

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم  
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير  
قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

الشعبة: علوم تجارية تخصص: الإمداد والنقل الدولي

سياسات النقل وأثرها على التنمية الاقتصادية

دراسة حالة ( مديرية النقل لولاية ادرار )

تحت اشراف الأستاذ:

موزاوي عبد القادر

مقدمة من طرف الطالب:

التوهامي ابراهيم

أعضاء لجنة المناقشة:

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيساً	مقيدش فاطمة الزهراء	أستاذة مساعدة "أ"	مستغانم
مقرراً	موزاوي عبد القادر	أستاذ محاضر "ب"	مستغانم
مناقشاً	الشارف بن عطية سفيان	أستاذ مساعد	مستغانم

السنة الجامعية

2018/2017

# إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى رمز المحبة والحنان والبدل والعطاء وإلى من

ربتني فأحسنت تربيتي وإلى من رعاني فأحسن رعايتي ...

والداي الكريمين حفظهما الله .

وإلى الإخوة والأخوات وإلى كل أفراد العائلة

وإلى كل طالب علم يرجو توفيقا من الله وعونا من عنده ...

وإلى كل من يملك قلبا ينبض إيمانا صادقا بالله ربا ، وبالإسلام ديننا،

وبسيدنا محمد ﷺ نبيا ورسولا .

ولكل من أحبني ولكل أصدقائي من الطفولة إلى الرجولة ولكل من علمني أو

نصحتني ولو بكلمة و خاصة أساتذتي في كل الأطوار التعليمية.

# شكر

أتوجه بالشكر أولاً للمولى عز وجل فلولا فضله ما وفقت لإنجاز هذا العمل، كما

أمن بجزيل الشكر لوالدي الكريمين الذين لم يبخلا علي بما أوتيا من قوة سواء

مادياً أو معنوياً، وكذا أشكر الأستاذ المؤطر على كل معلومة أو نصح وتوجيه

.... الخ وجعلها الله في ميزان حسناته، كما أتوجه بالعرفان لأصدقائي الذين

ساعدوني على إتمام هذا العمل بسوا عدهم وكلماتهم المحفزة، وأشكر كل من

ضحى بوقته أو ماله أو جهده لمساعدتي وكذا الشكر لمن حضروا لمناقشة

مذكرتي ومشاركتهم إياي فرحتي.

وفي الأخير الشكر لا يوافيكم حقكم، وفقكم الله لما يحبه ويرضاه.

# الفهرس

1	مقدمة عامة
	الفصل الأول: سياسة النقل
7	المبحث الأول: مفاهيم عامة حول النقل
7	المطلب الأول: تعريف النقل وتطوره التاريخي
11	المطلب الثاني: أنواع النقل
15	المطلب الثالث: أهمية ومكونات النقل
22	المبحث الثاني: سياسة النقل في الجزائر
22	المطلب الأول: التعريف بوزارة النقل ومهامها
25	المطلب الثاني: أهم سياسات النقل في الجزائر
29	المطلب الثالث: واقع شبكة قطاع النقل في الجزائر وآفاق التنمية له
	الفصل الثاني: التنمية الاقتصادية
41	المبحث الأول: الإطار النظري للتنمية الاقتصادية
41	المطلب الأول: تعريف التنمية الاقتصادية
42	المطلب الثاني: أهداف التنمية الاقتصادية
44	المطلب الثالث: أهمية التنمية الاقتصادية
46	المبحث الثاني: أثر النقل على التنمية الاقتصادية
46	المطلب الأول: علاقة النقل بالتنمية الاقتصادية
49	المطلب الثاني: دور قطاعات النقل في عملية التنمية الاقتصادية
	الفصل الثالث: دراسة حالة (مديرية النقل لولاية ادرار)
58	المبحث الأول: التعريف بمديرية النقل و مهامها وهيكلها التنظيمي
61	المبحث الثاني: حالة قطاع النقل لولاية ادرار
65	المبحث الثالث: أثر مشاريع قطاع النقل على تحقيق التنمية الاقتصادية للولاية
67	خاتمة
69	قائمة المصادر والمراجع

مقدمة

مقدمة عامة:

دائماً يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي، ويعد الركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني، وشريان الاقتصاد، حيث يمثل هذا القطاع بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التنمية، ولا يمكن تصور نمو متوازن بين قطاعات الاقتصاد لأي بلد من البلدان.

وقد تعددت وسائل النقل وتطورت عبر الزمن، فكان يتنقل الإنسان مشياً على الأقدام، ومع القوافل، ثم على ظهور الحيوانات، إلى اكتشاف وسائل النقل المختلفة البرية منها والبحرية والجوية، حيث تنوعت هذه الوسائل وتطورت عبر التاريخ، فبعد أن كانت وسائل بدائية بطيئة الحركة، وثقيلة الوزن، ومستهلكة طاقة كبيرة، أصبحت تساعد الإنسان على قضاء حاجاته بأكثر راحة وفي أقصر وقت وبأقل تكلفة.

