصاد الوطني.

¹ - فاطمة الزهراء محمد الشريف وفوزي رميني، مرجع سبق ذكره، ص 471.

ثالثا: مشاكل الموانئ الجزائرية:

تتمثل مشاكل الموانئ الجزائرية في كون أن الجزائر ركزت استثماراتها في الموانئ النفطية وهي موانئ منخفضة لا تخدم قطاعا محددًا أما باقي الموانئ التجارية فبقيت تشكو من تأخر كبير حيث تعاني من المشاكل التالية:¹

1. الموانئ القديمة:

والتي لا تمثل سواء نقاط تنتهي عندها الحمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ وهنا تقوم السلطات العمومية لتسيير الموانئ ذات الطابعة القديمة التي يعود أصلها إلى الفترة الاستعمارية دون إحداث تغييرات فيها حيث تتصف بصغير أحواضها وقرب المخازن من بعضها البعض.

2. نقص التجهيزات والآليات:

حيث تعاني الموانئ التجارية الجزائرية من نقص في الآليات الحديثة وميناء الجزائر العاصمة هو الميناء الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذات حركة قوتها 300 طن وكذا ناقلات الحبوب لا تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا وأن الجزائر من أكبر الدول المستوردة للحبوب.

3. ارتفاع عدد الأيدي العاملة:

حيث تعاني الموانئ الجزائرية من فائض في الأيدي العاملة وهذا ما يتوجب تحويل جزء منهم إلى وظائف أخرى وهذا الأمر يتطلب دراسة أوسع خصوصا فيما يتعلق بدولة تعاني من ارتفاع نسبة البطالة فيها.

4. تأخير في عملية تداول الحاويات:

أن معدلات النقل بالحاويات في تزايد مستمر فالموانئ الجزائرية تحاول اللحاق بالركبة فإن الموانئ الجزائرية تسجل تأخرا ملحوظ نظرا إلى المعدل العالمي لتداول الحاويات فوق 60 %.

5. انخفاض اداء الموانئ:

والذي يساهم بشكل كبير في توقيف أنشطة مالية وخاصة فيما يتعلق بمناولة السلع والبضائع.

6. طول الاجراءات الإدارية:

تتمثل في الاجراءات المتعلقة بعملية الشحن والتفريغ والبضائع والاجراءات الجمركية وغيرها.

7. سوء توزيع المهام بين الموانئ:

¹ - كراش ليلي، الملتقى الوطني الافتراضي المرسوم بخدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر، واقع وفاق، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خده، الجزائر، 2022، 38-39.

يوجد توزيع سيء للمهام المنوطة بكل الميناء الجزائري العاصمة هو أهم ميناء على المستوى الوطني يختصر رجل المبادلات التجارية وهذا على عكس الموانئ الثانوية التي ينحصر دورها في اقليمها وهذا ما جعل الميناء يعاني من الاختناق والتكدس في البضائع.¹

8. اختناق الموانئ: لعل من الأسباب الرئيسية التي تزيد من حدة الاختناقات في الموانئ الجزائرية هو عدم موجود خطة مشتقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة وهذا ما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلعة والمعدات المستوردة من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد.

9. تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري:

وهذه مشكلة أخرى من مشاكل الموانئ الجزائرية متواجدة داخل النسيج الحضري مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل وبالتالي عدم امكانية توسيعها وبالتالي الدخول والخروج منها وإليها مزدحم ومنافذ مليئة بالحركة مما يؤدي إلى السوء وبعد المواصلات.

نستنتج من خلال هذا أن قطاع النقل البحري يلعب دور فعال في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر وهذا من خلال تسهيل عملية تنقل السلع والمسافرين عبر البلدان.

الفرع الثالث: واقع قطاع النقل الجوي في الجزائر:

حاولت الجزائر تطوير قطاع الجوي بطريقة تجعله وسيلة حقيقية للاندماج على الصعيدين الاقليمي والدولي إذ أنه تم انفاق ميزانية قدرت ب 60 مليار دينار يعني 600 مليون اورو لتجديد أسطول الجوية الجزائرية خلال الفترة 2013 2017 كما ستقتني شبكة الخطوط الجوية الوطنية ثلاث طائرات جديدة 750 مقعدا وستقوم بتحديد ثلاث طائرات من نوع بوينغ 767 المتواجدة حاليا في خدمته، كما ستتم عملية شراء طائرتي شحن لنقل البضائع، سجلت الخطوط الجوية الجزائرية خلال الموسم الصيفي معدل نحو إجمالي لحركة المرور قدر ب 8.7 % وفي عام 2017 بلغت إيراداتها 56 مليار دينار.

وتمتلك الجزائر 35 مطارا منها 13 دولية ويعتبر مطار الجزائر هو الأكثر أهمية حيث يستقدم 6 ملايين مسافر سنويا.

¹ - فاطمة الزهراء محمد الشريف وفوزية الرميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد السابع، جامعة الجزائر ص 174.

وتعتبر الخطوط الجوية الجزائرية هي شركة الطيران الوطنية التي هيمنت على سوق النقل الجوي الذي سجل منذ افتتاحه للمنافسات 08 شركات خاصة أخرى.

تتكفل الخطوط الجوية الجزائرية بعدة رحلات نحو أوروبا، أفريقيا، كندا، الصين والشرق الأوسط وهناك عدة شركات طيران أجنبية لديها رحلات في الجزائر نذكر منها التونسية للطيران، الخطوط الجوية للمملكة المغربية، الخطوط الجوية الفرنسية، الإيطالية للطيران، إيغل أزور، ليفيتنزا، الخطوط الجوية التركية الخطوط الجوية البريطانية.¹

تتمثل وضعية النقل الجوي في الجزائر من:

1. الشبكة الداخلية للنقل الجوي:

إن الشبكة المحلية للنقل الجوي تمتد الى أكثر من 18000 كلم ويربط مركز العاصمة بأكثر من 31 موقع عبر التراب الوطني مركزها الجزائر العاصمة بالإضافة إلى الرحلات الأخرى ما بين عدة ولايات من الوطن أغلبها تكون بين المناطق التالية:

- **مناطق الشمال:** وتضمن هي الأخرى تنقلات جوية بين المدن الواقعة في المنطقة الشمالية مثل العاصمة، وهران، عنابة.
- **منطقة الهضاب العليا:** وتتضمن رحلات بين المدن الشمالية ومدن الهضاب العليا وتلمسان، قسنطينة، تيارت، باتنة، تبسة، الأغواط، البيض.
- **منطقة الجنوب:** وتتضمن رحلات بين مدن الجنوب ومدن الشمال من جهة ومن جهة أخرى بين مدن الجنوب مثل: أدرار، بشار، ورقلة، حاسي مسعود، عين صالح، غرداية، الواد.

