

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عباس لغرور - خنشلة -



جامعة عباس لغرور خنشلة
ABBES LAGHROUR UNIVERSITY KHENCHELA



جامعة عباس لغرور خنشلة
ABBES LAGHROUR UNIVERSITY KHENCHELA

كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير

دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية -دراسة حالة الجزائر-

مذكرة مكتملة من متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية
تخصص: اقتصاد نقدي وبنكي

تحت إشراف الأستاذة الدكتورة:

بن عباس شامية

إعداد الطالبين:

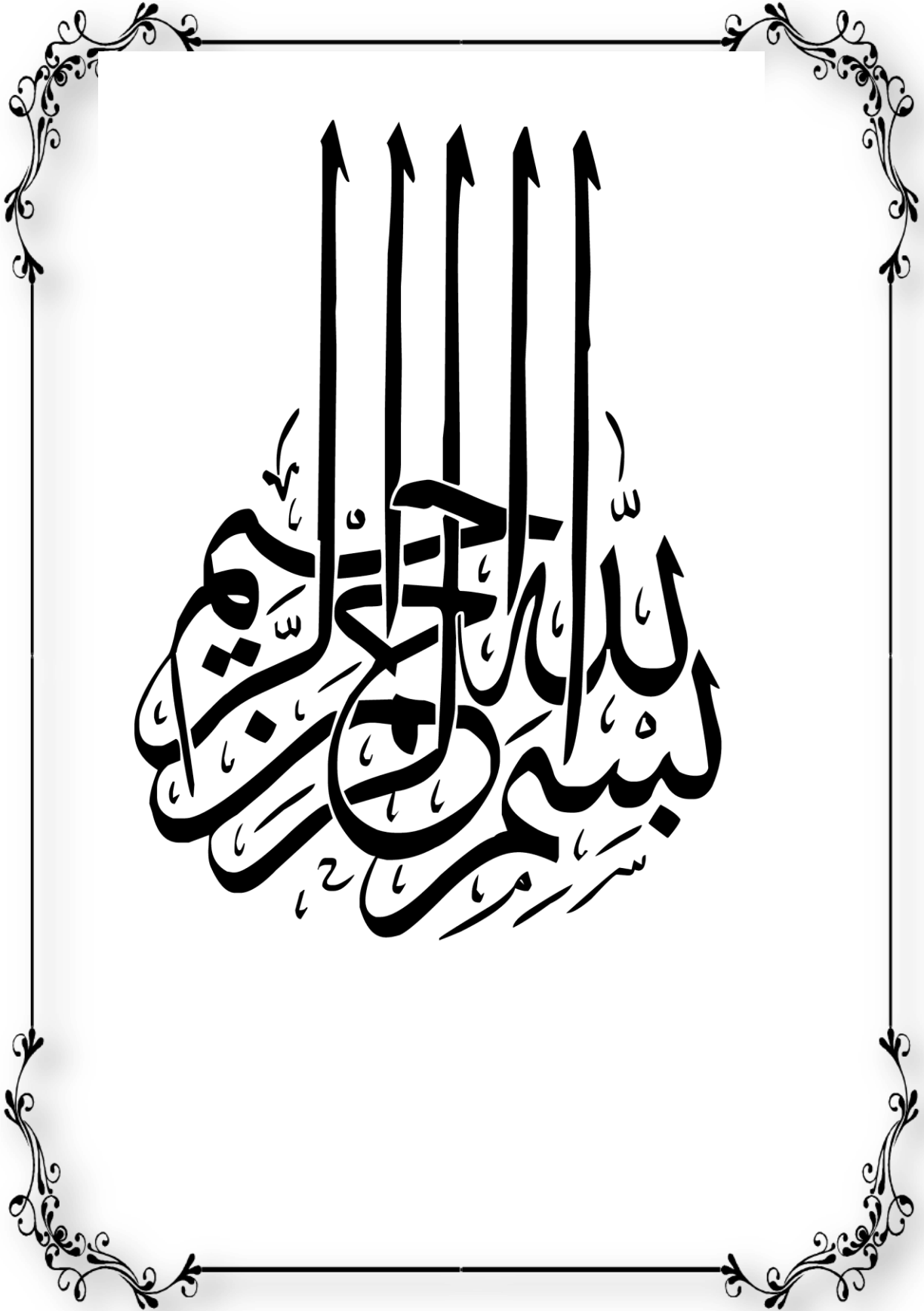
زرّوال وهيبة ✓

خميلي إهام ✓

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الجامعة الأصلية	الصفة
د. زرقان سهام	أستاذ محاضر ب -	جامعة خنشلة	رئيسا
أ.د. بن عباس شامية	أستاذ التعليم العالي	جامعة خنشلة	مشرفا ومقررا
د. بوسيس سارة	أستاذ مساعد ب -	جامعة خنشلة	مناقشا

السنة الجامعية 2024/2023



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وعرفان

الحمد لله الذي هدانا إلى هذا وما كنا لنهتدي لولا أن هدانا الله
الحمد لله أولا وآخرا على جزيل نعمه وتوفيقه لإنجاز هذا العمل
حين يحيط بنا الكثير من المساندين تكثر عبارات الشكر حاملة
أسى معاني الامتنان والتقدير، حينها نتقدم بجزيل الشكر إلى:
الأستاذة المشرفة الفاضلة الدكتورة: "شامية بن عباس" على ما قدمته لنا من
نصائح وتوجيهات وعلى الوقت الذي خصصته لنا رغم ثقل مسؤولياتها ووقتها
المحدود، راجين من الله تعالى أن يجعلها منارة يهتدي بها طلاب العلم، وأن يجعل
لها هذا في ميزان حسناتها.
إلى الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة على قبولهم المشاركة في مناقشة هذا البحث
وتقييمه.

إلى كل المشرفين على كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير.

إلى كل من ساهم في هذه المذكرة ولو بكلمة طيبة.

الطالبتين

زروال وهيبة

خميلي إلهام

إهداء

"وَأَجِبْ دُعَاؤَكُمْ أَنْ الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ"

من قال أنا لها "نالها" وأنا لها أبت رغما عنها أتيت بها لم تكن الرحلة قصيرة ولا الطريق محفوظا بالتسهيلات، لكنني فعلتها فالحمد لله الذي يسير البدايات وبلغنا النهايات. إلى المعلم الأول الذي أنار بضياء هداه بصائرنا وأخرجنا من ظلمات الجهل إلى نور العلم وبشر السائرين على هذا الطريق بالجنة فقال (ومن سلك طريقا يلتمس فيه علما سهل الله له به طريقه إلى الجنة). "سيدنا محمد ﷺ"

إلى من أحمل اسمه بكل عز وافتخار لمن مهد لنا الطريق ببذل وتعبه وإلى المرأة التي صنعت مني فتاة طموحة تعشق التحديات قدوتي الأولى،

إلى من غمرونا بالمحبة وتحملوا معنا عناء الطريق إلى من عاهدتهم بهذا النجاح ها أنا أتمت وعدي وأهديه لكم (أمي أبي)

إلى الكتف الذي لا يميل والظل الذي أحتمي به

إلى الأعمدة الثابتة في الحياة إخوتي

إلى رمز الوفاء والرجل العظيم بحياتي

إلى الأيدي التي تمد لي العون وساعدتني للوصول

وأزالت من طريقي أشواك الفشل "صديقتي"

أهديكم جميعا هذا العمل المتواضع وثمره جهدي،

جهيدة، وهيبة وإسراء

والله ولي التوفيق

الطالبة: خميلي إلهام



إهداء

الحمد لله عند البدء وعند الختام، فما تناهى درب، ولا ختم جهد، ولا تم سعي إلا بفضلله.

لم تكن الرحلة قصيرة ولا ينبغي لها أن تكون، لم يكن الحلم قريبا لكنني نلتها
أهدي وبكل حب بحث تخرجي:
إلى التي كانت لي نورا في عتمتي وكان دعائها سر نجاحها أُمي
إلى من دعمني بلا حدود وأعطاني بلا مقابل والذي
إلى ذلك الرجل العظيم الذي شجعني للوصول إلى طموحاتي إلى سندي ورفيق
عمري زوجي

إلى فلذات كبدي وأميراتي سيلين، ليديا، دانيا، ليال، تالين
إلى من قال فيهم "سنشد عضدك بأخيك" أخواتي وأخوتي: لطفي، سفيان،
مروان وحسام وزوجاتهم وأبنائهم
إلى صديقتي ورفيقتي وأستاذتي المقربة والغالية شامية
وصديقتي خولة، منار، مفيدة
إلى شريكتي في العمل إلهام
أهديكم جميعا هذا العمل المتواضع
وثمره جهدي، والله ولي التوفيق
الطالبة: وهية زروال



المخلص:

هدفت الدراسة إلى توضيح دور قطاع النقل في تحقق التنمية الاقتصادية بالجزائر، فهو يحظى بنصيب كبير من الأهمية على الصعيدين الوطني والعالمي من طرف كل الدول، من حيث كونه قطاع خدمي رائد له القدرة على استحداث نمو قطاعات أخرى في إطار التشابك الهيكلي بينها، فهو يساهم في تنمية الناتج الوطني، توفير فرص العمل، استيعاب الاستثمارات المربحة، تحسين استغلال الموارد وغيره، مع توسيع آفاق العلاقات الاقتصادية الدولية وتعظيم المنافع بما يتماشى ومنحى عولمة الاقتصاد.

ولتحقيق أهداف الدراسة قمنا باستخدام المنهج الوصفي في الجانب النظري والذي اتبعناه في الفصل الأول والثاني، وذلك من خلال وصف وتفسير الأحداث والظواهر المتعلقة بالجانب المفاهيمي لقطاع النقل والتنمية الاقتصادية، وتناولهما بشيء من الاستفاضة لأجل فهم مكوناتهما وكيف يؤثر المتغير المستقل في المتغير التابع، أما المنهج التحليلي اعتمدناه في الفصل الثالث التطبيقي في تحليل الإحصائيات، الجداول والأشكال المتعلقة بواقع النقل في الجزائر، وكذا تحليل أهم المتغيرات الكمية لمؤشرات النقل البري، الجوي والبحري للوقوف على فعالية السياسات العمومية الخاصة بالأهمية الاقتصادية لقطاع النقل بالجزائر.

أما النتيجة الرئيسية لهذه الدراسة فتنتقل من أن قطاع النقل يعتبر عاملا أساسيا بالنسبة للأفراد ولتحقيق التنمية الاقتصادية للجزائر، وتظهر هذه الأهمية من خلال قيامه بتلبية حاجيات التنمية، وإسهامه في تعزيز التعاون الإقليمي وذلك من خلال تسهيل انتقال الأفراد والبضائع، كما يلعب دورا هاما في التهيئة العمرانية للإقليم وتوزيع أحسن للسكان والمرافق الاجتماعية في مجال التنظيم والتنمية المحلية.

الكلمات المفتاحية: قطاع النقل، التنمية الاقتصادية، تنمية الناتج الوطني، التهيئة العمرانية، التنمية المحلية.

Abstract

This study aims at demonstrating the Clarifying the role of the transport sector in achieving economic development in Algeria, it enjoys a great share of importance at the national and global levels by all countries, in terms of being a leading service sector that has the ability to stimulate the growth of other sectors within the framework of the structural interconnection between them, it contributes to developing the national product and providing job opportunities, improving resource utilization, etc. while expanding the horizons of international economic relations and maximizing the benefits in line with the trend of globalization of the economy.

To achieve the objectives of the study, we used the descriptive approach in the theoretical aspect, which we followed in the first and second chapters, this is done by describing and interpreting events and phenomena related to the conceptual aspect of the transport sector and economic development, as for the analytical approach we adopted in the third applied chapter in analyzing statistics, tables and figures related to the reality of transportation in Algeria, as well as analyzing the most important quantitative variables of land, air and sea transport indicators to determine the effectiveness of public policies related to the economic importance of the transport sector in Algeria.

As for the main result of this study, stems from the fact that the transportation sector is considered an essential factor for individuals and for achieving economic development in Algeria, this importance is demonstrated by its fulfillment of development needs, and its contribution to strengthening regional cooperation by facilitating the movement of people and goods, it also plays an important role in the urban development of the region and better distribution of population and social facilities in the field of local organization and development.

Keywords: Transport sector, economic development, national product development, urban development, local development.



فہمن سن، المخریات

الصفحة	العنوان
/	البسمة
/	كلمة شكر وتقدير
/	إهداء
VI	المخلص
VIII	فهرس المحتويات
XI	فهرس الجداول
XII	فهرس الأشكال
أ-ز	مقدمة عامة
الفصل الأول: الإطار النظري لقطاع النقل	
01	تمهيد
02	المبحث الأول: تحديد طبيعة قطاع النقل
02	المطلب الأول: مفهوم النقل
06	المطلب الثاني: خصائص النقل
10	المطلب الثالث: شبكة النقل
11	المبحث الثاني: أساسيات قطاع النقل
11	المطلب الأول: واجبات النقل
12	المطلب الثاني: تقسيمات النقل
15	المطلب الثالث: أنواع النقل
23	المبحث الثالث: النقل: المزايا، المشاكل والحلول المقترحة
23	المطلب الأول: مزايا النقل
24	المطلب الثاني: مشاكل قطاع النقل

27	المطلب الثالث: الحلول المقترحة لمشاكل قطاع النقل
32	خلاصة الفصل
الفصل الثاني: قطاع النقل وعلاقته بالتنمية الاقتصادية	
34	تمهيد
35	المبحث الأول: ماهية التنمية الاقتصادية
35	المطلب الأول: تعريف التنمية الاقتصادية
37	المطلب الثاني: أهمية وأهداف التنمية الاقتصادية
40	المطلب الثالث: محددات التنمية الاقتصادية
40	المبحث الثاني: الركائز الأساسية للتنمية الاقتصادية
41	المطلب الأول: مؤشرات التنمية الاقتصادية
42	المطلب الثاني: العوامل المؤثرة على التنمية الاقتصادية
44	المطلب الثالث: مصادر تمويل التنمية الاقتصادية
46	المبحث الثالث: أهمية النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية
46	المطلب الأول: أهمية النقل في زيادة قيمة الناتج الوطني
47	المطلب الثاني: أهمية النقل في توفير فرص العمل
48	المطلب الثالث: أهمية النقل في توفير الفرص الاستثمارية
50	خلاصة الفصل
الفصل الثالث: مساهمة قطاع النقل في تعزيز التنمية الاقتصادية في الجزائر	
52	تمهيد
53	المبحث الأول: واقع قطاع النقل في الجزائر
53	المطلب الأول: النقل البري في الجزائر
75	المطلب الثاني: النقل الجوي في الجزائر

77	المطلب الثالث: النقل البحري في الجزائر
80	المبحث الثاني: إستراتيجية تطوير قطاع النقل في الجزائر
80	المطلب الأول: النقل في مخططات التنمية الاقتصادية الجزائرية خلال الفترة (2000-2025)
86	المطلب الثاني: الهيئات والمؤسسات المسيرة لنشاط قطاع النقل في الجزائر
91	المبحث الثالث: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل في الجزائر
92	المطلب الأول: النقل البري وأهميته الاقتصادية
94	المطلب الثاني: النقل الجوي وأهميته الاقتصادية
96	المطلب الثالث: النقل البحري وأهميته الاقتصادية
99	خلاصة الفصل
102	خاتمة عامة
106	قائمة المصادر والمراجع

فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
03	مفاهيم حول النقل	01
12	أنواع النقل	02
25	مستويات الصوت الناتج عن وسائل النقل الطرقي	03
62	يوضح المترو قيد الاستغلال في الجزائر	04
63	يوضح محطات مترو الجزائر	05
67	يوضح الترامواي قيد الاستغلال في الجزائر	06
71	يوضح المصاعد الهوائية قيد الاستغلال في الجزائر	07
81	توزيع موارد برنامج الإنعاش الاقتصادي للفترة (2001-2004)	08
83	مخصصات البرنامج التكميلي لدعم النمو (2005 - 2009)	09
92	الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل (الوحدة: مليون دج)	10
93	القيمة المضافة لقطاع النقل خلال الفترة (2010 - 2018)	11
95	حصيلة السداسي الثاني للمؤسسة الوطنية للملاحة الجوية خلال الفترة (2012 - 2013)	12
95	حصيلة السداسي الأول (2013 - 2014) للمؤسسة الوطنية للملاحة الجوية	13
97	حركة النقل البحري في الجزائر خلال الفترة (2010 - 2019)	14
98	حركة النقل البحري للمسافرين خلال الفترة (2010 - 2021)	15

فهرس الأشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
و	نموزج الدراسة	01
22	نسبة الطلب على أنواع النقل	02
58	خريطة السكك الحديدية في الجزائر	03
60	تطور عدد المسافرين والخطوط المستغلة بالسكك الحديدية في الفترة (2008-2019)	04
65	خريطة المحطات التي يمر عليها مترو الجزائر العاصمة	05
76	خريطة مطارات الجزائر	06
78	خريطة لأهم الموانئ التجارية الجزائرية	07
94	مناصب الشغل خلال الفترة (2002 - 2017)	08



المقبل منتهى العجايب

FREE PRINTABLE INVITATION - BAGVANIA.COM

تمهيد:

يعد النقل الشريان الرئيسي للتجارة وأساس التقدم الاقتصادي والاجتماعي، كما يشهد هذا القطاع نموا كبيرا وتطورا عميقا، حيث تقوم عليه اقتصاديات كثير من الدول والتي تنطلق من المكانة التي وصل إليها كصناعة قائمة بحد ذاتها، نظرا لكونه أحد هياكل الاقتصاد القاعدية وقد أبرز نهضة علمية تكنولوجية في العصر الحاضر وذلك أن وسائل النقل البرية، المائية والجوية، والهياكل القاعدية للنقل لكل منها من موانئ، مطارات ومحطات وهي تطورات تكنولوجية غير مسبوقة في التاريخ البشري، كما له تأثيره المباشر على كثير من القطاعات الاقتصادية المختلفة التي تساهم بشكل فعال في التنمية الاقتصادية.

حيث أصبحت التنمية الاقتصادية من بين أهم المواضيع التي لقيت اهتماما خاصا، سواء على مستوى السياسات الاقتصادية، أو على مستوى البحوث العلمية والأكاديمية، حيث تقدم التنمية الاقتصادية المحلية كبديل استراتيجي هام لمعالجة الخلل التنموي الذي تعاني منه البلدان النامية بشكل عام، وهذا نتيجة الضعف في القطاعات الأساسية وأهمها قطاع النقل.

وهذا القطاع له علاقة وطيدة بالتنمية، خاصة الفترة الحالية للجزائر، وما تتضمنه من قدرات مالية وبشرية هائلة تمكنها من تحقيق قفزة نوعية في السنوات القليلة القادمة على الجانب الاقتصادي والاجتماعي البيئي، كما أنه يعتبر عاملا مساعدا في استغلال الموارد الطبيعية، تتجلى مساهمة قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في أنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الانتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها.

والجزائر تزخر بتنوع هائل في الموارد الطبيعية والبشرية تجعل من قطاع النقل أكثر تباينا وتطورا، وتمنح مرونة أكبر لرسم السياسات ووضع البرامج التي تتوافق والقطاعات الأخرى، كل هذا يؤهل قطاع النقل بالجزائر لاحتلال مركز ذي أهمية استراتيجية من حيث قدرته على حل مشكل البطالة، تحسين المستوى المعيشي الجزائري بإنتاج العمالة والاستثمار وفك العزلة عن المناطق النائية، وكل هذا يصب في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، كما نهجت الجزائر في القطاعات الاقتصادية ومنحها الأولوية بغية النهوض بالاقتصاد،

ومن بينها قطاع النقل على توفير ما يحتاج إليه من مختلف المدخلات، آخذين بعين الاعتبار الامكانيات المادية والبشرية التي تزخر بها البلاد.

اولا: طرح الإشكالية:

نظرا لأهمية قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية وخاصة المحلية (في الجزائر) توجهنا في دراستنا والبحث في كل ما يتعلق بقطاع النقل سواء على المستوى الداخلي أو الخارجي. انطلاقا مما تقدم، يمكن صياغة إشكالية الدراسة في التساؤل الرئيسي التالي:

كيف يساهم قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية بالجزائر؟

ثانيا: الأسئلة الفرعية:

من خلال هذا التساؤل الرئيسي يمكن تجزئته إلى تساؤلات فرعية كما يلي:

- 1- ماهي المقومات والمدعمات الأساسية لقطاع النقل وهياكله؟
- 2- ما المقصود بالتنمية الاقتصادية، وما أهميتها في الاقتصاد الجزائري؟
- 3- ماهي حقيقة العلاقة بين قطاع النقل والتنمية الاقتصادية؟
- 4- كيف يؤثر قطاع النقل على التنمية الاقتصادية بالجزائر؟

ثالثا: فرضيات الدراسة:

من اجل تحقيق أهداف الدراسة والإجابة على الإشكالية المطروحة أعلاه، يمكننا صياغة الفرضيات التالية:

الفرضية العامة: "يعتبر قطاع النقل الدعامة الأساسية التي تركز عليها البرامج التنموية للدولة نظرا لما هذا القطاع من دور كبير في تحقيق التنمية الاقتصادية".

الفرضيات الفرعية:

- 1- للنقل مكانة نوعية في الاقتصاد، تمثل خدمة اقتصادية تهدف إلى إشباع الحاجات الاقتصادية؛
- 2- تعتبر التنمية الاقتصادية عملية انتقال من مرحلة تخلف إلى مرحلة تقدم.
- 3- هناك علاقة طردية بين قطاع النقل والتنمية الاقتصادية.
- 4- يؤثر قطاع النقل بشكل إيجابي في التنمية الاقتصادية.

رابعاً: أهمية الدراسة:

تتبع أهمية موضوع الدراسة من الأهمية الاقتصادية التي حظي بها نشاط قطاع النقل عامة بالمقارنة بغيره من القطاعات الاقتصادية الأخرى، قد أدت إلى اهتمام معظم دول العالم بتخصيص مزيد من الجهود الدائمة والموارد المالية الضخمة لتطوير هذا القطاع، الأمر الذي انعكس في زيادة التطور العلمي والفني والإداري في كافة أنشطة النقل، وذلك بغرض تعظيم عوائد الاستثمار في هذه الصناعة وزيادة فعاليتها في دفع عملية التنمية الاقتصادية.

خامساً: أهداف الدراسة:

تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- محاولة تسليط الضوء على المفاهيم الأساسية لقطاع النقل وكيفية تسييره؛
- إعطاء الأهمية لوظيفة النقل وهياكله القاعدية المرتبطة به، مع الوقوف على أهميته الاقتصادية والاجتماعية؛
- تحليل وضعية قطاع النقل في الجزائر وكيفية إيجاد سبل النهوض بالقطاع وتنميته وجعله يساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية.

سادساً: منهج الدراسة:

من أجل محاولة الإحاطة أكثر بمعطيات ومتطلبات الدراسة، ومن أجل الإجابة على الإشكالية المطروحة تم اعتمادنا المناهج التالية:

- جاء المنهج الوصفي في مقدمتها والمركز على الوصف التفصيلي والدقيق لموضوع الدراسة، والذي اتبعناه في الفصل الأول والثاني، وذلك من خلال وصف وتفسير الأحداث والظواهر المتعلقة بالجانب المفاهيمي لقطاع النقل والتنمية الاقتصادية، والوصول إلى حقيقة النظريات المفسرة للظاهرتين، وتناولهما بشيء من الاستفاضة لأجل فهم مكوناتها وكيف يؤثر المتغير المستقل في المتغير التابع.
- أما المنهج التحليلي اعتمدهنا في الفصل الثالث، في تحليل الإحصائيات، الجداول والأشكال المتعلقة بواقع النقل في الجزائر، وكذا تحليل أهم التغيرات الكمية لمؤشرات النقل البري، البحري والجوي) للوقوف على فعالية السياسات العمومية الخاصة بهذا القطاع وأهميته الاقتصادية بالجزائر، وذلك استنادنا إلى مصادر مكتبية عديدة

بمختلف اللغات منها: الكتب العلمية، المقالات المنشورة في المجالات العلمية المحكمة، المداخلات في الملتقيات العلمية الدولية ذات الاختصاص وعلى مصادر إلكترونية من مواقع موثوقة.

سابعاً: الدراسات السابقة:

يعرف هذا الموضوع اهتمام العديد من الباحثين والمنظرين في هذا المجال، من خلال إدراج العلاقة بين المتغيرين، فنجد دراسات ناقشت المتغيرين مع، ودراسات أخرى ناقشت كل متغير على حدي، وذلك من خلال عرضنا للدراسات التالية:

1-دراسة شنبى صورية (2016/2017)، والتي جاءت بعنوان: "استراتيجية النقل الذكي كأداة لدعم أدوات النقل المستدام: دراسة متطلبات التطبيق في النقل البري بالجزائر"، هدفت الدراسة إلى تسليط الضوء على النقل المستدام واعتماده على التكنولوجيا الحديثة من خلال تطبيق تقنيات حديثة، موضحة أن النقل المستدام يعتمد على أدوات كثيرة لتحقيق أهدافه، ويتم تعزيز هذه الأدوات من خلال استراتيجيات النقل الذكي التي تمثل برامج ومخططات طويلة المدى، وكذلك واقع النقل الحضري في الجزائر والمشاكل التي يعانيها مع ضرورة توظيف أنظمة النقل الذكي من خلال استراتيجيات شاملة طويلة المدى من أجل تطوير قطاع النقل في الجزائر، وتم الاعتماد على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي من خلال تقديم الإطار النظري، مع الاعتماد على منهج دراسة حالة عند التطبيق على نشاط النقل البري في الجزائر.

وقد توصلت الدراسة إلى بعض النتائج أهمها:

-تحاول الدولة من خلال المشاريع المسطرة للنقل الجماعي بالمترو والترامواي والمصاعد الهوائية تطوير وتشجيع النقل الجماعي، وكذا التقليل من المشاكل الناتجة عن الوسائل الأخرى وتأثيراتها السلبية على البيئة؛

-تحقيق التكامل بين وسائل النقل المختلفة داخل وخارج الأوساط الحضرية، وكذا تعميم مراكز التحكم المروري في المدن ونشرها والتوسع في استخدام تقنيات المراقبة المتطورة.

2-دراسة مداني عزالدين (2012)، والتي جاءت بعنوان: " أثر سياسات تطوير قطاع النقل البري على التنمية المستدامة: دراسة حول شمال افريقيا"، تطرقت هذه الدراسة إلى سياسات النقل في دول شمال افريقيا وأثرها على التنمية المستدامة، من خلال دراسة الجانب

الطبيعي والبشري، وضعية النقل البري والبحري والجوي وسياسات استراتيجيات تطوير القطاع، حيث أدرج الباحث نموذج جديد لتقييم سياسات النقل البري بدول شمال افريقيا من خلال شبكة للتقييم تحتوي على مجموعة من المعايير تخص الجانب الاقتصادي فقط للتنمية المستدامة مصادق عليها من طرف خبراء مختصين دوليين. وقد توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

-السياسات المتبعة في دول شمال افريقيا لا تحقق نقل يساعد في إحداث التنمية مستدامة؛
-سياسات النقل البري لها تأثيرا سلبيا على التنمية المستدامة في دول شمال افريقيا.
3-دراسة عليمة بن عبد العزيز (2011/2010)، والتي جاءت بعنوان: "واقع ومستقبل النقل المستدام في الجزائر: حالة النقل البري"، هدفت هذه الدراسة إلى محاولة معرفة واقع قطاع النقل البري في الجزائر ومستقبل النقل البري المستدام. النتائج المتوصل إليها من خلال هذه الدراسة هي:

-الجزائر من بين الدول التي تعاني من المشاكل المترتبة عن قطاع النقل وبالأخص النقل البري؛
-النقل الجماعي في الجزائر يعاني من عدة مشاكل، فبالإضافة إلى تدني مستوى خدماته يوجد غياب الرقابة والمتابعة الجديدة لمستغلي الخطوط؛
-الفرد الجزائري يميل إلى استخدام السيارة الشخصية بسبب رداءة خدمات النقل الجماعي واعتبارها رمزا للنجاح الاجتماعي.

موقع دراستنا من الدراسات السابقة:

في سياق الدراسات السابقة لابد أن تكون دراستنا لها إضافة على ما سبقها من الدراسات، كما يكون لها ما يميزها عن غيرها من الدراسات في نفس مجال البحث، ومحاولة منا في تقديم دراسة ذات إضافة علمية على ما قدمه الآخرون، يمكن القول أن هذه الدراسة تختلف عن الدراسات السابقة فيما يلي:

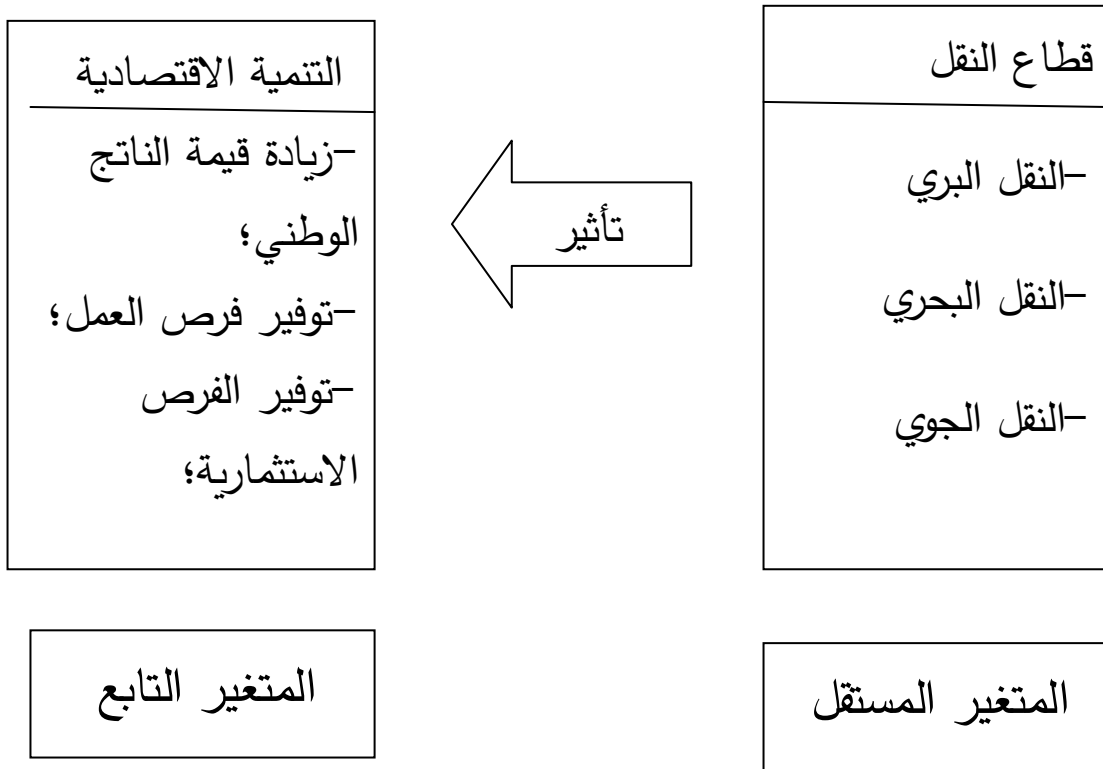
- من خلال الدراسات السابقة نجد أن معظمها يتفق مع دراستنا من حيث الجانب النظري، وأهم التعاريف الخاصة بالتنمية الاقتصادية وقطاع النقل، حيث أننا استفدنا من النتائج المتوصل إليها والاقتراحات؛

- بناء على الدراسات السابقة، نجد أن معظمها تناول كل متغير على حدى أما بالنسبة لدراستنا فهي تجمع بين المتغيرين.

ثامنا: نموذج الدراسة:

يعتبر نموذج الدراسة الصورة المعبرة عن الموضوع، ويوضح طبيعة العلاقات والتأثير بين متغيرات الدراسة، وعلى هذا الأساس فإننا نهدف من خلال تقديم هذا المخطط إلى تجسيد مشكلة الدراسة والأهداف المتوقع تحقيقها، والشكل الآتي يوضح ذلك:

الشكل رقم (01): نموذج الدراسة



المصدر: من إعداد الطالبتين

تاسعا: خطة الدراسة:

يهدف التطرق لمختلف جوانب الموضوع والإجابة على إشكالية الدراسة، تم عرض المقدمة بجميع عناصرها، بعد ذلك تم تقسيم هذه الدراسة إلى ثلاثة فصول، وأخيرا عرض الخاتمة متضمنة نتائج اختبار الفرضيات للفصول جاءت كما يلي:

-الفصل الأول: جاء تحت عنوان: الإطار النظري لقطاع النقل، تناولنا في هذا الفصل المباحث التالية: المبحث الأول بعنوان: تحديد طبيعة قطاع النقل، أما المبحث الثاني

بعنوان: أساسيات حول قطاع النقل، وكان المبحث الثالث بعنوان: النقل، المزايا، المشاكل والحلول المقترحة؛

-الفصل الثاني: جاء تحت عنوان: قطاع النقل وعلاقته بالتنمية الاقتصادية، استعرضنا في هذا الفصل المباحث التالية: المبحث الأول بعنوان: ماهية التنمية الاقتصادية، أما المبحث الثاني جاء بعنوان: الركائز الأساسية للتنمية الاقتصادية، أما المبحث الثالث بعنوان: أهمية النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية.

-الفصل الثالث: جاء هذا الفصل بعنوان: المؤشرات الاقتصادية الرئيسية لانعكاس نشاط قطاع النقل في الجزائر، وهو الفصل التطبيقي للدراسة حيث تناولنا المباحث التالية: المبحث الأول بعنوان: واقع قطاع النقل في الجزائر، أما المبحث الثاني جاء بعنوان: استراتيجية تطوير قطاع النقل في الجزائر، وكان المبحث الثالث بعنوان: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل في الجزائر.