كما يعتبر النقل أحد أهم السمات الرئيسية لحضارة هذا العصر ومن أهم عوامل استمرارها وتقدمها، فالنقل عامل أساسي من العوامل الضرورية والمساعدة على نمو النشاطات الاجتماعية والاقتصادية، فالتنمية في المجالات الصناعية والزراعية والسياحية تعتمد كثيراً على خدمات النقل حيث تساهم في نقل الأشخاص والبضائع، وهي تعد من أهم العوامل المساعدة في بناء عملية التنمية، كما أن الكم والنوعية والزمن والتكامل الجيد، وبهذا نرى أن أنماط النقل شهدت تحسناً ملحوظاً في الآونة الأخيرة.

ويعد قطاع النقل أحد القطاعات المكونة للهيكل الاقتصادي في أي دولة، وأن تطور أي مجتمع معاصر يتناسب طرداً مع تطور النقل والمواصلات فيه، كما يعتبر مكوناً من مكونات البنية الأساسية للاقتصاد الوطني في أي بلد لما له من تأثير على القطاعات الاقتصادية الأخرى مثل قطاع الصناعة والتجارة وغيرها من القطاعات الاقتصادية، حيث أنها توفر شبكة حديثة ومتكاملة للنقل بوسائله المختلفة (البري، الجوي، البحري) الذي يمثل عاملاً مهماً في تحديد مواقع واتجاهات الأنشطة الاقتصادية المختلفة، فهناك علاقة ارتباط قوية بين التطور الاقتصادي لبلد ما ومستوى نمو قطاع النقل. كون النمو الاقتصادي يتأثر وبصورة مباشرة بكفاءة قطاع النقل ومرونته حيث يتم من خلال شبكات النقل المختلفة عمليات التبادل بين مراكز الإنتاج ومراكز الاستهلاك، لذلك نجد أن الدول المتطورة قد أولت أهمية كبيرة لقطاع النقل وذلك بتجديد بنى أساسية لهذا القطاع مثل شبكات الطرق، خطوط سكك حديدية، المطارات والموانئ.

ما تجدر الإشارة به إلى أن عملية التجديد لا يتم بطريقة عشوائية بل ولتحقيق الأهداف المرجوة منه يجب القيام بدراسات وأبحاث من أجل إعداد سياسة شاملة لهذا القطاع والتي تحمل تحت طياتها التخطيط والتطوير والتنظيم، ولا يمكن بناء خطة اقتصادية تضمن النمو الاقتصادي بمعزل عن سياسة نقل ناجعة تتماشى بل وتضمن تحقيق أهداف التنمية الاقتصادية.

والجزائر كغيرها من الدول النامية وجدت نفسها غداة الاستقلال أمام مشاكل التخلف الموروثة عن الحقبة الإستعمارية وكحل مقترح حينها تم اعتماد أسلوب التخطيط المركزي كأداة لتحقيق التنمية الوطنية، هذا الأسلوب لم تراعى فيه خصوصيات كل منطقة بل كان شموليا مما أدى إلى نتائج سلبية انعكست على حياة المواطن وزادت في تفاقم الأزمة إضافة إلى أنها لم تهتم بقطاع النقل كعنصر فعال في تحقيق التنمية الاقتصادية المرجوة.

إن جزائر اليوم تسعى جاهدة إلى تحقيق تنمية وطنية شاملة ومستدامة قصد الخروج نهائيا من الأزمات المتعددة الجوانب التي عرفتها، هذه التنمية لا يمكن تجسيدها إلا بالانطلاق من الجزء إلى الكل ومن القاعدة نحو المركز، واضحة التنمية الاقتصادية كأساس ومنطلق لها تماشيا مع تطوير نظام النقل وجعله جزءا من الخطة الشاملة لتطوير الاقتصاد الوطني ويتضح ذلك جليا بالنظر إلى الاهتمام المتزايد والجهد المبذول من قبل الدولة سعيا منها لتطوير قطاع النقل والعمل على التخطيط لسياسته بشكل يضمن نجاعته في تحقيق الأهداف المسطرة للخطة الاقتصادية الشاملة.