2. الشبكة الدولية للنقل الجوي الجزائري:

يقدر طول الشبكة الدولية بأكثر من 95000 كلم يربط الجزائر بأزيد من 35 مدينة اجنبية في كل من قارة أوروبا وأفريقيا، آسيا، أمريكا الشمالية، وهذا ما سمح للجزائر الانفتاح على العالم الخارجي وتدفق السياح الأجانب من كل القارات تقسم الخطوط الجوية الدولية رحلات حسب المناطق التالية:²

¹ - قلابزة أمال، لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم التجارية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر 2015-2016 ص 234.

² - بالعبادة نجاة، برمجة عملية الطلب والعرض على الخدمات السياحية حالة الجزائر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة ابي بكر بالقائد، الجزائر، 2015-2016. ص 267.

- منطقة أوروبا: فرنسا، فرانكفورت، لندن، روما، برشلونة.
- منطقة أفريقيا: داكار، نواكشوط، باماكو، وغادوغو، نيامي.
- منطقة أمريكا الشمالية: كندا.
- منطقة آسيا: الصين.

3. الهياكل القاعدية الجوية: من أجل سيرورة النقل الجوي وزيادة كفاءته قامت الجزائر بإنشاء مطارات تتوزع بين

مختلف ربوع الوطن حيث يتواجد في الجزائر أكثر من 45 مطار ليكن تصنيفها: المطارات الدولية يوجد في الجزائر 11 مطار دوليا: مطار هواري بومدين بالعاصمة، مطار محمد بوضياف قسنطينة، مطار رابح بيطاط بعنابة، مطار مصطفى بن بولعيد بباتنة، مطار مصالي الحاج بتلمسان، مطار الشلف، مطار سطيف، مطار تمنراست.

يعد مطار العاصمة من أهم المطارات يضم عددا من المباني والمعدات الملاحية الحديثة لخدمة عمليات الإقلاع والهبوط بالإضافة إلى برج المراقبة مزودة بخدمات اتصال تسمح بمراقبة منطقة الطيران وحركة الطائرات في الجو، ارشاد عملية الهبوط.¹

جدول رقم(1-3): وضعية النقل الجوي للفترة 2013-2016

التعيين	الوحدة	2013	2014	2015	2016
المسافرين	ألف	10667	11695	12606	13828
الشحن	طن	33957	39630	41419	43361

المصدر: الخطوط الجوية الجزائرية.

مسافرين عبر الخطوط الداخلية	ألف	1538	1568	1711	1963
مسافرين عبر الخطوط الدولية <th>ألف</th> <td>3010</td> <td>3514</td> <td>3559</td> <td>3887</td>	ألف	3010	3514	3559	3887
الشحن <th>طن</th> <td>13969</td> <td>17462</td> <td>17200</td> <td>17330</td>	طن	13969	17462	17200	17330

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات الجزائر بالأرقام 2014 2016 رقم 47 ص 48.

نلاحظ من خلال جدول أن تطور عدد المسافرين يزداد حيث كان 10667 ألف مسافر في سنة 2013 الى أن وصل إلى 13828 ألف مسافر سنة 2016 في مقابل نلاحظ زيادات في العمليات المشحونة من 33957 طن سنة

¹ نفس المرجع ص 268.

2013 سنة 2013 إلى أن وصل في سنة 2016 إلى 43361 طن في المقابل هذا زيادة في عدد المسافرين والشحن للخطوط الجوية تطورت خلال هذه الفترة وهذا بسبب الزيادات الراجعة إلى التحسن الملحوظ في التطور الذي يشهده قطاع النقل الجوي في الجزائر.¹

المطلب الثاني: النقل الحضري الجماعي في الجزائر

يمكن القول إن المدينة من التجمعات السكانية ذات كثافة عالية والمرتفعة وغير متجانسة وتنتشر فيها تأثيرات الحياة الحضرية للمدينة، أن أفراد المدينة لا يعتمدون في الغالب على الزراعة بل يعملون في التجار والصناعة وتمتاز بزيادة التخصص وتقسيم العمل وتعدد الوظائف السياسية والاجتماعية حيث تتوفر على درجة عالية من التنظيم.

فرع الأول: تعريف النقل الحضري.

يعرف النقل الحضري بأنه نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص في مجال المحيط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة.²

والنقل الحضري هو مجموعة التقنيات المستعملة والمتهيكات والبنى التحتية التي يضمن على وسائل النقل وهو يضم تنقلات الأفراد والسلع في الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت وراحة وتكلفة حيث يضم النقل الفردي والنقل الجماعي السيارة الشخصية، الدراجة الهوائية، الحافلات، القطار الحضري، قطار الأنفاق، فهو يضم جميع وسائل النقل والتي تتلاءم مع الخصائص الأساسية للوسط الحضري مثل الكثافة السكانية وتواجد الأنشطة الاقتصادية الرئيسية التي تجعل من التجمعات الحضرية مكانا لجذب الحركة وهو ما يتطلب تنظيما جيدا لحركة الأشخاص والبضائع داخل الوسط الحضري.³

¹ - نفس المرجع ص 269.

² - فارس بباكور وسليم بوقنة، استعمال الأساليب الكمية في دراسة المستهلك نحو خدمات النقل الحضري، دراسة حالة النقل الحضري في قسنطينة، ملتقى وطني، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التسيير، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، جانفي 2009، ص 03.

³ - عيسى مرزاق، واقع منظومة النقل الحضري في مدينة عنابة، الجزائر، مجلة الاقتصاد الصناعي، المجلد 09، العدد 02، 2019، جامعة باتنة، الجزائر، ص 26.