الْبُصِيكُ، الْإِجِيكُ:

الْإِظْلَامُ الْبِظْرِي، لِقَطَائِحِ الْبَيْكُ

تمهيد:

يعتبر قطاع النقل من القطاعات الهامة والذي يقوم بدور أساسي على المستوى الاقتصادي، الاجتماعي والعمراني لكل دولة، فهو يعد من القطاعات الاقتصادية الرائدة لما له من دور أساسي ومهم في دعم اقتصاديات الدول عامة والدول المتطلعة نحو التقدم والرقي الحضاري خاصة، فعلى المستوى الاقتصادي يعتبر النقل وسيلة ربط مختلف عناصر الإنتاج فيما بينها عن طريق نقل الأفراد، البضائع والمواد الأولية، وعلى المستوى الاجتماعي تعمل وسائل النقل والمواصلات على تسهيل تنقل الأفراد في المجتمع فيما بينهم، وبالتالي فهو يعد بمثابة الشرايين التي بموجبه تتغذى كافة المناطق الحضرية، وذلك لدوره الفعال في توفير احتياجات مختلف القطاعات وتنشيطها إضافة إلى توفير احتياجات أفراد المجتمع. وحتى يتسنى لنا الإحاطة بأهم الجوانب الخاصة بقطاع النقل قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى المباحث التالية:

1.المبحث الأول: تحديد طبيعة قطاع النقل

2.المبحث الثاني: أساسيات حول قطاع النقل

3.المبحث الثالث: النقل: المزايا، المشاكل والحلول المقترحة

المبحث الأول: تحديد طبيعة قطاع النقل

لنقل أهمية بارزة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ويعتبر عاملا محوريا في المجتمع بالنظر إلى دوره كأداة ربط وحدات الإنتاج والتوزيع وتسهيل حركة الأفراد داخل المجتمع، بالإضافة إلى نقل السلع والمواد الأولية من وإلى وحدات الإنتاج، وعليه يعتبر قطاع النقل بمثابة حلقة وصل بين جميع القطاعات الأخرى.

المطلب الأول: مفهوم النقل

منذ البداية النقل والتنقل يشكلان ميزة حياة الإنسان وشغله الشاغل حيث ازدادت أهميته

بازدياد عدد المنشآت والمنتجات والأسواق والأفراد، ويوجد عدة تعاريف للنقل نذكر منها:

يعرف النقل لغة على أنه: "تحويل الشيء من مكان إلى آخر، أي هو عملية تحريك وحمل وانتقال من مكان إلى آخر".¹

أما اصطلاحا فهو يعرف على أنه: "جزء حيوي من الحياة اليومية لمعظم الناس، إذ يوفر لهم الحركة والانتقال بين الأماكن المختلفة منها وخارجها".²

ومن الناحية القانونية جاء تعريف النقل في القانون الجزائري في المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10

سنة 1988 كما يلي: " يعد نقلا كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاصا أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها".³

ومن الناحية الاقتصادية فقد تعددت تعاريف النقل وتباينت بتعدد الدارسين والباحثين الاقتصاديين في هذا المجال، ويمكن التطرق إلى البعض من هذا التعريف من خلال الجدول الموالي:

¹ - المنظمة العربية للتربية والعلوم والثقافة، المعجم العربي الأساسي، طبعة لاروس، 1989، ص 1225.

² - سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل: دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 05.

³ - قانون رقم 17/88، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 19، 1988، ص 785.

الجدول رقم (01) : مفاهيم حول النقل

الخصائص	المفهوم	الباحث
- النقل عبارة عن نشاط اقتصادي يتعلق بحركة نقل البضائع، إلا أنه ركز على الزمن والتكلفة.	"يعتبر النقل عملية تحريك البضائع من نقاط إنتاجها أو بيعها إلى نقاط الاستهلاك بالكمية المطلوبة والوقت المحدد وبكلفة مناسبة".	الباحث (Philips)
- النقل هو خدمة وسيطة دون أن يكون هدفا بذاته.	" النقل هو خدمه وسيطة ووسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفا في حد ذاته، ويكون الهدف المقصود تعبيرا في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع".	الاقتصادي الانكليزي (J.M.Thomson)
- دور النقل في التطور الحضري من خلال ربط العلاقة بين الإنتاج والاستهلاك، وكذلك ربط المناطق الأهلة بالسكان.	"يعبر النقل عن الخدمة أو الحدث التي وجدت لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الأهلة بالسكان ببعضها أي مراكز الاستهلاك".	هانز أدلر الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعميري فيعرف النقل
- اعتبر النقل صناعة وليس خدمه، وهذا من أجل التقدم والحضارة.	" يعتبر النقل بأنه تلك الصناعة التي تأخذ في حسابها نقل الأشخاص والأشياء من مكان لآخر وله دور في عملية التقدم والحضارة".	الباحث الاقتصادي الانكليزي (A . Marshall)

<p>- يبين أن النقل يخلق المنفعة ونشر العمران وتوحيد المجتمع، فهو يعد من سمات الدول المتقدمة.</p>	<p>" يعد النقل انه وسيلة لنقل مادة أو كمية أو عدد من الأشخاص من منطقة إلى أخرى تختلف باختلاف وسيلة النقل ذاتها، وإن التنقل يعتبر الدعامة الأساسية التي يقوم عليها الاقتصاد الوطني، وهو بإنتاجه لخدمة النقل، يخلق المنفعة وينشر العمران ويساعد على الاستمرار ويؤدي إلى توحيد المجتمع، وهو فوق كل ذلك سمة من سمات الدولة القوية".</p>	<p>الباحث Maurice bernardette</p>
<p>- النقل الحديث عبارة على منظومة متناسقة لضمان خدمات التوصيل في المناطق الحضرية.</p>	<p>ويعرف نظام النقل حديثا على انه: "مجموعة منظمة من المؤسسات والخدمات التي تقوم بتوفير وتوزيع مجالات الوصول، لمناطق محددة ومختلفة في المنطقة الحضرية، وذلك أن مواقف الأفراد والأعمال في اختيار موقع الفعاليات المتعلقة بهم يتأثر لحد كبير بتنفيذ مقترحات النقل".</p>	<p>على سالم إحميدان الثوري</p>

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على:

- مصطفى يوسف كافي، اقتصاد النقل والبيئة في إطار ضوابط التنمية المستدامة، دار النشر ألفا للوثائق، الطبعة الأولى، قسنطينة، الجزائر، 2017، ص ص 23-25.
- على سالم إحميدان الشواورة، النقل وأهميته في التنمية الاجتماعية والاقتصادية في دول العالم المختلفة، الدار المنهجية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2016، ص 356.
- هانز إدلر، التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل، ترجمة عبد القادر ولي، بغداد، 2001، ص 07.

- محمود احمد عجاج، دراسة قياسية لقطاع النقل بالجزائر من 1970 إلى 2012، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2017، ص ص 3-5.

- على سالم إحميدان الثوري، النقل وأهميته في التنمية الاجتماعية والاقتصادية في دول العالم المختلفة، الدار المنهجية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2016، ص 356.

من خلال الجدول أعلاه يتبين أن مفهوم النقل يختلف من باحث اقتصادي لآخر، فهناك من عرفه على انه عملية تحريك البضائع من نقاط إنتاجها أو بيعها إلى نقاط الاستهلاك بالكمية المطلوبة مركزا على النقل من منظوره الاقتصادي، ويراه البعض على انه خدمة أو وسيلة ربط المناطق الأهلة بالسكان مع بعضها مركز على دور خدمات النقل في التطور الحضري (دور النقل من منظور خدمي)، كما هناك من اعتبره تلك الصناعة التي تأخذ في حسابها نقل الأشخاص والأشياء من مكان إلى آخر معتبرا النقل صناعة وليس خدمه، بمعنى آخر:¹

- يمكن اعتبار أن النقل نشاط خدمي إذا كان: الغرض منه نقل أشخاص طبيعيين ذلك لأن قيمتهم لا تتغير بنقلهم فهو في هذه الحالة غير إنتاجي ولكن يمثل قطاع خدمات جوهري في الحلقة الاقتصادية الإنتاجية؛
- يمكن اعتبار أن النقل نشاط صناعي إذا كان: موضوع النقل بضائع فيمكن اعتبار النقل نشاط صناعي لأن قيمة السلعة ترتفع بعد نقلها فالنقل هنا صناعة مثل أي صناعة أخرى يحقق من خلاله ربح.

ومن خلال تحليل المفاهيم السابقة للنقل يمكن إعطاء مفهوم لنقل على انه:

خدمة أو صناعة وفقا للتغير الذي يطرأ على قيمة الشيء المنقول فيمكن اعتبار النقل خدمة في حالة نقل الأفراد لان قيمتهم لا تتغير بعملية النقل ، كما يمكن اعتباره صناعة في حالة نقل السلع والبضائع لان قيمة السلع ترتفع بنقلها من مكان إلى آخر .

¹ - سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل: الأسس، المشكلات والحلول، دار المريخ للنشر، الطبعة الخامسة، الرياض، السعودية، 2005، ص ص 43 - 45.

المطلب الثاني: خصائص النقل

يتألف الشكل العام لأي نظام من مجموعة من الأجزاء والعناصر مترابطة فيما بينها من أجل تحقيق هدف مشترك، وبالنسبة لنظام النقل فهو جزء مهم من الأنظمة الأخرى كشبكات المياه والكهرباء والصرف الصحي وغيرها من مكونات النظام الحضري، ومن خلال مجموعة من الوسائل والمرافقات سواء كان النقل البرية أو الجوية أو البحرية على الصعيد الإقليمي أو الحضري، كما تشكل نظم النقل جزءا من نظام الهياكل القاعدية والمرافق الأساسية العمرانية والاقتصادية للمناطق الحضرية ويتألف نظام النقل من خمسة مكونات أساسية وهي (الطريق، المركبة، القوة المحركة، المحطات، نظم التحكم بالتشغيل) تتفاعل هذه المكونات فيما بينها لتوفير الخدمة والمنفعة المرجوة منها.¹

ومن بين أهم خصائص النقل العامة نذكر ما يلي:²

1. الخصائص المميزة لجانب الطلب على خدمات النقل: يتميز الطلب على خدمات

النقل بمجموعة من الخصائص الأساسية نذكر منها ما يلي:

- **الطلب على النقل مشتق:** يعني أن الطلب على النقل يكون ليس لذاته مثل السلع الاستهلاكية، وإنما هو طلب من أجل تلبية احتياجات مختلفة أخرى مثل طلب الأفراد الانتقال إلى الأسواق من أجل اقتناء حاجاتهم، وكذلك طلب المسافرين للنقل يكون من أجل تلبية الاحتياجات مثل الانتقال إلى العمل والعودة منه، وحتى في مجال السلع، فإن الطلب على النقل بالنسبة لمؤسسات يكون من أجل تلبية الاحتياجات اللازمة من المواد الأولية المختلفة أو نقل المنتجات إلى السوق أو المستهلك.
- **الطلب على النقل يرتبط بمستوى النشاط الاقتصادي:** أن الوضعية الاقتصادية تلعب دور كبير في الطلب على النقل من طرف الأفراد سوى على مستوى نقل الأشخاص أو نقل البضائع فالكل مرتبط بالحالة الاقتصادية للبلاد، ففي حالة الراج يزداد الطلب على النقل بغية نقل المواد اللازمة للإنتاج من أجل ارتفاع الطلب على المواد المنتجة،

¹-العربي خيرة، النقل الحضري المستدام، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية وهران، المجلد 07، العدد 01، الجزائر، 2020، ص 99.

²-بيدي مدني، تسيير النقل وهياكله القاعدية في الجزائر: دراسة في التصور التنموي الجديد، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم، تخصص: إدارة الأعمال، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر3، 2016/2015، ص ص 31-32.

والعكس صحيح ففي حالة الكساد تكون الطلب على المنتجات منخفض ويقل معه الطلب على النقل.

- ارتباط الطلب على خدمات النقل بالزمن: إن الطلب على النقل مرتبط بالزمن بشكل مباشر فتجده في الفترة الصباحية مرتفع لكثرة تنقلات الأفراد من اجل قضاء مختلف حاجياتهم من عمل، تعليم، تسوق والسعي وراء جميع انشغالاتهم، كما يرتفع الطلب على النقل ليصل إلى الذروة خلال خروج العمال من العمل والعودة إلى المنازل أو عند التسوق، وينخفض تدريجيا بعد ذلك كما يختلف الطلب على النقل خلال أيام العطل الأسبوعية وخلال الفترات المتأخرة من اليوم وكذلك ليلا.

2. الخصائص المميزة لجانب العرض على خدمات النقل: تختلف تكاليف عرض خدمات النقل باختلاف وسيلة النقل المستخدمة، حيث تشمل تكلفة نقل الأفراد ثمن الحصول على تذكرة التنقل من نقطة الانطلاق بالمحطة إلى غاية الوصول، وأيضا تكلفة نقل البضائع والمتمثل في المبلغ المدفوع لقاء استعمال وسيلة النقل وتشمل (تكاليف الشحن والتأمين والتخزين أثناء الطرق)، كما يوجد تباين في تكاليف وسائل النقل المختلفة وتحتل وسائل النقل المائي المرتبة الأولى من حيث انخفاض تكلفة عرض الخدمة ثم تليها النقل بالسكك الحديدية ثم النقل البري وفي الأخير النقل الجوي، ومن بين أهم الخصائص المميزة لجانب العرض على خدمات النقل نذكر ما يلي:

- عرض خدمات النقل يتصف بعدم القابلية للتخزين والتجزئة: أي يقصد بها أن خدمة النقل بمختلف أشكاله يتم استعماله في نفس اللحظة أي الإنتاج والاستهلاك في نفس الوقت، خدمة النقل موجهة لزبون الذي يطلب التنقل بحيث عرض الخدمة من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول بشكل لا يتجزأ، فلا يكن قطع مسافة من الطرق اليوم وإكماله الباقي في اليوم الموالي أو في وقت لاحق.

- عرض خدمات النقل تختلف باختلاف عدد تكرار الخدمة وانجازها على أكمل وجه: أي تختلف باختلاف وسيلة النقل حيث قدرة كل واحدة منها على تكرار التنقل من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول خلال فترة زمنية معينة، حيث تحتل وسائل النقل البري والجوي المرتبة الأولى، ثم يليها وسائل النقل بالسكك الحديدية ثم وسائل النقل البحري، ومن ناحية الانجاز الخدمة على أكمل وجه وبدون الحاجة إلى عوامل وسيطة من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول، ما

يعرف بالنقل من الباب إلى الباب، وعلى هذا النحو يأتي النقل بالسيارات في المرتبة الأولى، ثم يليه النقل بالسكة الحديدية، ثم النقل المائي الذي يتطلب في عرض خدماته على الطرق المائية المصممة، وفي المرتبة الأخيرة النقل الجوي كون المطارات من مناطق بعيدة على السكان ويحتاج إلى وسائل مساعدة للوصول إليها والتنقل منها.

كما تختلف وسائل النقل في سرعة إنجاز الخدمة، فنجد وسيلة النقل بالسكة الحديدية هي الأحسن والأفضل لعدم تأثرها بباقي العوامل الطبيعية، كما لا تؤثر فيها عوامل الازدحام بنفس الدرجة التي تؤثر فيها على وسائل النقل الأخر وأيضاً النقل الجوي بأقل درجة لنقص الطلب عليه.

كما يتضح مدى الاختلاف في خصائص عرض خدمات النقل حيث تميز كل وسيلة بخصائص مشتركة مع وسائل النقل الأخرى، فضلاً على انفرادها بخصائص تميزها عن باقي وسائل النقل الأخرى والمتمثلة على وجه الخصوص في:¹

- ✓ توفير النقل المتميز بالسرعة الفائقة مع وجود تكاليف مرتفعة لعملية النقل هذا ما يتعلق بالنقل الجوي؛
- ✓ توفير النقل من الباب إلى الباب مع ارتفاع التكاليف وظهور مشكلة الازدحام المروري هذا بالنسبة للنقل البري؛
- ✓ انخفاض التكاليف والقدرة على نقل عدد كبير من المسافرين هذا بالنسبة للنقل البحري، غير أنها تتميز بعدم السرعة بالإضافة إلى عدم تقديم خدمة النقل في كل الاتجاهات؛
- ✓ يبقى النقل عبر السكك الحديدية يجمع بين معظم الخصائص السالفة الذكر (التكلفة المنخفضة السرعة، القدرة على إنجاز الخدمة، نقل عدد كبير من المسافرين وكذلك الأوزان الضخمة).

¹ - سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص ص 32 - 33.

3. الخصائص العامة الأخرى المرتبطة بالنقل: ومن بين أهم الخصائص العامة الأخرى للنقل نذكر منها ما يلي:¹

- مدة النقل: بالاعتماد على وسائل النقل السريعة من أجل تحسين مستوى الخدمة المقدمة للزبائن وريح الوقت المستغرق خلال عملية التنقل؛
- المقدرة على تغطية السوق: القدرة على تلبية جميع الطلبات على خدمة النقل بمختلف أشكالها سوى نقل الأفراد أو نقل البضائع؛
- المرونة: تتركز على مدى موافقة وتكيف المنتجات لمتطلبات الشحن والنقل، وقدرة الجهة المعنية عن خدمة النقل والشحن، على أن تقدم خدمات أكبر من مجرد النقل مثل أن تصبح جزءاً أساسياً في برنامج التسويق الكلي، تشمل خدمات النقل والتوزيع؛
- خدمة النقل غير قابلة للتخزين: تشترك خدمات النقل مع باقي الخدمات بكونها غير قابليتها للتخزين، فالكميات غير مستعملة عند العرض لا يمكن تخزينها من أجل الاستفادة منها مرة أخرى فخدمة النقل تعتبر مستهلكة في لحظة تقديمها، وهذه الخاصية مرتبطة بأداء الخدمة في وقتها أثناء الطلب فمن غير الممكن تخزينها، فلا يمكن إعطائها منفعة زمنية من التخزين لتتزامن كل من الإنتاج والاستهلاك؛
- النقل خدمة غير ملموسة: خدمة النقل مثل كل الخدمات الأخرى تتصف بأنها غير ملموسة، فلا يمكن للمستفيد من الخدمة لمسها أو رؤيتها قبل الحصول عليها، هذا ما يجعل الحكم المسبق على نوعية الخدمة غير ممكن قبل الاستفادة منها، وأن اتخاذ القرار بشأنها يكون صعب مقارنة بالسلع المادية، مما يزيد من عامل المخاطرة الملازم للمنتجات الخدمية عموماً، لعدم القدرة على تقديم عينة منها مسبقاً، مما يجعل المستفيد لا يستطيع معرفة نوع الخدمة وجودتها مسبقاً ويقتصر اخذ الفكرة عن الخدمة المقدمة من طرف مقدمها، لهذا

¹ - بيدي مدني، مرجع سبق ذكره، ص 33.

كان الإعلان عن خدمات النقل وترويجه أقل استعمالاً مقارنة بالإعلان على لمنتجات المادية؛¹

- **التباين في تقديم خدمة النقل:** التي يقصد منها التغير وعدم التماثل حيث تعتبر خاصية التباين والاختلاف تبقى ملازمة لكل الخدمات مادامت تعتمد على مهارة وأسلوب وكفاءة مقدميها ومكان وزمان تقديمها، فلا يمكن جعل خدمة النقل مستقرة ومتماثلة من حيث الأداء كونها تعتمد على أسلوب تقديم الخدمة وكفاءة القائم على تقديمها، قد يختلف تقديم الخدمة حتى بالنسبة لنفس الشخص فهي غير ثابتة، ويرجع ذلك لاختلاف مهارات وقدرات مقدم نفس الخدمة من مستفيد إلى آخر مما يجعل المفاضلة في أداء الخدمات صعب قبل الحصول عليها.

المطلب الثالث: شبكة النقل

هي انتظام مجموعة من الطرق في صورة عقد تنظمها شبكة نقل ومواصلات، حيث أشار الباحث بيتر هاجيت إلى أنه توجد أربع نماذج لشبكات النقل تزداد في التعقيد هي:²

- **الشبكات ذات المسار الواحد:** وهي عبارة عن خط أو أكثر يربط بين عدة نقاط بحيث تربط كل نقطة نهائية نقطة تالية فقط، أي أنه لا توجد وصلات أو فروع، هذا النموذج هو أبسط عناصر الشبكة الجغرافية والأساس في بناء الشبكة.
- **الشبكة المشجرة:** وفيها كل عقدة مرتبطة بالشبكة بواسطة قوس أو خط، ولا تتكون من مجموعة خطوط مغلقة، أي لا يمكن العودة من حيث نقطة البداية.
- **الشبكات الدائرية:** وهي تمثل حلقة مغلقة أو أكثر، وتعتبر شبكات الطرق المعقدة وخطوط السكك الحديدية أهم الأنظمة الدائرية.
- **الشبكات الخلوية:** وتختلف عن الأنماط الأخرى في خصائصها، وتمثل خطوط براري تتدفق عبرها الحركة.

¹- شنبى صورية، استخدام إستراتيجية النقل الذكي كأداة لدعم أدوات النقل المستدام: دراسة متطلبات التطبيق في النقل البري بالجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في علوم التسيير، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، الجزائر، 2017/2016، ص ص 24-25.

²- عوض يوسف الحداد، الطرق الفردية وشبكات النقل، دار النهضة العربية، 2002، ص ص 67 - 68.

المبحث الثاني: أساسيات قطاع النقل

يعتبر قطاع النقل عموماً (الذي يهدف إلى نقل الركاب والبضائع بغية تحقيق غايات وإشباع احتياجات الشعوب والدول)، احد الأنشطة المحورية في تحقيق توازن بين مراكز العرض والطلب وخلق المنافع المكانية والزمنية والتبادلية لمختلف المنتجات، وتحقيق نوع من التكامل مع شتى الاستثمارات في كافة اقتصاديات الدول.

المطلب الأول: واجبات النقل

من أجل الحصول على خدمات النقل المرجوة يجب توفير بعض الشروط في هذا القطاع الحساس من أجل خدمة أبعاد التنمية الاقتصادية، الاجتماعية والبيئية مثل: ضمان الحركة وانتظامها، وتيرة النقل، السرعة، راحة المسافرين، ضمان خصائص السلع المحمولة، تكاليف منخفضة والمحافظة على المحيط من التلوث... إلخ، وهي كالاتي:¹

➤ **ضمان الحركة:** لضمان الحركة يجب أن تشتغل كل وسائل وكل تجهيزات النقل بكيفية مستمرة وفي ظروف مقبولة؛

➤ **انتظام الحركة:** أي الاستغلال الأمثل والعقلاني لجميع تجهيزات النقل مع مراعاة شروط مواكبتها للتطلعات الاقتصادية الحديثة وحماية البيئة؛

➤ **وتيرة النقل:** يقصد بها تنظيم وتيرة النقل إعداد نشاطه على فترات زمنية معينة؛

➤ **السرعة:** حيث يهدف هذا الشرط إلى تقليص وقت التنقل عن طريق استخدام وسائل نقل سريعة مختلفة سواء لنقل الأشخاص أو بضائع و سلع، أي أن هذا الشرط يعتبر وسيلة لربح الوقت؛

➤ **راحة المسافرين:** ويعتبر هذا الشرط ميزة خاصة بنقل الأشخاص، حيث تبين أن النقل يؤثر سلباً على المسافرين، ولذا يجب العمل على توفير الراحة والرفاهية في وسائل النقل للمسافرين؛

➤ **ضمان خصائص السلع المحمولة:** تسليم السلع المحمولة في ظروف جيدة لان أثناء عملية النقل تتعرض السلع والبضائع لعوامل كالاhtزازات، الأمطار، الحرارة، الحوادث، الإتلاف، ... إلخ، ولهذا يجب ضمان حماية السلع المنقولة؛

¹ - شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياساته: الفعاليات وعوامل الجدارة، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 235.

الفصل الأول.....الإطار النظري لقطاع النقل

➤ **تقليص التكاليف:** تكلفة النقل تدخل في احتساب قيمة السلع، وقد يؤدي في بعض الأحيان إلى إهمال هذه التكلفة، ولهذا يجب تقليص التكاليف باستخدام الأكثر ملائمة للبضائع والأقل تكلفة؛

➤ **عدم تلويث المحيط:** فالنقل ينتج عنه تلوث بيئي كبير، مما يحدث أضرار على التوازن الطبيعي والإيكولوجي، ولهذا يجب الأخذ بعين الاعتبار استعمال وسائل النقل الصديقة للبيئة.

المطلب الثاني: تقسيمات النقل

هناك عدة أسس رئيسية يمكن عن طريقها تقسيم الأنواع المختلفة للنقل، هذه التقسيمات نوضحها وفق الجدول التالي:

الجدول رقم(02): أنواع النقل

أنواع التقسيمات	أسس التقسيمات
-النقل البري: ويتضمن النقل على الطرقات بواسطة السيارات، السكك الحديدية، القطارات، مترو الأنفاق، الترامواي والقطارات المعلقة؛ -النقل المائي: ويشتمل كل من النقل النهري والنقل البحري؛ -النقل بالأنابيب: ويتضمن كل مختلف أنواع الأنابيب التي تستخدم لنقل المنتجات السائلة أو الغازية في صورتها الخام أو المكرر؛ -النقل الجوي: ويشمل جميع أنواع النقل الجوي (النقل المسافرين ونقل البضائع).	وفق أساليب ووسائل النقل
-نقل الأشخاص: وهو النقل داخل المدن، النقل بين المدن والنقل الدولي؛ -نقل البضائع: وهو على نفس الأشكال السابقة.	وفق موضوع النقل

<p>-نقل إنتاجي: ويرتبط مباشرة بالعملية الإنتاجية كنقل مستلزمات الإنتاج، نقل المنتجات الصناعية والزراعية من مراكز الإنتاج إلى مراكز الاستهلاك أو إلى مراكز التوزيع ومنافذ التصدير؛</p> <p>-نقل خدمي: يتضمن خدمات النقل للقطاعات الخدمية كقطاع التعليم، الصحة، التجارة،...الخ، كما يشمل اللوازم والأمتعة والطرود البريدية وكذلك النقل التوزيعي في إطار التجارة الداخلية.</p>	<p>وفق علاقته بالإنتاج</p>
<p>-المنشآت الأساسية والثابتة: وتشتمل المنشآت قطاع النقل وهي: طريق النقل بالسيارات، خطوط السكك الحديدية، مطارات النقل الجوي، موانئ النقل البحري ومراسي النقل النهري، بالإضافة إلى مرافق الخدمات الكبرى مثل: ورشات التصليح، مراكز التسفين، محطات الضخ بالأنابيب.</p>	<p>وفق التكوين الداخلي لرأس المال الثابت</p>
<p>- النقل الداخلي: وهو ما تكون فيه الرحلة وكذلك هدفها النهائي محصور بين نقطتين في بلد معين؛</p> <p>- النقل الدولي: وهو أشمل من النقل الداخلي للأشخاص حيث يتضمن نقل البضاعة أيضا؛</p> <p>- النقل المحلي: وهو النقل الذي يمتد فيه منشأ الرحلة وهدفها النهائي بين أكثر من بلدين.</p>	<p>من حيث اتجاه النقل</p>
<p>- وسائل النقل المملوكة للدولة: ويطلق عليها أيضا وسائل النقل المملوكة اجتماعيا، وتدخل في إطار هذا الشكل أيضا وسائل النقل التي تمتلكها الهيئات الاجتماعية، والجمعيات؛</p> <p>- وسائل النقل المملوكة للأشخاص: وهي وسائل النقل مملوكة للأفراد أو الشركات الرأسمالية المساهمة، ومثال</p>	<p>من حيث ملكية وسائل النقل</p>

<p>ذلك: سيارات الأجرة والبواخر والطائرات؛</p> <p>- وسائل النقل المختلطة: هذا النوع من النقل يكون حافزا للقطاع الخاص لوضع استثماراته في هذا المجال، أو بهدف إعادة تنظيم النقل الخاص عن طريق المشاركة في تملك بعض وسائل النقل فيه من قبل الدولة.</p>	
<p>- النقل الاستيرادي أو النقل الوارد: ويتضمن حركة البضائع إلى داخل القطر ومن مختلف أنحاء العالم، وبمختلف وسائل النقل عبر منافذ النقل المائي، الجوي ونقاط الحدود الدولية؛</p> <p>- النقل الصادر: وهو النقل المعاكس للنقل الوارد، والذي يتضمن نقل البضائع من داخل القطر إلى مختلف أنحاء العالم وبمختلف وسائل النقل، ووسائطه عبر المنافذ السابقة الذكر في النقل الوارد.</p>	<p>من حيث علاقته بالتجارة الخارجية</p>

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على:

- محمد أزهر السماك، احمد حامد العبيدي، محمد هاشم الحياي، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق، دار اليازوري العلمية لنشر والتوزيع، الأردن، عمان، 2011، ص 165.
 - مصطفى يوسف كافي، اقتصاد النقل والبيئة في إطار ضوابط التنمية المستدامة، دار النشر ألفا للوثائق، الطبعة الأولى، قسنطينة، الجزائر، 2017، ص ص 33-35.
 - سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل: الأسس، المشكلات والحلول، دار المريخ للنشر، الطبعة الخامسة، الرياض، السعودية، 2005، ص ص 52-53.
- وفقا لهذه الأسس يمكن تقسيم النقل إلى نقل الخامات والبضائع (السلع تامة الصنع) حيث تنقل بوسائل النقل المختلفة في مجالي الشحن المحلي والشحن الدولي، ونقل السلع غير تامة الصنع (النقل بين العمليات التصنيعية) أو ما يعرف بمناولة المواد، بالإضافة إلى نقل الركاب والمسافرين.

كما يمثل النقل المحلي في حركة الخامات والبضائع المختلفة والركاب بين المدن المختلفة داخل الدولة، أو داخل المدن نفسها، ويعتبر قطاع النقل من المجالات الهامة التي تؤثر في

الفصل الأول.....الإطار النظري لقطاع النقل

القطاعات الاقتصادية الأخرى داخل الدولة ويستخدم هذا النوع من النقل كل الوسائل المتاحة.

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

المطلب الثالث: أنواع النقل

يصنف النقل بحسب أنواعه أو أنماطه إلى:

➤ النقل البري (طريقي، سكك حديدية والأنابيب)؛

➤ النقل المائي (النهري والبحري)؛

➤ النقل الجوي (النقل بطائرة).

أولاً: النقل البري: يعد النقل البري بأنماطه المتعددة بمثابة شرايين الاتصال لدور الذي يلعبه في تحقيق الاقتصادي والحضري للدول والمجتمعات، ويتمثل في عملية نقل الأشخاص أو بضائع على الطرقات الموجودة على اليابسة، ويعد أيضا من أقدم وأهم وأبرز وسائل النقل، ويتمثل هذا النوع من النقل في النقل الطريقي، النقل بالسكك الحديدية والنقل بالأنابيب، وهي كالأتي: ¹

1. النقل الطريقي: إن الحاجة للنقل لدى الأفراد أدت إلى اختيار وسيلة النقل على حساب

مجموعة من الخصائص، والمتمثلة في حجم المركبة، سرعتها وقدرتها على تحمل الطريق، وكذلك على مستوى الراحة وتكلفة النقل، كما يمكن حصر وسائل النقل

الطريقي في: 2

1.1. السيارة الخاصة: للسيارة مزايا متعددة كونها وسيلة النقل الفردي بامتياز

وتستعمل في المسافات القريبة والبعيدة، حيث يمكن أن تنقل شخصا واحدا كما

يمكن أن تنقل خمسة أشخاص أو أكثر وحتى بعض المعدات، ويمكن الانتقال

¹ - محمد أزهر السماك وآخرون، مرجع سبق ذكره، ص 165.

² - حكيم بن جروة، نور الدين مزهود، أهمية تسويق خدمة النقل العمومي في تحقيق البعد الاجتماعي للتنمية المستدامة، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية، العدد 12، جامعة ورقلة، الجزائر، 2017، ص 139.

بها إلى مختلف الأماكن والاتجاهات، وبالرغم من هذه المزايا إلا أنها اليوم تواجه جملة من الانتقادات خاصة فيما يتعلق بمدى كفاءة استخدام الطاقة والمكان الذي تشغله والذي يعد في غاية الأهمية، فضلا عن مشكلة التوقف والتلوث البيئي التي تتسبب به، ولا سيما على ذلك تبقى السيارة أكثر وسائل النقل هيمنة وتفضيلا لنقل الأفراد والسفر عبر المسافات القصيرة والمتوسطة.

2.1. سيارة الأجرة: يمكن تصنيفها نقل فردي في حال نقل راكب واحد فقط، كما يمكن تصنيفها ضمن النقل الجماعي في حال تعدد الركاب المنقولين خلال نفس الرحلة ونحو نفس الوجهة، كما توفر سيارة الأجرة الوقت والجهد في انتظار الركاب كونها تحمل عدد قليل من المسافرين، وتعفي الأفراد كذلك البحث عن مكان ركن سيارته كما تريح المسافر عناء القيادة.

3.1. الحافلات الحضرية: تعد الحافلات من ضمن النقل الجماعي الحضري، هي وسيلة النقل الحضري بامتياز في أغلب المدن، ابتداء من المدن الصغيرة إلى المدن الكبيرة، و تمتاز بخصائص معينة أدت إلى انتشار استعمالها بين مختلف شرائح المجتمع، لعل من أهمها سعة الاستيعاب الكبيرة للأشخاص وخفض تكلفة النقل فيها مقارنة بالوسائل الأخرى، وتحتل الحافلات مكانة هامة داخل المدينة بسبب ربط مختلف أحياء المدينة بعضها ببعض، كما تخضع إلى تنظيمات معينة في التوقيت والخطوط والمواقيت وفق خدمة النقل.

4.1. الحافلات الكهربائية (Trolley Bus): وهي حافلة تعمل بالطاقة الكهربائية من خلال شبكة من الخطوط الكهربائية الممتدة على مدى كامل المسار المسطر للحافلة، وتعد حل بديل للحافلة العادية والقطار الحضري، وتجمع بين ميزة القطار الحضري في الحفاظ على البيئة والحافلة العادية بالتكلفة الأقل، كما أنها تتميز بانعدام التلوث والضجيج، لكن تكلفة تأسيسها أكبر من تكلفة تأسيس الحافلة العادية، كما أنها أقل مرونة منها لأنها مرتبطة بحركتها مع الشبكة الكهربائية، فضلا عن كونها تشغل مساحة كبيرة من الشارع لاسيما عند تجاوز بعضها البعض بالرغم من أنها تتقل أكثر من الحافلة العادية بنحو عشرين بالمئة.