إن لسياسة النقل أثر كبير على التنمية الاقتصادية وبالتالي يمكن طرح الإشكالية التالية:

#### 1. الإشكالية الرئيسية:

"ما مدى تأثير سياسة النقل على التنمية الاقتصادية"

ولمعالجة هذا التساؤل يستدعي الأمر لطرح بعض التساؤلات الفرعية والمتمثلة في:

. ما هي البنى التحتية لقطاع النقل في الجزائر ؟

. ما علاقة النقل بالتنمية الاقتصادية ؟

. هل تتوافق سياسة النقل مع أهداف التنمية الاقتصادية في الجزائر ؟

. كيف يمكن لسياسة النقل أن تؤثر على التنمية الاقتصادية في الجزائر ؟

. ما دور قطاعات النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية ؟

2. فرضيات الدراسة :

وللإجابة عن هذه التساؤلات يمكن وضع الفرضيات التالية:

.للجزائر مؤهلات تمكنها من النهوض بقطاع النقل .

.التنمية الاقتصادية مدعومة بمدى تقدم وتطور وسائل النقل.

.يعد قطاع النقل والتنمية الاقتصادية مفردان منفصلان .

- يمكن لسياسة النقل التأثير على التنمية الاقتصادية عن طريق التأثير على النشاطات الاقتصادية المحلية.

3. أهمية الدراسة:

يحظى هذا الموضوع بأهمية كبيرة نظرا لمعالجته جانبيين مهمين في الاقتصاد الوطني بحيث تخص قطاع النقل، والذي فيه الدارسات مدى أهمية تقوية البنية التحتية كحجر أساس لاقتصاد وطني صلب، وتماشيا مع موضوع التنمية الاقتصادية، والتي يعتبر النواة الأساسية للتنمية المحلية، كما تبرز الأهمية في ظهور الآثار الإيجابية التي يمكن أن تخلق سياسة النقل المنتهجة على التنمية الاقتصادية.

4. أهداف الدراسة :

كما تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أهمية سياسة النقل والآثار الناجمة عنها على القطاعات الاقتصادية على المستوى المحلي (التنمية المحلية) خاصة والمستوى الوطني (التنمية الاقتصادية) عامة، وتهدف هذه الدراسة إلى :

.التعرف على الإطار النظري لكل من قطاع النقل والتنمية الاقتصادية .

.الوسائل المتاحة لقطاع النقل وأفاق تطويره في المستقبل .

- الوصول في الأخير إلى الإجابة على التساؤل المطروح والمتمثل في مدى تأثير سياسة النقل على التنمية الاقتصادية .

5. أسباب اختيار الموضوع:

.تزايد الاهتمام بموضوع النقل والتنمية الاقتصادية لأنها اقتصاد وطني.

.كون أن قطاع النقل أساسي في تحقيق التنمية .

.علاقة موضع الدراسة بالتخصص "الإمداد والنقل الدولي".



6. صعوبات الدراسة:

لاشك أن كل باحث يجد صعوبة في إعداد المذكرة، وأنا بدوري تلقيت صعوبات والتي يمكن تلخيصها فيما يلي:

.قلة وانعدام الدارسات والرسائل الجامعية، والمتعلقة بالموضوع.

.صعوبة الحصول على المعلومات من الإدارات والمؤسسات العمومية.

.نقص المصادر والوثائق العملية داخل الإدارات.

.قلة الكتب المتعلقة بأثر سياسة النقل على التنمية الاقتصادية سواء داخل الجامعة أو خارجها.

7. حدود الدراسة:

لغرض تحليل واقع النقل والتنمية الاقتصادية على مستوى مديرية النقل لولاية أدرار، يتطلب الأمر القيام بتربص بمديرية النقل بعاصمة الولاية لمدة 20 يوما، وبإضافة إلى الاتصال المستمر مع مسؤولي مديرية النقل بولاية أدرار.

8. منهجية الدراسة:

اعتمدت في تناولي لهذا الموضوع على المنهج الوصفي للتعرف على مضمون ومحتوى كل قطاع (النقل والتنمية الاقتصادية)، من الشق النظري لغرض دراسة كل الظواهر والعوامل التي أثرت في معطيات الموضوع وفرضياته، وهنا يتم الاطلاع على المادة العلمية المتوفرة والمتكونة من الكتب، أما الجانب التطبيقي الذي يتعلق بالدراسة التحليلية للحالة (مديرية النقل لولاية أدرار)، والتي تم الاعتماد فيها بدرجة كبيرة على المعلومات الإحصائية من قبل هيئات مخصصة لذلك.

9. تقسيم البحث:

تناولت في هذه الدراسة ثلاثة فصول، إثنان منها له طابع نظري، والثالث دراسة تطبيقية لحالة مديرية النقل لولاية أدرار، بحيث قمت بتقديم الإطار النظري لكل من قطاع النقل ودراسة كل العوامل المتعلقة والمؤثرة به، وتحليل المصادر المدعمة لتمويل التنمية الاقتصادية والمحلية، وأما الجانب التطبيقي وهو صلب الموضوع استشهدت بدراسة حالة وضعية النقل والتنمية الاقتصادية بولاية أدرار، ثم حاولت معرفة مدى تأثيره على التنمية المحلية في الولاية.