2. تعريف النقل الحضري الجماعي:

النقل الجماعي أو النقل المشترك هو توفير مركبات مهيئة ومخصص لاستقبال الأشخاص والتكفل بنقلهم من مكان إلى آخر عن طريق شراء تذكرة أو بطاقة اشتراك وذلك عبر مسالك معينة وفي وقت محدد.¹

الفرع الثاني: مزايا النقل الجماعي:

هناك مزايا متعددة للنقل الجماعي تتمثل فيما يلي:

- ❖ **المزايا البيئية:** يسمح النقل الجماعي بخفض الطاقة المستهلكة وبالتالي خفض انبعاث الغازات التي تتسبب في الاحتباس الحراري خصوصا أكسيد الكربون الناتج عن استخدام الوقود الأحفوري.
- ❖ **مزايا السلامة المرورية:** يتسبب النقل الجماعي في الوسط الحضري في نسبة قليلة في حوادث المرور وإن تطوير استخدام النقل الجماعي يؤثر ايجابيا بدرجة كبيرة في السلامة المرورية.
- ❖ **المزايا الاجتماعية:** يساهم النقل الجماعي في تحقيق العدالة الاجتماعية وذلك من خلال الاستجابة لمتطلبات مختلف الشرائح وضمان حرية الانتقال لكل الأفراد وبشكل متكافئ ووصولهم إلى مختلف الجهات: العمل الدراسة الترفيه من متطلبات الحياة.
- ❖ **المزايا الحضرية:** أصبح تخطيط المدن اليوم يناقذ لاعتبارات سياسات النقل الجماعي ذلك لإنجاز محاور النقل الجماعي كثيرا ما يشكل فرصا لإنشاء العديد من المشاريع الاقتصادية والتجارية ومشاريع التهيئة العمرانية حول محطات النقل المتعددة الوسائط وبذلك يساهم النقل الجماعي في التنمية الحضرية والانتشار المكاني.²

4. مشاريع النقل الحضري الجماعي:

من بين المشاريع التي قامت بها الجزائر لتطوير النقل الحضري الجماعي في الجزائر هي:³

¹ عبد الله خبابه، واقع النقل الحضري الجماعي في الجزائر، ملتقى دولي حول استراتيجية وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، جامعة محمد بوضياف، الميلة، 2013، ص 04.

² شاكر بلخضر، مشروع القطاع الحضري لمدينة باتنة، دراسة استشرافي، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر باتنة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، 2011، ص 14.

³ عبد الله خبابه، مرجع سبق ذكره، ص 13-14.

الفرع الثالث: النقل بالسكك الحديدية بين المدن:

تشغيل قطار الدفع الذاتي بين المسيلة وقسنطينة الذي يربط لأول مرة عاصمة الحضنة بقسنطينة مروراً بكل من بريكة باتنة، عين التونة، عين ميلة والخروب كما تم انطلاق خطين تجاوزت تكلفتها 46 مليار دينار جزائري الخط الأول يربط الجزائر العاصمة بسطيف بطول 300 كلم أما الثاني فيربط بين الجزائر العاصمة وبجاية بطول 250 كيلو متر، بالإضافة تم استلام 17 قطار للدفع الذاتي موجه لنقل المسافرين كما زودت الحظيرة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بمجموعة من القطارات الجديدة يقدر عددها بـ 64 قطارة تم استلام 22 منها والباقي تم تسليمها تدريجياً حيث خصصت الدولة لها مبلغ قدره 33 مليار دينار، تهدف هذه المشاريع إلى الربط بين ولايات الوطن من خلال قطارات ذاتية الدفع.

1-القطار الحضري:

قامت الجزائر بالاستثمار في تطوير النقل الجماعي في الوسط الحضري في المدن المتوسطة والكبيرة حيث تم انتهاء مشروع خط تراموي الجزائر العاصمة في مارس 2010 وهو الآن في قيد الاستعمال حيث يضم 38 محطة على طول 23 كيلومتر وأيضاً قسنطينة ووهران كما انطلقت الجزائر في برنامج ضخم مجهز بـ 14 مدينة بشبكة تراموي على المستوى الوطني في إطار المخطط الخماسي 2014 والتي تخص الولايات التالية: سطيف، عنابة، سيدي بلعباس ورقلة، باتنة ومستغانم.

2-قطار الأنفاق:

نظراً لمشكلة النقل الحضري وذلك من خلال عدد السكان على مستوى الجزائر العاصمة وهذا يسبب التنظيم العمراني وضيق الطرقات مما يؤدي إلى اختناق الطرق. حيث قررت الحكومة بإنشاء مترو العاصمة فنشأت من خلاله مؤسسة EMA والتي تتكفل بإعداد الدراسات بالتعاون مع مكتب دراسات فرنسي RATP/SOFERTU لإنجاز خط أول يربط بين حي واد قريش وحي البدر على مسافة 12.5 كيلومتر تحت الأرض ويضم 16 محطة ويقدر بـ 21000 حوالي راكب / الساعة الاتجاه نحو المحطات الأكثر اكتظاظاً بالسكان أي 65 % من الطلب على المحور حيث يواجه عدة عراقيل وصعوبات وهذا بسبب نقص العتاد ونقص التمويل وإصابة السكنات العمرانية نحو 10 كيلو متر نحو الغرب من البريد المركزي إلى شوفالي مروراً بساحة الشهداء وبنحو 11 كلم شرقاً باتجاه براقى الحراش وباب الزوار.¹

¹- نفس المرجع ص 14

3- مشاريع التفريك:

تعتبر الجزائر من الدول القليلة التي تشتمل في هذا النوع من النقل حيث توجد أكثر من 30 خط للتفريك في البلاد، وتجرح حاليا عملية انجاز خط التفريك الرابط بين بوزريعة واد قريش كما تم إدراج 08 مشاريع تفريك من أجل الدراسة في كل من قسنطينة، بجاية، جيجل، بني صاف، الطارف، المدينة، وهران. إن استثمار الجزائر في هذا النوع أو الدولة يتميز بقلّة انتشاره يعكس رغبتها في توفير خدمات النقل في كافة البلاد وبحسب طبيعة كل منطقة.

المطلب الثالث: استراتيجية تطوير قطاع النقل في الجزائر:

لقد عرف قطاع النقل في الجزائر استراتيجية جديدة تهدف هذه الاستراتيجية القطاعية إلى زيادة عروض وسائل النقل وذلك من خلال:¹

- تلبية احتياجات تنقل الأشخاص والبضائع.
- تحسين نوعية الخدمة لتقليل الزمن والمسافة.
- الاستجابة للاحتياجات اللوجستية للمتعاملين الاقتصاديين.
- ضمان التنمية المستدامة مع إعطاء الأولوية لنوع والربط بين مختلف وسائل النقل.
- وعلى أساس هذا المتطور حددت الدولة الجزائرية برامج مختلفة لقطاع النقل لفترات (1999-2004-2005 -2009 -2010 -2014) وفي هذا السياق خصصت ميزانية قدرها 40 مليار دولار لقطاع النقل في البرنامج للفترة الممتدة من 2014 من أجل:
- تحديد وتوسيع السكك الحديدية 30 مليار دولار.
- تحسين النقل الحضري بينما تحقيق انجاز مشروع تراموي عبر 14 مدينة.
- تحديد القطاع الجوي.