2. النقل بالسكك الحديدية: وهو احد وسائل النقل البري، يقوم على تقديم خدمات النقل لجميع أنواع المنقولات سواء الركاب أو البضائع لمسافات طويلة وبسرعات عالية، كما يعد النقل بالسكك الحديدية ثورة في عالم النقل، فقد لعبت السكك الحديدية دورا هاما في التركيز الصناعي، في استغلال الموارد الطبيعية في كثير من الدول، في استغلال الأراضي الجديدة والتوسع العمراني وتوزيع السكان، ورغم حداثة إنشاء السكك الحديدية نسبيا إلا أنها تشكل أحد وسائل النقل الهامة في الوقت الحاضر رغم المنافسة التي تواجهها من النقل بالسيارات فهي تفضل في نقل بعض السلع نظرا لقدرتها على نقل كميات أكبر من السلع، وتعد أقل من تكلفة النقل بالقياس بتكلفة النقل بالسيارات، وقد بدأ أول استخدام للسكك الحديدية في بريطانيا سنة 1825، ويضم:¹

1.2. القطار: القطار وسيلة من وسائل النقل المخصصة للمناطق العمرانية ذات الكثافة السكانية العالية، وهو عبارة عن محرك قوي يعمل بالفحم أو النفط أو الكهرباء، يجر وراءه عربات تتصل به حيث يسير على قضبان حديدية تحدد مساره تسمى سكة الحديد وله عدة أنواع.

2.2. نظام الترام (Tram): يعد الترام من القطارات التقليدية ومن أبسط أنواع المقطورات التي تسير على سكك خاصة بها، وهي قديمة من حيث فكرتها إلا إنها تطورت كثيرا في الوقت الحاضر، وقد قام البلجيكيون ببناء أول ترام في العالم العربي في سنة 1906 وذلك في القاهرة، ويسير الترام على سكة حديد في نفس مستوى المركبات وقد تختلط بها في التقاطعات المزدحمة، وكلفته التشغيلية ضعف الكلفة التشغيلية للحافلات أما متوسط طاقته فحوالي 6000 راكب في الساعة في كل اتجاه، ولا يتجاوز متوسط سرعته 20 كم/س.

3.2. القطارات الخفيفة (Light Rail): وهي قطارات قصيرة ذات كثافة متوسطة وسرعة معتدلة بالمقارنة مع القطارات الأخرى، حيث تصل متوسط طاقتها إلى 11500 راكب كل ساعة في كل اتجاه، وسرعتها 30 كم/س وكلفتها التشغيلية لا تزيد على ثلاثة أمثال الكلفة التشغيلية للحافلات.

¹ - سلامة وفاء، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة البشائر الاقتصادية، المجلد الخامس، العدد 01، جامعة بشار، الجزائر، 2019، ص 209.

4.2. نظام القطار السريع أو المترو (Metro Rapid Rail – Monorail):

ويحمل النظام سلك منفصلة خاصة به، وأحيانا مشتركه مع غيرها وذلك أسفل الأرض في أنفاق أو فوق الأرض على أعمدة مرفوعة عن السطح، وذلك حتى لا تتعارض مع غيرها من وسائل النقل، كما قد تكون أحادية الاتجاه أي سكة حديد ذات اتجاه واحد (Monorail)، وتبلغ متوسط طاقتها التشغيلية 27000 راكب كل ساعة في الاتجاه، ومتوسط سرعتها 30 إلى 60 كم/س، أما كلفتها التشغيلية فأربع إلى سبعة أضعاف الكلفة التشغيلية للحافلات.

3. النقل بالأنابيب: تحتل المرتبة الثانية بعد السكك الحديدية من حيث الحجم المنقولة مثل

السوائل والغازات، وتتصف بارتفاع التكاليف الثابتة وانخفاض المتغيرة، تستخدم الأنابيب لنقل المنتجات السائلة أو الغازية في صورتها الخام أو المكرر، على الرغم من أن هناك محاولات لنقل منتجات غير سائلة وغير غازية بالأنابيب كالفحم مثلا فان ذلك يبقى في حدود الاختبار، كما انه من المتوقع بقاء استخدام النقل بالأنابيب أساسا لنقل البترول وغيرها من المنتجات السائلة أو الغازية، ويبقى هذا النوع من النقل يعتمد على تخصيص الأنابيب التي يتم نقل فيها كل منتج حسب طبيعة المواد المنقولة، ومن مزاياه نذكر: ¹

✓ انخفاض التكلفة المتغيرة المصاحبة لاستخدامها؛

✓ قدرتها العالية على نقل كميات كبيرة من المنتجات في زمن قصير؛

✓ إمكانية الاعتماد عليها بدرجة كبيرة لعدم تأثرها بالتقلبات الجوية؛

✓ توفر الحماية للسلع عن طريق حمايتها من التبخر والانسكاب.

ثانيا: النقل المائي: وهو نوع من وسائل النقل الذي يعمل على نقل الأفراد والبضائع، كما

يعد هو أيضا من أقدم وسائل النقل التي عرفها الإنسان، ويشمل كل من النقل النهري والنقل البحري، كالأتي: ²

1. **النقل النهري:** وهو من أقدم أنماط النقل فقد نشأت جميع الحضارات القديمة في

الأقاليم التي يتخللها الأنهار، واستخدم الإنسان الطرق النهرية والبحيرات والقنوات

¹ - محمد ازهر السماك وآخرون، مرجع سبق ذكره، ص ص 188-189.

² - محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 150.

المائية منذ القدم في النقل والملاحة، ولا يزال يستخدمها في الوقت الحاضر، لما تتميز به من امتداد في حيز غير عميق غالباً وهدوء مياهه والتحرك في اتجاه محدد ببطء شبه منتظم هذا مما شجع الإنسان على ركوبها من القديم، مما جعل النقل النهري خاصة في البيئة التي تتوفر فيها الأنهار الصالحة للملاحة وسيلة نقل سهلة تربط بين أحواضها والمناطق البحرية التي تسهل من عمليات اتصالها بالعالم الخارجي، وتشمل بعض الأنهار الكبرى في العالم وخاصة التي تتميز أحواضها بالكثافة السكانية طرق اتصال ذات أهمية كبيرة كما هو الحال بالنسبة لنهر النيل، كما يتميز النقل النهري بانخفاض تكلفته والقدرة الكبيرة على تحمل الثقل أثناء التنقل، بالإضافة إلى أن الأنهار عبارة عن مجاري مائية طبيعية لا تحتاج إلى تجهيز أو صيانة دورية مما يجعلها انسب أنماط نقل البضائع ذات الحجم الكبير والتي تشغل حيز كبير وخاصة الخامات المعدنية والأخشاب، الفحم، الصلصال والرمال إلا أن الأنهار كطرق للملاحة لها عدة مساوئ نوجزها فيما يلي:

- ✓ تفتقد إلى ميزة الاستقامة، فهي كثيرة التعاريج وخاصة في مجاريها الدنيا مما يجعل الطريق أطول من حيث المسافة مقارنة بالطرق الصناعية التي يمدّها الإنسان على سطح الأرض ويتم استغراق وقت أكبر أثناء التنقل؛
- ✓ كما يعيق الطرق النهرية وجود بعض العوائق الطبيعية كالشلالات والخوانق في مجرى المياه داخل النهر؛
- ✓ تذبذب منسوب المياه في بعض الأنهار وانخفاضه إلى مستويات متدنية لا يؤمن مرور الوحدات الملاحية ويرجع ذلك إلى نقص تساقط الأمطار خلال بعض الفصول؛
- ✓ بطء الحركة مقارنة بوسائل النقل الأخرى وهذا يرجع إلى كثرة تعرجات المجرى وانخفاض منسوب المياه مما يجعل قطع مسافة قصيرة خلال مدة زمنية طويلة.

2. النقل البحري: ويعتبر من أهم أنواع النقل، حيث يحتل موقعا معتبرا من بين أنماط النقل الأخرى، فالنقل البحري يتميز بانخفاض تكلفته عن وسائل النقل الأخرى، كما يحتل النقل البحري في مجال نشاط النقل عامة مركز الصدارة بين وسائل النقل الأخرى البرية والبحرية والجوية ليصل إلى نسبة 90% من حجم نقل التجارة

العالمية، وقد تطورت صناعة النقل البحري خاصة بعد اختراع المحرك البخاري واستخدامه في الزوارق واستمرت الاختراعات في بناء السفن على اختلاف أنواعها حتى أصبحت السفن تملك المقدرة العجيبة على التكيف مع كافة أشكال وأنواع البضائع مهما كانت أحجامها وأنواعها، ولها القدرة على التطور وبشكل سريع مع متطلبات الحداثة والتطور التكنولوجي فنجدها أكثر مواكبة وملائمة للتطور الحضاري للمجتمعات، مما ساهم في تزايد دور النقل البحري في مجال التبادل التجاري بين الدول مهما بعدة المسافة إذ أصبح من الممكن في الوقت الحاضر وعن طريق النقل البحري على المستوى الاقتصادي تبادل مختلف السلع سوى كانت منتجات مصنعة أو خامة، مما أعطى لنقل البحري أهمية بالغة في عالمنا المعاصر حتى انه يمكن تشبه الخطوط البحرية بالشرابيين التي تنقل أساسيات الحياة متمثلة في محاصيل الغذاء والمنتجات، بالإضافة إلى مستلزمات المنتجات من المواد الأولية وكذلك مواد الطاقة، ويتسم النقل البحري بعدة خصائص تميزه عن غيره من أنماط النقل الأخرى يمكن ذكر بعضها فيما يلي: ¹

- ✓ عدم وجود طرق محددة المسار تتبعها السفن أثناء تنقلاتها ويستثنى من ذلك الممرات الملاحية المؤدية إلى الموانئ البحرية ويحدد مسارها عادة مورفولوجية القاع وعمق المياه؛
- ✓ لا تحتاج الطرق البحرية إلى صيانة وتجهيزات كما لا تحتاج إلى إصلاح وترميم؛
- ✓ تمتاز بعبور مجاني على المسطحات المائية سواء كانت دولية أو إقليمية، يستثنى من ذلك الممرات البحرية ذات التجهيزات الخاصة كقناتي السويس وبنما؛
- ✓ القدرة على نقل أوزان كبيرة في المرحلة الواحدة مقارنة بمختلف وسائل النقل الأخرى بما فيهم السكك الحديدية؛
- ✓ التنقل إلى مسافات طويلة تفوق المسافات التي تقطعها وسائل النقل الأخرى وبأسعار منخفضة.

¹ - محمد خميس الزوكة، مرجع سبق ذكره، ص 180.

ثالثا: النقل الجوي: أصبح النقل الجوي الوسيلة المثلى للتنقل للمسافات البعيدة بين مختلف البلدان وأيضا بين المدن في البلد الواحد ويتميز النقل الجوي بالسرعة، ولا تقتصر خدمة النقل الجوي في نقل المسافرين فقط بل يتعدى ذلك كونه وسيلة لنقل البضائع وهو منافسا لنقل البحر والنقل بالسكك الحديدية من الناحية الاقتصادية، ويعد عاملا من عوامل تطور التجارة خارجية وداخلية الدول، وعلى هذا الأساس نلاحظ العديد من الدول الصناعية المتقدمة ركزت كثيرا على هذا القطاع الحساس واعتمدت عليه في تحقيق الرفاهية الاقتصادية، الاجتماعية، السياسية وحتى العسكرية، فالتجأت هذه الدول لتطوير البنية التحتية وهياكله القاعدية بتوسيع والتنويع من حيث مطاراتها وتحديث أسطولها الجوي، حيث لم تصبح هذه البلدان تعتمد فقط على الخطوط الخارجية فحسب بل تعدتها إلى تعزيز الخطوط الداخلية لنهوض بهذا القطاع الذي يعتبر مؤشر لقياس تطور الدولة، ويمتاز النقل الجوي بخصائص تميزه عن غيره من أنواع النقل والمتمثلة في: ¹

✓ **السرعة:** حيث تعمل وسائل النقل الجوية على توفير الوقت واختصاره نظرا للسرعة الفائقة التي تمتاز بها الطائرات إذا ما قورنت بوسائل النقل الأخرى، حيث تفوق سرعة بعض الطائرات سرعة الصوت؛

✓ **السلامة والأمان:** حيث توفر وسائل النقل الجوي عاملي السلامة والأمان، لقلة الحوادث الجوية مقارنة بوسائل النقل الأخرى، نظرا للاهتمام الدقيق والحساس في صناعه الطائرات والاهتمام بتفاصيلها بعناية فائقة، بالإضافة إلى عمليات الصيانة المستمرة التي تمر بها الطائرات، كما أن عملية اختيار الطيارين وطاقم الطائرة الدقيقة والحساسة تزيد من توفير عاملي السلامة والأمان في الطائرة، إضافة إلى توفر الأدوات التي تعمل من أجل الحفاظ على السلامة ومنها العلامات الضوئية وأجهزة الرادارات المختلفة؛

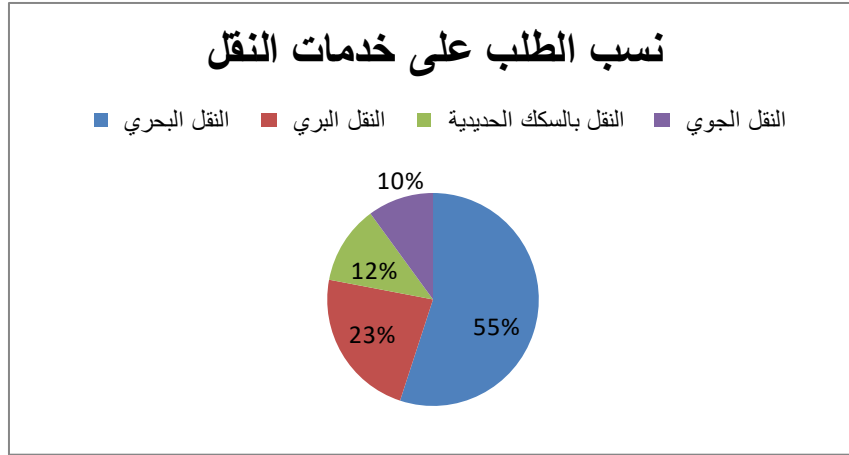
✓ **توفير التكاليف المادية:** وخاصة إذا كانت المواد المنقولة مواد حساسة، إضافة إلى أنها تقلل من الكلف المادية عند توفير الوقت في نقل البضائع؛

✓ **إمكانية التطوير المستقبلي:** حيث تمتاز وسائل النقل الجوي بخاصية التطوير الدائم والمستمر والبحث عن وسائل أكثر حداثة ومواكبة لتغيرات العصر المتجددة.

¹-سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 186.

وتختلف وسائل تقديم خدمات النقل المذكورة أعلاه من حيث الأهمية النسبية التي يشغلها كل نمط بالنسبة لحجم الطلب الكلي على خدمات النقل، كما يتضح من خلال الشكل الآتي:

الشكل رقم (02): نسبة الطلب على أنواع النقل



المصدر: سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار النشر الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 22.

نلاحظ من خلال الشكل أعلاه أن:

- الطلب على خدمات النقل البري يقدر بنسبة 23% من إجمالي الطلب الكلي، وهذا راجع إلى عدة عوامل من أبرزها السرعة والمرونة في عملية التنقل في كل الاتجاهات؛
 - فيما تقدر الطلب على خدمات النقل بالسكك الحديدية بنسبة 12% من إجمالي الطلب الكلي على خدمات النقل، ويرجع ذلك إلى التكلفة التي تميز هذا النوع من النقل بالإضافة معامل الأمان مقارنة بوسائل النقل الأخرى؛
 - أما النقل الجوي فيقدر بنسبة 10% ويعد منخفضا مقارنة بوسائل النقل الأخرى، ويرجع ذلك إلى ارتفاع تكلفة استخدامه بالإضافة غالى ارتباطه بالعلاقات السياسية بين الدول والتوترات التي تطرأ عليها، مما يتسبب في تذبذب استعمال هذا النوع من النقل؛
 - النقل البحري يحتل الصدارة بين أنواع وسائل النقل الأخرى بنسبة 55% (خاصة نقل البضائع) من إجمالي الطلب الكلي على خدمات النقل، وهذا راجع إلى الانخفاض الكبير في التكاليف التي تتحملها البضائع أثناء نقلها وكذلك القدرة الكبيرة في نقل الأوزان الضخمة.
- والجدير بالذكر أن تفاوت الأهمية النسبية لمختلف وسائل النقل السابقة الذكر لا تعكس النسب الحقيقية لاستعمال النقل وإنما لكل وسيلة خصائصها الفنية التي تؤثر على نوعية الخدمة والطلب عليها.

المبحث الثالث: النقل: المزايا، المشاكل والحلول المقترحة

يمثل قطاع النقل الدعامة الأساسية حيث يسهل أمور الحياة ويعمل على اختصار المتاعب، توفير الوقت والجهد، حل الكثير من الأزمات وفك العزلة الأمر الذي بدوره يدعم قطاع المواصلات ويعززها في مختلف أنحاء العالم.

المطلب الأول: مزايا النقل

يعتبر النقل الحضري من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع، وهو عبارة عن خدمة اجتماعية قبل أن يكون خدمة تجارية، وهو يمثل أحد عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد داخل الوسط الحضري وخارجه، بالإضافة إلي مزايا أخرى للنقل نذكر منها: ¹

➤ يساهم النقل في تحضر وتقدم المدن على ضوء تطوير وسائل النقل المتاحة في

المجال الحضري للمدينة وفق الحاجات والمتطلبات المتزايدة للسكان؛

➤ يحقق النقل التكامل الاقتصادي والاجتماعي بين مختلف النشاطات في المدينة؛

➤ يساهم النقل في تحقيق النمو التجاري والاقتصادي، فهو يساهم خلال أنشطته

المختلفة الدعامة للاقتصادي الوطني في تطوير المناطق ورفيها ويساعد على إذابة

الفوارق بين مختلف التجمعات السكانية كما انه يضمن تبادل الفوائض الإنتاجية

وتغطية العجز بين مختلف المناطق؛

➤ ينعكس توسع اقتصاديات النقل الجماعي على زيادة الاستثمار، وتوسيع سوق العمل

من خلال ظهور آفاق جديدة للطلب على اليد العاملة، وبالتالي خلق مناصب جديدة

ما يعكس انتعاش المستوى الاقتصادي والاجتماعي للدولة؛

➤ يساهم النقل في زيادة التواصل والالتقاء بين الأفراد، فقد قربت وسائل النقل المسافات

بين الناس، مما زاد من تسهيل وتسريع عملية التبادل الاقتصادي وأيضاً الثقافي، وهذا

يؤدي لأن تنهض الدول والمجتمعات وتتطور على كافة الأصعدة.

كما أحدث وجود وسائل النقل في عالمنا الكثير من التطورات والفوائد للبشرية، ومن

أهم فوائدها نذكر:

✓ حل أزمة التنقل من مكان إلى آخر ومن بلد إلى بلد آخر بكل يسر وسهولة

وبأقل جهد ووقت؛

¹ - حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص 21.

- ✓ ازدهار التجارة والتبادل التجاري بين الدول، الأمر الذي يؤدي إلى تقدمها اقتصاديا وبالتالي ارتفاع الدخل القومي؛
- ✓ توفير الراحة بتقليل كمية الوقت والجهد المبذول لإنجاز الأعمال والأمور الحياتية؛
- ✓ نقل المواد من المصنعين للمجال التجارية والشركات ثم نقلها للمستهلك أينما كان، أو وصول الفرد للسلعة في مكان تواجدها؛
- ✓ توفير الوظائف داخل قطاع النقل لسائقي المركبات، الحافلات، قاندي الطائرات والسفن؛
- ✓ تنشيط السياحة وتسهيلها والارتقاء بمستواها لتصبح أكثر رفاهية.

المطلب الثاني: مشاكل قطاع النقل

بالرغم من أهمية قطاع النقل في عملية التنمية الاجتماعية والاقتصادية من خلال تسهيل حركة نقل المسافرين والبضائع، إلا أن له تأثيرات سلبية على البيئة الحضرية، حيث تشهد المدن الكبرى اليوم حركة مرور سريعة نتيجة لتزايد وسائل النقل الأمر الذي من شأنه أن يزيد من الأضرار البيئية الناجمة عن استخدام وسائل النقل، إذ تمثل أنواع المركبات مصدرا رئيسيا وأساسيا لتلويث البيئة الحضرية وازدياد الاختناقات المرورية وحوادث المرور، ومن أهم هذه المشكلات نذكر:

1. **الازدحام المروري:** يعتبر اختناق المرور من أكثر مشاكل النقل انتشارا في المدن الكبرى، والذي ينجم عن التزايد في استخدام وسائل النقل وخاصة السيارات، مما يؤدي إلى زيادة الطلب على النقل العام والهيكل القاعدية اللازمة، غير أنه وفي كثير من الأحيان نجد هاته الهياكل القاعدية لا تتمكن من مواكبة النمو والمتزايد للحركة والتنقلات، ويترتب على وجود اختناقات مرورية العديد من المشاكل منها: ضياع الوقت، تأخر المواعيد الهامة، تبديد الطاقة والجهد أثناء الازدحام المروري، زيادة نسبة التلوث وتلف السلع بسبب التأخير وزيادة كمية الوقود المستهلكة، بالإضافة إلى ارتفاع درجة الحرارة بسبب المحركات وكذا المشاكل النفسية للناس كالضيق والإرهاق والقلق والتي تؤثر على إنتاجيتهم في العمل.¹

¹ - سعيد عبده، جغرافية النقل: مغزاها ومرماها، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، مصر، 2007، ص 228.

2. **حوادث المرور:** تعتبر حوادث المرور هي أحد الآثار الناجمة عن ظاهرة الازدحام المروري وخاصة في المدن الكبرى، كما أنها تثقل كاهل الاقتصاد الوطني في الدول التي ترتفع فيها نسب الحوادث، وتؤكد إحصائيات المنظمة العالمية للصحة أنه نصف من يلقون حتفهم من جراء تصادمات الطرق هم تقريبا 46 % من المشاة أو راكبي الدراجات أو راكبي المركبات، وهذه النسبة أعلى أيضا في البلدان ذات الاقتصاديات الأفقر، وفي بعض البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل يقع ما يصل إلى 80 % من الوفيات الناجمة من تصادمات الطرق بين مستخدمي الطرق المعرضين للمخاطر.¹

3. **التلوث الضوضائي:** إذ تعتبر الضوضاء أحد صور التلوث المادي الذي تعاني منه الدول المتقدمة، والأسباب الرئيسية للضوضاء هو الأصوات العالية لمالئين السيارات ووسائل النقل الأخرى التي تسير في الشوارع والتي لا تنقطع ليلا ولا نهارا، وقد تتعدد مصادر الضجيج الذي تعاني منه المدن الكبرى نذكر منيا: وسائل النقل، الصناعة، الضوضاء الاجتماعية، وهذا ما ينتج عنه أضرار بصحة الإنسان وكل مكونات البيئة، وتصدر الضوضاء في شكل موجات، وتزداد بزيادة عوامل كالسرعة وكبر الوسائط وتقدمها وحركة الدراجات النارية وغيرها، والشكل الموالي يوضح ضوضاء وسائل النقل:

جدول رقم(03): مستويات الصوت الناتج عن وسائل النقل الطرقي

الوسائل	درجة الصوت المتولد عن كل وسيلة نقل بالديسيبال	من	إلى
السيارات الخاصة	65		70
الشاحنات الثقيلة	75		85
الحافلات العادية	70		85
الدرجات النارية	85		90

---¹ octobre – Récupéré sur Focus sur la sécurité routière, la trimestrielle septembre

novembre 2016, Numero 34, DU P3A, p 03.

95	90	شوارع المدن المزدحمة
----	----	-------------------------

المصدر: وليام وهاي، مقدمة في هندسة النقل، ترجمة: عبد الرحمن القاضي وأنس عبد الله التنير، النشر العلمي والمطابع، جامعة الملك سعود، السعودية، 1999، ص355.

إن مستويات الصوت الناتجة عن وسائل النقل خاصة الطرقية تعتبر أحد الآثار البيئية والصحية يتم إنتاج الضوضاء بواسطة محركات السيارات، الشاحنات، الدراجات النارية، طنين المحركات، صفير القطارات وأنظمة العوادم الأخرى أثناء التشغيل، وهذه الأصوات أثرت كثيرا على صحة الأفراد والحياة اليومية، مما تتسبب في اضطرابات النوم، تأثيرات نفسية، تركيز ضعيف، تدني القدرة على التواصل وحتى ضرر في السمع، بالإضافة إلى ذلك فإن الضوضاء الزائدة يمكن أن تؤثر على الحياة البرية والنظام البيئي المحيط.

حيث تعمل الحكومات والجهات المعنية في مختلف البلدان لإجراءات للحد من مستويات الضوضاء الناتجة عن وسائل النقل، وتشمل هذه الإجراءات تطبيق قوانين ومعايير للحد من الانبعاثات الصوتية للمركبات، تحسين جودة الطرق والبنية التحتية للتقليل من التأثيرات الصوتية، وتشجيع استخدام تكنولوجيا السيارات الكهربائية والهجينة التي تقلل من الضوضاء.

4. التلوث بعوادم المركبات: فلا شك أن لوسائل النقل المختلفة تأثيرا سلبيا على البيئة،

فالعوادم الناتجة من اختراق وقود السيارات والقطارات وغيرها من وسائل النقل تنبعث في طبقات الجو العليا، ثم تسقط مع مياه الأمطار في شكل أمطار حمضية فتفسد التربة، النبات، الإنتاج الزراعي والحيوان، كما تتلوث التربة أيضا من الموارد البترولية التي تتسرب من وسائل النقل المختلفة، وبالتالي تؤثر على الإنسان المشتقات البيئية، وكذا قد تتعرض خطوط أنابيب نقل البترول والغاز الطبيعي للشق والتدمير خاصة في الأزمت والحروب، وبالتالي تترتب عليها آثارا بيئية مدمرة، كما يحدث تلوث للتربة من الزيوت التي تتسرب من شبكات النقل.

5. التلوث المائي: يقصد به اختلاط المياه سواء كانت سطحية أو جوفية بعوادم

ومخلفات وسائل النقل، حيث تؤدي إلى تلوث المياه بسبب الترسبات الكيميائية الناتجة من العوادم وزيوت المركبات ووقودها، وكذا مشتقات البترول المستعملة في وسائل النقل المختلفة، وأيضا التسربات ومخلفات ناقلات النفط خاصة في البحار،

وتبرز حدة خطورة التلوث المائي من كون المياه تمثل أكثر من 70 % من مساحة الكرة الأرضية، وكذا فالماء يعتبر مصدر من مصادر الحياة على سطح الأرض.¹

6. **ظاهرة الاحتباس الحراري:** إن الغازات المنتشرة في الجو الحضري بسبب النقل بالإضافة إلى غازات أخرى هي من مسببات الاحتباس الحراري، وهي ظاهرة تؤثر على المناخ وارتفاع درجة الحرارة، وتتمثل غازات الاحتباس الحراري في الميثان، أكسيد النيتروز، مركبات الكلور وفلوروكربون خاصة CFC- 11,12 CFC- المسؤولة عن تآكل طبقة الأوزون، وينتج كذلك عن تفاعل الأوزون والغازات الأخرى الموجودة في الغلاف الجوي تدمير لغازات أخرى، وهي بهذا تؤثر بصورة غير مباشرة على الاحتباس الحراري.²

المطلب الثالث: الحلول المقترحة لمشاكل قطاع النقل

لقد أثبتت التجارب الدولية أن التأخر في حل مشكلات وسائل النقل بالدول يكلف كلا من الاقتصاد والمجتمع خسائر كبيرة، وأن تلك التكلفة ستترفع وتتضاعف بمرور الوقت إذا لم يتم التصدي لها، وأن تكلفة إيجاد الحلول وتنفيذها أقل من تكلفة خسائر التباطؤ فيها، كما أن سرعة الحلول لها نتائج ايجابية مباشرة وغير مباشرة على التنمية الشاملة في المدى القريب، ولهذا السبب فقد عملت مختلف دول العالم على تبني عدة استراتيجيات لحل مشاكل النقل لعل أهمها:

1. استخدام وسائل النقل العامة: بدأت الدول في تشجيع استخدام وسائل النقل العام أو

ما يعرف باسم مشاركة المركبات (Car-sharing) والذي يعد نظاما لتقاسم الرحلات البرية عبر السيارات بحيث يسافر أكثر من شخص في سيارة واحدة، وقد ظهر في الولايات المتحدة خلال الحرب العالمية الثانية، ثم عاد بقوة في سبعينيات القرن العشرين بعد أزمة الوقود التي نجمت عن حرب 1973، وهو اليوم من أكثر الوسائل شعبية في كثير من البلدان حول العالم، ولقد قلل هذا النظام التكاليف المترتبة على كل شخص، كالوقود، قطع الغيار، بالإضافة إلى مجهود السواعة، كما يعد نظام

¹ - قطاع النقل والمؤثرات البيئية، على الموقع الإلكتروني:

<https://transportgeography.org/contents/chapter4/transportation-and-environment>

² - Transport et Environnement, OCDE. Publications OCDE, Paris, France, 2010, p 43.

المشاركة صديقا للبيئة، وطريقة مستدامة للسفر كون الرحلات المتشاركة تقلل من انبعاثات الكربون، الاختناقات المرورية على الطرق، الحاجة لمواقف سيارات وتشجع السلطات غالبا على استخدام نظام تقاسم الركوب، خاصة خلال فترات التلوث العالية وأسعار الوقود المرتفعة.¹

2. استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في قطاع النقل: قد ساهمت الثورة

الصناعية والتطور التكنولوجي والعلمي في تطور وسائل النقل والمواصلات بشكل كبير، فأصبحت تلك الوسائل أكثر سهولة وأسرع وأيضاً أقل تكلفة، وشملت أنواعاً متعددة، علاوة على هذا تتطلع أنظمة النقل في جميع أنحاء العالم إلى مشاريع البنية التحتية المتطورة، وهذا التطور سيوفر أموالاً كثيرة، كما أنه يساعد في تقليل استخدام السيارات والانبعاثات الكربونية المصاحبة لها، كما يتم استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بصفة عامة في ثلاث وسائل رئيسية في قطاع النقل، وهي كالتالي:²

1.2. في النقل البري: تستخدم شركات الشاحنات ونقل الرسائل في أنحاء كثيرة من

العالم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بطريقة أو أكثر من خلال: تعظيم كفاءة التخطيط (وضع الجداول الزمنية والتوجيه والملاحة وتبادل الشحنات)، والوظائف الإدارية (كشوف الرواتب وحسابات الأسعار) من خلال برمجيات البحث عن الحلول المثلى، تتبع المركبات والشحنات في نظم مراقبة الوقت الحقيقي من خلال الاتصال الإلكتروني بين المعدات والبنية الأساسية، ومراكز تنسيق اللوجيستيات المركزية (تعريف المركبات، نظم تعقب وتتبع المسارات) جنبا إلى جنب مع الاتصالات في الاتجاهين بين المراكز والسائقين (معلومات الحركة في الوقت الحقيقي وإرشادات الطريق)، النقل الآلي للمستندات المتعلقة بالنقل (بيانات الحمولة وسند الشحن والفواتير)، إلى جانب أتمتة المعاملات المالية من خلال التبادل الإلكتروني للبيانات أو النظم التي تعتمد على الشبكة.

¹ - ابتسام بولقواس، تقنية نظم النقل الذكية كإستراتيجية لتطوير قطاع النقل، مجلة رؤى الاقتصادية، العدد 06، جامعة الوادي، الجزائر، 2014، ص 157.

² - شنبى صورية، مرجع سبق ذكره، ص ص 170 - 171.

2.2. في النقل البحري: يمكن تقسيم استعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في

النقل البحري إلى مجالين رئيسيين هما: تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في شركات النقل البحري واستعمال هذه التكنولوجيات في البنية الأساسية البحرية مثل الموانئ أو القنوات، حيث تستعمل شركات النقل البحري هذه التكنولوجيات التي تطبق على أساس الوقت الحقيقي في النظم الآلية لتتبع السفن، وتمكن هذه النظم من تتبع السفن والحاويات والمعدات في الوقت الحقيقي من الساحل ومن البحر على السواء وحساب التوجيهات والجدول الزمنية المثلى، كما تستعمل البنية الأساسية البحرية هذه التكنولوجيات في الوقت الحقيقي ونظم التبادل الإلكتروني للبيانات بصورة أساسية في تتبع حركات السفن والشحنات، وإيجاد الحلول المثلى للحركة، وخاصة في ميناء أو قناة، كما تستعمل هذه التكنولوجيا في إدارة الشحن والتفريغ على الوجه الأمثل عن طريق تخصيص المرافئ والروافع، والتخزين (وخاصة في الحاويات) وتسليم البضاعة إلى وسائط شحن أخرى عند بوابات الميناء.

2.2. في النقل بالسكك الحديدية: تتيح خصائص الملكية والتركيز النسبي للبنية

الأساسية للسكك الحديدية والمعدات استعمال تكنولوجيا تتبع أبسط، وعلى سبيل المثال: يمكن لواسطة النقل بالسكك الحديدية استعمال علامات تعريف إلكترونية للعربات والقطارات، مثل الخطوط المتوازنة أو نبائط الاستجابة، مع قارئ متصلة بالبنية الأساسية، بينما يحتاج النقل بالشاحنات إلى النظام الشامل لتحديد المواقع، وتتلخص تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الشحن بالسكك الحديدية حالياً في: الراديو والإشارات؛ توجيه ومراقبة حركة القطارات تجديد، هوية المعدات وتتبعها آلياً، التجارة الإلكترونية والتبادل الإلكتروني للبيانات، إدارة الشحنات، استخدام الحاسبات المتنقلة؛ تخزين البيانات، الانترنت والتوابع الصناعية، المراقبة المسبقة للقطارات، المعدات اللاسلكية عالية السرعة، نظم الخبراء، الربط بين جميع الوسائط والعملاء والموردين.