10. الدراسات السابقة:

1- الدراسة التي قام بها الباحث عز الدين مداني بالمدرسة العليا لأساتذة بوزريعة في أطروحة الدكتوراه لسنة 2013 بعنوان "أثر سياسات تطوير قطاع النقل البري على التنمية المستدامة"

وقد وضح الإشكالية التالية "هل لسياسات تطور قطاع النقل البري في شمال أفريقيا أثر ايجابي أو سلبي على التنمية المستدامة"

2. الدراسة قام بها الباحث شنيذ علال بجامعة الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير 2015.

أطروحة لنيل شهادة ماجستير بعنوان "دور قطاع النقل في تحقيق التنمية السياحية، دراسة حالة بالجزائر".

وقد عالج في البحث الإشكالية التالية "ما مدى مساهمة وسائل النقل والبنى التحتية في تفعيل حركة السياحة وتنميتها في الجزائر".

# الفصل الأول

### الفصل الأول: سياسة النقل

#### مقدمة الفصل

يعتبر نظام النقل وتطوره من العمليات المهمة المكتملة للإنتاج الاقتصادي والتنمية الشاملة سواء على مستوى الدولة أو المدينة. ولهذا تقاس مدينة دول العالم تقدمها بما وصلت إليه وسائط النقل البري البحري الجوي من تطور وانتشار ودقة في النظم التي تسير فيها. إذ لولا هذه الوسائط المختلفة لما حدثت عملية التبادل التجاري في قريتنا العالمية الصغيرة هذه، في عصر العولمة والقطب الأوحدي في النظام العالمي الحالي. ولما تمكّن الإنسان من تعمير واستيطان الأراضي البكر الجديدة في كلّ الدول والقارات جميعها قديما وحديثا.

وفي إطار تركيزنا على قطاع النقل الذي له ايجابياته اتجاه التنمية الاقتصادية المجتمع، كما لا ننسى سلبياته اتجاه البيئة والمجتمع أيضا والتي تعد في جوانبها أبعاد هامة وللكشف عما يحتويه النقل وعن مختلف تلك التأثيرات الموجهة من ممارسته اتجاه الأبعاد الثلاثة السابقة الذكر ارتأينا إلى تقسيم الدراسة إلى:

.عموميات حول النقل

.سياسة النقل في الجزائر

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول النقل

المطلب الأول: تعريف النقل وتطوره التاريخي

1- تعريف النقل: هنالك عدة تعاريف للنقل نذكر منها تعريف برادفور و مورياس " النقل هو حركة السلع والأفراد والمعلومات من مكان إلى آخر " لكن هذا التعريف لم يحدد نوع الحركة.<sup>1</sup>

كما يوجد تعريف آخر حيث يقصد بالنقل هو كل أشكال انسياب المنتجات والبضائع من مواقع الإنتاج إلى مواقع التخزين ومراكز التوزيع التابع للمؤسسة إلى مخازن ومواقع الوسطاء.<sup>2</sup>

أيضا النقل يعني تحريك المواد والمستلزمات من الموردين إلي المشروع مرورا بالنقل الداخلي ومناولة المواد ثم من المشروع إلي العملاء.<sup>3</sup>

النقل يعتبر وسيلة لانتقال السلع والأيدي العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، كما يساعد علي توطين الأشخاص والمشروعات في الأماكن الأكثر ملائمة.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - سعيد عبده، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 2005، ص15.

<sup>2</sup> - Emil quinet, Infrastructures des transports, chotard et associes diteur, paris,1982, p10 .

<sup>3</sup> - Fernand bandhiun, dicnnaire de l'économie contemporaine, edition gérard fiverviers, paris, 1968, p278.

<sup>4</sup> - سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل، دار المريح، المملكة العربية السعودية، الطبعة الخامسة، ص45.

ومن خلال ما قدمه الباحثون حول مفهوم النقل يمكن الخروج بتعريف شامل هو أن النقل عبارة عن خدمة ذات طابع الإنتاج اقتصادي، واجتماعي، وهو نظام حركة الأفراد والسلع باستخدام المرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك بهدف تحقيق وتسهيل انتقال من مكان إلى آخر، وسد الحاجات المادية والاجتماعية للسكان وربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك، وتوسيع السوق الوطنية وتوحيدها كما يساهم في توسيع العمران وسهولة التبادل والتواصل بين الدول. وبالتالي فالنقل نظام الوصل بين البيت ومقر العمل أو المدرسة.... الخ، ورحلات التواصل الاجتماعي بين الناس (التسوق، التنزه)، يستهدف نقل الركاب والبضائع من مكان إلى آخر بالأسلوب والتوقيت الملائمين.