والجدول التالي يوضح عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار للفترة (2002 - 2012)

جدول رقم (2-3): عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار لقطاع النقل.

قطاع النشاط	عدد المشاريع	المبلغ بالدينار الجزائري	عدد مناصب الشغل
-------------	--------------	--------------------------	-----------------

¹ - سمير بوختالة وآخرون، واقع وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، ص 55.

النقل	28757	700233	157940
-------	-------	--------	--------

المصدر: الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار.

في إطار استكمال محاور الاستراتيجية الجيدة للنهوض بقطاع النقل فقد تم تنصيب أربعة مجتمعات عمومية في قطاع النقل وهذا في إطار اعادة تنظيم القطاع العمومي التجاري المقرر من طرف السلطات العمومية في سنة 2014.

الأمر هنا يتعلق بمجمع خدمات الموانئ ومجمع النقل البحري ومجمع نقل البضائع واللوجستيك ومجمع النقل البري للمسافرين حيث هذه المجتمعات تأتي لتحل محل ثلاث شركات لتسيير مساهمات الدولة للقطاع والتي تشمل 48 مؤسسة عمومية اقتصادية وكذلك مؤسسات ذات طابع اقتصادي وصناعي تحت وصاية وزارة النقل.

بعد عملية اعادة الهيكلة سيتكفل مجمع خدمات الموانئ برأس مال قدر ب 54 مليار دينار جزائري بتسيير الموانئ عن طريق 10 مؤسسات للموانئ ومؤسسة تسيير موانئ الصيد وكذا تسيير خدمات الموانئ عن طريق ثلاث شركات مختلطة للحاويات وشركتين مختلطين للوجستيك.

يضم النقل البحري للمسافرين والمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين والمؤسسة الوطنية لإصلاح السفن وخمس فروع أخرى مكلفة بمهمة تمثيل تجهزي السفن والنشاطات المتعلقة بها.

بالنسبة لمجمع النقل البري للمسافرين رأسماله 3 مليار دينار جزائري سيضم مؤسسة مترو الجزائر ومؤسسة استغلال التراموي ومؤسسة النقل بالكابلات وشركة تسيير المحطة البوية للجزائر لنقل المسافرين بالحافلات، وفيما يتعلق بمجمع نقل البضائع واللوجستيك برأس مال قدر ب 2 مليار دينار جزائري فسيضم فروع تابعة للشركة الوطنية للنقل البري.

فرع الأول: مشاريع النقل الجديدة:

سجل قطاع النقل خلال سنة 2014 العديد من الانجازات في قطاع النقل البحري الميناء والنقل الجوي والملاحة الجوية الميترو والتاموا، والتليفريك والسكك الحديدية والنقل العمومي لنقل المسافرين بواسطة الحافلات وكذا السلامة المرورية.¹

¹ - مرجع سبق ذكره ص 56.

الفرع الثاني: إعادة بعض المشاريع الأسطول الجوي والبحري المعطلة:

أما فيما يتعلق بالنقل البحري والميناء في إطار الاستثمارات ذات الصلة بالمجالين البحري والميناء، فإن المنجزة في سنة 2014 تمت مبادرة تفعيل برنامج اقتناء 27 باخرة منها 25 باخرة لنقل البضائع وباخرتين لنقل المسافرين ومجمع كنان بفرعيه كنان " ماد" وكنان «شمال» إلى غاية نهاية سنة 2014 تم استلام خمسة بوخر لنقل البضائع دخلت حيز الاستغلال وسيواصل البرنامج لاستلام باقي البواخر في سنتي 2015-2016.

* استحداث أول الخطوط للنقل الحضري البحري سابقة أولى في الجزائر كتجربة نموذجية على مستوى العاصمة حيث تتوصل الدراسات لفتح المزيد من الخطوط الرابطة بين الولايات السياحية كما تم فتح خلال هذه السنة خط بحري يربط بين ميناء سكيكدة وميناء جنوة، كما تم اطلاق أشغال تهيئه نهائي الحاويات بميناء الجزائر إلى جانب تسريع وتيرة إنجاز مشروع تطوير ميناء جن جن وتفعيل مشاريع إنجاز أربعة محطات بحرية جديد و مواصلة استكمال الدراسات المتعلقة بإنجاز ميناء الوسط ووضع حيز الخدمة الشباك الالكتروني الموحد على مستوى الموانئ التجارية.

* أما في ما يتعلق بالنقل الجوي في إطار تقرير قدرات الأسطول الجوي الوطني تم خلال سنة 2014 تفعيل وتنفيذ برنامج اقتناء 16 طائره جديدة من طرف شركة الخطوط الجوية الجزائرية استلام أولى هذه الطائرات يوم 22 ديسمبر الجاري من نوع "إي تي آر" وسيتم تسليم باقي الطائرات خلال سنتين 2015-2016 وإدراج شركة الطاسيلي للطيران في نشاط النقل الجوي للمسافرين على الشبكتين الدولية والداخلية فتح 37 خط جوي جديد من طرف الشركتين الوطنيتين للنقل البحري، إعادة تفعيل وتحريك وتيرة إنجاز المحطات الجوية الجديدة بمطارات وهران، عنابة، برج باجي مختار وعين قزام، كما تم اطلاق في هذه السنة أشغال إنجاز محطة جوية جديدة على مستوى المطار الدولي هواري بومدين تستوعب سنويا عشر ملايين مسافر.¹

* إلى جانب كل هذا تم إطلاق أشغال إنجاز خمسة أبراج للمراقبة خاصة بالملاحة الجوية على مستوى كل من مطارات العاصمة، قسنطينة وهران غرداية وتمنراست، إعادة إطلاق أشغال إنجاز مراكز المراقبة الجهوي للملاحة الجوية بتمنراست وكذا مباشرة تنفيذ برنامج تركيب 200 جهاز أو أداة مساعدة على هبوط الطائرات على مستوى 20 مطار.