3. استخدام أنظمة النقل الذكية: تمثل أنظمة النقل الذكية إحدى الأدوات الحديثة التي

تعمل على تحسين إدارة النقل العام بالاعتماد على أحدث التقنيات اللاسلكية

والإلكترونية وتقنيات تكنولوجيا الإعلام والاتصال، والهدف الأساسي من استخدام أنظمة النقل الذكية هو تطوير قطاع النقل، تسهيل عملية تسييره والقضاء أو التقليل من مشاكله، تحقيق الراحة والرفاهية وسهولة التنقل، تقليل من استهلاك الطاقة والمحافظة على البيئة، بالإضافة إلى العناصر التالية:¹

- الرفع من الإنتاجية الاقتصادية الحالية والمستقبلية للأفراد والمؤسسات والاقتصاد بشكل عام من خلال زيادة التنسيق والتكامل في عمليات الشبكات وإدارتها واستثمارها؛
- تخفيض مدة التنقل وكلفته لصالح الدولة والمسافر والمستغل؛
- تحسين مستوى السلامة المرورية من خلال تقليل عدد الحوادث وخطورتها والخسائر المترتبة عنها والتي ينتج عنها تقليل عدد الوفيات وزيادة مستوى الأمن الشخصي؛
- رفع مستوى اعتماد تفعيل الطاقة الاستيعابية لشبكة الطرق، تحسين مستوى الحركات والتنقلات للمسافرين؛
- الحد من الاكتظاظ وتحسين مستوى الحركة المرورية؛
- ترشيد استهلاك الطاقة والمحافظة على البيئة؛
- زيادة الكفاءة التشغيلية لنظام النقل وزيادة استيعابه عن طريق اتخاذ مجموعة من الإجراءات المتمثلة في: زيادة السرعات وتقليل التوقفات، تقليل التأخير عند نقاط التقاطع بين وسائط النقل.

4. **التوجه نحو النقل المستدام:** إن النقل المستدام هو النقل الذي لا يهدد الصحة العامة وسلامة المواطن والبيئة، ويستخدم الموارد المتجددة بمعدلات لا تؤثر على تجدها كما انه يستخدم المواد غير المتجددة بمعدلات تقل عن جهود تطور البدائل المتجددة، لها فهو جانب من جوانب الاستدامة العالمية، كما يهدف إلى تلبية الحاجيات الحالية دون المساس بحاجيات الأجيال المستقبلية عن طريق الاستعمال الرشيد واستعمال وسائل النقل بتحفظ لتقليل من سلبياتها، وكذلك الاعتماد على النقل غير الآلي (مشي)

¹ - وزارة النقل، أنظمة النقل الذكي في تونس، على الموقع الإلكتروني: viewed on 11/01/2024 ,

<http://www.itstunisie.tn/index.php>

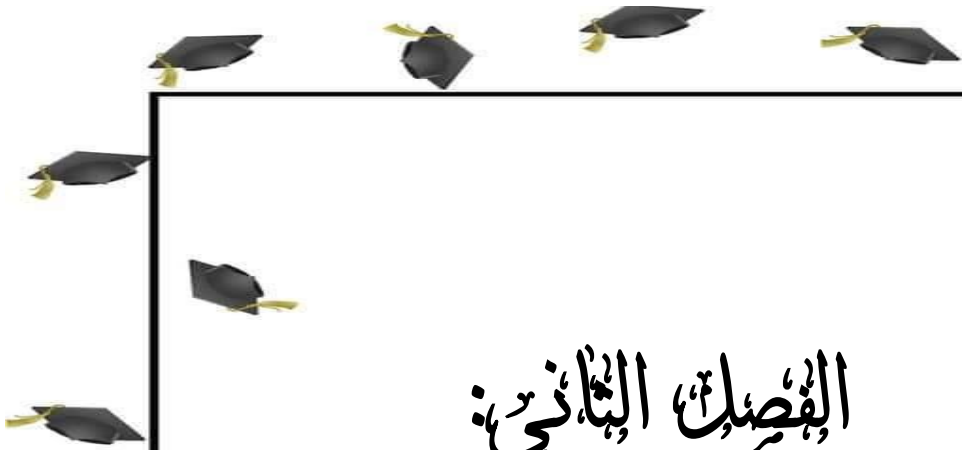
وركوب الدرجات) للحد من الانبعاثات الملوثة للمحيط، وضمان لنتقلات الأفراد والسلع في ظروف ملائمة من وقت وراحة وتكلفة، فضلا على انه المحرك الأساسي لنتقلات الأفراد والمجتمعات بطريقة آمنة وتتوافق مع صحة والنظم البيئية مع العدالة الاجتماعية بين الأجيال.¹

¹ - قعيد لطيفة، النقل المستدام أحد مؤشرات استدامة المدن: دراسة حالة النقل المستدام بمدينة مصدر بأبو ظبي، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 26، المجلد 17، جامعة الشلف، الجزائر، 2021، ص ص 437-438.

خلاصة الفصل الأول:

يعتبر النقل ركيزة أساسية لاقتصاد الوطني نظرا لدوره الفعال في توفير احتياجات مختلفة للقطاعات وأفراد المجتمع حيث يؤثر مباشرة في نشاطاتهم، فإذا كان التبادل في شكله الاقتصادي والتجاري والاجتماعي يربط بين الميادين فإن هذا التبادل عموده الفقري وحجره الأساسي هو النقل، وهذا لأهميته المتزايدة في تبادل السلع والمنتجات بين مختلف المناطق، وكذلك تأثيره على مختلف التكاليف المختلفة والأنشطة الاقتصادية المرتبطة به، لذا فإن دعم هذا القطاع وتطويره ليس غاية بحد ذاتها وإنما هو وسيلة لغاية أسمى وهي زيادة فاعليته في التنمية الاقتصادية، إذا ما أدركنا إن رفع مستويات المعيشة في البلدان النامية يبدأ غالبا بإصلاح قطاع النقل وتطويره كونه يمثل ركنا أساسا في البني التحتية للاقتصاد، وفي نهاية هذا الفصل حاولنا استخلاص بعض النتائج نذكر منها:

- ❖ يعد قطاع النقل من القطاعات الاقتصادية الرائدة لما له من دور أساسي ومهم في دعم اقتصاديات الدول عامة والدول المتطلعة نحو التقدم والرقي الحضاري خاصة؛
- ❖ لقد تطور النقل بشكل كبير مع تطور الإنسان وحركته الدعوية من أجل تحسين معيشته ورفاهيته، كما أن أهمية النقل بالنسبة للفرد والمجتمع لا تقتصر على تنقلاته فقط، وإنما لمكانته في الاقتصاد الوطني باعتباره نظام لحركة السلع ورؤوس الأموال؛
- ❖ تعتبر وسائل النقل من الأسباب الرئيسية لانتشار التلوث، فلم تعد البيئة قادرة على تجديد الموارد الطبيعية واختل التوازن بين عناصر البيئة المتعددة، كما لم تعد هذه العناصر قادرة على احتواء النفايات الناتجة عن نشاط النقل، مثل الدخان المنطلق من عوادم السيارات.



الفصل الثاني:

مُطَابَعَةُ الْبَيْتِ وَالْإِقْبَالِ بِالْبَيْتِ الْاِقْبَالِ الْبَيْتِ



تمهيد:

تعد الخدمات من أهم الدعائم والركائز الأساسية التي تقوم عليها حياة المجتمعات الحضرية منها والريفية وتدور في رحالها كل عمليات التنمية بكل جوانبها، ويعتبر النقل من أهم الوظائف في قطاع الخدمات في العصر الحديث، وذلك لأنه يعمل على تكامل النشاط البشري في المكان من خلال تبادل المنتجات والخدمات والأنشطة الأخرى، كما يعمل على تجميع الناس والطاقات والمنتجات أو توزيعها وغيرها من متعلقات تنمية الحياة البشرية أمام هذا المقام الذي بلغه قطاع النقل، خاصة من خلال التنمية الاقتصادية التي تعتبر العملية الشاقة ذات الجهد الكبير والنفقات الطائلة والوقت الطويل، في ظل التضحيات الجسيمة والمثابرة من قبل الشعوب وأبناء الدول النامية، بإتباع السياسات والاستراتيجيات الملائمة ووضع البرامج والخطط المناسبة التي تحددها هذه التنمية.

وفي هذا الفصل سنتطرق إلى التأصيل المفاهيمي للتنمية الاقتصادية من حيث إبراز مفهومها، أهميتها وأهدافها، وأهم مرتكزاتها، وذلك وفق المباحث التالية:

1. المبحث الأول: ماهية التنمية الاقتصادية
2. المبحث الثاني: الركائز الأساسية للتنمية الاقتصادية
3. المبحث الثالث: أهمية النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية

المبحث الأول: ماهية التنمية الاقتصادية

لقد أصبحت مشكلة التنمية الاقتصادية ظاهرة في نهاية الحرب العالمية الثانية وأخذت اهتمام الاقتصاديين ورجال البحث العلمي وأصبحت القضية المتداولة على النطاق المحلي والدولي، يظل تعريفها في مصطلح العلماء متربطا بالخلفية العلمية والاستراتيجيات النظرية.

المطلب الأول: مفهوم التنمية الاقتصادية

قبل التطرق إلى تعريف التنمية الاقتصادية، يجب أولاً توضيح مفهوم النمو الاقتصادي حيث يعرف على أنه: "الاتجاه المستمر لارتفاع نمو الدخل القومي الحقيقي بمعدل يفوق معدل نمو السكان، أي الاتجاه المستمر لارتفاع معدل زيادة الدخل الحقيقي للفرد، والتركيز على النمو الاتجاهي المستمر للدخل أو الناتج القومي، يتجاوز التقلبات الدورية من رواج وكساد في النشاط الاقتصادي التي شهدتها البلاد الرأسمالية المتقدمة بشكل منتظم خلال القرن التاسع عشر وفي القرن العشرين حتى الحرب العالمية الثانية."¹

وبالتالي فإن النمو الاقتصادي يصور المسار الذي سلكته البلاد الرأسمالية المتقدمة كدول أوروبا الغربية، والولايات المتحدة واليابان، وقد اتصف هذا المسار للنمو الاقتصادي بالبطء والتدرج والتلاحق بالرغم من مروره أحياناً بتقلبات عنيفة قصيرة المدى، كما كان نمو تلقائياً أي دون اتباع أسلوب التخطيط العلمي في تحقيقه، وأن تكوين معظم الطاقات الانتاجية في هذه البلاد قام على مجهودات المشروعات الفردية، واستمرارية النمو الاقتصادي التلقائي في هذه البلاد تعود لكونه ذاتي الحركة على عكس النمو العابر الذي هو في جوهره نمو تابع لا يملك الحركة الذاتية.²

أما بالنسبة للتنمية الاقتصادية فقد تعدد تعاريفها بتعدد المفكرين والباحثين، كما قد برز هذا المصطلح في علم الاقتصاد، ويعني الانتقال من حالة الركود إلى حالة الازدهار والنمو، ومن هنا بدأ شيوع هذا المصطلح في تصنيف الدول كالبلدان السائرة في طريق النمو، وهنا يقصد به التقدم والتحسين والذي يتحقق بالاستعمال الأمثل للموارد الطبيعية والبشرية المتاحة بالإضافة إلى حسن تقسيم هذا المورد.³

¹ وليد الجبوسي، أسس التنمية الاقتصادية، دار جليس الزمان للنشر والتوزيع، بيروت، الطبعة الأولى، 2009، ص03.

² صبحي تاؤرس قريصة، مذكرات في التنمية الاقتصادية، الدار الجامعية، مصر، 2010، ص65.

³ غازي بن عبد الرحمان القصيبي، التنمية الأسئلة الكبرى، المؤسسة العربية والنشر والتوزيع، مصر، ط2، 2006،

الفصل الثاني.....قطاع النقل وعلاقته بالتنمية الاقتصادية

كما تعرف التنمية الاقتصادية بأنها: عملية التي يتم بمقتضاها الانتقال من حالة التخلف إلى حالة التقدم، هذا الانتقال يحدث العديد من التغيرات الجذرية والجوهرية في البنية والهيكل الاقتصادي¹.

وتعرف أيضا على أنها: " هي تقدم المجتمع عن طريق استنباط أساليب إنتاجية جديدة أفضل ورفع مستويات الإنتاج من خلال إنماء المهارات والطاقات البشرية وخلق تنظيمات أفضل"².

على ضوء ما سبق، ينقسم الفكر الاقتصادي في تعريفه للتنمية إلى تيارين، فالفكر الاقتصادي في الغرب يؤكد تعريف التنمية على أنها العملية الهادفة إلى خلق طاقة تؤدي إلى تزايد دائم في متوسط الفرد الحقيقي بشكل منظم لفترة طويلة من الزمن، أما اقتصاديو العالم الثالث فعرفوها على أنها العملية الهادفة إلى إحداث تحولات هيكلية، اقتصادية، اجتماعية، يتحقق بموجبها للأغلبية الساحقة من أفراد المجتمع مستوى عن الحياة الكريمة.³ من خلال التعريف السابقة يمكن القول بأن التنمية الاقتصادية هي التغيرات التي تحدث في المجتمع بأبعاده الاقتصادية، السياسية، الاجتماعية، الفكرية والتنظيمية من أجل توفير الحياة الكريمة لجميع أفراد المجتمع.

بناء على التعريف السابقة يمكن تعريف التنمية الاقتصادية على أنها: عملية متواصلة تساهم في زيادة الدخل القومي للبلاد، وتحويل الهياكل الاقتصادية، السياسية والاجتماعية التي تساعد على تخفيض نسبة الفقر، الرفع من المستوى المعيشي، معدلات الاستثمار وإعطاء المزيد من الفرص للأفراد لأجل ممارسة حرياتهم.

كما يمكن القول أن التنمية الاقتصادية مجموعة السياسات التي يتخذها مجتمع معين تؤدي إلى زيادة معدلات النمو الاقتصادي مع ضمان تواصل هذا النمو وتوازنه لتلبية حاجات أفراد المجتمع وتحقيق أكبر قدر ممكن من العدالة الاجتماعية.

¹ محمد عبد العزيز عجمية، التنمية الاقتصادية، الدار الجامعية، مصر، 2003، ص76.

² محمد عبد العزيز، إيمان عطية ناصف، التنمية الاقتصادية "دراسة نظرية وتطبيقه"، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2000، ص64.

³ وليد الجيوسي، مرجع سبق ذكره، ص ص 3-4.

المطلب الثاني: أهمية وأهداف التنمية الاقتصادية

تعتبر التنمية الاقتصادية عنصراً حاسماً في نمو أي بلد وازدهاره، كما يشير إلى عملية تحسين الرفاهية الاقتصادية وزيادة الإنتاجية، حيث تسعى كل دولة إلى رفع مستوى معيشة سكانها، ومن خلال هذا المطلب سنتطرق إلى أهمية التنمية الاقتصادية ثم أهدافها.

الفرع الأول: أهمية التنمية الاقتصادية

تظهر أهمية التنمية الاقتصادية لأي دولة في العالم من خلال ما يلي:¹

- تحقيق تحسن في المستوى المعيشي لأفراد المجتمع من خلال زيادة الدخل الفردي وتوفير فرص العمل للأفراد.
- توفير الخدمات والسلع لأفراد الدولة بكمية ونوعية مناسبة والمطلوبة.
- تحقق الدولة الاستقلالية الاقتصادية بالابتعاد عن التبعية الاقتصادية بأشكالها المتعددة.
- تعمل التنمية الاقتصادية على تقليص الفجوة الاقتصادية والاجتماعية بين طبقات المجتمع.
- تحسن التنمية الاقتصادية الناتج المحلي على المستوى الاقتصادي مما يحقق التطوير الاقتصادي المنشود.
- تحسين وضع ميزات المدفوعات.
- زيادة الدخل الحقيقي وبالتالي تحسين معيشة المواطنين.

ومنهم من يرى أن أهمية التنمية الاقتصادية تتجلى في العنصرين التاليين:

1/- التنمية الاقتصادية وسيلة لتقليص الفجوة الاقتصادية والتقنية بين الدول النامية والدول المتقدمة:

من أجل تقليص حدة الفجوة الاقتصادية والتقنية الموجودة بين الدول المتقدمة والدول النامية يجب على هذه الأخيرة تحقيق تنمية اقتصادية واجتماعية للنهوض والسير بركب الدول المتقدمة، وفي هذا الإطار لا بد أن تشير إلى مجموعة من العوامل التي تساعد على حدة هذه الفجوة حيث يمكن حصرها في المجموعتين الآتيتين:

¹ صدام يوسف جميل دغش، أثر الدين العام على التنمية الاقتصادية في الأردن، رسالة ماجستير، قسم اقتصاديات المال والأعمال، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، جامعة آل البيت، الأردن، 2018، ص32.

1-1- مجموعة العوامل الاقتصادية:

تمس هذه العوامل الجانب الاقتصادي وهي تتمثل في:

التبعية الاقتصادية للخارج.

سيادة نمط الانتاج الواحد.

ضعف البنيان الصناعي والزراعي.

نقص رؤوس الأموال.

انخفاض متوسط دخل الفرد ومستوى المعيشة.

ضعف الجهاز المصرفي في تعبئة الإيداع.

1-2- مجموعة العوامل غير الاقتصادية:

وتمس هذه العوامل الجانب غير الاقتصادي وهي بدورها في:

الزيادة السكانية الهائلة.

انخفاض المستوى الصحي.

انخفاض مستوى التعليم.

ارتفاع نسبة الأمية.

وعليه يجب على البلدان النامية تجاوز هذه العوامل بنوعها تدريجيا وذلك بتبني رؤية

واستراتيجية مدروسة وواضحة من أجل تحقيق تنمية اقتصادية حقيقية لتضييق الفجوة بينها

وبين الدول المتقدمة.

2- التنمية أداة الاستقلال الاقتصادي:

إن التنمية الاقتصادية الحقيقية لا بد أن تقوم على الاستقلال الاقتصادي وليس على تبعيته

فحصول البلدان النامية على الاستقلال السياسي لا يعني القضاء على حالة التبعية، خاصة

في حالة ازدياد المشروعات التي تقيمها هذه الدول بعد الاستقلال، والتي تحتاج فيها إلى

التعامل التكنولوجي والمالي مع الدول المتقدمة، من أجل التخلص من هذه التبعية لا بد من

تغيير الهيكل الاقتصادي للدولة وذلك بإحداث تنمية حقيقية تعتمد على الذات باستغلال

الموارد المتاحة في الدولة استغلالا صحيحا وكاملا.¹

¹ وليد الجبوسي، مرجع سبق ذكره، ص6.

الفرع الثاني: أهداف التنمية الاقتصادية

تسعى كل دولة إلى رفع المستوى المعيشي لسكانها، ولاشك أن أهداف التنمية تختلف من دولة إلى أخرى نظرا للظروف والأوضاع الاجتماعية والاقتصادية والثقافية السائدة في كل دولة، ومن بين اهم الأهداف التي تسعى الدول إلى تحقيقها في ظل خططها الإنمائية ما يلي¹:

1/- زيادة الدخل الوطني: تهدف الدول النامية لإحداث تغيرات عميقة وهيكلية في البنية الاقتصادية لغرض زيادة الدخل الوطني الحقيقي الذي يتغير نسبيا مع الزيادة في معدل السكان والإمكانيات المادية والفنية والتكنولوجية في هذه الدول؛

2/- رفع مستوى المعيشة: يعتبر رفع المستوى المعيشي للأفراد من بين أهم الأهداف التي تسعى التنمية الاقتصادية لتحقيقها، ويتوجب على البلدان الراغبة في تحقيق هذا الهدف أن توفر الحاجات الفيزيولوجية من مأكّل وملبس ومسكن وصحة وغيرها للإرتقاء بالمستوى المعيشي للسكان؛

3/ تقليل التفاوت في توزيع الدخل والثروات: تهدف التنمية الاقتصادية إلى إعادة توزيع الدخل والتقليل من التفاوت فيها، نظرا لكون أغلب الدول النامية تعاني من انخفاض في الدخل الوطني، ووجود اختلالات في توزيعه على أفراد المجتمع، حيث تستحوذ طائفة صغيرة من الأفراد على جزء كبير من الثروة بينما يعاني غالبية السكان من الفقر وانخفاض مستويات الدخل ناهيك عن عجز الجهاز الانتاجي لهذه الدول في تلبية الحاجات الضرورية للأفراد؛

4/- التوسع في الهيكل الانتاجي أو تعديل التركيب النسبي للاقتصاد الوطني: لا تقتصر التنمية الاقتصادية فقط على تحقيق زيادة الدخل الوطني وإعادة توزيعه على الأفراد، بل تعدت إلى توسيع قاعدة الهيكل الانتاجي في بعض القطاعات الهامة، نظرا لكون البلدان المتخلفة تعاني من ضعف التشابك بين القطاعات والتبعية للخارج، إضافة إلى اعتمادها بشكل كبير على قطاع الزراعة، مما جعلها تتعرض للكثير من التقلبات الاقتصادية الناتجة

¹ عبد الرحمان سانية، دراسات في التنمية الاقتصادية، مكتبة حسن العصرية للنشر والتوزيع، لبنان، 2014، ص 26-27.

الفصل الثاني.....قطاع النقل وعلاقته بالتنمية الاقتصادية

عن التقلب في الانتاج والأسعار، وهذا ما يستوجب إحداث تغير في بنية وهيكل اقتصاديات هذه الدول.

المطلب الثالث: محددات التنمية الاقتصادية

تتوقف التنمية الاقتصادية على العديد من المتغيرات والمحددات، والتي من بينها:¹

- ✓ كمية النقود المحلية المتاحة سنويا لتنفيذ استثمارات جديدة
- ✓ حجم الحصيلة السنوية من العملات الأجنبية
- ✓ درجة الاستقرار الاقتصادي والسياسي والاجتماعي
- ✓ المزايا التي تمنح للمستثمرين الأجانب
- ✓ درجة تحسن مستوى التعليم والتدريب والصحة والظروف الاجتماعية
- ✓ درجة تحسن نوعية الاستثمار الاجمالي.

لنجاح التنمية لابد من دراسة واقع المجتمع والقوى ذات السيطرة فيه ومدى تطور مؤسساته ومستويات أدائها وكذلك الإطار المؤسسي للمجتمع.

للتنمية الاقتصادية أساسا مادي وآخر فكري وهي ثمرة التفاعل بينهما بحيث يغذي كل منهما الآخر ويقوي حركته.

الدعوة للقضاء على التبعية سواء الفكرية أو الاقتصادية يعني الدعوة للانغلاق وعدم الإفادة من ابداعات وتجارب الآخرين.

يمكن الحكم على مدى نجاح التنمية الاقتصادية مدى التغيير في الواقع المعيشي للطبقات الفقيرة².

المبحث الثاني: الركائز الأساسية للتنمية الاقتصادية

تعتبر عملية التنمية الاقتصادية من العمليات الشاملة والهادفة إلى إحداث تغيرات هيكلية في مختلف القطاعات الاقتصادية وهو ما تحتاج إليه البلدان المتخلفة التي تعاني من تشوه هيكلية في بنيتها الاقتصادية، وعليه فإن عملية التحول الهيكلي تتطلب في البداية وضع ركائز أساسية للتنمية الاقتصادية المنشودة، حيث تختلف هذه الركائز وتتنوع عن

¹ أحمد علي دغيم، الطريق إلى المعجزة الاقتصادية، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2006، ص27.

² محمد صفوت قابل، نظريات و سياسات التنمية الاقتصادية، دار الوفاء لنديا الصناعة والنشر والتوزيع، مصر، 2008،

الفصل الثاني.....قطاع النقل وعلاقته بالتنمية الاقتصادية

طريق مؤشرات للتنمية الاقتصادية وكيفية قياسها، بالإضافة إلى العوامل المؤثرة على التنمية ومصادر تمويلها، وعليه لتمكن من وضع ركيزة محكمة من طرف صانعي القرار لا بد من القيام بدراسة شاملة لوضع الاقتصاد الوطني.

المطلب الأول: مؤشرات التنمية الاقتصادية

إن عملية التنمية الاقتصادية تهدف إلى إحداث تغييرات في جوانب متعددة لذلك ظهرت الصعوبة في قياس جوانبها المختلفة، وعليه سيتم التطرق إلى أهم المؤشرات الاقتصادية¹:

1. مؤشرات الناتج والدخل: يعتمد هذا المؤشر على قياس التنمية من خلال نصيب الفرد من الناتج أو الدخل الحقيقي الإجمالي وهو ما يعبر عنه بمعدل الدخل الفردي الحقيقي.

2. مؤشرات هيكلية: - يرى بعض الاقتصاديين ومنهم colin clark أن الشعبية تقاس بنسبة مساهمة القطاعات الاقتصادية في الدخل القومي، وكلما زادت الأهمية النسبية للقطاع الصناعي في الناتج وتناقصت الأهمية بالنسبة للقطاع الزراعي كلما دل ذلك على أن الدولة تقطع أشواطاً صناعية متقدمة في التنمية والتغيير الهيكلي للاقتصاد وتتمثل هذه المؤشرات الهيكلية في:

1.2 مؤشرات التصنيع: وأهمها ما يلي:

- الوزن النسبي للناتج الصناعي في الناتج المحلي الإجمالي.
- الوزن النسبي للصادرات الصناعية إلى إجمالي الصادرات السلعية.
- نسبة العاملين في القطاع الصناعي إلى إجمالي القوة العاملة.
- نسبة صادرات المنتجات التقنية العالية من إجمالي الصادرات السلعية.

2.2 مؤشرات الإنتاجية: تستخدم هذه المؤشرات لقياس تنافسية الدولة وهي متعددة

ومن بينها:

- مؤشر الإنتاجية الكلية لعناصر الإنتاج والذي يقيس نسبة المخرجات إلى المدخلات (عناصر الإنتاج).

¹ عبد اللطيف مصطفى، عبد الرحمان سانية، دراسات في التنمية الاقتصادية، مكتبة حسن العصرية للطباعة والنشر والتوزيع، لبنان، 2014، ص ص 44 - 48.

- مؤشر تكلفة وحدة العمل و يعبر عنه بمؤشر الكثافة النسبية العنصر العمل، وهو ما يساوي إجمالي الأجور الموزعة في الصناعة مقسوما على القيمة المضافة الصافية الموزعة في الصناعة.

3. مؤشرات التبعية الاقتصادية : تتعدد المؤشرات التي تقيس التبعية

الاقتصادية ونذكر منها:

1.3 مؤشرات التبعية التجارية: وهي كالآتي:

$$\text{مؤشر درجة الانكشاف الاقتصادي} = \frac{\text{الصادرات} + \text{الواردات}}{\text{النتاج الإجمالي}} * 100$$

$$\text{مؤشر التركيز السلمي للصادرات} = \frac{\text{صادرات السلعتين الرئيسيتين}}{\text{مجموع الصادرات}} * 100$$

$$\text{مؤشر التركيز الجغرافي للصادرات} = \frac{\text{الصادرات لأهم دولتين}}{100} * 100$$

مجموع الصادرات

2.3 مؤشر التبعية المالية: يعكس هذا المؤشر قدرة الدولة المفترضة على مواجهة أعباء المديونية الخارجية المترتبة عن تبنيها للسياسات التنموية من خلال قدرتها على التصدير ويحسب كما يلي¹:

$$\text{عبء خدمة الدين الخارجي} = \frac{\text{أقساط الديون} + \text{الفوائد}}{100} * 100$$

قيمة الصادرات

المطلب الثاني: العوامل المؤثرة على التنمية الاقتصادية

مع تطور الفكر الاقتصادي من جراء التغيرات الإقليمية والدولية حاول بعض الاقتصاديين إدماج العامل الاجتماعي في التنمية كالصحة والتعليم وبعض الخدمات الأخرى، ومع ذلك تبقى هذه الأفكار امتدادا لنظريات سابقة تجعل من تكوين رأس المال الهدف الأخير، وتمثل هذه العوامل في عنصرين أساسيين هما: دور العنصر البشري في عملية التنمية، ودور رأس المال في التنمية، وهي كالآتي:²

¹ عبد اللطيف مصطفى، مرجع سبق ذكره، ص 49.

² تيسير الداوي، التنمية الاقتصادية، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، حلب، 1992، ص ص 86 - 87.

أولاً: دور العنصر البشري في عملية التنمية الاقتصادية:

يأتي العنصر البشري في مقدمة العوامل المؤثرة على التنمية الاقتصادية، وذلك لكونه العنصر المنتج والمستهلك، سواء استهدفت عملية التنمية الاقتصادية رفاهية الإنسان أو لم تستهدف ذلك، حيث أن زيادة العنصر البشري أو نقصانه تؤثر عادة في عدة اتجاهات في نطاق العملية الاقتصادية عن طريق التأثير في العناصر التالية:

1. التأثير في الطلب على الاستهلاك: يؤثر حجم السكان على حجم الطلب على السلع والخدمات، وذلك لأن زيادة السكان سوف تزيد من الطلب على السلع الاستهلاكية والاستثمارية الموجهة للخدمات الاجتماعية مثل السلع الغذائية والخدمات وكل زيادة في السكان تتطلب زيادة جديدة في هذه السلع، وتشير الدراسات إلى أن كل زيادة مقدارها 1% في عدد السكان تتطلب استثمارات متنوعة مقدارها 5% من الدخل الوطني، ويختلف شكل هذه الإستثمارات وحجمها من بلد إلى آخر حسب درجة التطور.

2. التأثير في الإنتاج: يؤثر أيضا حجم السكان في كمية الإنتاج ونوعه، وذلك لأن زيادة عدد السكان العمل سوف تمكن من زيادة كمية العمل وتقسيمه، وبالتالي زيادة كمية الإنتاج ويغير عادة التزايد السكاني من العلاقة بين العمل ورأس المال حتى يمكن استغلال هذا البديل في حجم السكان لصالح التنمية الاقتصادية، ولابد من تحسين نوعية العمل وتوجيهه في خدمة التنمية الاقتصادية.

3. التأثير في الإنتاجية: يمكن القول من حيث المبدأ أنه كلما عدد السكان أكبر كانت إمكانيات التخصص أكبر ليس فحسب بالنسبة للأفراد بل أيضا بالنسبة للمنشآت الصناعية، ويعني ذلك بتعبير آخر أن حجم السوق يتحكم في تقسيم العمل.

4. التأثير في تكاليف الإنتاج: تؤدي زيادة السكان إلى زيادة الطلب، وبالتالي إلى ضرورة زيادة حجم الإنتاج، مما يمكن من تحقيق وفورات اقتصادية (تخفيف في تكاليف إنتاج السلع نتيجة إمكانية الوصول إلى حجم مثالي في الإنتاج).

ثانياً: دور رأس المال في التنمية الاقتصادية:

يقصد برأس المال مجموع الأموال النقدية المتاحة والمعبئة من قبل البنوك وشركات التأمين، وأسواق القيم المنقولة للاستخدام في خلق السلع الإنتاجية ويعتبر رأس المال من عوامل الإنتاج النادرة في البلدان النامية على عكس عنصر العمل، لذا تحتل مسألة تكوين

الفصل الثاني.....قطاع النقل وعلاقته بالتنمية الاقتصادية

رأس المال أهمية خاصة في الدراسات المكرسة للتنمية، حيث أصبح الحديث عن تراكم رأس المال وسياسة الاستثمار متداولاً داخل الأوساط المهمة مشكلة التنمية الاقتصادية، باعتبار رأس المال يساعد في رفع إنتاجية العمل البشري وتيسير وسائل الوفرة الاقتصادية¹.

المطلب الثالث: مصادر تمويل التنمية الاقتصادية

لا شك أن تمويل الدولية قضية مجتمعية وإن كان النصيب الأكبر في تحمل عبئها يقع على عاتق الدول فإن كان على الأفراد والمؤسسات أدواراً يلعبونها وواجبات يلتزمون بها فإن الدول بما تملك من سلطات تستطيع من خلال أطرها التشريعية وأدوات الالتزام بها أن تتسق بين الأدوار و توائم بين المستويات.

أولاً: المصادر الداخلية لتحويل التنمية الاقتصادية: وتتمثل في:²

1. **الإدخارات الاختيارية:** هي تلك الادخارات التي يقبل الأفراد والمشروعات طوعية واختياراً وتتمثل في:

1. **مدخرات القطاع العائلي:** وتمثل الفرق بين الدخل المتاح أي الدخل بعد تسديد الضرائب وبين الإنفاق على أوجه الاستهلاك المختلفة وتتمثل مصادر الادخار فيما يلي:
 - مدخرات التقاعد كأقساط التأمين والمعاشات.
 - الاستثمار المباشر في اقتناء الأراضي.
 - سداد الديون ومقابلة التزامات سابقة.

2.1 **مدخرات قطاع الأعمال:** ويقصد به كافة المشاريع الإنتاجية التي تستهدف تحقيق

الأرباح من مبيعاتها التي تشكل بدورها مصدراً للإدخارات وتنقسم هذه المدخرات إلى نوعين هما إدخارات قطاع الأعمال الخاص، وإدخارات قطاع الأعمال العام " الادخار الخاص يكون من طرف الأفراد والمؤسسات بينما الادخار العام يتكون من الضرائب، القروض، شهادات الاستثمار والإصدار النقدي أو بما يسمى بالتمويل بالعجز Deficit spending وهو زيادة حجم السيولة النقدية عن طريق إصدار نقود جديدة وهذا الأمر يتسبب أحياناً في حالات تضخمية".

2. **الادخارات الإجبارية:** وهي إدخارات تقطع من الدخل المتحققة من الأفراد

¹ المرجع نفسه، ص242.

² محمد عبد العزيز عجمية، محمد علي الليبي، التنمية الاقتصادية، الدار الجامعية الاسكندرية، 2001، ص 288.

بطريقة إلزامية ويتمثل في الادخار الحكومي والادخار الجماعي والتمويل التضخمي.¹

1.2 الإيداع الحكومي: يتحقق الإيداع الحكومي بالفرق بين الإيرادات الحكومية الجارية والمصرفيات الحكومية الجارية، فإذا كان هناك فائض اتجه إلى تمويل الاستثمارات وتسييد أقساط الديون (في حالة مديونية الحكومة)، أما إذا زادت النفقات الجارية عن الإيرادات الجارية أي في حالة وجود عجز فإنه يتم تمويله عن طريق السحب من مدخرات القطاعات الأخرى أو عن طريق طبع نقود جديدة، وتعمل الحكومات دائماً إلى تنمية مواردها وإلى ضغط نفقاتها بغية تحقيق فائض توجهه إلى ضروب ومجالات الاستثمار والتنمية المستهدفة.²

2.2 التمويل التضخمي: وهو أسلوب تستخدمه السلطات العامة للحصول على تمويل إضافي عندما تعجز المصادر الاعتيادية للإيرادات العامة من تمويل النفقات العامة ويتلخص هذا بالاعتماد على إصدار نعود ورقية جديدة أو الاقتراض من البنك المركزي والبنوك التجارية ويسمى بالتمويل التضخمي نتيجة لزيادة الإصدار النقدي لتمكين الوحدات الاقتصادية من الحصول على موارد إضافية عندما تعجز مواردها المستقلة في الإنتاج ومنا مساوئ هذا الأسلوب نجد³:

- انخفاض القيمة الخارجية للعملة وتآكل قيمتها ومنه انخفاض المدخرات وارتفاع الاستهلاك.
- تفاقم العجز في الموازنة العامة وفي ميزان المدفوعات.
- إعادة توزيع الدخل والثروة بشكل متفاوت وينجم عنه اضطرابات اجتماعية وسياسية.
- يعرقل عملية التخطيط والتنفيذ بما يؤدي إلى استحالة حساب التكاليف الحقيقية للمشروع.