### 2. التطور التاريخي للنقل:

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

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

وفي الفترة الممتدة ما بين نهاية القرن السابع عشر وأوائل القرن الثامن عشر قام عدد من المهندسين منهم ترسا غوت وتلفورد مكادم بتطوير تقنية لإنشاء الطريق وذلك بالتركيز عن تصريف مياه الأمطار، واستعمال الحجارة ذات الحجم المتوسط في الأساس السفلي للطرق والحجارة ذات الحجم الصغير الممزوجة بالماء والزيت في الطبقة العليا.<sup>1</sup>

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

وبحلول عام 1855 تم تصنيع السيارة وعرضها في السوق بعد أن قام الألمانيان دايملي وبنز من تصميم أول مركبة في العالم.<sup>2</sup> وتم استخدام الإطارات الهوائية عام 1888.<sup>3</sup> وبعد ذلك بسنتين أي سنة 1890 وفي الفترة الممتدة ما بين 1870 و1898 طور المحرك إلى محرك يسير بالبزين، ومع ازدياد استخدام السيارة زاد التطوير في جميع أجزائها الأخرى كالكوابع والإطارات والإضاءة وغيرها، ومع حلول 1928

<sup>1</sup> - ويليام، و.هاي، ترجمة: سعد عبد الرحمن القاضي، أنيس عبد الله التنير، مطابع جامعة الملك سعود، السعودية، 1999، ص21.

<sup>2</sup> - محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، الأردن، 1985، ص24.

<sup>3</sup> - ردينة عثمان يوسف، إدارة الخدمات النقل الجوي، دار المناهج للنقل الجوي، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان (الأردن)، 2009، ص189.

ألفت المصممون إلى الاستفادة من المحرك الانفجاري لاختراع آليات ومعدات تفيد في مجال الزراعة، وبدؤوا في إنتاج الجرار الزراعي بمحرك الديزل بعد إجراء تجارب عديدة.

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

ومن أهم التواريخ التي سجلت في تطور السكة الحديدية لا تعلم متى قام البريطاني جيمس وات بصناعة أول قاطرة بخارية.

وفي عام 1803 نجح البريطاني ريتشارد تريفيثيك في تصميم قاطرة بخارية تجر عربات، وفي عام 1804 سارت أول قاطرة بخارية على تحمل سكة حديدية بطول 15 كلم وكانت القضبان الحديدية لهذه السكة من الفولت، ويعتبر البريطاني جورج ستينسون أبو السكك الحديدية في العالم من خلال تصميمه لقاطرة بخارية تحمل اسم لوكمترول سنة 1814، وبعد سنة 1820 أخذ الجر البخاري ينتشر بسرعة فائقة تحت إشراف الإخوة ستيفنسون الذين قاموا ببناء أول مصنع للقاطرات البخارية وكان هذا الانتشار إلا في إنجلترا إلى غاية 1929<sup>1</sup>.

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

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

وخلال سنة 1880 ظهرت أول عربة تجر بالبخار والترامواي في ألمانيا، وبدأ في نفس السنة شق الإنفاق المخصصة للسكك الحديدية في المناطق الجبلية، وبعدها بعشر سنوات ظهرت قاطرة كراميتون في فرنسا والتي سارت بسرعة 144كم/سا

وفي بداية القرن العشرين وتحديدا في سنة 1900 تم افتتاح أول مترو في فرنسا (باريس) وبعدها بسنة ظهر أول قطار معلق على سكة واحدة في ألمانيا إلا أن الفشل كان حليفه، أما في سنة 1903 انتشر

<sup>1</sup>- محمد التهامي طواهر، أمال رحمان، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل "الجزائر"، جامعة ورقلة (الجزائر)، العدد 12، ص 20.

استعمال الجر الكهربائي في جر القاطرات خاصة في ألمانيا بسرعة 210/سا، كما ظهرت لأول مرة قاطرات الديزل في سنة 1912.

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

وفي إطار النقل المائي فقد تطور فن الملاحة من الاعتماد على التيارات المائية والتجديف اليدوي إلى استعمال السفن الشراعية إلى أن تم في أواخر الثلاثينات من القرن العشرين استعمال السفن التي تعمل بمحرك ديزل والتي حلت محل السفن البخارية، ووضعت محركات السفن النهرية داخل غاطسها لتسهيل استعمالها في المياه الضحلة، وتراوحت قوة تلك السفن ما بين 1000 و5000 حصان، وطولها ما بين 36 م و 63 م وعرضها ما بين 6 م و 18 م، وتزج ما عمقه 2.5 م من الماء.