¹ - نفس المرجع ص 56.

فرع الثالث: مشاريع مجال النقل الحضري وشبه الحضري:

في هذا الإطار تم الانتهاء من دراسة امكانية إنجاز تراموي ب 8 ولايات عرف مجال النقل الحضري وشبه الحضري عدة انجازات منها استلام ووضع حيز الاستغلال المصعد الهوائي التلغريك الرابط بين وادي قویش وبوزريعة أما في مجال التراموي كما وضع حيز الاستغلال الشطر الثالث من تراموي العاصمة يربط بين برج الكيفان وتهوه مشرقي كما تم اطلاق التجارب الديناميكية لخط مترو العاصمة في شطره الرابط بين حي البدر والحراش كما تم اطلاق اشغال إنجاز التراموي عبر ست ولايات من التراب الوطني وهي ورقلة، سيدي بلعباس، مستغانم، سطيف، عنابة وبأنته، كما تم تمديد مترو العاصمة على طول الخط الرابط بين الحراش باب الزوار والمطار الدولي والخط الثاني بين عين النعجة وبراقى.¹

الانتهاء من الدراسات الجدوى المتعلقة بإمكانية إنجاز التراموي على مستوى كل من ولايات تلمسان، بجاية، البليدة، الجلفة بشار، بسكرة، سكيكدة، تبسة، وفي الأخير إنجاز برنامج انجاز سبع حظائر للسيارات بالطوابق استيعاب تقدر ب 500 مكان للتوقف على مستوى العاصمة.

الفرع الرابع: مشاريع نقل السكك الحديدية:

النقل بالسكك الحديدية قد عرف هذا المجال من النقل في الجزائر ديناميكية جديدة خلال سنة 2014 في إطار تعزيز وعصرنة حظيرة القطارات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وذلك باقتناء 17 قطار ذاتي (واتراي) بالنسبة للخطوط الكبيرة 20 قطار كهربائيا 30 عربة "مرقد" للخطوط الطويلة 50 قاطرة و 380 عربة لنقل الفوسفات. عرفت الشبكة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية في هذه السنة إطلاق برنامج يتضمن دراسة وانجاز ما يزيد على 8000 كيلومتر من خطوط الشبكة الحديدية الجديدة في مستوى كل جهات الوطن منها 2224 كيلومتر على خط الشمالي 2630 كيلومتر على مستوى الهضاب العليا و 4382 كلم على مستوى الجنوب.²

¹ - محمد زرقون، واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، عدد 06، جوان 2017، ص 57.

² - نفس المرجع ص 57.

المبحث الثاني: أهمية قطاع النقل في الجزائر.

من خصائص الأقاليم التي يعيش فيها الإنسان أنها تتميز ببيئات مختلفة حيث تتوزع الموارد الطبيعية عليها، وهو ما أجبر الإنسان منذ القدم على محاولة استغلالها بأنسب الطرق وبأقل التكاليف، ولهذا فإن دراسة مدى إمكانية شق طرق النقل - التي يصل بها إلى هذه الموارد- وتكلفتها وكفاءتها تحدد مستوى استغلال هذه الموارد واقتصاديات عملية الإنتاج، فالأقاليم ذاتالموقع الجغرافي المتميز والسهل تستغل مواردها منذ زمن بعيد وبمستوى اقتصادي مُجَز، فقدسهلت جغرافيتها مد شبكات الطرق ما أنعشها سكانياً واقتصادياً، وعلى العكس من ذلك، هناكأقاليم تأخر استغلال مواردها لفترة طويلة حتى تم شق شبكات نقل توصل إليها. هذا مايبين لنا أن استغلال الموارد يزيد من الإنتاجية التي بدورها تؤدي إلى زيادة في الدخل الوطني والاستغلال الأمثل للموارد يكون بالوصول إليها عن طريق قطاع النقل.

المطلب الأول: مساهمات قطاع النقل في الناتج المحلي.

الفرع الأول: مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي.

تبرز أهمية قطاع النقل في زيادة الناتج الوطني سواء بصفة مباشرة أو بآثاره المضاعفة الإيجابية من خلال الترابط الطردي بينه وبين القطاعات الخدمية والسلعية الأخرى، فالارتباط الطردي بينه وبين مختلف الوحدات الإنتاجيةوينعكس على الإيرادات المباشرة فقط، بل يمتد لعوائد عنصر العمل والتجهيزات الأساسية والتكميلية المرتبطة بالوسائط والمحطات وورشات الصيانة، وتنشيط الموانئ والمطارات والصناعات الوسيطة والنهائية ومختلف الخدمات المتعلقة به، بحيث تقود الحصيلة التنشيطية وإعادة استثمارها إلى تحديث القوى الإنتاجية باستمرار، وتنشط بذلك دورة الاقتصاد الوطني عن طريق مضاعفات الانفاقالإيجابية، وهو ما يؤدي إلى زيادة الدخل في قطاع النقل¹

1. ولقد عرف الناتج المحلي في قطاع النقل تطوراً كبيراً هذا ما سيبينه الجدول التالي:

¹ محمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل و المواصلات، دار الفكر العربي، 2003، ص 95.

الجدول رقم (1-4): الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل.

الوحدة: مليون دينار جزائري

السنة	ناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل
2008	1207277,5
2009	1280647,8
2010	1403139,4
2011	1614583,3
2012	1793868,6
2013	2220213,0
2014	2354834,4
2015	2512944,6
2016	2740004,3

مصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على إحصائيات وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء

<https://cosit.gov.iq/ar/national-accounts/income>

فمن خلال الجدول رقم (1-4) يتضح أن الناتج المحلي لقطاع النقل في تزايد مستمر خلال السنوات 2008-2016 حيث تضاعف هذا الأخير من 1207277.5 مليون دينار جزائري سنة 2008 إلى 20740004.3 مليون دينار جزائري سنة 2016 حيث خصصت الجزائر مبالغ مالية ضخمة لتطوير القطاع وتحسين البنية التحتية للنقل في الجزائر وعصرتتها.

وقد شهدت سنة 2013 أكبر زيادة في الناتج المحلي قدرت 426344.4 مليون دج مقارنة بنسبة 2012 في حين تراجع نمو الناتج المحلي للقطاع سنة 2014 بنسبة حوالي 5.97% وهذا راجع أساسا إلى الانخفاض الحاد الذي عرفته أسعار النفط لتلك السنة الأمر الذي دفع بالجزائر إلى تجميد عدد من المشاريع منها مشاريع قطاع النقل الذي لم يستفد من أي مشاريع لمدة 3 سنوات سابقة.