3.2 الإيداع الجماعي: هي إيداعات تقتطع من الدخل لبعض الجماعات بطريقة إجبارية طبقاً لقوانين معينة منها أرصدة صناديق التأمينات الاجتماعية بأنواعها المختلفة

¹ عباسي محمد، برامج التنمية الاقتصادية وآثارها على الجنوب الكبير، تخصص اقتصاد التنمية، أطروحة مقدمة لنيل الدكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2020/2019، ص 39.

² محمد فوزي أبو السعود، مقدمة في الاقتصاد الكلي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2004، ص 347.

³ عرفان تقي الحسيني، التمويل الدولي، المجدلوي، عمان، 1999، ص - ص 46 - 47.

الفصل الثاني.....قطاع النقل وعلاقته بالتنمية الاقتصادية

ويحتل هذا النوع مكانة هامة في الدول النامية لأنه يقلل من حدة الاتجاهات التضخمية المتمثلة في ارتفاع الأسعار كما يتميز هذا النوع منا الادخار بمزايا مباشرة مثل خدمات الصحة والتعويضات والمعاشات.¹

المبحث الثالث: أهمية النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية

يعد النقل أحد مرتكزات البنى الارتكازية التي تعتمد على نجاح أو نشاط لأنه حلقة الوصل بين النشاطات الاقتصادية والاجتماعية سواء كانتا زراعية أو صناعية أو ثقافية أو غيرها، للنقل دور مهم في التنمية الاقتصادية لأية منطقة جغرافية نجد أن البرامج التي صممت لدفع عملية التنمية الاقتصادية إلى الأمام في البلدان الأقل تطورا غالبا ما تؤكد على الاستثمار في تطوير وتحسين النقل لأن مثل هذه الاستثمارات تعد أداة مهمة جدًا في التنمية الاقتصادية.

المطلب الأول: أهمية النقل في زيادة قيمة الناتج الوطني

يساهم قطاع النقل في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي المادي والبشري، حيث تعمل على تسير عملية انتقاد المعرفة التكنولوجية التي تزداد فعاليتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي إذا ما تم تجسيدها في كل شكل سلع ومعدلات إنتاجية وتقنيات إنتاج متطورة، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطاقة الإنتاجية والتي تعتبر بدورها من أهم محددات التنمية الاقتصادية، وهو ما يفسر تزايد نسبة الاتفاق على قطاع النقل خاصة في الدول النامية، يعمل النقل على تدعيم علاقات الترابط والتكامل الاقتصادي سواء بين الصناعات المختلفة داخل القطاع الواحد أي على المستوى القطاعي، أو فيما بين القطاعات الاقتصادية الأخرى، مما يؤدي إلى تعظيم الوفرة الاقتصادية الداخلية والخارجية، يعود ذلك إلى أن خدمات النقل تساهم في:

- خلق و زيادة المنافع المكانية والزمانية لمختلف المنتجات الوسطية والنهائية.
- القدرة على التحقيق التكامل إلى الخلف بتوفير مستلزمات الإنتاج لباقي الأنشطة الاقتصادية أو إلى الأمام بتوسيع نطاق الأسواق القائمة ومنافذ توزيع جديدة للمنتجات

¹ السبتي وسيلة، تمويل التنمية المحلية في إطار صندوق الجنوب: دراسة واقع المشاريع التنموية في ولاية بسكرة، رسالة ماجستير في الاقتصاد غير منشورة، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2004/2005، ص 11.

النهائية.¹

إن نشاط النقل له دور فعال في التأثير على معدلات النمو في الانتاج والناج المحليين، فكلما قل الازدحام ونقص زمن التنقل وانخفضا التلوث وقلت حوادث المرور، كلما انعكس هذا ايجابيا في زيادة حجم الانتاج والناج المحليين، مما يؤدي إلى تحسين وضعية الميزانية العامة وتحسين ديناميكية الأسواق وجاذبية الاستثمارات وتنافسية القطاع الصناعي والتحكم في التكلفة، وبذلك يتحسن أداء الاقتصاد الكلي وهذا سيؤدي إلى زيادة الناج والإنتاج وتنتج عنها عمليات التوظيف والتقليص من البطالة وتحسين مستويات الأجور وهذا سيساعد في ارتفاع مستويات الاستهلاك أي زيادة الطلب مما يدفع إلى زيادة الانتاج وزيادة الاستثمار.²

المطلب الثاني: أهمية النقل في توفير فرص العمل

لا يمكن بأي حال من الأحوال التقليل من أهمية النقل في تشغيل الأيدي العاملة وتوفير فرص العمل الشريحة كبيرة من السكان، سواء كان ذلك في مجال النقل ذاته أو في مجالات ترتبط به أو مساهمة هذا القطاع في حل مشكلة البطالة وما ينجم عنها من آفات اجتماعية.³

يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع، ذلك أن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل بما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاح مهامها، ويساهم النقل في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي (المادي والبشري) حيث تعمل خدمات قطاع النقل على تيسير عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تزداد فاعليتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطاقة الإنتاجية والتي تعد بدورها من أهم محددات التنمية الاقتصادية.

إن قدرة النقل على خلق فرص العمل تقاس من خلال امتصاصه الجزء من البطالة التي تتسم بها غالبية الدول النامية، إذ يحتاج النقل إلى عدد كبير من الأيدي العاملة،

¹ سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة الأزاريطة، الاسكندرية، 2002، ص ص16 - 19.

² Emile Quinet, **principes d'Economie Des Transports**, proface De Marcel Bortaux, Economica Edition paris - France, 1998, PP 365-376.

³ حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003، ص 221 .

الفصل الثاني.....قطاع النقل وعلاقته بالتنمية الاقتصادية

كسائقي مختلف وسائل النقل والمضيفين وعمال الصيانة والخدمات الأخرى وكذلك منفذي مشاريع النقل.

كما أن توفر قطاع نقل كاف وكفؤ sufficient and Efficient يكفل توزيع المهارات بين المناطق والأقاليم، فضلا عن أن تطور هذا القطاع يساعد على تطوير قدرة الأفراد وقابليتهم على الانتقال بين المناطق والقطاعات والمهن المختلفة،¹ فالنقل يجعل من الممكن أن يكون هناك تخصص جغرافي في العمل ضمت الاقتصاد الوطني، هذا بالإضافة إلى أن صناعة النقل كصناعة السيارات وإنشاء الطرق والجسور مثلا تحتاج إلى مستلزمات لإنتاجها كالحديد و المحركات والاسمنت ... الخ، وبهذه دورها تحتاج إلى نسبة عالية من الأيدي العاملة وبهذا يتكون لقطاع النقل دور مهم في خلق فرص عمل جديدة.²

كما أنه من ضمن المؤشرات التي تسمح بمعرفة أهمية النقل ومساهمة في امتصاص اليد العاملة، ويعود ذلك إلى طابعه المتعدد الخدمات ولذلك تظهر أهميته بمختلف نشاطاته في خلق مناصب الشغل، كما نجد أن عدد العاملين في قطاع النقل يتزايد بصورة كبيرة وخصوصا هؤلاء الذين يعملون بنظام تكاملية أنظمة النقل والتي يزيد نظام العمل بها بصورة كبيرة نظرا لزيادة الطلب على نقل البضائع.³

المطلب الثالث: أهمية النقل في توفير الفرص الاستثمارية

إن زيادة الطلب على النقل، يتطلب وضع برامج يسمح بتطوير إنتاج وسائل النقل، أو استيرادها، بما يسمح بتلبية الحاجيات الاقتصادية والاجتماعية، ففي الدول المتقدمة، فإن هذا الإنتاج له مكانة أساسية في الإنتاج الوطني، عكس ما هو عليه في الدول النامية، حيث يلاحظ أن إنتاج وسائل النقل يبدو ضعيفا وفي بعض الدول منعما تماما، وهذا ما يستوجب اللجوء إلى استيراد وسائل النقل وحتى تجهيزات البنية الأساسية لتغطية الحاجة في هذا المجال حيث يلاحظ أن نسبة استيراد وسائل النقل في الدول النامية تمثل نسبة كبيرة مقارنة

¹ لوهابي وليد، النقل الحضري الجماعي: دراسة حالة الخط الحضري بوزوران المحطة الجديدة باتنة، مذكرة ماستر، تخصص اقتصاد النقل والإمداد كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2010/2011، ص 4.

² محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي "بري بحري جوي"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2013، ص76

³ شرف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياساته: الفعاليات وعوامل الإنتاج، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 79.

الفصل الثاني.....قطاع النقل وعلاقته بالتنمية الاقتصادية

بالواردات الإجمالية ويعود ذلك أساسا إلى زيادة الطلب وضعف خدمات المتابعة والإصلاح لتحضير هذه الوسائط، ويعود التلف والاهتلاك السريع إلى ضعف وتخلف البنية الأساسية خاصة شبكات النقل، وورشات الصيانة ويعبر عن حجم الواردات بالعلاقة التالية: ¹

بافتراض:

E: معامل القياس

T: واردات وسائط النقل بالوحدة النقدية

A: الواردات الإجمالية بالوحدة النقدية.

$$E = T * 100$$

فالعلاقة تكون:

إن البنى التحتية تعتبر شرطا أساسيا لتخطيط وتنظيم الإقليم، حيث يسمح بالربط بين نقطتين، وهذا ينتج عنه آثار على التهيئة العمرانية التي تنتج في شكل زيادة لمظهر المدينة، وهذا بدوره يؤدي إلى زيادة الطلب، ما يؤدي إلى تنمية النشاطات وجلب الاستثمارات المشجعة للطلب المتزايد، وهذا ما يسمح بإنشاء مواقع اقتصادية جديدة ومن هنا يمكن القول أن التخطيط الهيكلي للمواصلات يسمح بالتنمية الاقتصادية، وبالتالي فتوسيع شبكات النقل يخلق آثار هامة في تغيير البنية الاقتصادية للبلاد. ²

إن للنقل دور مهم في التنمية الاقتصادية لأية منطقة جغرافية سواء كانت دولة أو إقليما أو مدينة، نجد أن البرامج التي صممت لدفع عملية التنمية الاقتصادية إلى الأمام في البلدان الأقل تطورا عاليا ما تؤكد على الانتظار في تطوير وتحسين النقل لأن مثل هذه الاستثمارات تعد أداة مهمة جدا في التنمية الاقتصادية، مما شجع البلدان الأقل تطور على تخصيص ما بين 20% و 40% من الإنفاق الحكومي الكلي على الإستثمار في قطاع النقل منا أجل تطويره وتحسين أداءه. ³

¹ محمود أحمد عجاج، دراسة قياسية لقطاع النقل بالجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر3، 2016/2017، ص32.

² صورية شني، استخدام إستراتيجية النقل الذكي كأداة لدعم النقل المستدام: دراسة متطلبات التطبيق في النقل البري في الجزائر، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير قسم علوم التسيير، جامعة محمد بوضياف المسيلة، 2016/2017، ص27.

³ مجلة بونة للبحوث والدراسات، قالمة، العدد1، جويلية، 2018.

خلاصة الفصل الثاني:

يمكن القول أن قطاع النقل يعتبر عاملاً أساسياً بالنسبة للأفراد وتحقيق التنمية الاقتصادية للدول، ويتمثل قطاع النقل بكونه دور حركي لأنه يسهل عملية انتقال الموارد، كماله دور مهم في التنمية الاقتصادية لأية منطقة جغرافية سواء كانت دولة أو اقليماً أو مدينة تجد أن البرامج التي صممت تعد أداة مهمة جداً في التنمية الاقتصادية. غالباً ما تؤكد على الاستثمار في تطوير وتحسين النقل، كأن مثل هذه الاستثمارات تعد أداة مهمة جداً في التنمية الاقتصادية

وفي هذا الفصل تم استخلاص بعض النتائج التي تذكر منها:

- إن توفر وسائل النقل ومد خدماته إلى المناطق المختلفة الاستغلال الخامات كجزء في عملية التنمية يعمل على زيادة الإنتاج؛
- مساهمة النقل في تعزيز التعاون الإقليمي وذلك من خلال تسهيل انتقال الأفراد والبضائع، كما يلعب دوراً هاماً في التهيئة العمرانية في مجال التنظيم والتنمية المحلية.
- يعتبر النقل حلقة وصل بين النشاطات الاقتصادية والاجتماعية سواء كانت زراعية أو صناعية أو ثقافية أو غيرها، بل إن نجاح العديد من النشاطات الاقتصادية والاجتماعية توقف على مدى كفاءة منظومة النقل.
- يمثل النقل أحد المستلزمات الأساسية للتنمية الاقتصادية في عدة قطاعات، حيث يمثل حلقة الوصل بين مناطق المواد الخام ومواقع الإنتاج.

الفصل الثالث

مِنِيَاهِمَا وَقَطَائِحِ الْبَيْتِ فِي تَعْرِيزِ الْبَيْتِ

الْأَقْبَصَانِ فِي الْجَزَائِرِ



FREE PRINTABLE INVITATION - BAGVANIA.COM

تمهيد:

يعد قطاع النقل من القطاعات الاقتصادية الرائدة لما له من دور أساسي ومهم في دعم اقتصاديات الدول عامة والدول المتطلعة نحو التقدم والرقى الحضاري خاصة، ومن هذا المنطلق وضعت الدول النامية "التنمية" قضيتهما الأولى ومعركتها الرئيسية، وفي سبيل ذلك جندت مواردها المتاحة المادية والبشرية لتحقيق ذلك الهدف الكبير ووجهت أسلحتها لخوض تلك المعركة والتحدي.

كما أدرك الجميع من اقتصاديين ومنظمات ودول، الدور الأساسي لهياكل الاقتصاد القاعدية في تحريك ودفع التنمية الاقتصادية، ومن بين هذه الهياكل القاعدية قطاع النقل الذي يعتبر من أهم القطاعات الاقتصادية لجميع الدول والمجتمعات، والتي تسعى دوما لتطوير سياساتها في هذا المجال، لذا فان دعم هذا القطاع وتطويره ليس غاية بحد ذاتها وإنما هو وسيلة لغاية أسمى وهي زيادة فاعليته في التنمية الاقتصادية، إذا ما أدركنا إن رفع مستويات المعيشة في البلدان النامية يبدأ غالبا بإصلاح قطاع النقل وتطويره كونه يمثل ركنا أساسا في البني التحتية للاقتصاد.

وعلى هذا الأساس، تسعى كل الدول ومن بينها الدولة الجزائرية التي تزخر بتنوع هائل في الموارد البشرية والطبيعية، تجعل من القطاع النقل أكثر تباينا وتطورا، وتمنح مرونة أكبر لرسم السياسات ووضع البرامج التي تتوافق والقطاعات الاقتصادية الأخرى، كل هذا يؤهل قطاع النقل بالجزائر لاحتلال مركز ذي أهمية إستراتيجية من حيث قدرته على تفادي الاختلال في تلك القطاعات، أي حل المشاكل التي تعوق الاستقرار الاقتصادي.

وعليه سوف نتطرق في هذا الفصل إلى واقع قطاع النقل في الجزائر مع تحديد استراتيجيات تطويره لتحقيق التنمية الاقتصادية، ويتم ذلك من خلال المباحث التالية:

1. المبحث الأول: واقع قطاع النقل في الجزائر
2. المبحث الثاني: إستراتيجية تطوير قطاع النقل في الجزائر
3. المبحث الثالث: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل في الجزائر

المبحث الأول: واقع قطاع النقل في الجزائر

يشهد النقل البري في الجزائر تطورا كبيرا خلال السنوات الأخيرة، حيث تم إطلاق العديد من المشاريع والخطط الإستراتيجية لتحسين وتطوير البنية التحتية والخدمات المقدمة في هذا القطاع، وتتمثل أبرز الخطوات التي تم اتخاذها في التحول من نظام النقل المركزي إلى نظام النقل المتعدد الوسائط، وتعزيز الاتصالات بين المدن والمناطق الريفية والحضرية، وتعزيز استخدام التقنيات الحديثة في إدارة وتشغيل الشبكات البرية.

المطلب الأول: النقل البري في الجزائر

يعد النقل البري من أقدم أنماط النقل التي عرفها الإنسان، وهو يعتمد على جميع الوسائل التي تسير على اليابسة مثل عربات النقل، الشاحنات البرية والسكك الحديدية، ويتكون قطاع النقل من عاملان أساسيان ألا وهما (شبكة الطرق والمركبات)، ولقد شهد قطاع النقل في الجزائر تحولا ملحوظا من خلال النهوض بهذا القطاع عن طريق رصد مبالغ ضخمة تم إنفاقها على تطوير هذا القطاع، حيث تم إنجاز عدد كبير من المشاريع وأخرى في طور الإنجاز، ومن أهم هياكله نذكر:

أولا: شبكة الطرقات: يتوفر في الجزائر شبكة طرق واسعة تمتد عبر معظم مناطق الوطن، وتتمتع بمستوى جيد من الصيانة والتطوير كما أن الحكومة تعمل على إنشاء مشاريع لتطوير وتحسين البنية التحتية للنقل البري، ومن أبرز هذه المشاريع إنشاء طرق سريعة وشبكة الطرق السيارة وإنشاء نظام حديث للنقل العمومي.

حيث تضم شبكة الطرقات حاليا أكثر من 141,000 كم من الطرق، منها أكثر من 117,000 كم معبدة، 1,216 كم من الطريق السيار شرق/غرب، أكثر من 11 ألف بنية هندسية منها 3، 147 يتوفر عليها الطريق السيار شرق/غرب.¹

كما يعد الطريق أهم حلقة وصل في الجزائر مقارنة بالنقل الجوي والنقل البحري، وكذا السكك الحديدية، حيث سمحت استثمارات الحكومة في مجال النقل بتوسيع الشبكة الوطنية للطرقات من 104000 كم في عام 1999 إلى 126.900 كلم سنة 2017، لتصل إلى 141.000 كلم نهاية سنة 2022 وهي الأكبر إفريقيا بعد جنوب إفريقيا منها، وتوسيع طول

¹ - وزارة الأشغال العمومية والمنشآت القاعدية، على الموقع الإلكتروني: <http://www.mtpt.gov.dz>, viewed on

الطرق السريعة والسيارة من 637 كم في 1999 إلى 5.700 كم في سنة 2017 لتصل في نهاية سنة 2022 إلى 16.000 كلم، منها 7000 طرق مزدوجة ولائية و9.000 كلم طرق سريعة، وبينما ارتفع عدد المنشآت الفنية للطرق من 6.600 منشأة إلى أكثر من 15 ألف بنية هندسية منها 147.3 يتوفر عليها الطريق السيار شرق/غرب.¹ كما تم القيام بمشاريع عملاقة تمثلت في إنشاءات طرقية حديثة منها ما تم إنجازه ومنها ما هو قيد التنفيذ ومنها ما تمت دراسته ولم ينطلق في إنجازه، ومن أهمها الطريق السيار شرق/غرب، الطريق السيار شمال/جنوب، الطريق الدائري للهضاب العليا، ومن ابرز الإنشاءات الطرقية:

1. الطرق السيارة: وتتمثل في:

1.1.1. الطريق السيار شرق- غرب: يعد من أهم المشاريع التي تم انجازها في الجزائر ما يسمى بمشروع القرن يقدر طوله 1216 كم، يمتد من الحدود الجزائرية التونسية شرقا إلى الحدود الجزائرية المغربية غربا ويغطي 24 ولاية من ولاية تلمسان إلى ولاية الطارف وتقدر تكلفة انجازه 805 مليار دينار.²

2.1. الطريق السيار شمال - جنوب: يتمثل هذا المشروع في تهيئة المحاور الرئيسية للطريق شمال/جنوب، وذلك بهدف ضمان الاتصال بين الطريق السيار شرق/غرب والطريق الدائري للهضاب العليا وتوجيه حركة المرور نحوه في أقرب وقت ممكن، ويعتبر هذا الطريق السيار شمال/جنوب جزءا من طريق الوحدة الإفريقية(الطريق العابر للصحراء)، وهو من الطرق السيارة قيد الإنشاء في الجزائر، يبلغ طوله 2300 كم، حيث بدأ تنفيذ المشروع سنة 2013، وتم تنفيذ المشروع حسب مواصفات التصميم الأوروبية (الفرنسية) ICTAL-2000، ويكون الطريق ذا اتجاهين وست مسارات، وتكون بعض أجزاء الطريق بسعة ثمانية مسارات في كل اتجاه، ويبلغ طول المشروع 53 كلم، ويشمل المشروع اثنين من أطول الأنفاق في الجزائر (9.8

¹ - حسام الدين ربيع، الطرق السيارة في الجزائر، على الموقع الإلكتروني: viewed on 04/03/2024,

<https://ar.wikipedia.org/wiki>

² - بلواضح الجبالي، واقع قطاع النقل البري في الجزائر المعوقات والحلول: دراسة وصفية تحليلية، مجلة التنمية والاقتصاد التطبيقي، العدد 02، المسيلة، الجزائر، 2020، ص ص 6-8.

كيلومتر) و45 جسرا و180 فتحة عمودية ضيقة في حائط السطح لتسهيل تصريف المياه و34 كلم من أساس الطريق.

3.1. **طريق الهضاب العليا:** يمتد الطريق السيار للهضاب العليا على طول 1300 كم، يعبر 12 ولاية ويعد حزام ثاني جاء ليعزز الحزام الأول الرابط بين الشرق والغرب، كما أن تكلفة انجازه اقل بنحو 20% من تكاليف الطرق السيارة، كون الطبيعة الجغرافية اقل تعقيدا من مشروع الطريق السيار.¹

4.1. **طريق الوحدة الإفريقي (الطريق العابر للصحراء):** الطريق العابر للصحراء، والمعروف أيضا باسم طريق الوحدة الإفريقية يبلغ طول الطريق حوالي 5000 كيلومتر ويمر على الجزائر ومالي والنيجر وصولا إلى نيجيريا، وهو جزء من مشروع شبكة طرق تربط ستة بلدان أفريقية: الجزائر، تونس، مالي، النيجر، التشاد ونيجيريا، حيث بدأ إنجاز آخر شطر من الطريق العابر للصحراء الذي يصل عاصمة البلاد بلاغوس النيجيرية (جنوب) على مسافة 7 كيلومترات، ويربط هذا المقطع بين المركز الحدودي بولاية عين قزام إلى حدود دولة النيجر ويعد الشطر الجنوبي لطريق الوحدة الإفريقية امتدادا للطريق الوطني المسمى "رقم واحد" في الجزائر، والذي ينطلق من الجزائر العاصمة مرورا بولايات الهضاب المرتفعة، وصولا إلى الصحراء مثل ولاية تمنراست التي تعد مكان التقاء تاريخي لقوافل البدو، باعتبارها مركزا تجاريا للدول الجنوب المجاورة وتبعد عن عاصمة البلاد 1900 كيلومتر، كما أن استعمال مناطق التجارة الحرة والطريق العابر للصحراء وموانئ الشمال، سيمكن الجزائر من رفع المبادلات التجارية البينية مع إفريقيا إلى قرابة 52% مقابل 16% حاليا.²

2. **المحطات:** وتتكون من:

1- النقل أفاق 2030، على الموقع الإلكتروني: <https://www.aps.dz/ar/economie/85090-2030-12>، 500-10, viewed on 19/02/2024

2- طريق الوحدة الإفريقية، على الموقع الإلكتروني: <https://arabic.euronews.com/2022/11/21/the-path-of-african-unity-a-promising-project-linking-algeria-with-five-countries>, viewed on 20/02/2024.

1.2. المحطة البرية لنقل المسافرين: تأسست شركة سوغرال للنقل البري في سنة 1994 بغرض تحسين خدمات نقل المسافرين والأنشطة المرتبطة بها في ولاية الجزائر وغيرها من الولايات، حيث تسعى الشركة لتوفير خدمات نقل ذات جودة عالية تضمن راحة وأمان المسافرين، وتقوم الشركة حاليا بتشغيل محطة النقل البري "معطوبي حرب التحرير" في الخروبة، والتي تقدم حوالي 1000 رحلة يوميا إلى جميع ولايات الجزائر باستخدام الحافلات، يتم نقل ما بين 50 ألف و90 ألف مسافر يوميا بواسطة محطة الخروبة "سوغرال"، وذلك بفضل الجهود المستمرة لما يتراوح بين 400 و900 عامل يوميا لتلبية احتياجات المسافرين وتسهيل تنقلهم في ظروف مريحة، كما تعتمد الشركة على عدة مصادر لتوليد الإيرادات المالية، بما في ذلك حقوق التوقف بالرصيف لعمليات الانطلاق والوصول، إتاوات المسافرين، حفظ الأمتعة، الموقف العام للسيارات، كراء المحلات وفضاءات التوقف، كراء الشبابيك للناقلين وكذلك كراء فضاءات الإعلانات.¹

2.2. محطات الخدمات: هي محطات تقع على طول الطريق السيار من اجل توفير ما يحتاجه مستعملي الطريق، وعددها 47 محطة خدمات وتتضمن خدمات توزيع البنزين ومطاعم وفنادق وشبابيك للبنوك وخدمات البريد وكل المرافق المعمول بها دوليا ، والتي تضمن ما بين 200 إلف إلى 300 ألف منصب عمل دائم مما يساهم في تخفيض البطالة، وفي إطار برنامج تطوير وعصرنة المحطات، انجاز 136 محطة كبرى وذلك في أفق سنة 2030.²

3.2. خدمات الدفع: عبارة عن نقاط دفع رسوم استعمال الطريق السيار ويبلغ عددها 56 محطة من 48 محطة يتم تنصيبها على المحولات و9 محطات سيتم انجازها على الطريق السيار من 2 محطة عند مدخل الطريق السيار من الحدود الشرقية

¹ - شركة سوغرال للنقل البري، على الموقع الالكتروني: <https://short-link.me/pUVU>, viewed on 06/03/2024

² - محطات الوقود على طول الطريق السيار الوطني، على الموقع الالكتروني: viewed on 06/02/2024

<https://energyandwater.gov>

والغربية للجزائر، وهذه المداخل الناتجة عن رسوم العبور تعد إيرادات للخبزينة العمومية وتستعمل في تغطية التكاليف الخاصة بصيانة وانجاز الطرقات عبر الوطن.¹

3. المنشآت الفنية: يتكون طول الطريق السيار من 400 كم من المنشآت الفنية التي تعمل على توجه مستعملي الطريق السيار إلى مختلف المناطق، ويربط المدن والقرى المتصلة به مما يساعد على خلق ديناميكية اقتصادية في هذه المناطق والتي كانت في السابق معزولة والتي هي عبارة عن أنفاق ومحولات وجسور وهي كالأتي:²

➤ 100 جسر عملاق؛

➤ 700 جسر لربط المحور الرئيسي للطريق بالشبكة الحالية؛

➤ 400 ممر ارضي؛

➤ 1000 ممر مجاري مائية؛

➤ 16 نفق طولي يتراوح إلى 18 كلم.

وعلى *هذا الأساس، يعد التوسع في البنية الأساسية لشبكة الطرق من أكثر الاستراتيجيات المطبقة(من أجل الحد من المشاكل المرورية خاصة مشكلة الاختناقات)، محاولة إضافة محاور جديدة أو توسيع للمحاور الموجودة وذلك لتوفير السعة المناسبة لاستيعاب التدفقات المرورية كالتالي تتمثل في مجملها الطلب على النقل.

ثانيا: النقل السككي: تشير كلمة السكك الحديدية إلى طريقة النقل وأسلوبه، وتشمل أيضا المنظمات الأخرى التي توفر خدمات النقل على السكك الحديدية، وتبرز أهميتها في التأثير المباشر على توزيع السكان والتجمعات الحضرية، ونستطيع أن نميز ثلاثة من أبرز وسائل النقل التي تسير على سكك الحديد وهي: القطارات، ميترو الأنفاق والترامواي، وهي كالأتي:

1. النقل بالقطارات: يتم النقل بالسكك الحديدية عبر أسطول من القطارات، سواء كانت القطارات الخاصة بنقل الركاب والمسافرين، أو عبر القطارات الخاصة بنقل السلع

¹ - الطريق السيار شرق-غرب: إتمام انجاز محطات الدفع في 2021، على الموقع الإلكتروني:

<https://www.aps.dz/ar/economie>, viewed on 07/03/2024

² - المنشآت الفنية للطرق السيارة، على الموقع الإلكتروني: <https://setor.dz/ar>, viewed on 14/03/2024

والبضائع، تعتبر السكك الحديدية من أهم وسائل النقل العام التي تعتمد عليها الدول وبشكل كبير في تحقيق أهدافها الاقتصادية والاجتماعية. حيث تغطي شبكة النقل بالسكك الحديدية في الجزائر حوالي 17% من النقل البري، وترتبط هذه الشبكة المدن الكبرى في الشمال وتمتد إلى مناطق استخراج المواد الأولية بالمقلاع والمناجم ووصولها للمناطق الصناعية والموانئ، وتحتل الجزائر مكانة هامة في المدن الإفريقية نظرا لكثافة هذه الشبكة، فبعد أن كانت تتوفر غداة الاستقلال على شبكة لا يتعدى طولها 1000 كلم تغطي بخاصة شريطا ضيقا في شمال البلاد، سجلت الجزائر تطورا لشبكته التي انتقلت إلى 1800 كلم سنوات 2000 ثم إلى 4200 كلم حاليا منها مئات الكيلومترات من السكك المنجمية، كما تراهن الجزائر على تطوير شبكة خطوط السكك الحديدية وتمديدتها لفك العزلة عن المناطق الداخلية والصحراوية في مسعى لنقل الثروات المعدنية إلى الشمال وبعث مشاريع استثمارية في الجنوب الشاسع، حيث أن شبكة السكك الحديدية قيد الإنجاز بطول 2300 كلم، لتصل بعد استكمال كل البرنامج إلى 12500 كلم أفاق سنة 2030.¹

وتوضح لنا الخريطة أدناه كثافة وتوزيع هذه الشبكة على التراب الوطني:

الشكل رقم(03): خريطة السكك الحديدية في الجزائر



المصدر: خريطة السكك الحديدية في الجزائر نهاية سنة 2022، على الموقع الإلكتروني:

<https://www.sntf.dz/index.php/le-groupe-sntf>

¹ - شبكة السكك الحديدية في الجزائر، على الموقع الإلكتروني: viewed on 13/03/2024

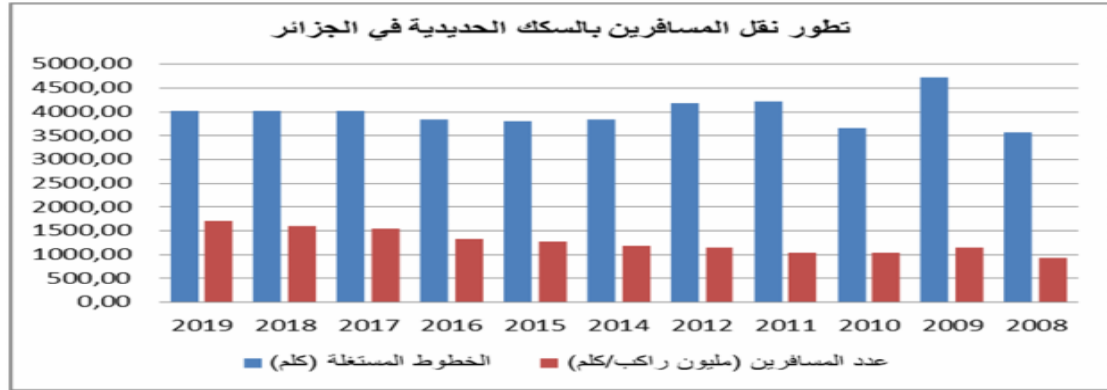
<http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport>

لقد أنجزت الوكالة الوطنية للدراسات ومتابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية (Anesrif) التي تتكفل بتنفيذ البرنامج الوطني للسكك الحديدية حتى الآن ما مجموعه 1299 كلم من الهياكل القاعدية الخاصة بالسكك الحديدية والأشغال المتعددة، كما قامت بتجديد 1284 كلم من السكك الحديدية توجد حاليا قيد الاستغلال، وإضافة إلى 417 كلم من السكك الكهربائية التي تغطي عدة ولايات من الوطن، وهذه الشبكة مجهزة بأكثر من 500 محطة وموقف تغطي خاصة شمال البلاد و9880 مقطورة لشحن البضائع، وبخصوص الجانب المرتبط بأشغال الهياكل القاعدية والمنشآت الفنية، تم حفر 57 كلم من الأنفاق وبناء 62 جسر، وأهم مشاريع السكك الحديدية الجاري، فان نسبة إنجاز مشروع الطريق الإجتتابي الشمالي وخطوطه الفرعية بين وهران وعنابة (1250 كم) التي تغطي 22 ولاية تجاوزت 73% ب 920 كلم من السكك المنجزة، فيما بلغت نسبة إنجاز منفذ السكة الحديدية غرب (وهران- بشار) 43 %، حيث أن هذا المشروع ستستفيد منه 6 ملايين نسمة في الولايات التسع التي يغطيها، بالإضافة إلى مشروع الطريق الإجتتابي للهضاب العليا الذي يغطي 11 ولاية، فقد أنجزت منه 628 كلم بنسبة تقدم في الأشغال بلغت 54%، وفيما يتعلق بمشروع منفذ الطريق وسط الذي يستفيد منه 7,9 مليون نسمة على طول 290 كلم فقد بلغت نسبة الإنجاز 65%.¹

وتسعى الجزائر بخطوات ثابتة نحو تطوير قطاع النقل بالسكك الحديدية، من خلال توسيع وتحديث شبكة الخطوط وإجراء الازدواجيات والكهربة، تحديث أنظمة الإشارة والاتصالات بناء محطات عصرية للمسافرين والبضائع بهدف تحديث القطاع وتحسينه، والشكل أدناه يوضح حركة المسافرين عبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية:

transport: ¹– Andi (2021), Récupéré sur [andi.gov.dz/index.php/fr/secteurde-transport](http://www.andi.gov.dz/index.php/fr/secteurde-transport)

الشكل رقم(04): تطور عدد المسافرين والخطوط المستغلة بالسكك الحديدية في الفترة(2008-2019)



المصدر: معطيات البنك الدولي، على الموقع الإلكتروني:

<https://data.albankaldawli.org/indicator/IS.RRS.PASG.KM?loca>

يظهر الارتفاع المتزايد لعدد الأشخاص الذين يستعملون التنقل بالقطارات عبر سنوات الدراسة، حيث بلغ عددهم 19052 ألف مسافر في 2008 ثم زاد العدد سنة 2009 ليلبلغ 24744 ألف أي بنسبة زيادة 20%، و بلغ عدد المسافرين سنة 2010 حوالي 27843 ألف مسافر أي ازداد عن سنة 2009 بـ 3089 ألف مسافر، في حين كان عدد مستخدمي نقل بالقطار لسنة 2011 هو 27299 ألف مسافر أي عرف انخفاض طفيف مقارنة بالسنة السابقة لها، وعاود عدد المسافرين الارتفاع سنة 2012 حيث بلغ 27416 ألف أي بزيادة 117 ألف مسافر، في المقابل نلاحظ تطور في طول خطوط السكك الحديدية المستغلة، وهذه الارتفاعات في عدد المسافرين وكذا في طول الخطوط المستغلة تعود إلى جهود السلطات الجزائرية في مجال تطوير النقل وتطوير بنيته التحتية وذلك ضمن سياساتها التنموية، حيث سافر حوالي 43 مليون راكب بالقطار في الأشهر الـ 11 الأولى من عام 2018، مقارنة بـ 29 مليون راكب في عام 2015، وقد حددت الجزائر أهداف طموحة لتطوير السكك الحديدية، بهدف زيادة القدرة السنوية إلى 60 مليون راكب بحلول سنة 2030.¹

¹ - AMIN, LARIDJI Mohammed et EDDINE, MALIKI Samir Baha, **Transport Infrastructure Spending in Algeria: State of the Art**, p 127.