أما بخصوص النقل الجوي فمنذ القدم والإنسان يسعى إلى التحليق كالطيور ولكن في البدء كانت النتائج مأسوية حتى القرن العشرين، ففي سنة 1900 نجح العالم الألماني زبلن في إنشاء سفينة هوائية وإقلاعها بشكل صاروخي مصنوعة من الألمنيوم وذات طول 128 م وكانت مزودة ب16 كيسا من الهواء مملوء بغاز الهيدروجين (أخف من الهواء) وتسير بمحركين قوة كل منهما 16 حصانا من نوع دلمر واستطاعت هذه السفينة والتي تزن 09 طن من الإقلاع والوصول إلى سرعة 32 كم / سا، وتم استخدامها في مهام الاستطلاع والقصف الجوي فوق الجزر الإنجليزية خلال الحرب العالمية الأولى، وكانت ألمانيا السباق في صنع السفن الهوائية ثم تبعها إنجلترا ثم الولايات المتحدة الأمريكية غير أنه مع الصعوبة التي واجهتها هذه السفن من حيث التحكم فيها أثناء مواجهة العواصف وتكلفة صنعها وتشغيلها المرتفعة وضعت حدا لتطوير تصميمها واستعمالها.

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

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

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

ومع اختراع المحرك النفاث أصبح من الممكن تصنيع طائرات تنقل 500 شخص كطائرة الدي سي 10، وتطوير الصواريخ ذات الصنع الألماني التي استخدمت في الحرب العالمية الثانية ومكنت الإنسان من التطلع للفضاء الخارجي، وفي هذا المجال استطاع علماء الطيران من صنع طائرات تفوق سرعة الصوت وذلك لأغراض عسكرية، ونجحت الجهود الفرنسية – الإنجليزية في صنع طائرة الكونكورد التي استعملت في النقل التجاري الجوي، ونجحت الروس في صنع طائرة طويوليف إلا أنه تميزت هذه الطائرات بارتفاع تكاليف تصميمها وتشغيلها.<sup>1</sup>

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

### المطلب الثاني: أنواع النقل

يمكننا معالجة أنواع النقل من جانبين، حيث نوضح في الجانب الأول الأنواع الرئيسية للنقل أما بالنسبة للجانب الثاني تعمل على توضيح أنواع النقل الأخرى الناجمة عن تصنيف النقل من وجهات نظر مختلفة.

الأنواع الرئيسية للنقل: تنقسم الأنواع الرئيسية للنقل إلى ثلاث أصناف (بري، مائي، جوي)، بحيث يمكن أن يأخذ كلا منها فروعها أخرى، ويعود في حقيقة الأمر تحديد هذه الأنواع إلى تصنيف النقل من جانب الأوساط أو المسارات المسلوكة، ولتوضيح هذه الأنواع نتبع ما يلي:

النقل البري: لا يمكن لأي دولة في العالم مهما وصلت من تطوير وعالمية في اقتصاديا أو فكريا أن تستغني عن وسائل النقل داخلية،<sup>2</sup> والتي نعني بها مختلف الوسائل التي من البر مسلكا لها، وتكمن أهمية ذلك فيما به هذه الوسائل من خصائص تمكنها من فرض مكانتها ومنافسة ما هو عليه بحرا وجوا، ويكمن النقل البري حسب تعريف القانون الجزائري: "في كل نشاط

<sup>1</sup> - ويليام، و. هاي، ترجمة: سعد عبد الرحمن القاضي، أنيس عبد الله التنبر، مرجع سبق ذكره، ص31.

<sup>2</sup> - أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2009، ص19.



يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة<sup>1</sup>.

غير أن هذا التعريف لم يضيف إلى ذلك النقل بالأنابيب الذي يصنف عادة ضمن أنواع النقل البري. وعلى العموم يمكن أن يحتوي النقل البري على عدة أنواع تختلف باختلاف الوسيلة المستخدمة وهي:

النقل بالسيارات: يعد وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى، وذلك من خلال المرونة والاستجابة العالية التي يتصف بها لتلبية حاجات نقل الأفراد أو البضائع، فلو تمت مقارنته بغيره نجد أنه يتميز عن ذلك بتكلفة شحن وتفريغ منخفضة نسبياً، وإمكانية تسييره اقتصادياً بحمولات صغيرة إضافة إلى سيولة وسرعة الترابط ما بين المناطق الجغرافية خاصة في الوصول إلى المناطق التي يصعب اللحاق إليها بواسطة الوسائل الأخرى.

النقل بالسكك الحديدية: يعتبر النقل بالسكك الحديدية من أهم وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول وبشكل كبير في تحقيق أهدافها الاقتصادية والسياسية والعسكرية وذلك فيما يتعلق بنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء، وتأتي أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة لمسافات بعيدة وبسرعات عالية قد لا تتجاوز فيها بعض القطارات 300 كم/سا، ويعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية عاملاً من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع من خلال زيادة فرص نقل المواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج إلى أنماط التخزين والإستهلاك.