الشكل رقم (1-4): تطور الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل من 2008-2016



من اعداد الطالبة بناء على معطيات الجدول السابق.

فرع الثاني: مساهمة قطاع النقل في ناتج الداخلي الخام (القيمة المضافة لقطاع النقل).

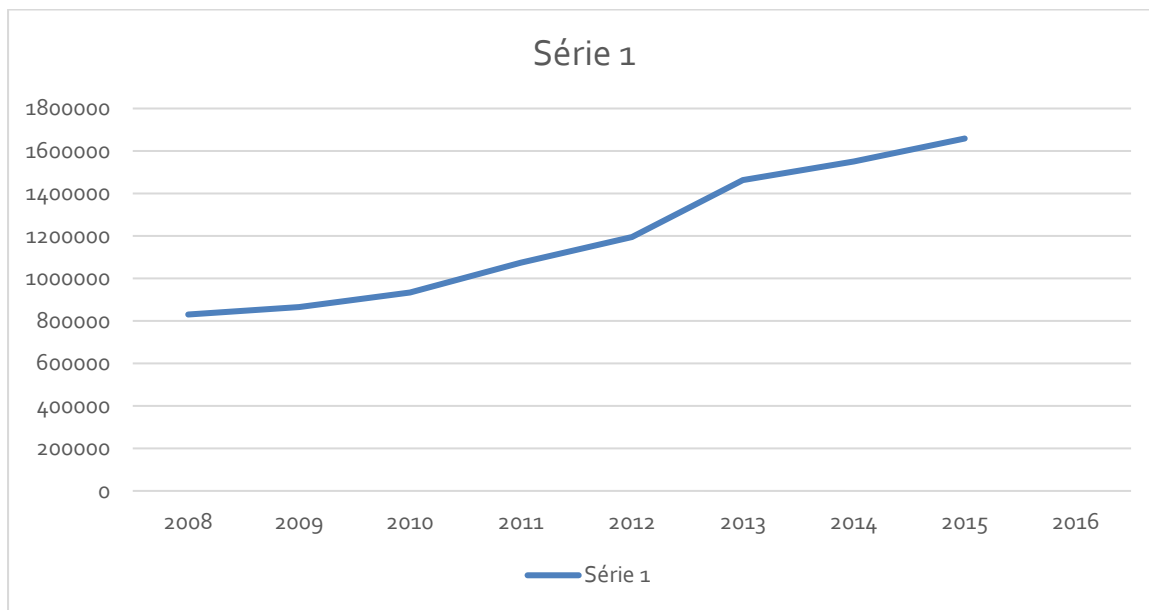
الجدول رقم (2-4): القيم المضافة لقطاع النقل في الجزائر

سنة	القيمة المضافة لقطاع النقل
2008	830341.5
2009	865214.5
2010	933707.6
2001	1074147.7
2012	1194841.7
2013	1463055.1
2014	1550496.2
2015	1658814.2
2016	1796979.3

من اعداد الطالبة بالاعتماد على: <https://www.ons.dz/spip.php?rubrique20>

من خلال الجدول نلاحظ أن القيمة المضافة لقطاع النقل شهدت زيادة كبيرة من 830341.5 مليون دينار جزائري إلى 1796979.3 مليون دينار أي بنسبة 116% سنة 2016 ويرجع هذا التطور في القيمة المضافة لقطاع النقل إلى التطور الحاصل عموما في قطار الخدمات المسوقة والذي يتصدر قطاع النقل والتجارة و يمكن ترجمة معطيات الجدول إلى الشكل التالي:

الشكل رقم (1-4): مساهمة قطاع النقل في الناتج الداخلي الخام.



من اعداد الطبة بالاعتماد على معطيات الجدول سابق.

وتصل القيمة المضافة لعوائد عناصرها الإنتاجية لأكثر من 32 % في المتوسط، مما يعني سرعة وارتفاع المردود الاستثماري والتشغيلي. ويزيد من إيرادات النقل والمواصلات ومضاعفاتها الإيجابية تعظيم صافي الإيراد عن طريق الإقلال من معدات التسرب المتمثلة في المدفوعات للخارج مقابل خدمات أجنبية، أو للواردات من مستلزمات إنتاج القطاع وقيمة وسائل النقل وقطع الغيار المستوردة، فصافي الإيراد يمثل الاجمالي مطروحاً منه التسربات كمدفوعات للخارج، ومن ثم يعظم صافي الإيراد عن طريق رفع معدلات الأداء والكفاءة للوسائل والتجهيزات الأساسية والتكميلية ودعم الصناعات الأساسية. والمكاملة وإنتاج قطع الغيار محلياً وتطوير الخبرات الفنية والإدارية، إلى جانب تقليل التسربات خاصة عن طريق إحلال الواردات.

المطلب الثاني: مساهمة قطاع نقل في توفير مناصب الشغل.

تعتبر البطالة من الآفات الاقتصادية والاجتماعية المدمرة على مختلف المجالات حتسبياً وأمنياً حيث تقود إلى صراعات اجتماعية وجرائم وتكوين عصابات وسرقة وتشرد، ومما يزيد من تفاقم معضلة البطالة في الدول النامية عبئ الإعاقة والمتصف فيها بالارتفاع، حيث يلاحظ ارتفاع عدد الفئات العمرية المعالة من الأطفال والشيوخ والنساء والمرضى بالإضافة إعاقة العاطلين عن العمل. من هنا يأتي دور قطاع النقل كقطاع قائم بنشاطاته ووسائله وآثاره التنموية المضاعفة التي يمكن أن توفر فرص عمل بأجور مقبولة، لتمتص جزءاً من اليد العاملة العاطلة سواء بما يوفره هذا القطاع من فرص عمل مباشرة في شتى مجالاته، أو من فرص عمل في الأعمال غير المباشرة والمرتبطة به، خاصة أن طبيعة العمل في هذا القطاع تتصف بتكثيف عنصر العمل سواء في الأعمال المباشرة من قيادة وصيانة ومساعدين، إلى جانب الأعمال المرتبطة مباشرة كالشحن والتفريغ والمناولة والتخزين وخدمات محطات الوقود وإنشاء وتشغيل التجهيزات الأساسية والتكميلية للمطارات والموانئ والسكك والطرق والمسارات توصيانتها... إلخ. بالإضافة إلى ذلك تفرض طبيعة العمل في هذا القطاع اختيار كفاءات عالية فنية وإدارية وفق تخصصات دقيقة ملمة بحركية الوسائل المتطورة وتكلفة التشغيل والبدائل والمسارات وتطبيعتها وأطوالها وخصائصها، وحسن اختيار الوسيلة وفق أبعاد الوقت والمكان والاستفادة من النقل متعدد الوسائل لتعظيم التشغيل، والاهتمام ببرامج الرحلات وانتظامها، والصيانة ومستلزماتها واستمرارية التطور والتحديث.¹