كما تعتمز الجزائر إلى تعزيز التعاون الاقتصادي مع دول الجوار خلال الفترة الحالية 2023، من خلال إطلاق مشروع ضخم لتطوير السكك الحديدية، بهدف ربط المناطق الشمالية بالجنوب، والتعاون مع مالي ونيجيريا وليبيا أيضا، حيث أصدرت الوكالة الوطنية بناء شبكة تمتد على مسافة 12500 كلم تمر عبر خمسة ممرات رئيسية، وهي: ¹

- **الرواق الأول:** الجزائر العاصمة - بوغزول - الأغواط - غرداية - المنيعية - أن صالح - تمنراست والحدود الجزائرية-النيجيرية على مسافة 2439 كيلومتر؛
- **الرواق الثاني:** وهران - بشار - أدرار - برج باجي مختار - الحدود الجزائرية-المالية على مسافة 2210 كيلومتر؛
- **الرواق الثالث:** منطقة ميناء أرزيو - بشار - تندوف - غار جبيلات على مسافة 1650 كيلومتر؛
- **الرواق الرابع:** جيجل - قسنطينة - باتنة - بسكرة - تقرت - حاسي مسعود - اليزي - جانت على مسافة 2275 كيلومتر؛
- **الرواق الخامس:** عنابة - سوق أهراس - تبسة - جبل عنق - الواد - تقرت على مسافة 780 كيلومتر.

ويندرج البرنامج في إطار مواصلة تجسيد سياسة الدولة الهادفة لدعم مساهمة شبكة السكك الحديدية لفك الخناق المروري الذي تشهده العديد من المدن، ومواجهة تحديات المناخ، إلى جانب خلق الثروة، حيث تركز إستراتيجية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية على الوصول إلى 55 مليون مسافر و12 مليون طن من البضائع سنويا في آفاق 2025، هذه الإستراتيجية تهدف إلى الوصول بطول شبكة السكك الحديدية في الجزائر إلى 15 ألف كلم سنة 2025.

2. النقل بالمترو: المترو أحد أنواع القطارات الخفيفة وأحد أهم وسائل النقل في غالبية دول العالم بخاصة الدول ذات الكثافة السكانية العالية، كما يعتبر وسيلة نقل حضري تستخدم قطارات تسير على سكة حديد (غالبا) لنقل المسافرين بأعداد كبيرة، كما أن مسارات المترو هي أنفاق أرضية، تتخللها في بعض الأحيان مقاطع على سطح

¹ - تطوير شبكة السكك الحديدية: شريان الإقلاع الاقتصادي، علي الموقع الإلكتروني:

<https://almostathmir.dz>, viewed on 25/03/2024

الفصل الثالث..... مساهمة قطاع النقل في تعزيز التنمية الاقتصادية في الجزائر

الأرض أغلبها جسور، مترو الجزائر يعد المترو الأول في المغرب العربي والثاني في أفريقيا بعد مترو القاهرة.

ومترو الجزائر هو قطار أنفاق يخدم مدينة الجزائر العاصمة وضواحيها، تم إطلاق المشروع في عهد الرئيس هواري بومدين في سنة 1970 لتلبية احتياجات التنقل الجماعي الحضري غير انه تأخر تنفيذ المشروع بسبب الصعوبات المالية والأمنية في التسعينيات، كما تم إعادة إطلاق المشروع في عام 2003 بعد عودة الاستقرار للبلاد، حيث تم افتتاح المرحلة الأولى من الخط الأول في سنة 2011 ويمتد من "حي البدر" إلى "تافورة" على مسافة 9.5 كم ويحتوي على 10 محطات، وتم افتتاح التمديد الأول من حي البدر إلى الحراش بمسافة 4 كم و4 محطات في سنة 2015.¹

والجدول الموالي يوضح ذلك:

جدول رقم(04): يوضح المترو قيد الاستغلال في الجزائر

الولاية	التعريف	صورة المترو/ الخريطة
الولاية	هو قطار أنفاق وأحد شبكات النقل التي تخدم مدينة الجزائر العاصمة وضواحيها، يشغله الهيئة المستقلة للنقل الباريسي - فرع الجزائر. يبلغ طوله حاليا 18,2 كم ب 19 محطة معظمها تحت الأرض، 40 كم أفاق سنة 2025.	
مترو الجزائر	بدء التشغيل: 1 نوفمبر 2011 السرعة المشغلة: 32 كم/سا المزود الكهربائي: 750 فولت تيار مستمر الخط الثالث	

¹ - Enterprise Metro d'Alger, **métro d'Alger**, disponible sur le site : www.metroalger-4/20203dz.com, vue le 01/

	<p>تعتبر عاصمة الغرب ثاني مدينة في الجزائر، ستستفيد من خط مترو في إطار البرنامج الاستثماري للحكومة، حيث سمحت الدراسات بتحديد مسار خط مترو وهران على طول 66 كلم تمتد من الحاسي إلى القطب الجامعي بئر الجير مروراً بقصر الرياضات، السوق الكبير، حي الصباح والملعب الاولمبي مع تفرع بطول 2 كلم يمتد من محطة الولاية إلى غاية وسط المدينة خميستي - مسرح الهوء الطلق.</p>	<p>مترو وهران</p>
---	--	--------------------------

المصدر: مؤسسة مترو الجزائر، على الموقع الالكتروني:

http://www.metroalger-dz.com/ar/carte_projet.php

أما محطات مترو الجزائر: يتم من خلال الجدول والشكل الموالي تبيان محطات مترو الجزائر العاصمة وتواريخ افتتاحها، والبلديات التي يربطها كما يتوقع أن يتم افتتاح محطات إضافية في المستقبل لتحسين وتوسيع خدمات التنقل في المدينة:

جدول رقم(05): يوضع محطات مترو الجزائر

تاريخ الافتتاح	المحطة	البلدية
01نوفمبر 2011	تافورة-البريد المركزي	الجزائر الوسطى
01 نوفمبر 2011	1 ماي	سيدي محمد
01 نوفمبر 2011	عيسات إيدير	سيدي محمد
01 نوفمبر	الحامة	بلوزداد

الفصل الثالث..... مساهمة قطاع النقل في تعزيز التنمية الاقتصادية في الجزائر

		2011
	حديقة التجارب	01 نوفمبر 2011
بلوزداد		
حسين داي	لمعدومين	01 نوفمبر 2011
حسين داي	عميروش	10 نوفمبر 2011
حسين داي	البحر والشمس	01 نوفمبر 2011
المقرية	حي البدر	01 نوفمبر 2011
باش جراح	باش الجراح التنس	05 جويلية 2015
جسر قسنطينة	جسر قسنطينة	05 جويلية 2015
الحراش	الحراش - محطة	05 جويلية 2015
القصبية	ساحة الشهداء	10 أفريل 2018
الجزائر الوسطى	علي بومنجل	01 نوفمبر 2018
باش جراح	باش جراح	13 سبتمبر 2018
الحراش	جسر قسنطينة	01 نوفمبر 2018
جسر قسنطينة	عين النعجة (حي 720 مسكن)	10 أفريل 2018

كما وضعت مؤسسة مترو الجزائر ضمن برامجها الحالية والمستقبلية امتدادين للخط الأول وهما قيد الإنشاء:

- امتداد عين النعجة - براقي: يبلغ طوله 06 كلم، ويشمل 06 محطات، يسمح بالدخول مباشرة إلى قلب مدينة براقي التي صارت مزدحمة، كما يسمح هذا الامتداد أيضا بربط محطة القطار مع محطة جسر قسنطينة وكذلك مع المحطات المتعددة الخدمات لنفس البلدية؛

- امتداد الحراش - مطار الجزائر الدولي مرورا على باب الزوار: يبلغ طوله 10 كلم، ويشمل 09 محطات، صمم هذا الامتداد في الخط بحيث يمر على الأحياء التي تعتبر ذات كثافة سكانية عالية، خاصة منها: المكان الجميل، واد السمار، حي 9 جويلية، باب الزوار، القطب الجامعي الحراش، مركز الأعمال بباب الزوار وجامعة هواري بومدين.

النقل بالترامواي: هي وسيلة نقل عام وهي مثل القطار الخفيف لكن تعمل غالبا داخل المدينة ويكون مسارها سطحي، وهي أخف وأبطأ من المترو، هي وسيلة نقل عبر سكك الحديدية تمتد على طول مسارات الطرق بجوار السيارات، ويعمل الترامواي عادة على الطاقة الكهربائية، وتعتبر من أكثر وسائل النقل شيوعاً في بعض البلدان.

كما يعد الترامواي وسيلة نقل حديثة وصديقة للبيئة، وتساهم في الحد من الازدحام المروري والتلوث البيئي وهو وسيلة نقل مريحة وآمنة، ويساهم في تحسين جودة الحياة للمواطنين، حيث تملك الجزائر حاليا 7 ولايات بها ترامواي، وهي: الجزائر العاصمة، وهران، قسنطينة، ورقلة، سطيف، سيدي بلعباس ومستغانم، كما هو جاري دراسة إنشاء ترامواي في ولايات أخرى من بينها(باتنة، بجاية، البلدية، تبسة، الجلفة، عنابة، سكيكدة، تلمسان وبشار)، والجدول الموالي يوضح بعض منها:

جدول رقم(06): يوضح الترامواي قيد الاستغلال في الجزائر

الولاية	تاريخ بدايات الخدمة	صورة الترامواي
ترامواي الجزائر العاصمة	<p>ترامواي الجزائر هو قطار المدينة وأحد شبكات النقل العصرية التي تخدم مدينة الجزائر العاصمة وضواحيها، تشغله شركة تسيير خطوط الترامواي. يبلغ طوله حاليا 23.2 كم بـ38 محطة ويربط بين حي درقانة ببلدية برج البحري في الضاحية الشرقية وحي المعدومين ببلدية حسين داي.</p> <ul style="list-style-type: none"> ●بداية التشغيل: 8 مايو 2011؛ ●السرعة المشغلة : 18 كم/سا؛ ●العربات : 402سيتاديس؛ ●طول الخط : 23.2 كم؛ ●عدد الركاب (يومياً) : 185.000 راكب/يوم. 	
ترامواي وهران	<p>هو قطار المدينة وأحد شبكات النقل العصرية التي تخدم مدينة وهران و ضواحيها و التي تعتبر ثاني أكبر مدن في الجزائر، تشغله مؤسسة الفرنكو-جزائرية شركة تسيير خطوط الترامواي، يبلغ طوله حاليا حوالي 19 كم بـ 32 محطة و يربط بين بلديتي وهران والسانية في الضاحية الغربية.</p> <ul style="list-style-type: none"> ●الخطوط: 1 (اثتان قيد الإنشاء)؛ ●الدخول في الخدمة: 2 ماي 2013 ؛ 	

	<p>● طول الشبكة: 18.7 كيلو متر .</p>	
	<p>ترامواي قسنطينة، هو نظام ترام يعمل في قسنطينة، الجزائر منذ عام 2013 وأحد شبكات النقل العصرية التي تخدم مدينة قسنطينة ثالث أكبر مدن الجزائر وعاصمتها الثقافية، تشغله مؤسسة الفرانكو-جزائرية شركة تسيير خطوط الترامواي، يبلغ طوله حاليا 15 كم ويضم 15 محطة.</p> <p>إفتتاح: 4 جويلية 2013</p> <p>السرعة المشغلة: 70 كم/سا</p> <p>المالك: مؤسسة مترو الجزائر</p> <p>الموقع الإلكتروني: الموقع الرسمي</p> <p>حالة: مفعّل</p> <p>طول الخط: 15.1 كم</p> <p>عدد السكك: 2</p>	<p>ترامواي قسنطينة</p>
	<p>الذي وضع حيز التشغيل التجاري يوم 25 جويلية 2017، من طرف السيد وزير الأشغال العمومية والنقل، عبد الغني زعلان، يُضفي تغييرا على المدينة لتكتسي وجها جديدا نظرا للتهيئة الحضرية المنجزة في إطار هذا المشروع ويكيبيديا</p> <p>بدء التشغيل: 25 يوليو 2017</p> <p>الموقع الإلكتروني: :الموقع الرسمي</p> <p>طول الخط: 14.26 كم</p>	<p>ترامواي سيدي بلعباس</p>

	<p>عدد السكك: 02</p> <p>هو خط ترامواي لمدينة سطيف، يعتبر سادس خط ينجز في الجزائر بعد كل من خطوط الجزائر وهران قسنطينة سيدي بلعباس وورقلة، تم افتتاح الخط في 8 مايو 2018، تمتد الخطوط كما يلي: الخط الأول على مسافة 15,2 كلم، ويشمل 26 محطة كلها بأسماء تاريخية يربط ما بين جامعة سطيف 1 فرحات عباس، الجامعة المركزية، ملعب 08 ماي 1945.</p> <p>بدء التشغيل: 8 ماي 2018</p> <p>العربات: 402 سيتاديس</p> <p>طول الخط: 22.4 كم</p>	<p>ترامواي سطيف</p>
	<p>هو قطار المدينة وأحد شبكات النقل العصرية التي تخدم مدينة ورقلة أحد أهم المدن الصحراوية في الجزائر، تشغله مؤسسة الفرنكو-جزائرية شركة تسيير خطوط المترو، يبلغ طوله حاليا 9.6 كلم بـ 16 محطة يربط بين حي النصر و المدينة القديمة.</p> <p>بدء التشغيل: 20 مارس 2018؛</p> <p>السرعة المشغلة: 18 كم/سا؛</p> <p>طول الخط: 9.6 كلم حاليا (13.2 كلم الإجمالي)؛</p> <p>عدد السكك: 2.</p>	<p>ترام ورقلة</p>

	<p>هو قطار المدينة وأحد شبكات النقل العصرية التي تخدم مدينة مستغانم وضواحيها، تـشـغـله شركة تسيير خطوط الترامواي. يبلغ طوله 14.2 كم بـ 24 محطة يمتد من خروبة باتجاه المحطة البرية الجديدة من جهة ونحو ثانوية وكراف من جهة أخرى.</p> <p>بدء التشغيل: 18 فيفري 2023؛ السرعة المشغلة: 40 كم/سا؛ العربات: ألتوم سيتاديس: 25 عربة نوع سيتاديس 302؛ حالة: مكتمل.</p>	<p>ترامواي مستغانم</p>
---	--	-----------------------------------

المصدر: مؤسسة مترو الجزائر، على الموقع الإلكتروني:

http://www.metroalger-dz.com/ar/carte_projet.php

تعد شبكة ترامواي الجزائر كذلك واحدة من أبرز الإنجازات في جهود الحكومة الجزائرية للنهوض بقطاع النقل الحضري حيث تم افتتاح ترامواي الجزائر العاصمة في 8 مايو 2011، وهو يخدم العاصمة الجزائرية وضواحيها وتمتد هذه الشبكة على مسافة تبلغ 23.2 كيلومترا وتضم 38 محطة تنقل يوميا ما يقرب من 185.000 راكب، يتميز ترامواي الجزائر بسرعة تشغيل تصل إلى 18 كيلومترا في الساعة وعدد كبير من العربات التي تبلغ 402 عربة.

ثالثا: النقل الهوائي (التيليفيريك): هو وسيلة نقل بالكابلات عبر الهواء، حيث يرجع أصل النقل الهوائي إلى القرون الوسطى وبالضبط في آسيا، كما يعتبر أحد الأنواع الرئيسية لطرق النقل ويعتمد على المركبات التي تسحبها الكابلات بدلا من وجود مصدر داخلي للطاقة، وهو من وابلط أرخص وسائل النقل والذي تظهر أهميته في الدول التي تكثر فيها الجبال والأسطح الوعرة وذلك لأنه يسهل ربط المدن ببعضها والمناطق التي تفصلها الجبال ويتعثر علي اي وسيلة مواصلات أخرى الوصول إليها، وتلجأ إليه بعض الدول أيضا كوسيلة للترفيه

الفصل الثالث..... مساهمة قطاع النقل في تعزيز التنمية الاقتصادية في الجزائر

ومشاهدة المناظر الطبيعية وخصوصا الثلج كما تكمن أهميته في نقل البريد والأدوات البسيطة من مكان إلى آخر، فهو ليس فقط صديق للبيئة ولكنه أيضا يقدم كفاءة متفوقة مقارنة بالحلول التقليدية إلى جانب ذلك.¹

وبالتالي فإن هذا النوع من النقل غير الملوث للبيئة تم اعتماده في الجزائر منذ الفترة الاستعمارية لأنه يسير بالطاقة الكهربائية، وفي إطار برنامج الاستثمار المسطر من طرف الدولة لعصرنة النقل الحضري، أقدمت مؤسسة مترو على التجديد والتحديث التكنولوجي للمصاعد الهوائية وإنجاز خطوط جديدة، والجدول الموالي يوضح اهم المصاعد الهوائية في الجزائر:

الجدول رقم(07): يوضح المصاعد الهوائية قيد الاستغلال في الجزائر

الولاية	تاريخ بدايات الخدمة	الصورة
المصعد الهوائي بالجزائر العاصمة	1. المصعد الهوائي لقصر الثقافة على خط طوله 420 م، ينقل 1100 شخص في الساعة، دخل حيز الخدمة سنة 2010.	
المصعد الهوائي المدني على مسار 237م، ذو قدرة استيعاب 1200 شخص في الساعة، دخل حيز الخدمة سنة 2008.	2. المصعد الهوائي المدني على مسار 237م، ذو قدرة استيعاب 1200 شخص في الساعة، دخل حيز الخدمة سنة 2008.	

¹ -طريفة محمد، التلفزيون لمواجهة أزمة الاختناق المروري وتحسين النقل الجماعي: مدينة قسنطينة، مجلة علوم وتكنولوجيا، جامعة قسنطينة، العدد46، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2017، ص 54.

	<p>المصعد الهوائي "باب الوادي . قرية سلاست . زغارة"</p> <p>دخل المصعد الهوائي للجزائر الرابط بين باب الواد وزغارة مرورا بقرية سلاست حيز التشغيل منذ 02 جانفي 2019 بغرض خدمة أحياء أعالي العاصمة على خط طوله 2025 م. استغلال هذا الخط الذي يضم 66 مقصورة بسعة 10 اشخاص للواحدة يكون من الساعة 6 صباحا إلى غاية 19 مساء حيث حدد سعر التذكرة بـ 30 دج.</p>	<p>المصعد الهوائي بالجزائر</p>
	<p>تم إعادة تشغيل المصعد الهوائي الشبه حضري والسياحي لوهران الذي يربط محطة "حي النصر" بوسط مدينة وهران نحو الموقع السياحي "سانتا كروز" عبر محطة "مولاي عبد القادر" مرورا بالمحطة الوسطى "سي صالح" على مسار 1868 م، يوم 30 جانفي 2023، بطاقة استيعاب تصل الى 1200 شخص، بسعة 08 اشخاص في المقصورة الواحدة.</p> <ul style="list-style-type: none"> - عدد المحطات : 03 - عدد المقصورات: 36 - السرعة : 06 م / الثانية - التدفق : 1200 شخص / الساعة 	<p>المصعد الهوائي لمدينة وهران</p>

	<p>محطة طاطاش . مستشفى ابن باديس</p> <p>يمتد المصعد الهوائي لقسنطينة باتجاه الأمير عبد القادر مرورا بساحة طاطاش وموقف المستشفى الذي تم إنجازه ووضعه حيز الخدمة في جوان ، 2008 على مسافة 1701.42 متر حيث ينقل 2000 شخص في الساعة وتتسع كل مقصورة به لـ 15 شخصا.</p> <p>- طول الخط :</p> <p>1701.42 متر</p> <p>- فرق الارتفاع:</p> <p>88.63 متر</p> <p>- السرعة : 6 متر في الثانية</p>	<p>المصا عد الهوائي ة لمدينة قسنط ينة</p>
	<p>يمتد المصعد الهوائي لعنابة باتجاه سرايدي مرورا بسرايدي حرب الذي تم تجديده ووضعه حيز الخدمة في، 2017 على مسافة 3972 م حيث ينقل 1000 شخص في الساعة وتتسع كل مقصورة به لـ 6 أشخاص.</p> <p>- طول الخط : 3972 م</p> <p>- فرق الارتفاع :</p> <p>839.92 م</p> <p>- قاطرة : سفلية</p>	<p>المصا عد الهوائي ة لمدينة عنابة</p>

	<p>- توتر: علوي</p> <p>- عدد المقصورات : 68</p>	
	<p>مصعد هوائي البلدية " أولاد ايعيش-بني علي-الشرية"</p> <p>تم تدشين المصعد الهوائي للبلدية نحو الشريعة مروراً بأولاد ايعيش و بني علي من طرف وزير النقل والأشغال العمومية السيد بوجمعة طلعي يوم 15 ديسمبر 2016.</p> <p>على مسار 7.2 كلم و3محطات، يتم تشغيل هذا الخط ب 138 مركبة هوائية من 6 سا صباحا إلى 19 سا مساء، وقد حُدد سعر التذكرة ب 50دج. تقدر مدة اجتياز هذا الخط ب 20 دقيقة بسرعة 5 م/ثا وبطاقة استيعاب تصل الى 900 شخص، بسعة 6 اشخاص في المقصورة الواحدة.</p>	<p>المصا عد الهوائي ة لمدينة البلدية</p>
	<p>الحوض الكبير . شارع جيش التحرير الوطني . لالاستي</p> <p>في إطار برنامج الإستثمار المُسَطر من طرف الدولة لعصرنة النقل الحضري، أقدمت مؤسسة مترو الجزائر على إنجاز مصاعد هوائية في تلمسان وتجر الإشارة إلى أن مؤسسة مترو</p>	<p>المصا عد الهوائي ة لمدينة تلمسان</p>

	<p>الجزائر غير مكلفة بإستغلال هذه المصاعد الهوائية</p> <p>يمتد المصعد الهوائي لتلمسان باتجاه "لالا ستي " مرورا "بالحوض الكبير" و"شارع التحرير الوطني الذي تم وضعه حيزالخدمة في أفريل 2009 ليعاد تجديده و تحديثه التكنولوجي في 2017 ثم إعادة تشغيله مُجددا منذ 03 نوفمبر 2018 على مسافة 1694 متر حيث ينقل 1080 شخص في الساعة بسعة 10 أشخاص في كل مقصورة.</p>
--	---

المصدر: مؤسسة مترو الجزائر، على الموقع الالكتروني: http://www.metroalger-dz.com/ar/carte_projet.php

تسعى الحكومة الجزائرية بجدية على تطوير وتحسين وسائل النقل الجماعي بالكوابل (التليفريك) في مختلف مناطق البلاد، وتعتبر هذه الجهود جزءا من إستراتيجية أوسع تهدف إلى تحسين البنية التحتية للنقل وتعزيز التنقل في المناطق الجبلية والمناطق التي تعتبر مناطق سياحية بامتياز، وتعمل الحكومة جاهدة بإنشاء وتحديث عدة تليفريك في بقية المدن الجزائرية.

المطلب الثاني: النقل الجوي في الجزائر

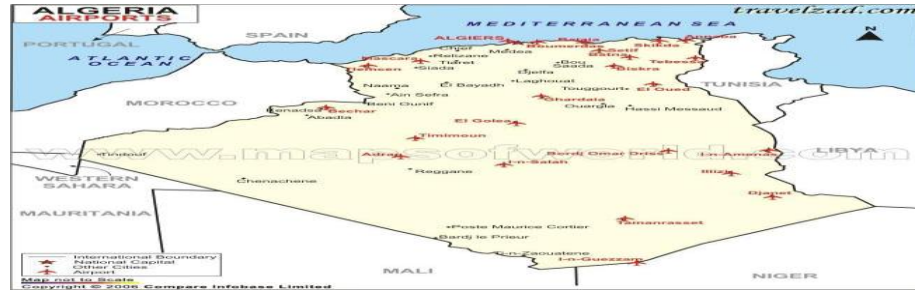
يعتبر النقل الجوي الوسيلة المثلى للتنقل للمسافات البعيدة بين البلدان والقارات التي لا يمكن الوصول إليها إلا عن طرق الطائرات، ويتميز النقل الجوي بالسرعة والفترة المحددة وخاصة في بعض الحالات لا تقبل التأخير مثل الصحف والمجلات اليومية والصفقات والأدوية وبعض الأغذية، وعلى هذا الأساس نلاحظ العديد من الدول الصناعية المتقدمة ركزت كثيرا على هذا القطاع الحساس واعتمدت عليه في تحقيق الرفاهية الاقتصادية، الاجتماعية وغيرها.

الفصل الثالث..... مساهمة قطاع النقل في تعزيز التنمية الاقتصادية في الجزائر

نظرا لاتساع مساحة الجزائر والامتداد الكبير بين أطرافها خاصة المنطقة الصحراوية، فقد أصبح للنقل الجوي أهمية خاصة في بلادنا، حيث يتكون الأسطول الجوي من أكثر من 63 طائرة لنقل المسافرين وكما يوجد 55 مطارا منها 12 مطار دولي أهمها عنابة، قسنطينة، وهران والجزائر العاصمة، يقع مقرها الرئيسي في منطقة شارع موريس اودان بوسط العاصمة، وتدير عملياتها الرئيسية من مطار هواري بومدين الدولي إلى 75 وجهة في كل من أوروبا، أمريكا الشمالية، أفريقيا، آسيا والشرق الأوسط، بالإضافة إلى 32 وجهة داخلية، وتمتلك الخطوط الجوية الجزائرية عضوية في اتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد العربي للنقل الجوي واتحاد شركات الطيران الأفريقية، وقد بدأت بعمل شراكة مع الناقل الألماني لوفتهانزا في سنة 2018، وصل عدد المسافرين على رحلات الخطوط الجوية الجزائرية إلى 6.5 مليون مسافر.¹

كما تحتكر حاليا شركة الخطوط الجوية الجزائرية (حكومية) نحو 95 % من حركة الملاحة الجوية الداخلية والدولية، إضافة لشركة طيران الطاسيلي (فرع شركة المحروقات سوناطراك)، وهي موزعة في الشكل الموالي:

الشكل رقم(06): خريطة مطارات الجزائر



المصدر: الخطوط الجوية الجزائرية، 2021، على الموقع الإلكتروني: www.air.algerie.dz

كما طورت الجزائر قطاع النقل الجوي بطريقة تجعل منه وسيلة حقيقية للاندماج على الصعيدين الإقليمي والدولي، من خلال مخططات التطوير، يسمح لها بدعم مكانتها في السوق الجزائرية وحجز مكانة مرموقة في سوق النقل الجوي العالمي، خاصة في الفضاء الإفريقي، حيث جسدت شركة الخطوط الجوية الجزائرية متطلبات ومستلزمات تحرير قطاع

¹ - وليد شادلي، شامية بن عباس، دور تكنولوجيا المعلومات والاتصال في تحقيق نقل حضري مستدام بالجزائر، مجلة أفاق للبحوث والدراسات، المجلد 06، العدد 01، جامعة ام البواقي، 2023، ص 264

النقل الجوي، بما في ذلك تحديث المطارات وبناء أسطول جوي حديث يتلاءم وخصوصية فكرة تحرير هذا القطاع الحساس، وملائمة الأنظمة القانونية والاقتصادية وواقع قطاع النقل الجوي في الجزائر، نذكر أهمها فيما يلي: ¹

• في 14 أكتوبر 2013 انطلقت أشغال انجاز برج جديد للمراقبة الجوية بمطار هواري بومدين الدولي في خطوة لتطوير وتحديث هياكل الطيران بالمطار، ويندرج هذا المشروع ضمن خمس مشاريع لبناء أبراج مراقبة في كل من مطارات قسنطينة ووهران اللذين انطلقت الأشغال بهما في نفس السنة، إضافة إلى مطاري غرداية وتامنغيست؛

• تم تبني مجموعة من المشاريع الرامية لتحديث وعصرنة للقوات الجوية، حيث صمم مجموعة من الباحثين في جامعة وهران أول نموذج لطائرة بدون طيار جزائرية 100% ، ثم توالى الصناعات مثل: أمل 1-400، أمل 2-700 وأخيرا أمل 3-300 ، والتي أحرزت نجاحا كبيرا حيث أظهرت النتائج استقرارا في الإقلاع والهبوط وفي الاتصال مع المحطة الأرضية، وهي الطائرات المصنعة من قبل مركز البحوث والتكنولوجيا الصناعة الجزائرية بالشراكة CRTI؛

• الشراكة الجزائرية الايطالية لصناعة المروحيات في مدينة قسنطينة تم توقيع العقد سنة 2016 وأنطلق الإنتاج سنة 2017 لينتج 100 مروحية من نوع (AW-101) .

المطلب الثالث: النقل البحري في الجزائر

يعد نشاط النقل البحري بأنه نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية)، وذلك بنقلها من مكان حيث تتوفر فيه إلى مكان حيث تندر فيه، وهو نشاطا توزيعيا لدوره الهام في عملية التوزيع محليا وعالميا، ويضم النقل البحري: السفينة، السماسرة، الموانئ البحرية، مؤسسات الشحن والتوزيع وما ينبع ذلك من أنشطة نقل وتخزين، ومؤسسات تامين، وكافة الهيئات، كما يكتسي نشاط النقل البحري في الجزائر أهمية إستراتيجية نظرا للموقع الجغرافي التي تتمتع به الموانئ الجزائرية، وما له من خصائص وامتيازات تجعل منه الشريان المحوري في نجاح التجارة الخارجية للدول دون منازع، حيث

¹ - المرجع نفسه، ص 265.

أن التجارة الخارجية هي حجر الزاوية القائم على التنوع والنمو الاقتصادي الدولي بصفة عامة والجزائر بصفة خاصة، إذ أن الجزء الأكبر من هذه المبادلات التجارية الدولية تتم عبر قطاع النقل البحري بنسبة تفوق 80% ، وبالنسبة للجزائر ومقارنة بأهمية قطاع وخدمات النقل البحري في ترقية وتنويع التجارة الخارجية للدولة، فيحتل هذا القطاع أكثر من 90 % في إنجاز وإتمام تفاصيل الصادرات والواردات، وهو دليل على أن الموانئ تمثل عاملا حيويا مهما في الاقتصاد الجزائري.¹

والشكل الموالي يوضح أهم هذه الموانئ:

الشكل رقم(07): خريطة لأهم الموانئ التجارية الجزائرية



المصدر: وزارة النقل 2014، على الموقع الإلكتروني: <http://www.ministere-transport.gov.dz>

يتبين من الشكل أعلاه أن: خريطة التوزيع للموانئ التجارية الجزائرية يمكن تقسيمها حسب نشاطها وحجمها إلى ثلاث أنواع تتمثل في:²

أولاً: الموانئ الرئيسية: وتتمثل في كل من ميناء الجزائر ، ميناء عنابة وميناء وهران، ونذكر منها ميناء الجزائر:

¹ – Transport maritime, Wikipédia, l'encyclopédie libre, 2019, site :

http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Transport_maritime&oldid

² – ولد لغواطي سعيدة، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية: دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل

البحري، رسالة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر3، 2015/2014، ص ص 97 – 99.

1. ميناء الجزائر: تقدر المساحة الإجمالية لميناء الجزائر بحوالي 28 هكتار منها 05 هكتارات مغطاة ، كما يحتوي على 03 أحواض تقدر مساحتها ب 184 هكتار و أرصفة مجموع طولها 8609 م، ويقدر عرض المدخل الشمالي ب 176 م بعمق 22 م أما المدخل الجنوبي فيقدر عرضه ب 240 م وعمق 16 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 350.000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب سعتها 30.000 طن بالإضافة إلى حوضين جافين واحد من الحجم الكبير طوله 136 م وعرضه 18.5 م وعمقه 08م والثاني من الحجم الصغير بطول 74 م وعرضه 15.5 م وعمقه 05م ، أما محطة الحاويات التي تم استلامه سنة 1998 فتتمتد على حوالي 17 هكتار من الأرض المسطحة ذات قدرة استيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية على ثلاث مستويات بجانب طريق السكك الحديدية.

ثانيا: الموانئ النفطية: وتتمثل في كل من ميناء أرزيو، ميناء سكيكدة وميناء بجاية.

1. ميناء أرزيو: تقدر المساحة الإجمالية لميناء أرزيو بحوالي 24 هكتار منها 01 هكتار مغطى ، كما يحتوي على ثلاث أحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1730 م ، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء أرزيو ب 400 م بعمق 20 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للإسمنت سعتها 1800 طن بالإضافة إلى محطة لتفريغ الصنابير (النفائات) سعتها 600 م.

2. ميناء سكيكدة: تقدر المساحة الإجمالية لميناء سكيكدة بحوالي 51 هكتار منها 17 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين اثنين تقدر مساحتهما ب 43.3 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1860 م، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء سكيكدة ب 120 م بعمق 15 م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 12.000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب سعتها 20.000 طن.