النقل بالأنابيب: وهو نظام يستخدم عادة لنقل المواد السائلة (النفط ومشتقاته أو مياه الشرب أو الصرف الصحي أو الغاز) ويشمل هذا النظام كذلك خطوط أنابيب لنقل المواد الصلبة ولكن على نطاق ضيق، وتتم عملية النقل من خلال ضغط هذه المواد داخل أنابيب بواسطة مضخات تتناسب قوتها مع كمية المواد المراد نقلها.

النقل المعلق: يتواجد هذا النوع من النقل في المناطق الجبلية عادة، ولا يقتصر على نقل الأشخاص فقط بل يستخدم كذلك في نقل البضائع، وفي مثلنا عن ذلك يتواجد في مناجم غانا محطة نقل معلق متطورة تشتغل بحمولة 300 طن في الساعة<sup>2</sup>.

ويكون المبدأ الأساسي في النقل المعلق هو أن الثقل يضل معلقاً من جبل يمتد فوقه ولا يمس الأرض أثناء نقله، ويستخدم هذا النقل في حالة عبور الأراضي الوعرة أو الغابية أو الأودية العميقة وغيرها من العوامل الطبيعية<sup>3</sup> التي تعيق استخدام أنواع النقل الأخرى، وبناءً على ذلك فهو يساهم إلى جانب ما يوفره من نقل الأشخاص والبضائع بعوائد اقتصادية أخرى قد

<sup>1</sup> - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 32، قانون 09/11 المؤرخ في 5 يونيو 2011، يعدل ويتمم القانون رقم 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ص 10.

<sup>2</sup> - حميد الطفيلي، مرجع سبق ذكره، ص 56.

<sup>3</sup> - نفس المرجع السابق، ص 55.

تكون ناجمة عن تجنب التكاليف المرتفعة التي يتطلبها الأمر في حالة إزالة تلك العوائق من أجل استخدام أنواع النقل الأخرى للتمكن من الوصول إلى مناطق كهذه.

النقل المائي: وينقسم إلى نوعين بحري ونهري.

1- النقل البحري: من المعلوم أن النقل البحري هو أرخص وسيلة لعملية نقل البضائع، ولذلك يعد الوسيلة الرئيسية في نقل التجارة العالمية، حيث يعتبر حوالي 25000 بليون طن من الشحنات المحيطات سنويا أي ما يشكل نسبة 71% من الشحن العالمي.<sup>1</sup>

ولا يكون النقل البحري عابرا للبحار والمحيطات أي نقلا دوليا فقط، بل قد يمكن أن يكون كذلك نقلا ساحليا والذي لا يقصد به نقلا خفيفا على سفن صغيرة وإنما هو تعبير في خاص بعمليات التسيير ونظم التوقيع الملاحي، حيث يلقي هذا النوع من النقل رعاية خاصة من الدولة التي تسيره لكونه يشكل عصب الأسواق المحلية من حيث تفاعل قوى الطلب والعرض.

وينتج من عملية النقل البحري العديد من الخدمات الفلاحية التي تحتاج إليها السفن والبضائع، والتي تعتبر من الأنشطة الأساسية المهمة والضرورية لتحقيق اقتصاديات نشاط النقل البحري في التجارة الخارجية الدولية وتمثل هذه الخدمات في ما يلي:<sup>2</sup>

### نشاط الشحن والتفريغ:

ويعتبر من أهم النشاطات في خدمات السفن والبضائع بالموانئ، لأنه كلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ كلما انخفضت فترة بقاء السفن بالميناء مما ينعكس أثره على تحديد مستويات النواتج وزيادة الطاقة الإستيعابية للموانئ علاوة عن أثره

في اقتصاديات تشغيل السفن، كما أن هذا النشاط مسؤول عن سلامة البضائع أثناء القيام بعملية شحن التفريغ، فكلما انخفضت مخاطر تلف البضائع المتداولة بالميناء كلما انخفضت قيمة التأمين عليها، وينقسم نشاط الشحن والتفريغ إلى نوعين، حيث نحصر النوع الأول بنشاط الشحن والتفريغ التقليدي، أما النوع الثاني يتمثل في القيام بالعملية عن طريق الحاويات التي يتوقف تداولها على نوعية المعدات ومدى توفرها، أي الوسائل التي تنقل بها.

- نشاط التخزين: وترجع أهمية هذا النشاط إلى عملية تحويل البضائع إلى أن يتم تعريضها للإجراءات اللازمة للسماح بدخولها، كما يتطلب الأمر توفير مخازن إيداع للبضائع المصدرة لتوفير الشحنات اللازمة لشحن السفن دون أن تتوقف لعدم تدفق البضائع التي سيتم نقلها.