ويمكن أن نوضح تأثير قطاع النقل على مناصب الشغل من خلال الشكل التالي:

¹حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصاد والإحصاء، العدد 22، المجلد 7، ديسمبر 2014، ص 220

الشكل رقم (1-5): يوضح مناصب الشغل حسب القطاعات من 2008-2017.



مصدر [http://www.andi.dz/index.php/ar/declarationBilan des d'investissemehttp://www.andi.dz/index.php/ar/declaration](http://www.andi.dz/index.php/ar/declarationBilan%20des%20d%C3%A9clarations)

يتضح أن قطاع النقل وفر عدد كبير من فرص العمل قدرت بـ 158780 منصب شغل أي بنسبة 89.12 % من إجمالي فرص العمل اليت وفرتها مختلف القطاعات الاقتصادية في الجزائر خلال الفترة 2002، حيث احتل قطاع النقل المركز الثالث بعد كل من قطاع الصناعة بنسبة 73.43% ثم قطاع البناء بنسبة 68.19% وهذا يدل على الأهمية الاقتصادية الكبيرة هذا القطاع وقدرته على امتصاص البطالة وتوفير فرص عمل لأفراد المجتمع.

مطلب الثالث: مساهمة قطاع النقل في السياحة.

لقد فرض النقل منذ القديم محدداته على السياحة من حيث طول الرحلة وتنظيمها، فبدائية النقل قديماً جعلت السياحة تنحصر في سياحة الصيد والسياحة الدينية والثقافية وسياحة المغامرات، وتقوم في شكل قوافل بالإضافة إلى القوارب والسفن في الأنهار والبحار، مع ضرورة حمل كل مستلزمات الإعاشة من طعام وشراب ومعدات إقامة، وهو ما يشير إلى أن السفر والسياحة كان حِكراً على القادرين مادياً. ومع تطور النقل ووسائله وزيادة سرعتها وتحسين كفاءتها قلّ وقت السفر بدرجة كبيرة، خاصة بعد الحرب العالمية الثانية التي ساهمت في تطوير النقل الجوي بشكل كبير بإدخال المحركات النفاثة في تشغيل الطائرات، وتقدم وسائل النقل البحري والبري، وهو ما سمح بتوزيع تكلفة النقل على مدة الرحلة القصيرة نسبياً مقارنة بما كانت عليه، وترتب على هذا دخول فئات جديدة مستهلكة لمنتج السياحة وهي الطبقات العاملة التي ترغب في قضاء عطلها السنوية خارج دولها. بالمقابل فإن تطور القطاع السياحي في حد ذاته وتضاعف مناطق الجذب السياحي عبر مختلف أقاليم العالم، أسفر عن زيادة الطلب على النقل بتوفير الوسائل المناسبة لتحقيق ذلك، وبالتالي ساهمت في تطوير قطاع النقل، نظراً لأنه يعتبر قطاع محفز ومتفاعل بشدة معه، فقد

تحسنت وسائل النقل وتطورت وفق متطلبات قطاع السياحة ما أفضى إلى انشاء النقل السياحي المخصص في توفير مستلزمات وتحسين ظروف نقل السياح على متن وسائل النقل المختلفة البرية والبحرية والجوية، كما أصبحت بعض وسائل النقل هي في حد ذاتها محور السياحة كالسفن السياحية التي تجوب البحار والمحيطات وتوفر كل مستلزمات السياحة الترفيهية داخلها.¹

من هنا يتضح مدى الترابط بين قطاع النقل والسياحة، فمحور تطور السياحة يتركز بنسبة كبيرة على النقل، ودون النقل السياحي ما تطورت السياحة - خاصة الدولية منها - بمعدلات مذهلة فاقت كل تصور خاصة منذ خمسينيات القرن العشرين، فقد تراوح معدل نمو السياحة الدولية ما بين 6 إلى 7 % سنوياً، ففي سنة 2211 قُدر عدد السياح الدوليين وفق المنظمة العالمية للسياحة بـ 082 مليون سائح بعد أن كان ال يتجاوز 72 مليون سائح سنة 1062، وهذه الأرقام المعطاة ال تأخذ في الاعتبار السياحة الداخلية التي تحتاج هي الأخرى إلى وسائل النقل.

¹ محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2009، ص 45

ملخص الفصل:

من خلال دراستنا لواقع قطاع النقل في الجزائر، وتتبع مساهمة هذا القطاع في خلق القيمة المضافة والنمو الاقتصادي والذي يعتبر أهم محددات التنمية الاقتصادية، يساهم قطاع النقل في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما أنه يعتبر عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية وهذا يعمل على زيادة الإنتاج و الناتج المحلي الإجمالي و الناتج الداخلي الخام (منه زيادة الدخل الوطني)، كما يعتبر قطاع النقل احد اهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع، ذلك ان العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تطلبه العملية من جهد بشري في إنجاح مهامها، ولا بد توفير الطاقة البشرية كافية للقيام بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل باعتبار إن الزيادة في مهام هذا القطاع تستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري. وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات التي يقوم عليها قطاع النقل. كما أن للنقل دور محوري وأساسي في تطوير قطاع السياحي حيث أن الجزائر تزخر بمناطق سياحية تحوي الفصول الأربعة ولاكتشاف هذه الأخيرة وجب التنقل إليها برها أو بحريا أو جويا فتوفر الطرق معبدة ومركبات لنقل السياح الراغبين في الاكتشاف من شأنه أن يساهم في تسهيل السياحة الذي تعمل على جلب العملة الصعبة. رغم كل هذه المساهمات و الأهمية الكبيرة لقطاع النقل إلا أنه يعني من عدة عراقل وجب إيجاد حلول مناسبة لتطوير هذا القطاع ليصبح موازي لمعالم النقل العالمي.