ثالثا: الموانئ التجارية الأخرى: وتتمثل في كل من ميناء جن حن، ميناء مستغانم، ميناء الغزوات وميناء تنس.

1. ميناء جن جن: تقدر المساحة الإجمالية لميناء جن جن بحوالي 104 هكتار منها 01 هكتار مغطى ، كما يحتوي على حوض واحد 01 تقدر مساحته ب 180 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1995 م ، ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي ب 560م

بعمق 18.8 م ، كما يحتوي على شبكة سكك حديدية طولها 23 كلم أما محطة الحاويات التي تم استلمها سنة 1998 فتمتد على حوالي 65 هكتار بقدرة استيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية على ثلث مستويات كما تحتوي على ماسح للحاويات(سكانير).

المبحث الثاني: إستراتيجية تطوير قطاع النقل في الجزائر

حاولت الجزائر كسائر دول العالم تبني إستراتيجية وطنية متكاملة واضحة تعكس النظرة الشمولية لمختلف عناصر قطاع النقل وتؤكد ضرورة الترابط بين مكوناته الأساسية، من خلال تطوير البنية التحتية للقطاع ومن ثم تنمية الإطارات البشرية لإدارة تلك المرافق وتشغيلها وصيانتها، كما قامت بوضع إطار تشريعي، لوائح وقوانين متعلقة بتسيير وتنظيم أدوات النقل المستدام.

المطلب الأول: النقل في مخططات التنمية الاقتصادية الجزائرية خلال الفترة(2000-2025)

يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات الذي يساهم في تحقيق التنمية، إذ يعتبر تطوره أحد المؤشرات الأساسية لتقدم وازدهار الدول، ونظرا لأهمية هذا القطاع تعمل الجزائر على وضع بعض السياسات والاستراتيجيات لتطويره وتحسين من فعاليته، من خلال برامج لدعم وتطوير وتنمية الاقتصاد الوطني، من أجل النهوض أكثر بهذا القطاع الحساس ومواصلة المشاريع السابقة وإنجاز مشاريع جديدة، وهذه البرامج هي كالآتي:¹

أولا: برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي (2001 - 2004): جاء هذا البرنامج مع بداية الانفراج المالي ببرنامج رصدت له أموالا ضخمة قدرت ب 525 مليار دينار جزائري أي ما يعادل 7 مليار دولار أمريكي وتمثل هذه الإعتمادات مبلغ قياسي نظرا لوضعية الجزائر في

¹ - بوالمرح منيرة، قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية والتزامات التنمية المستدامة في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد الخدمات وتنمية الأقاليم، جامعة جيجل، الجزائر، 2017/2018، ص ص 111 - 114.

الفصل الثالث..... مساهمة قطاع النقل في تعزيز التنمية الاقتصادية في الجزائر

تلك الفترة أين بلغ احتياطي الصرف الأجنبي سنة 2001 حوالي 2.11 مليار دولار أمريكي.¹

ويمكن تقسيم برنامج الإنعاش الاقتصادي إلى خمس محاور كما يوضحه الجدول الموالي:

الجدول رقم(08): توزيع موارد برنامج الإنعاش الاقتصادي للفترة (2001-2004)

مجموع رخص البرنامج %	رخص البرنامج بمليار دج					السنوات القطاعات
	مجموع المبالغ	2004	2003	2002	2001	
8.6	45.0	-	-	15	30.0	دعم الإصلاحات
12.4	65.4	12.0	22.5	20.3	10.6	الفلاحة والصيد البحري
21.7	114.0	3.0	35.7	42.9	3.4	التنمية المحلية
40.1	210.5	2.0	37.6	73.90	93.0	الأشغال العمومية الكبرى

¹ - مسعودي زكريا، سياسة التشغيل وفعالية برامج الإصلاحات الاقتصادية بالجزائر منذ 2001، مداخلة مقدمة ضمن المؤتمر الدولي: تقييم برامج الاستثمارات العامة وانعكاساتها على التشغيل والاستثمار والنمو الاقتصادي خلال فترة 2001-2014، جامعة سطيف1، يومي 11/12 مارس 2013، ص 04.

الفصل الثالث..... مساهمة قطاع النقل في تعزيز التنمية الاقتصادية في الجزائر

17.2	90.2	3.5	17.4	29.9	39.4	الموارد البشرية
100	525.0	20.5	113.2	185.9	205.4	المجموع

المصدر: المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي، تقرير حول الظروف الاقتصادية والاجتماعية للسداسي الثاني من سنة 2001، الدورة العامة 20، ص 139.

حيث أن أهم قطاع خص باعتمادات معتبرة ضمن هذا البرنامج هو قطاع الأشغال الكبرى والهياكل القاعدية بنسبة تقدر ب 40.1 %، وذلك لتدارك العجز والتأخر الحاصل في هذا القطاع، وقد قدر الغلاف المالي الخاص بالبنية التحتية للسكك الحديدية ب 54.6 مليار دج، أما الأشغال العمومية 48.3 مليار دج، بالإضافة إلى تأمين المواني والمطارات والطرق بهدف تعزيز الأمن عبر نقاط الدخول لها، وذلك بواسطة وسائل الكشف والمراقبة قصد حماية الاقتصاد الوطني من الغش والمساس بكل أنواعه حيث قدرت ب 1.7 مليار دج.¹

فقد استطاعت الدولة خلال هذه الفترة أن تقوم بصيانة حوالي 11000 كلم من الطرق الوطنية وتحديث حوالي 1500 كلم للطرق البرية، إلى جانب تشييد بعض الطرق الوطنية، مع العلم أن طول شبكة الطرق البرية في سنة 2002 بلغت 104720 كلم.

ثانيا: البرنامج التكميلي لدعم النمو(2005 - 2009): إن حرص الدولة على مواصلة وتكثيف المسار المتمثل في إعادة بناء الاقتصاد الوطني للانفتاح على الاقتصاد العالمي ، يستدعي مزيدا من الدعم والتكفل المالي من خلال الاستمرار في تطبيق السياسات التنموية العمومية حيث رصدت له الدولة مبلغا إجماليا قدره 5.5 مليار دولار تحت اسم البرنامج التكميلي لدعم النمو الاقتصادي، كما شهدت هذه الفترة أيضا إطلاق برنامجين تكميليين آخرين، الأول يتعلق بدعم وتنمية ولايات الجنوب، والثاني يتعلق بتنمية مناطق الهضاب العليا بحيث يكون مجموع الغلاف المالي

¹ – Ivan Martin, Algeria, political economy 1999/2002, an economic Solution to the crisis, article published in the journal of North African studies, vol 8 number 2summer.2003, p 35.

الفصل الثالث..... مساهمة قطاع النقل في تعزيز التنمية الاقتصادية في الجزائر

المخصص للبرامج الاستثمارية العمومية للفترة (2004-2009) تقدر ب 150مليار دولار، والجدول الموالي يوضح ذلك:

الجدول رقم (09): مخصصات البرنامج التكميلي لدعم النمو (2005 - 2009)

المبلغ بملايير دج	النسبة المئوية من إجمالي البرنامج	القطاعات
1908.5	45.5	1- برنامج تحسين ظروف معيشة السكان
1703.1	40.5	2- تطوير المنشآت الأساسية
337.2	8	3- دعم التنمية الاقتصادية
203.9	4.8	4- عصرنه الخدمات العمومية
50	1.2	5- تطوير التكنولوجيا الحديثة للإعلام والاتصال
4202.7	%100	مجموع البرنامج التكميلي 2005 - 2009

Source:

http://www.premierministre.gov.dz//avabe/media/pdf/texteEssentiels/progBilan/prog_croissance.pdf.25/05/2009.

من خلال قراءة محتوى البرنامج ومحاوره الخمسة أعطيت فيه الأولوية للقطاعات وفق الترتيب الموالي:

تم إطلاق البرنامج التكميلي لدعم النمو، وكذا برنامجي "الجنوب والهضاب العليا" بتمويل من الميزانية قيمته 200 مليار دولار أمريكي، خصصت أساسا لإعادة التوازن الإقليمي من خلال تطوير شبكة الطرق والسكك الحديدية وتحديثها، وتحسين الظروف المعيشية للمواطنين، والحصول على الرعاية الصحية، والتكفل بالاحتياجات المتزايدة في مجال التربية والتعليم العالي والتكوين، خصص لهذا البرنامج مبلغ 4202.7 مليار دج إن هذا المبلغ الضخم من النفقات العمومية ينتظر أن يساهم في توفير الإطار الأفضل لمعيشة و حياة

السكان ، فضلا عن كونه سيعمل على توفير الأرضية والمناخ المناسب لجذب الاستثمار المحلي والأجنبي على حد سواء ،

ثالثا: برنامج التنمية الخماسي للفترة (2010-2014): يعد إستراتيجية تكاملية مع البرامج التي تمت منذ سنة 2001 في ظل الوفرة المالية المتاحة خصص له حوالي (214.21 مليار دج) أي ما يعادل 286 مليار دولار، وهو يشمل شقين: استكمال المشاريع الكبرى الجاري إنجازها بمبلغ 9680 مليار دينار ما يعادل 130 مليار دولار، إطلاق مشاريع جديدة بمبلغ 543.11 مليار دج أي ما يعادل 156 مليار دولار.

أما فيما يخص برنامج الاستثمارات العمومية مما يقارب من 40% من موارده لمواصلة تطوير المنشآت القاعدية الأساسية وتحسين الخدمة العمومية من خلال تخصيص: ➤ أكثر من 3100 مليار دج مخصص لقطاع الأشغال العمومية لمواصلة توسيع وتحديث شبكة الطرقات وزيادة قدرات الموانئ؛

➤ أكثر من 2800 مليار دج مخصص لقطاع النقل من أجل تحديث ومد شبكة السكك الحديدية وتحسين النقل الحضري على الخصوص، من خلال تجهيز 14 مدينة وتحديث الهياكل القاعدية بالمطارات.

رابعا: برنامج النمو الاقتصادي الجديد (2015 - 2019): رصدت الدولة نحو 262 مليار دولار لتمويل البرنامج الخماسي (2015 - 2019)، خصص منها 11,5 مليار دولار لقطاع النقل، من أجل تعزيز الانجازات المسجلة في هذا المجال، فقد سطرت الدولة أهداف لاستكمال مختلف المشاريع قيد الانجاز والشروع في إنجاز برنامج هام لتطوير المنشآت الأساسية تمثلت على الخصوص في الآتي:¹

- توسيع شبكة الطرق والطرق السيارة من خلال إنجاز الطريق السيار للهضاب العليا واستكمال المنافذ الخاصة بالطرق السيارة بطول إجمالي قدره 663 كلم؛
- تطوير شبكة الطرق من خلال إنجاز خطوط جديدة وعمليات ازدواجية لبعض الطرق وعصرنتها؛

¹ - Le portail du Premier Ministère algérien, 2016, Récupéré sur: <http://www.premier-ministre.gov.dz> / le:15/02/2024.

- تجسيد الخيارات الكبرى لتهيئة الإقليم من خلال إنجاز 2000 كلم من الطرق الجديدة في مناطق الجنوب والهضاب؛
- تنصيب إدارات ثابتة ومحطات لمراقبة الأوزان الثقيلة للحد من الحوادث؛
- إنجاز سبعة مواقف ذات طوابق بكل من الأبيار، القبة، حيدرة، المدنية، سيدي أمجد والمحطة البرية ببئر مراد رايس، بطاقة استيعاب تقدر بين 600 و 1000 مكان لكل واحدة منها، وتسلم قبل نهاية سنة 2017؛
- إنجاز 10 مواقف متعددة الخدمات تحتوي على مواقف بسعة 500 مكان لكل منها على الأقل؛
- إنجاز مشروع ميناء تجاري بمنطقة الوسط المنتظر إقامته ما بين مدينتي شرشال (تيازة) وتنس(الشلف)، والذي خصص له مبلغ 200 مليار دينار؛
- مواصلة توسيع شبكة السكك الحديدية وعصرنتها وإنشاء محطات جديدة؛
- إنجاز موانئ وتعزيز الأسطول البحري الوطني وبناء مطارات جديدة بالجزائر العاصمة ووهران وتحويلها إلى منصات ربط دولية، فضلا عن إعادة تأهيل مطارات أخرى وتوسيعها.

خامسا: مخطط الإنعاش الاقتصادي والاجتماعي(2020 - 2024): ضمن مخطط الإنعاش الاقتصادي(2020 - 2024) سطرت الجزائر إنجاز 12841 مشروع تنموي بتمويل يقدر ب 188.42 مليار دينار، إلى جانب 859.19 مشروع تنموي بمبلغ إجمالي قدره 292 مليار دينار الذي يتوفر على التمويل في الوقت الحالي، حيث أن ميزانية قطاع الأشغال العمومية والنقل لسنة 2020 قدرت ب177 مليار دج للتجهيز و26 مليار دج للتسيير، وقد خصص للتكفل بعمليات صيانة الطرق الوطنية بمبلغ 10 مليار دج علاوة على مبلغ قدره 40 مليار دج لصيانة الطرق الولائية والبلدية، كما يشمل المبلغ السالف الذكر 6.34 مليار دج استكمال مشروع ازدواجية خط خميس مليانة -وادي الفضة على امتداد 67 كلم (نسبة الانجاز بلغت 100 بالمائة و بقيت الأشغال التكميلية) و إنجاز مشروع الخط الجديد سعيدة - مولاي سليمان على امتداد مسافة 120 كلم (نسبة الانجاز بلغت 100 بالمائة)، كما تم تخصيص مزيد من 41 مليار دج لإعادة تقييم مشاريع توسعة خطوط مترو الجزائر، أما في إطار مخطط تطوير السكة الحديدية الجزائرية استفادت من

مبلغ بقيمة 58.520 مليار دينار جزائري، يمكنها من انجاز برنامج استثماري ثاني للمرحلة ما بين (2020-2025) لتكملة البرنامج الأول، بهدف تدعيم تنمية المؤسسة حتى لا تبقى المشاريع هامة، وذلك من خلال إعادة تأهيل وتحديث العتاد لا سيما اقتناء قطارات جديدة، قطع الغيار وانجاز مختلف المنشآت المصاحبة للخطوط الجديدة، إصلاح وإعادة تهيئة القطارات المتضررة بسبب الحوادث، إعادة تهيئة و تحديث 30 قاطرة ديزل كهربائية 20 من نوع (EMD) و 10 من نوع (GEII)، إعادة تهيئة المنشآت والمعدات واقتناء تجهيزات الإشارة (ERTMS).¹

المطلب الثاني: الهيئات والمؤسسات المسيرة لنشاط قطاع النقل في الجزائر

نظرا لأهمية النقل وتعدد أوجه نشاطه، سارعت الجزائر في بناء قواعد هيكلية، وإنشاء هيئات وسلطات مسؤولة عن تسيير قطاع النقل البري ممثلة أساسا في كل من وزارة النقل، وزارة الأشغال العمومية ومديرية التخطيط والتهيئة العمرانية وغيرها، من اجل تنظيم ومراقبة أنشطة النقل وتحسين وتطوير الأداء الذي يضمن تحقيق احتياجات المجتمع حاضرا ومستقبلا.

أولا: وزارة النقل: هي وزارة جزائرية تعنى بتنظيم قطاع النقل في البلاد ومقرها في الجزائر العاصمة، تتكف بمجموعة من البنيات التحتية والقطاعات الحيوية كالطرق، الطرق السيارة، الموانئ، المطارات، السكك الحديدية والخدمات اللوجستية، وكذلك مختلف أنواع النقل، حيث تتولي مجموعة من المهام نذكر منها:²

➤ وضع وتطبيق الدراسات والسياسات الوطنية المتعلقة بأنواع النقل، وفقا لأهداف الحكومة؛

➤ السعي لتطوير سياسة وطنية لصيانة التجهيزات والعتاد الخاص بالنقل؛

➤ توفير البنية التحتية لتنمية وإعادة تنظيم النقل، على أساس مفهوم متكامل؛

¹-ميزانية مخطط برنامج الإنعاش الاقتصادي(2020 - 2024)، على الموقع الالكتروني: viewed on

<https://www.aps.dz/ar/economie> 25/03/2024

2- مرسوم تنفيذي رقم 367-21 مؤرخ في 20 صفر عام 1443 الموافق 27 سبتمبر سنة 2021، الجريدة الرسمية

للجمهورية الجزائرية، رقم 74، ص08.

➤ السهر على تنقل الأشخاص والبضائع وتحقيق التوازن بين احتياجات مختلف وسائل النقل؛

➤ تنظيم الأنشطة على المستوى الوطني والدولي لنقل الأشخاص والبضائع، وكذا إعداد القواعد الإدارية والتقنية المسيرة لمستعملي الطريق.

ويتشكل الهيكل التنظيمي لوزارة النقل في الجزائر من المديريات والمؤسسات التالية:¹

1. المديريات: وهي مقسمة بالشكل التالي:

1.1. مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية: وهي مكلفة بدراسة الأشغال المرتبطة

بتطوير مجال الطيران والأرصاد الجوية وتنسيقها ومراقبتها، كما تسير على أمن وانتظام الملاحة الجوية في الفضاء الجوي الوطني وتطوير المنشآت والمعدات الجوية، بالإضافة إلى ذلك تلعب دورا هاما في ضمان سلامة وأمن النقل الجوي والتزويد بخدمات الأحوال الجوية للمستعملين لها.

2.1. مديرية البحرية التجارية والموانئ: وهي مكلفة باقتراح التدابير السياسية المتعلقة

بالبحرية التجارية والموانئ وتنفيذها، كما تسير على ضمان التزامات الدولة اتجاه الاتفاقيات الدولية البحرية وتقوم بتحديد إجراءات تنفيذ المعايير والقواعد المتعمقة بالملاحة البحرية، في نفس الوقت تقوم ذات المديرية بتنظيم ومراقبة المهن البحرية والمينائية وحرفها وتقييم إمكانية تطويرها.

3.1. مديرية النقل البري والحضري: تقوم هذه المديرية بالمبادرة بعناصر السياسة العامة

للنقل البري والحضري واقتراحها والسير على تطبيقها، كما تقوم بترقية وتطوير وعصرنة النقل البري والحضري، واقتراح السبل والوسائل من أجل تقديم أفضل الخدمات فيما يتعلق بنقل الأشخاص والسلع برا، تضم مديرية النقل البري والحضري المؤسسات التالية:

أ. الشركة الوطنية للنقل عبر الطرق (SNTR): تم إنشاء الشركة الوطنية للنقل عبر

الطرق بموجب الامر 68/57 المؤرخ في 27 مارس 1967، بتحويل المكتب الوطني للنقل المنشأ بمقتضى القانون رقم 283/63 المؤرخ في أوت 1963، وقد تمت إعادة

1- وزارة النقل الجزائرية، الهيكل التنظيمي، على الموقع الإلكتروني: viewed on 14/02/2024

<http://transports.gov.dz>

تنظيم الشركة سنة 2002 لمجمع صناعي متكون من عدة فروع، مما أدى إلى تحسين أدائها وانتشارها عبر التراب الوطني، وتتكفل الشركة للمراقبة والخدمات بالحراسة والصيانة سواء لصالح الشركة الأم (SNTR)، أو لصالح مؤسسات أجنبية تعمل بالجزائر.¹

ب. الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (Société Nationale des SNTF)

Transports Ferroviaires: هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، رأس مالها 20.7 مليار دينار جزائري انبثقت بعد إعادة هيكلة المؤسسات في سنة 1976 من الشركة الوطنية للسكك الحديدية الجزائرية أي (S.N.C.F.A)، التي أنشئت في سنة 1963 بعد الاستقلال، وهي ملك للدولة الجزائرية تستغلها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNCF) وحدها، كما انه تشرف على صيانتها أو اقتراح مشاريع جديدة لتوسعتها أو تطويرها وفي سنة 2010 خصصت الدولة 5.5 مليار يورو لتطوير وتحديث الشبكة، كما أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية استفادت من غلاف مالي قدره 120 مليار دينار لإنجاز الشطر الأول من برنامج استثمار الفترة ما بين (2015-2020)، من اجل اقتناء قطارات جديدة وتحديث وصيانة العتاد القديم الحالي والتي تهدف إلى توازن مردودية المؤسسة التي تتطلع إلى نقل 60 مليون مسافر و17 مليون طن من البضائع ابتداء من سنة 2020.

ج. الوكالة الوطنية لدراسة ومتابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية (أنسريف):

هي مؤسسة تابعة للدولة الجزائرية تأسست في 20 يوليو 2005 بموجب المرسوم رقم 05-256، تعتبر الوكالة هيئة مفوضة تخضع لإشراف وزارة النقل بدأت نشاطاتها الفعلية في أبريل 2007، هدفها تطوير وتحسين شبكة النقل بالسكك الحديدية في الجزائر وتعزيز قدرتها التنافسية والكفاءة.²

1- الشركة الوطنية للنقل عبر الطرق، على الموقع الإلكتروني: viewed on 14/03/2024,

<http://www.groupe-logitrans.dz/services/sntr-ar>

2- الوكالة الوطنية للدراسات والمراقبة على الاستثمار في الصناعات الحديدية، على الموقع الإلكتروني: viewed on

<https://ar.wikipedia.org/wiki> 12/02/2024

د. مؤسسة مترو الجزائر (EMA): أنشأت مؤسسة مترو الجزائر سنة 1984 بصفتها صاحب مشروع مفوض من طرف وزارة النقل، من اجل تحقيق دراسات وإنجاز واستغلال شبكة النقل بالسكك الحديدية الحضرية سطحية وعبر الأنفاق المعروفة بمترو الجزائر، وقد تحويلها سنة 1989 إلى مؤسسة عمومية اقتصادية ذات أسهم برأسمال يقدر بـ 380.000.000 دج، شرعت أيضا مؤسسة مترو الجزائر في تطوير قدراتها الخاصة بالدراسات والهندسة فيما يتعلق بالنقل وإنجاز مخططات المرور، حيث تقوم المؤسسة بضمان الدراسات والانجاز والاستغلال لمشاريع النقل الحضري للمسافرين خاصة مشاريع المترو والترامواي.¹

هـ. مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لمدينة الجزائر (ETUSA): ناتجة عن عدة عمليات إعادة الهيكلة منذ سنة 1982، أقيمت على بقايا (المؤسسة العامة للمناطق الصناعية والتجارية) بموجب المرسوم التنفيذي رقم 435/03 من 13 نوفمبر 2003 ووضعت تحت إشراف وزير النقل، وقد أعطيت مؤسسة ذات شخصية اعتبارية واستقلال مالي وإداري لعلاقتها مع الدولة، وعلاقتها التجارية مع أطراف ثالثة، هذه المؤسسة تتزعم وسائل النقل العام في أنماط الحضرية وشبه الحضرية في ولاية الجزائر

ثانيا: قطاع الأشغال العمومية: يعد قطاع الأشغال العمومية قطاع استراتيجي وحساس من اجل نجاح عملية التنمية الاقتصادية، من خلال تطوير الهياكل القاعدية الخاصة بالطرقات، كما تسعى للتخطيط من أجل تطوير وإنجاز شبكة الطرقات العادية والسريعة، الموانئ والمطارات وصيانتها وتشغيلها، وتتمثل مهام الوزارة أساسا في:²

¹ -مؤسسة مترو الجزائر EMA، على الموقع الالكتروني: viewed on 21/02/2024,

<http://www.metroalger-dz.com/ar>

² - وزارة الأشغال العمومية و المنشآت القاعدية، على الموقع الالكتروني:

http://www.mtpt.gov.dz/?page_id=14, viewed on 17/03/2024

- مساهمة قوية في النمو وخلق فرص العمل؛
- مساهمة في تنفيذ مخطط التخطيط الإقليمي الوطني؛
- الامتثال للمواصفات والمعايير، تطوير الهياكل القاعدية الخاصة بالطرق وجودة الدراسات والمواد؛
- تحسين نوعية البنية التحتية الأساسية، صيانتها وما يرتبط بها، والحفاظ على وصيانة نوعية الخدمة العامة.

ومن أهم المؤسسات الواقعة تحت وصاية وزارة الأشغال العمومية، نذكر: ¹

1. الوكالة الوطنية للطرق السريعة(ANA): تحولت الوكالة الوطنية للطرق السريعة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 249/05 المؤرخ في 10 جويلية 2005 والمتعلق بالقانون الأساسي لها، من إدارة عمومية ذات طابع إداري إلى إدارة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري واستقلالية مالية تحكمها القوانين الإدارية المطبقة في علاقاتها مع الدولة، والتجارية في علاقاتها مع المتعاملين، كما قررت وزارة النقل والأشغال العمومية تغيير تسمية "الوكالة الوطنية للطرق السريعة" إلى "الجزائرية للطرق السيارة"، مع الإبقاء على جميع المهام الموكلة إليها.
2. الجزائرية للطرق السيارة (ADA): هي شركة جزائرية مهمتها تشغيل واستغلال شبكة الطرق السيارة في الجزائر، استحدثت الشركة بتاريخ 24 فبراير 2016، وهي تحت الوصاية المباشرة لوزارة الأشغال العمومية، تم استحداث شركة الجزائرية للطرق السيارة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 16-79 بتاريخ 24 فبراير 2016. بعد دمج الوكالة الوطنية للطرق مع الجزائرية لتسيير الطرق السريعة.
3. المنظمة الوطنية للمراقبة التقنية للأشغال العمومية(CTTP): تمثل المهمة الرئيسية الموكلة إلى CTTP في الرقابة الفنية على المطابقة من حيث تصميم وبناء الأشغال العامة، والتي يتمثل اهتمامها في ضمان استقرار واستمرارية هذه الأعمال، بهدف تقليل مخاطر الضرر في المواد، والمساهمة في منع مختلف المخاطر التقنية التي من المحتمل مواجهتها في التحقيق (وفقا للمرسوم رقم 86-210 الصادر في 19

¹ - قرار مؤرخ في 22 جمادى الأولى عام 1438 الموافق فبراير سنة 2017، يتضمن الموافقة على تنظيم مؤسسة الجزائرية للطرق السيارة، الجريدة الرسمية رقم 29، ص 29.

أغسطس 1986)، العديد من بعثات الخدمة العامة القانونية المسؤولة عنها تجعلها "الأداة التقنية" لوزارة الأشغال العامة، ومنذ سنة 2006 حصلت CTPP على شهادة " ISO 9001 الإدارة الجودة".¹

ثالثا: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية: وهي هيئة وطنية عمومية تم تكليفها بتحضير الدراسات المتعلقة بالتعمير وتهيئة المناطق لسكنية وذات النشاط بالتعاون مع مكتب الدراسات التقنية للهندسة والتعمير، أما على المستوى الإقليمي المديرية المكلفة بالتجهيزات العمومية، حيث يعتبر المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير من أهم الآليات المعتمدة لضبط وتنظيم حركة البناء ورقابته في أية دولة، يتميز المخطط بالطابع التقني بالنظر إلى ما يحتويه من القواعد التقنية التي تسمح بتقسيم المنطقة إلى قطاعات متباينة قد تكون معمرة أو مبرمجة للتعمير أو قطاعات مخصصة للتعمير المستقبلي أو غير قابلة للتعمير، وكذا التنظيم الشامل لمختلف الهياكل والتجهيزات المتعلقة بشبكات النقل والمواصلات والتجهيز والنقل العمومي، حيث يتم إبراز بموجبها الحضيرة العمرانية المتواجدة وأهم شبكات الطرقات والتجهيزات العمومية، مخطط التجهيزات وغيرها من العناصر التي تسهل على السلطات العمومية توفير المنفعة.²

المبحث الثالث: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل في الجزائر

تتعدد مؤشرات قياس الفاعلية الاقتصادية لنظم النقل وتختلف باختلاف المشروعات والهيئات الواضعة لها، إلا أنها لا بد أن تعكس مدى قدرة الأفراد على تحمل التكاليف، أن يكون النقل متاحا للجميع، أن يوفر النقل حركة فعالة للأشخاص والبضائع وللنشاط الاقتصادي وعلى أن يتم تمويل القطاع بطريقة عادلة وأن يقدر قطاع النقل على مقاومة التقلبات الاقتصادية.

¹ - الهيئة الوطنية للرقابة التقنية للأشغال العمومية، على الموقع الإلكتروني:

<https://dz.linkedin.com/company/organisme-national-du-contr%C3%B4le-technique-de-travaux-publics-cttp>, viewed on 24/03/2024.

² - القانون 90-29 المؤرخ 01 ديسمبر 1990، يتعلق بالتهيئة والتعمير، ج ر ج ج عدد 52 صادر في 02 ديسمبر 1990، عدل ومتعمم بالقانون رقم 04-05 خ في، مؤرخ في 14 أوت 2004، المتعلق بالتهيئة والتعمير، ج ر عدد 51، صادر في 15 أوت 2004.

المطلب الأول: النقل البري وأهميته الاقتصادية

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي، ويعتبر دعامة أساسية من دعائم التقدم، فلا يمكن تصور تحقيق نمو متوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي لأي بلد من البلدان دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل، فالأهمية الاقتصادية التي يحظى بها نشاط قطاع النقل البري بالمقارنة مع القطاعات الاقتصادية الأخرى، وذلك بغرض تعظيم عوائد الاستثمار في هذه الصناعة و زيادة فعاليتها في دفع عملية التنمية الاقتصادية، وذلك من خلال المؤشرات التالية:

1. الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل في الجزائر: يلعب قطاع النقل دورا هاما في تنشيط القطاعات الاقتصادية والقضاء على الفوارق الاجتماعية، وقد عرف هذا القطاع تحولا حقيقيا حيث تم انجاز عدد كبير من المشاريع وأخرى في طور الانجاز لجعل هذا القطاع أكثر فاعلية للمساهمة في التنمية الاقتصادية.

وقد عرف الناتج المحلي لقطاع النقل تطورا كبيرا، وهو ما يوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم (10): الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل (الوحدة: مليون دج)

السنوات	2010	2011	2012	201	2014	2015	201	2018
				3			6	
الناتج المحلي	1.403.	1.614	1.793	2.22	2.35	2.512	2.74	2.988
الإجمالي لقطاع	139.4	.	.	0.21	4.83	.	0.00	.
النقل	583.5	868.6	3.0	4.4	944.6	4.	123.4	

المصدر: سلامة وفاء، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة البشائر الاقتصادية، المجلد 05، العدد 01، جامعة بشار، الجزائر، 2019، ص 1036.

يتضح أن الناتج المحلي لقطاع النقل في تزايد مستمر خلال فترة الدراسة (2010 - 2018)، حيث تضاعف هذا الأخير من 1.403.139.4 مليون دج سنة 2010 إلى 2.988.123.4 مليون دج سنة 2018، بزيادة قدرها 129%، حيث خصصت الجزائر مبالغ مالية ضخمة لتطوير القطاع وتحسين البنية التحتية للنقل في الجزائر وعصرنتها.

الفصل الثالث..... مساهمة قطاع النقل في تعزيز التنمية الاقتصادية في الجزائر

2. مؤشر القيمة المضافة لقطاع النقل: يمكننا معرفة دور ومساهمة قطاع النقل في الاقتصاد الجزائري من خلال القيمة المضافة لهذا القطاع، والموضحة في الجدول الموالي:

الجدول رقم(11): القيمة المضافة لقطاع النقل خلال الفترة(2010 - 2018)

السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
إجمالي القيمة المضافة لقطاع النقل	933.707.6	1.074.14	1.194.84	1.463.05	1.550.49	1.658.81	1.796.97	1.842.159.3	1.842.159.3
نسبة القيمة المضافة لقطاع النقل	60.4	60.3	60.4	70.2	70.5	70.5	80.4	80.9	80.9

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء الاقتصادي، 2018، على الموقع الإلكتروني: <http://www.ons.dz/-Les-Comptes-Nationaux-Annuels-de-.html>

يتضح من الجدول أعلاه أن القيمة المضافة لقطاع النقل شهدت نموا متواصلا من سنة 2010 إلى غاية 2018 بنسبة نمو مقدرة ب 4.5 %، شهدت زيادة كبيرة من 933.707.6 مليون دج سنة 2010 إلى 1.842.159.3 مليون دج سنة 2018، ونتيجة للأهمية النسبية لقطاع النقل في الاقتصاد الجزائري وللدور الكبير الذي يلعبه قطاع النقل في التنمية، بالإضافة إلى حجم الأغلفة المالية والاستثمارات التي تم تخصيصها وتجسيدها من قبل السلطات الجزائرية للنهوض بهذا القطاع لما له من دور فعال في الحياة الاقتصادية والاجتماعية على حد سواء.

3. مساهمة قطاع النقل في توفير مناصب الشغل: يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع، ذلك أن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل بما تتطلبه هذه الأخيرة من جهد بشري لإنجاح مهامها، والشكل الموالي يوضح عدد مناصب الشغل التي وفرتها مشاريع النقل في الجزائر خلال الفترة(2002 - 2017):

الشكل رقم(08): مناصب الشغل خلال الفترة(2002 – 2017)



المصدر: سلامة وفاء، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة البشائر الاقتصادية، المجلد05، العدد01، جامعة بشار، الجزائر، 2019، ص 1039.

يتضح أن قطاع النقل وفر عدد كبير من فرص العمل قدرت ب 158780 منصب شغل أي بنسبة 12.89 % من إجمالي فرص العمل التي وفرتها مختلف القطاعات الاقتصادية في الجزائر خلال الفترة 2002، حيث احتل قطاع النقل المركز الثالث بعد كل من قطاع الصناعة بنسبة 43.73%، ثم قطاع البناء بنسبة 19.68 % وهذا يدل على الأهمية الاقتصادية الكبيرة لهذا القطاع وقدرته على امتصاص البطالة وتوفير فرص عمل لأفراد المجتمع.

المطلب الثاني: النقل الجوي وأهميته الاقتصادية

أصبح معروفا أن قطاع النقل الجوي ساهم في دفع عجلة التنمية الاقتصادية لكل الدول خاصة المتقدمة منها، حيث أصبحت جل الدول تتسابق في تطويره وزيادة مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي، فأضحى شائعا أنه يتم قياس مدى التقدم الاقتصادي والاجتماعي لأي دولة بمدى ارتفاع مساهمة هذا القطاع في نتائجها المحلي.

وقد عرف النقل الجوي توسعا كبيرا خاصة بعد تحرير هذا القطاع في معظم دول العالم، وقدر هذا التوسع في الجزائر حوالي 19% كل سنة، ويلعب دورا فعالا تزداد أهميته باستمرار في الإنعاش الاقتصادي، حيث أصبح يساهم بتحقيق تنمية بعض القطاعات المرتبطة به، مثل : السياحة، الفنادق والتجارة، ومن ثم فإن تحليل أهمية الدور الاقتصادي لقطاع النقل الجوي يتطلب تحليل الآثار الاقتصادية الناتجة عن هذا النشاط على بعض من المتغيرات الاقتصادية، والموضحة في الجدولين المواليين:

الجدول رقم(12): حصيلة السداسي الثاني للمؤسسة الوطنية للملاحة الجوية خلال
الفترة(2012 - 2013)

INDICATEURS	السداسي الثاني			المؤشرات
	2 eme Semestre			
	2012	2013	var%	
ENNA				المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية
*TRAFFIC DES AERODROMES	94 902	103 118	8,66	*حركة المطارات
MOUVEMENTS AVIONS COMM.	61 166	65 379	6,89	حركة الطائرات التجارية
-RESEAU NATIONAL	31 517	33 373	5,89	الشبكة الداخلية
-RESEAU INTERNATIONAL	29 649	32 006	7,95	الشبكة الدولية
MOUVEMENTS AVIONS NON COMM.	33 736	37 739	11,87	*حركة الطائرات غير التجارية
*TRAFFIC DE ROUTE				*حركة المرور
AERONEFS	105 707	110 926	4,94	طائرات الركاب
-SURVOLS AVEC ESCALE	67 796	70 175	3,51	طيران مع التوقف
-SURVOLS SANS ESCALE	37 911	40 751	7,49	طيران بدون التوقف

الجدول رقم(13): حصيلة السداسي الأول (2013 - 2014) للمؤسسة الوطنية
للملاحة الجوية

INDICATEURS	السداسي الأول			المؤشرات
	1 eme Semestre			
	2013	2014	var%	
ENNA				المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية
*TRAFFIC DES AERODROMES	100 078	101 541	1,46	*حركة المطارات
MOUVEMENTS AVIONS COMM.	60 175	65 594	9,01	حركة الطائرات التجارية
-RESEAU NATIONAL	28 934	32 267	11,52	الشبكة الداخلية
-RESEAU INTERNATIONAL	31 241	33 327	6,68	الشبكة الدولية
MOUVEMENTS AVIONS NON COMM.	39 903	35 947	-9,91	*حركة الطائرات غير التجارية
*TRAFFIC DE ROUTE				*حركة المرور
AERONEFS	104 440	107 114	2,56	طائرات الركاب
-SURVOLS AVEC ESCALE	66 282	68 803	3,80	طيران مع التوقف
-SURVOLS SANS ESCALE	38 158	38 311	0,40	طيران بدون التوقف

المصدر: بيدي مدني، تسيير النقل وهياكله القاعدية في الجزائر: دراسة في التصور
التنموي الجديد، أطروحة دكتوراه علوم، تخصص إدارة الأعمال، كلية العلوم الاقتصادية،
التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2015/2014، ص ص 327 - 328.
يتبين من الجدولين أعلاه أن:

إجمالاً عرف نشاط المطارات خلال السداسي الثاني ل 2013 ارتفاع ب 8.66 %، أي
103118 طائرة تجارية وغير تجارية، حيث سجلت في السداسي الثاني من سنة 2013،
مقابل 94902 في السداسي الثاني لسنة 2012، هذه الزيادة ترجع لحركة الطائرات التجارية
وغير التجارية، الذين عرفوا ارتفاعاً على التوالي: 6.89% و11.87%، من ناحية ثانية
فإجمالاً عرف نشاط المطارات خلال السداسي الأول لسنة 2014 ارتفاع ب 1.466%، أي
101541 طائرة تجارية وغير تجارية سجلت في السداسي الأول لسنة 2013، مقابل
10078 في السداسي الأول لسنة 2014، ترجع هذه الزيادة لحركة الطائرات التجارية التي
عرفت ارتفاعاً بنسبة 9.01%.

المطلب الثالث: النقل البحري وأهميته الاقتصادية

لنقل أثر بالغ في اقتصاديات الدول خاصة في تدفق التبادل التجاري بينها، وقد أدى التطور الحاصل في مجال النقل البحري إلى زيادة حجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا، وهو ما انعكس على ميزان مدفوعات الدول بتحقيقها لفوائض معتبرة ساهمت بدورها في خلق وتوفير مناصب شغل لأفرادها، لذا يستحوذ قطاع النقل البحري على النصيب الأكبر من نشاط الاستيراد والتصدير، مقارنة بالنقل الجوي للبضائع ثم يليه قطاع النقل البري، لذلك اكتسبت الموانئ التجارية الأهمية البالغة في تطوير التجارة الخارجية.

أما بالنسبة لأسطول النقل البحري للبضائع الجزائري فهو يتكون من أسطول النقل البحري للبضائع من عشرة (10) سفن، منها 3 سفن تابعة لشركة CNAN Nord و 06 الباقية تابعة لشركة CNAN Med، تم اقتنائها بين سنتي 2014 و 2017 بموجب مخطط الاستثمار الممنوح من طرف شركة مساهمات الدولة CPE، حيث تم التنازل عن الأسطول القديم سنة 2015، حيث كلفت العملية استثمار بمبلغ 204.3 مليون دولار أمريكي، حيث تم السفن الثلاثة التي تم اقتنائها من شركة CNAN Med تقدر ب 65.1 مليون دولار، تم تمويلها من طرف الصندوق الوطني للاستثمار (FNI)، في حين فان الشركة CNAN Nord هي شركة مختلطة مع الشريك الايطالي الذي يملك حصة 49 % من الأسهم، وضمن الإستراتيجية التي سطرته السلطات العليا للبلد لتزويد قطاع النقل البحري ب 28 باخرة وسفينة في آفاق 2030 ، فقد تدعم النقل البحري ب 7 بواخر جديدة بينها باخرة لنقل المسافرين (صناعة المتدخل الصيني) في نهاية سنة 2021 ، إلى جانب 6 بواخر جديدة لنقل البضائع والحاويات.¹

حيث يرتبط النقل البحري الجزائري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين الجزائر ومختلف دول العالم، فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية

¹ - قنوش مولود، دهيمي عمر، تشخيص وضعية النقل البحري (للبنائين والمسافرين) عبر الموانئ الجزائرية واستراتيجيات تطويره، المجلة العلمية للحوار الاقتصادي، المجلد 02، العدد 01، الجزائر، 2023، ص 44.

الفصل الثالث..... مساهمة قطاع النقل في تعزيز التنمية الاقتصادية في الجزائر

وتهيات لها المزيد من المنافذ والأسواق التي تساعد على رواجها وانتشارها، والجدول الموالي يوضح ذلك:

الجدول رقم(14): حركة النقل البحري في الجزائر خلال الفترة(2010 – 2019)

السنوا ت	201	201	201	201	201	201	201	201	201	2019
ت	0	1	2	3	4	5	2016	2017	2018	2019
نقل البضائ ع	279	295	317	343	250	352	325.	325.	285.	223.
	78.	73.	91.	03.	10.	11.	04	81	22	10
الصادرا ت	-	-	-	-	-	-	3002	3519	4179	3629
	-	-	-	-	-	-	6	1	7	0
الواردا ت							4708	4605	4627	4263
							9	9	1	4

المصدر: من إعداد الطالبتين بناء على:

تقارير صندوق النقد العربي، على الموقع الالكتروني:.

- www .système d'information et de gestion automatisée des
Douanes.2020

لقد شهد الأسطول التجاري للجزائر تحسنا خلال السنوات الأخيرة بمختلف أنواعه سواء ناقلات النفط أو السفن البضائع العامة أو نقل الصادرات والواردات، فالجزائر تمتلك سواحل بطول 12.000 كلم وموانئ هامة حيث قامت بتكثيف الجهود للحصول على أسطول بحري متنوع لتفادي اللجوء إلى عمليات الاستئجار لنقل البضائع، حيث بلغت حجم حركة نقل البضائع للاستيراد والتصدير حوالي 2560.1 مليون طن، حيث غطت المحروقات نسبة 61%، أي بحجم 75.1 مليون طن، بينما نقل البضائع بمختلف أنواعها غطت النسب الباقية 29 %، أي بحجم 48 مليون طن، منها البضائع المعبأة داخل الحاويات 16 مليون طن، وذلك يعود إلي هيمنت قطاع المحروقات علي حجم الصادرات الجزائرية نحو الخارج. أما بالنسبة نقل المسافرين: يعتبر التطور الملحوظ في عدد المسافرين بحرا عامل مشجعا للنقل البحري، وهذا ما يوضحه الجدول الموالي:

الجدول رقم(15):حركة النقل البحري للمسافرين خلال الفترة (2010 - 2021)

السنوات	2010	2015	2017	2018	2019	2020	2021
عدد المسافرين	507.34	848.17	897.12	901.41	757.41	891.74	969.38
ين	7	0	3	5	7	3	8

المصدر: مديرية النقل البحري، على الموقع الإلكتروني:

<https://ar.wikipedia.org/wiki>

عرف نقل المسافرين بحرا تطورا خلال السنوات الأخيرة، مما يفسر ارتفاع عدد القادمين قياسا على عدد المغادرين بحرا، وتعتبر عملية النقل البحري للمسافرين والتي تعرف نشاطا مكثفا في فصل الصيف منافسا قويا للنقل الجوي، ويعود ذلك بالدرجة الأولى إلى تكاليف النقل المنخفضة، وقدرة الاستيعاب الكبيرة بالنسبة للباخرة، إذ يفضل المسافرين صيفا وتحديدا المغتربون العائدون إلى الوطن الدخول بالسيارات والأمتعة، ويستأثر ميناء الجزائر لوحده بنسبة 14% من نشاط نقل المسافرين بسبب عدد الرحلات التي يؤمنها مرتين في اليوم. كما توفر الموانئ الجزائرية 14000 منصب عمل مباشر " يمثل العمال المنفذين " وهذا بالنسبة للموانئ الجزائرية، ويستأثر ميناء الجزائر الذي يعتبر أهم الموانئ لوحده ب 8000 منصب شغل وتوظف الأيدي العاملة التي تستقطبها الموانئ في الأنشطة المرافقة لنشاط النقل البحري أصحاب السفن، العاملون بالمخازن، والمستودعات، ومكاتب العبور، عمال الأرصفة، الحمالون، وكذا العاملون بإدارة الميناء.

خلاصة الفصل الثالث:

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي، ويعتبر دعامة أساسية من دعائم التقدم، فلا يمكن تصور تحقيق نمو متوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي لأي بلد من البلدان دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل، فالأهمية الاقتصادية التي يحظى بها نشاط قطاع النقل عامة بالمقارنة مع القطاعات الاقتصادية الأخرى، قد أدت إلى اهتمام معظم دول العالم بتخصيص مزيد من الجهود الدائمة والموارد المالية الضخمة لتطوير هذا القطاع، الأمر الذي انعكس في زيادة التطور العلمي، الفني والإداري في كافة أنشطة النقل وذلك بغرض تعظيم عوائد الاستثمار في هذه الصناعة وزيادة فعاليتها في دفع عملية التنمية الاقتصادية، وقد توصلنا في هذا الفصل إلى النتائج الآتية:

❖ لقد أصبح النقل البري كأداة إنتاج حيوية يعتمد عليها أي اقتصاد حديث، وذلك بسبب جودة الخدمة المميزة التي يقدمها، والجزائر كغيرها من دول العالم قد بادرت إلى الانتفاع بهذا النوع من النقل (النقل الطرقي والسككي) باعتبارها دولة غنية بالثروات الطبيعية والمعدنية، وتمتاز أيضا باتساع رقعتها الجغرافية ولكن رغم كل التوجيهات والدعم الاستثماري والمالي لهذا القطاع منذ تاريخ نشأته في الجزائر إلا إن نسبة مساهمته في بعض المتغيرات الاقتصادية كانت ضعيفة رغم النمو السكاني وزيادة الطلب عليه، ولاسيما النقل بالسكك الحديدية والنقل الطرقي لذلك وجب على الحكومة إزالة كل العقبات التي تواجهها؛

❖ تحرص الجزائر حاليا على مراقبة سير ونظام النقل الجوي من أجل ضمان فعاليته كونه نشاطاً إنتاجياً تجارياً لأنه أحدث أنماط النقل، أسرعها وأكثرها مرونة وتطوراً، ويعتبر أيضا من أهم الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث، لما له دورا حيويا وفعالا في دفع عملية الإنماء الاقتصادي والتقدم الحضاري للمجتمعات؛

❖ قد أولت الجزائر أهمية كبرى لمجال النقل البحري بصفة عامة ونقل البضائع بحرا بصفة خاصة، منذ الاستقلال وتزايد هذا الاهتمام بعد التحولات الاقتصادية التي طرأت على العالم وما نجم عنها من انفتاح على الأسواق الدولية، والدخول في اتفاقيات شراكة مع عدة دول، حيث تشير الإحصائيات إلى أن النقل البحري الوطني لا يغطي

حاليا إلا حجم قليا من حجم التجارة الخارجية مما يدل على أن الغالبية العظمى من السلع المستوردة أو المصدرة يتم نقلها بواسطة شركات أجنبية.

الْحَمْدُ لِلَّهِ الْعَلِيِّمِ



FREE PRINTABLE INVITATION - BAGVANIA.COM

إن الأهمية المتميزة للتنمية الاقتصادية المحلية جعلها تحتل موقعا بارزا في استراتيجية وسياسة التنمية في الجزائر في جميع مراحلها ومحطاتها سواء في ظل نظام التخطيط او إطار الإصلاحات والتحول نحو اقتصاد السوق الذي شرعت فيه في بداية مع مطلع التسعينات من القرن الماضي، ويعتبر النقل من أهم الأنشطة التي يمارسها الانسان في حياته الاقتصادية والاجتماعية، حيث أن نظام النقل في الجزائر كان يعكس التناقضات التي تعيشها البلاد، حيث هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو النشاط الاقتصادي للبلاد، وينعكس هذا كله في المساهمة الكبيرة التي يقدمها هذا القطاع في نمو الناتج المحلي الاجمالي وفي زيادة العوائد المالية سواء كان ذلك بشكل مباشرة أو غير مباشر.

كما شهدت منظومة النقل وشبكات الطرقات من أهم عناصر تخطيط المدن حيث تساهم شبكات النقل بمختلف أنواعها البرية والبحرية والجوية في تحقيق قدرا مهما من التنمية الاقتصادية، كما تساهم في تقديم أفضل الخدمات التي يحتاجها المواطن، حيث أن هذا القطاع يعتبر العجلة المهمة لدفع عملية التنمية الاقتصادية إلى الأمام من خلال الاستثمار وتطوير النقل وتحسين خدماته المختلفة.

نتائج اختبار الفرضيات:

من خلال القراءة الواضحة لمتغيرات الدراسة، ناقش مدى صحة الفرضيات المعتمدة في الدراسة وهي:

1- اثبتت نتائج الدراسة النظرية صحة الفرضية الأولى والتي مفادها: "لنقل مكانة نوعية في الاقتصاد، تمثل خدمة اقتصادية تهدف إلى اشباع الحاجات الاقتصادية"، لأن النقل يعتبر عامل إيجابي في الاقتصاد وأي نشاط اقتصادي يتطلب وسائل النقل المختلفة سواء بحرية أو جوية، حيث أن أي تطور في شبكات النقل يساعد في تخلف المناطق التي لا تصلها وسائل النقل وانعزالها، ويمثل النقل دور حركي لأنه يسهل عملية انتقال للموارد غير المستغلة، فهو العامل الذي يساعد على النمو الاقتصادي.

2- قد أثبتت نتائج الدراسة النظرية صحة الفرضية الثانية والتي مفادها: "تعتبر التنمية الاقتصادية عملية انتقال من مرحلة تخلف إلى مرحلة تقدم"، لأن للنقل دور مهم في التنمية الاقتصادية لأية منطقة جغرافية حيث نجد البرامج التي صممت لدفع عملية التنمية

الاقتصادية إلى الأمام في البلدان الأقل تطورا غالبا ما تؤكد على الاستثمار في تطوير وتحسين النقل، لأن مثل هذه الاستثمارات تعد أداة مهمة للازدهار والتطور.

3- قد أثبتت نتائج الدراسة صحة الفرضية الثالثة والتي مفادها: "هناك علاقة وطيدة بين قطاع النقل والتنمية الاقتصادية"، لأن تطور نشاط النقل يساعد بشكل كبير في تطور التنمية في ازدهار قطاع النقل، والعكس صحيح.

4- قد أثبتت نتائج الدراسة التطبيقية صحة الفرضية الرابعة والتي مفادها: " يؤثر قطاع النقل بشكل إيجابي في التنمية الاقتصادية"، حيث يؤثر إيجابا على المستوى الاقتصادي كالمساهمة في الدخل الوطني، كما أن قطاع النقل يرتبط ارتباطا قويا بباقي القطاعات الأخرى إلى درجة أن البعض يعتبره عصب الحياة الاقتصادية وركيزتها الأساسية، كما يراه الآخرون أنه صناعة استراتيجية هامة ومعياري لتصنيف اقتصاديات الدول.

النتائج المتوصل إليها:

تتلخص النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة في تحليلها النظري والميداني في النقاط التالية:

- ❖ رغم الأهمية الكبيرة للنقل في الحياة اليومية للإنسان إلا أنه يتسبب في الكثير من المشاكل مثل: الازدحام المروري، ارتفاع تكاليف النقل، استهلاك الأراضي، التلوث البيئي...؛
- ❖ أطلقت الجزائر برامج ومخططات لتطوير شبكات النقل البري، من أجل تحسين خدماتها، ويمكن اعتبار المشاريع التي أطلقتها الدولة الجزائرية سواء المحققة أو الجارية أشغالها أو الموضوعية قيد الدراسة بؤادر أولية لتحقيق تنمية اقتصادية فعالة؛
- ❖ يساهم النقل بشكل كبير في التنمية الاقتصادية من خلال المساعدة في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع، كما يساهم في استغلال الموارد الطبيعية، كما له أهمية في التقليل من البطالة وتشغيل الأيدي العاملة لشريحة كبيرة من السكان؛
- ❖ تعددت مفاهيم التنمية الاقتصادية لدى مختلف المفكرين وذلك راجع إلى الاختلاف في المبادئ التي يؤمن بها كل مفكر وكذلك اختلاف المناهج المتبعة في التحليل؛

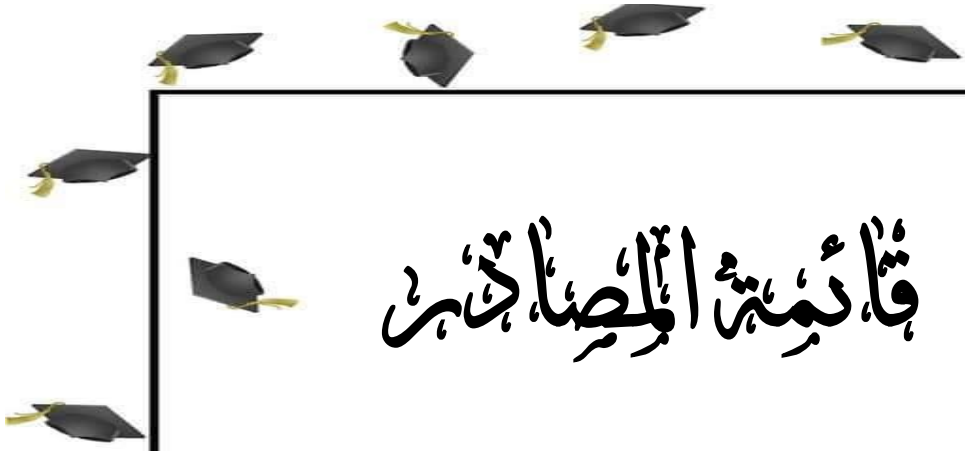
- ❖ يحتل النقل البحري الصدارة بين أنواع وسائل النقل الأخرى بنسبة 55% لخاصة نقل البضائع، من إجمال الطلب الكلي على خدمات النقل؛
- ❖ للنقل دور أساسي في دعم اقتصاديات الدول عامة والدول المتطلعة نحو التقدم الحضاري خاصة.

الاقتراحات:

- بناء على النتائج المتوصل إليها سيتم تقديم بعض الاقتراحات، والتي تتمثل فيما يلي:
- ❖ البحث عن استعمال طاقات غير ملوثة، والتفكير في وسائل أخرى للنقل أقل تلويثا على الانسان؛
- ❖ تشجيع استخدام وسائل النقل العامة وتطوير تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في قطاع النقل؛
- ❖ توعية الانسان والمواطن الجزائري حول موضوع النقل المستدام حتى يكون هناك وعي ناضج لقبوله والاقبال نحوه، وذلك بوضع مبادرات وحلول للوصول للاستدامة؛
- ❖ تشجيع التوجه نحو المركبات الصديقة للبيئة من أجل الالتزام بالتنمية المستدامة؛
- ❖ توفير شبكة من الطرق الخاصة بالمشاة والمناطق الخضراء والدراجات وإيجاد مسار لها.

آفاق الدراسة:

- هناك العديد من القضايا والمواضيع التي تحتاج للتوسع والبحث، لهذا نقترح بعض من العناوين لتكون موضوع أبحاث علمية مستقبلا، وهي:
- واقع قطاع النقل في الجزائر؛
- تنمية الطاقات النظيفة (الخضراء) لخدمة قطاع النقل في الجزائر؛
- مقارنة بين تطوير قطاع النقل في الجزائر وبين تطويره في الدول الأجنبية.



قَائِمَةُ الْمُصَنِّفِينَ

وَالْمُرْتَبِينَ



FREE PRINTABLE INVITATION - BAGVANIA.COM

الكتب:

1. أحمد علي دغيم، الطريق إلى المعجزة الاقتصادية، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2006.
2. تيسير الداوي، التنمية الاقتصادية، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، حلب، 1992.
3. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998.
4. حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003.
5. سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل: الأسس، المشكلات والحلول، دار المريخ للنشر، الطبعة الخامسة، الرياض، السعودية، 2005.
6. سعيد عبده، جغرافية النقل: مغزاها ومرماها، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، مصر، 2007.
7. سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل: دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.
8. سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة للآزاريطة، الاسكندرية، 2002.
9. شرف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياساته: الفعاليات وعوامل الانتاج، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006.
10. صبحي تاؤرس قريصة، مذكرات في التنمية الاقتصادية، الدار الجامعية، مصر، 2010.
11. عبد الرحمان سانية، دراسات في التنمية الاقتصادية، مكتبة حسن العصرية للنشر والتوزيع، لبنان، 2014.
12. عبد اللطيف مصطفى، عبد الرحمان سانية، دراسات في التنمية الاقتصادية، مكتبة حسن العصرية للطباعة والنشر والتوزيع، لبنان، 2014.
13. عرفان تقي الحسيني، التمويل الدولي، المجلد لاوي، عمان 1999.

14. غازي بن عبد الرحمان القسبي، التنمية الأسئلة الكبرى، المؤسسة العربية والنشر والتوزيع، مصر، ط2، 2006.
 15. لوهابي وليد، النقل الحضري الجماعي: دراسة حالة الخط الحضري بوزوران المحطة الجديدة باتنة، مذكرة ماستر، تخصص اقتصاد النقل والإمداد كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2010/2011.
 16. محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2000.
 17. محمد عبد العزيز عجمية، التنمية الاقتصادية، الدار الجامعية، مصر، 2003.
 18. محمد عبد العزيز عجمية، محمد علي الليبي، التنمية الاقتصادية، الدار الجامعية الاسكندرية، 2001.
 19. محمد عبد العزيز، إيمان عطية ناصف، التنمية الاقتصادية "دراسة نظرية وتطبيقه"، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2000.
 20. محمد فوزي أبو السعود، مقدمة في الاقتصاد الكلي، الدار الجامعية الإسكندرية، 2004.
 21. محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي "بري بحري جوي"، الدار الجامعية، الاسكندرية 2013.
 22. المنظمة العربية للتربية والعلوم والثقافة، المعجم العربي الأساسي، طبعة لاروس، 1989.
 23. وليد الجيوسي، أسس التنمية الاقتصادية، دار جليس الزمان للنشر والتوزيع، بيروت، الطبعة الأولى، 2009.
- القوانين والمراسيم:**
- ✓ قانون رقم 17/88، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 19، 1988.
 - ✓ مرسوم تنفيذي رقم 21-367 مؤرخ في 20 صفر عام 1443 الموافق 27 سبتمبر سنة 2021، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، رقم 74.

- ✓ قرار مؤرخ في 22 جمادي الأولى عام 1438 الموافق فبراير سنة 2017، يتضمن الموافقة على تنظيم مؤسسة الجزائرية للطرق السيارة، الجريدة الرسمية رقم 29.
- ✓ القانون 90-29 المؤرخ 01 ديسمبر 1990، يتعلق بالتهيئة والتعمير، ج ج ج ج عدد 52 صادر في 02 ديسمبر 1990، عدل وامتّم بالقانون رقم 04-05 خ في، مؤرخ في 14 أوت 2004، المتعلق بالتهيئة والتعمير، ج ج عدد 51، صادر في 15 أوت 2004.

المذكرات والرسائل الجامعية:

1. بوالملح منيرة، قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية والتزامات التنمية المستدامة في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد الخدمات وتنمية الأقاليم، جامعة جيجل، الجزائر، 2018/2017.
2. بيدي مدني، تسيير النقل وهياكله القاعدية في الجزائر: دراسة في التصور التنموي الجديد، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم، تخصص: إدارة الأعمال، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2016/2015.
3. السبتى وسيلة، تمويل التنمية المحلية في إطار صندوق الجنوب (دراسة واقع المشاريع التنموية في ولاية بسكرة، مذكرة ماجستير في الاقتصاد غير منشورة، جامعة محمد خيضر بسكرة، السنة الجامعية 2004-2005).
4. شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياساته: الفعاليات وعوامل الجدارة، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2006.
5. شنبى صورية، استخدام إستراتيجية النقل الذكي كأداة لدعم أدوات النقل المستدام: دراسة متطلبات التطبيق في النقل البري بالجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في علوم التسيير، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، الجزائر، 2017/2016.
6. صدام يوسف جميل دغش، أثر الدين العام على التنمية الاقتصادية في الأردن، رسالة ماجستير، قسم اقتصاديات المال والأعمال، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، جامعة آل البيت، الأردن، 2018.

7. صورية شنبي، استخدام إستراتيجية النقل الذكي كأداة لدعم النقل المستدام، دراسة متطلبات التطبيق في النقل البري في الجزائر، مذكرة دكتوراه، جامعة محمد بوضياف المسيلة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير قسم علوم التسيير، 2017/2016.
8. عباسي محمد، برامج التنمية الاقتصادية وآثارها على الجنوب الكبير، تخصص اقتصاد التنمية، أطروحة مقدمة لنيل الدكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2020/2019.
9. عوض يوسف الحداد، الطرق الفردية وشبكات النقل، دار النهضة العربية، 2002.
10. محمود أحمد عجاج، دراسة قياسية لقطاع النقل بالجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر (3) كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2017 / 2016.
11. ولد لغواطي سعيدة، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية: دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري، رسالة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2015/2014.

المجلات:

1. ابتسام بولقواس، تقنية نظم النقل الذكية كإستراتيجية لتطوير قطاع النقل، مجلة رؤى الاقتصادية، العدد 06، جامعة الوادي، الجزائر، 2014.
2. بلواضح الجيلالي، واقع قطاع النقل البري في الجزائر المعوقات والحلول: دراسة وصفية تحليلية، مجلة التنمية والاقتصاد التطبيقي، العدد 02، المسيلة، الجزائر، 2020.
3. حكيم بن جروة، نور الدين مزهود، أهمية تسويق خدمة النقل العمومي في تحقيق البعد الاجتماعي للتنمية المستدامة، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية، العدد 12، جامعة ورقلة، الجزائر، 2017.
4. سلامة وفاء، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر، مجلة البشائر الاقتصادية، المجلد الخامس، العدد 01، جامعة بشار، الجزائر، 2019.

5. طريفة محمد، التفريك لمواجهة أزمة الاختناق المروري وتحسين النقل الجماعي: مدينة قسنطينة، مجلة علوم وتكنولوجيا، جامعة قسنطينة، العدد 46، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2017.
6. العربي خيرة، النقل الحضري المستدام، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية وهران، المجلد 07، العدد 01، الجزائر، 2020.
7. قعيد لطيفة، النقل المستدام أحد مؤشرات استدامة المدن: دراسة حالة النقل المستدام بمدينة مصدر بأبو ظبي، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 26، المجلد 17، جامعة الشلف، الجزائر، 2021.
8. قنوش مولود، دهيمي عمر، تشخيص وضعية النقل البحري (للبضائع والمسافرين) عبر الموانئ الجزائرية واستراتيجيات تطويره، المجلة العلمية للحوار الاقتصادي، المجلد 02، العدد 01، الجزائر، 2023.
9. مجلة بونة للبحوث والدراسات، قالمة، العدد 1، جويلية، 2018.
10. وليد شادلي، شامية بن عباس، دور تكنولوجيا المعلومات والاتصال في تحقيق نقل حضري مستدام بالجزائر، مجلة آفاق للبحوث والدراسات، المجلد 06، العدد 01، جامعة ام البواقي، 2023.

مداخلات:

مسعودي زكريا، سياسة التشغيل وفعالية برامج الإصلاحات الاقتصادية بالجزائر منذ 2001، مداخلة مقدمة ضمن المؤتمر الدولي: تقييم برامج الاستثمارات العامة وانعكاساتها على التشغيل والاستثمار والنمو الاقتصادي خلال فترة 2001-2014، جامعة سطيف 1، يومي 11/12 مارس 2013.

المراجع باللغة الأجنبية

1. AMIN, LARIDJI Mohammed et EDDINE, MALIKI Samir Baha, Transport Infrastructure Spending in Algeria: State of the Art,
2. Emile Quinet, principes d'Economie Des Transports, proface De Marcel Bortoux, Economica Edition paris – France, 1998.

3. Ivan Martin, Algeria, political economy 1999/2002, an economic Solution to the crisis, article published in the journal of North African studies, vol 8 number 2summer.2003.
4. Récupéré sur Focus sur la sécurité routière, la trimestrielle septembre – octobre – novembre 2016, Numero 34, DU P3A, p 03.
5. Transport et Environnement, OCDE. Publications OCDE, Paris, France, 2010, p 43.

المواقع الالكترونية:

1. قطاع النقل والمؤثرات البيئية، على الموقع الالكتروني:
2. <https://transportgeography.org/contents/chapter4/transportation-and-environment>
3. وزارة النقل، أنظمة النقل الذكي في تونس، على الموقع الالكتروني , viewed on <http://www.itstunisie.tn/index.php> 11/01/2024 :
4. وزارة الأشغال العمومية والمنشآت القاعدية، على الموقع الالكتروني: <http://www.mtpt.gov.dz>, viewed on 22/02/2024
5. حسام الدين ربيع، الطرق السيارة في الجزائر، على الموقع الالكتروني: ,viewed on <https://ar.wikipedia.org/wiki> 04/03/2024
6. النقل أفاق 2030، على الموقع الالكتروني: <https://www.aps.dz/ar/economie/85090-2030-12-500-10>, viewed on 19/02/2024
7. طريق الوحدة الإفريقية، على الموقع الالكتروني:
8. <https://arabic.euronews.com/2022/11/21/the-path-of-african-unity-a-promising-project-linking-algeria-with-five-countries>, viewed on 20/02/2024.

9. شركة سوغرال للنقل البري، على الموقع الالكتروني: <https://short-link.me/pUVU>, viewed on 06/03/2024
10. محطات الوقود على طول الطريق السياار الوطني، على الموقع الالكتروني: <https://energyandwater.gov>, viewed on 06/02/2024
11. الطريق السياار شرق-غرب: إتمام انجاز محطات الدفع في 2021، على الموقع الالكتروني: <https://www.aps.dz/ar/economie>, viewed on 0703/2024
12. المنشآت الفنية للطرق السياارة، على الموقع الالكتروني: <https://setor.dz/ar> 14/03/2024, viewed on
13. شبكة السكك الحديدية في الجزائر، على الموقع الالكتروني: <http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport> 13/03/2024
14. 1- Andi (2021), Récupéré sur [andi.gov.dz/index.php/fr/secteurde-transport](http://www.andi.gov.dz/index.php/fr/secteurde-transport): <http://www.andi.gov.dz/index.php/fr/secteur-detransport> p 127. تطوير شبكة السكك الحديدية: شريان الإقلاع الاقتصادي، على الموقع الالكتروني: <https://almostathmir.dz>, viewed on 25/03/2024
15. Entreprise Metro d'Alger, métro d'Alger, disponible sur le site : www.metroalger-dz.com, vue le 01/03/2024
16. Transport maritime, Wikipédia, l'encyclopédie libre, 2019, site : http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Transport_maritime&oldid
17. Le portail du Premier Ministère algérien, 2016, Récupéré sur: <http://www.premier-ministre.gov.dz> / le:15/02/2024.

18. ميزانية مخطط برنامج الإنعاش الاقتصادي (2020 – 2024)، على الموقع الإلكتروني: viewed on 25/03/2024
<https://www.aps.dz/ar/economie>
19. وزارة النقل الجزائرية، الهيكل التنظيمي، على الموقع الإلكتروني: viewed
[http:// transports.gov.dz](http://transports.gov.dz) on 14/02/2024
20. الشركة الوطنية للنقل عبر الطرق، على الموقع الإلكتروني: viewed on
<http://www.groupe-logitrans.dz/services/sntr-ar> 14/03/2024
21. الوكالة الوطنية للدراسات والرقابة على الاستثمار في الصناعات الحديدية،
على الموقع الإلكتروني: viewed on 12/02/2024
[4https://ar.wikipedia.org/wiki](https://ar.wikipedia.org/wiki)
22. مؤسسة مترو الجزائر EMA، على الموقع الإلكتروني: viewed on
<http://www.metroalger-dz.com/ar> 21/02/2024
23. وزارة الأشغال العمومية و المنشآت القاعدية، على الموقع الإلكتروني:
http://www.mtpt.gov.dz/?page_id=14, viewed on 17/03/2024
24. الهيئة الوطنية للرقابة التقنية للأشغال العمومية، على الموقع الإلكتروني:
<https://dz.linkedin.com/company/organisme-national-du-contr%C3%B4le-technique-de-travaux-publics-cttp>, viewed on
24/03/2024.