خاتمة

تتناول موضوع البحث النقل وآثاره على الاقتصاد الوطني واعتباره أساسا للبنية التحتية والنمو الاقتصادي ودوافع على أرض الواقع وكذلك دراسة آثاره في دعم وإنعاش الاقتصاد باعتباره عامل من عوامل المساعدة في النشاطات الاقتصادية والاجتماعية.

من خلال دراسة النظرية تعرفنا على قطاع النقل بصفة عامة ودوره في التنمية الاقتصادية وإبراز أهميته بشكل عام كما بيننا ضرورة تنوع وسائل النقل يتم بعدها اسقاط هذه الجوانب على الواقع قطاع النقل في الجزائر وذلك من خلال تحديد حجم الشبكة فعلية ونسبة استغلالها ومشاريع تطوير الحالية والمستقبلية.

أما خلال الدراسة التطبيقية تضمنت التركيز على مدى مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي الخام ونسبته التي يقدمها هذا القطاع في الاقتصاد الوطني ودوره في توفير فرص العمل والقضاء على البطالة و من خلال ما تطرقنا إليه يمكن استخلاص النتائج التالية :

النتائج:

- لقطاع النقل القدرة على استحداث التنمية الاقتصادية و استطاعته على دفع عجلة الاقتصاد نحو التقدم من خلال ما يحققه هذا القطاع قطاع النقل في الجزائر يتجدد في تحسن مستمر حيث قامت الجزائر بعدت استثمارات في هذا القطاع حيث يعتبر من السمات الأساسية التي تعمل على تطوير البنية التحتية للبلاد.
- لقطاع النقل دور فعال وكبير في الجزائر من خلال امتصاص البطالة وذلك ما اجل توفير العديد من مناصب الشغل
- للنقل أهمية كبيرة على مستوى الاقتصاد القومي من خلال التأثير على إستراتيجية التنمية الاقتصادية التي ترغب الدولة في تحقيقها
- غياب إستراتيجية واضحة للنهوض بقطاع النقل من هنا يبقى مساهمه في النهوض بالاقتصاد الوطني محدودة

- على الرغم من الأهمية التي أولتها الجزائر لهذا القطاع من خلال ضخها لموارد مالية ضخمة لتحديد و تطوير هذا القطاع إلا إن هذا الأخير مازال يعاني من العديد من المشاكل التي وقفت عائقا أمام تطوره.

الاقتراحات التالية :

- ✓ ضرورة وضع إستراتيجية عقلانية وواضحة لتطوير قطاع النقل، تشرف عليها سلطة ضبط لضمان التسيير لأحسن للقطاع.
- ✓ زيادة كفاءة الانفاق على قطاع النقل، للتمكن من تلبية الطلب المتزايد، وضمان مواكبة مقتضيات التحديث والتطوير في خدمات النقل بشكل عام .
- ✓ باعتبار قطاع النقل القاطرة التيتجرباقي القطاعات، ينبغي التنسيق بينمختلف وزارات هذه القطاعات لو ضع مشاريع نقل تخدممصالح كل القطاعات.

قائمة المراجع

1 - الكتب:

1. أيمن النحراوي، اقتصاديات وأساسيات النقل البحري، ب ط دار الفكر الجامعي الإسكندرية، مصر، 2015
2. محمد خميس الزوكة، جغرافيا النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2009،
3. محمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، 2003

2 - مجلات:

1. مرزقمرزقي، أثر قطاع النقل على النمو الاقتصادي في الجزائر دراسة قياسية باستخدام نموذج ARDL، مجلة الدراسات الاقتصادية الكمية، المجلد 7، العدد 1، جامعة الجزائر
2. سلامات وفاء، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة البشائر الاقتصادية، المجلد 5، العدد 1، جامعة 20 اوت 1955 سكيكدة،
3. محمد عماري وفارت نصر الدين، دور اقتصاديات النقل والسياحية في تحقيق التنمية الاقتصادية الاجتماعية، جامعة الجلفة، الجزائر، 2015،
4. فرومي حميد، مشاريع تنمية قطاع النقل في الجزائر والمشاكل التي تواجهها، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية، جامعة البويرة، المجلد 6، عدد 1، 2015
5. سمير بوختالة، واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية، مجلة الجزائر لتنمية الاقتصادية، 06 جوان 2017
6. قلبازة أمال، ابن حارة حياة، لوجستيك النقل ودوره في النهضة الاقتصادية، دراسة برامج تطوير قطاع النقل في الجزائر مجلة الاقتصاد و التسيير، المجلد 12، العدد 2
7. - بلواضح الجيلاني، واقع قطار قطاع النقل البري في الجزائر، المعوقات والحلول (دراسة وصفية تحليلية)، مجلة التنمية والاقتصاد التطبيقي، المجلد 04، العدد 02،
8. قندوزه عائشة والتواتي عبد العليم، النقل المستدام في الجزائر (حالة النقل البري)، مجلة جديد الاقتصاد، المجلد 16، العدد 01، 2021، جامعة الأغواط، الجزائر

9. لطيفة رجب، قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية، مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد 03، العدد 01، 2022
10. نورية محمد الشريف، التوسع العمراني وأثره في تطور النقل، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 19، سبتمبر 2019
11. فاطمة الزهراء محمد الشريف وفوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، جامعة وهران، الجزائر
12. عيسى مرزاق، واقع منظومة النقل الحضري في مدينة عنابة، الجزائر، مجلة الاقتصاد الصناعي، المجلد 09، العدد 02، 2019، جامعة باتنة، الجزائر
13. حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصاد والإحصاء، العدد 22، المجلد 7، ديسمبر 2014

3- الرسائل والمذكرات:

1. بوالملح منيرة، قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية والتزامات التنمية المستدامة في الجزائر، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، السنة 2017
2. بالعبادة نجاة، برمجة عملية الطلب والعرض على الخدمات السياحية حالة الجزائر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة ابي بكر بالقائد، الجزائر، 2015-2016.
3. قلبازة أمال، لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم التجارية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر 2015-2016
4. بوتلجة الحاجة، أثر النمو الحضري في النقل في المينة، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، الجزائر، 13 فيفري 2021
5. مسعودة بوزيدي، سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة، شهادة ماجستير، جامعة فرحات عباس، سطيف، 2009-2010،