- نشاط تموين السفن: ويمكن في تموين السفن باحتياجاتها من المعدات لاستخدامات السطح والمكينات ويدخل في إطار ذلك تموينها بالأغذية.

- نشاط إصلاح السفن: ويتمثل هذا النشاط في إصلاح السفن لما تكون في حالة أعطال، كما أن بعض الصيانة اللازمة والدورية للسفن أثناء توقفها بالموانئ لإجراء عمليات الشحن والتفريغ يؤدي إلى توفير الوقت والتكلفة إذا ما توجهت إلى أماكن مخصصة للإصلاح فقط.

<sup>1</sup> - تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، إعداد مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، أكتوبر 2009، ص3.

<sup>2</sup> - تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، مرجع سبق ذكره، ص5.

- نشاط الوكالات الملاحية: إن هذا النشاط يتمثل في القيام بأعمال الوكالة الملاحية للسفن الأجنبية من دخول الموانئ وتكليف الجهات التي تقوم على خدمة السفينة أو بضائعها أو إصلاحها، وتقوم هي على الجانب الآخر بسداد مستحقات هذه الجهات خصما من حسابات السفن لديها، وتغذي حسابات السفن من أموال الملاك سواء بتحويل النقد الأجنبي المباشر أو بتحصيل نوالين تلك السفن وسداد ما عليها من التزامات بالداخل وتحويل فوائضها إلى الخارج بالنقد الأجنبي.<sup>1</sup>

2- النقل النهري: وهو لا يقل استخداما عما ذكر فهناك أنهارا عملاقة يمكن أن تستوعب سفنا بحرية قد تصل حمولتها إلى 50000 طن أو أكثر، مثلما يحدث في نهر الألب بألمانيا ونهر سانت لورانس بكندا ولذلك يعد من بين أحد أنواع النقل ذات اقتصاديات الحجم الكبير.

النقل الجوي: يعد النقل الجوي أحد أنماط النقل وأسرعها، وأكثرها تطورا واستخداما للتكنولوجيا المتطورة.<sup>2</sup> كما لم يبق هذا النوع في قيامه بنقل الركاب والبضائع بين البلدان والقارات فقط، وإنما أصبح يؤدي ذلك الدور بين المدن في البلد الواحد، بالإضافة إلى ذلك فهو يمثل أحد العوامل الأساسية في نقل السلع ذات القيمة العالمية التي يجب أن تتواجد في الأسواق بسرعة مثل المنتجات الزراعية القابلة للتلف، وبالتالي فهو وسيلة أساسية اقتصاديا واجتماعيا في جميع أنحاء العالم.

<sup>3</sup> الأنواع الأخرى للنقل وتمثل في أنواع النقل الناجمة عن التصنيفات التالية.

في حالة تصنيف النقل وفقا للمجال التشغيل نميز الأنواع التالية للنقل

النقل الداخلي: وهو الذي يكون داخل حدود الدولة.

النقل خارجي (دولي): وهو الذي يكون خارج حدود الدولة.

نقل حضري: وهو الذي يتم في الأوساط الحضري، وهو تعريف بأنه: "نشاط للخدمات يتيح منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال المحيط الحضري علي متن مركبة معدة لهذا العرض ولمسافة مقبولة".<sup>4</sup>

في حالة تصنيف النقل وفقا لطبيعة وسيلة نميز وجود نوعين للنقل هما:<sup>5</sup>

نقل عام: يتمثل النقل العام في أية وسيلة نقل الركاب والبضائع فوق خطوط معينة تعمل عليها، وجدول متفق عليه مسبقا مرورا بمحطات نقل معينة يطلق عليها محطات النقل العام عرف علي انه: "وسيلة أو نظام لنقل الركاب والبضائع داخل المدن بينها وبين الدول".

<sup>1</sup> اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، آثار الإنفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل، الأمم المتحدة، 2001، ص 61.

<sup>2</sup> محمد خميس الزوكة، الجغرافيا الاقتصادية للعالم، دار المعرفة، الإسكندرية، 2004، ص 488.

<sup>3</sup> محمود حميدان قديد، تخطيط النقل، 2009، بحث منشور على الرابط: [www.ao.academy.org](http://www.ao.academy.org)

<sup>4</sup> فارس بويكر، سليم بوقنة، استعمال الأساليب الكمية في دراسة المستهلك نحو خدمات النقل الحضري "حالة النقل الحضري لمدينة قسنطينة" مداخلة بالملتقى الوطني نحو " استعمال الأساليب الكمية في اتخاذ القرارات الادارية " جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة (الجزائر)، 2009، ص 3.

<sup>5</sup> منتدى الرياض الاقتصادي، نحو تنمية اقتصادية مستدامة، دراسة تطوير النقل داخل المدن في المملكة العربية السعودية، الدورة الخامسة، 19 ديسمبر 2001، ص 11.

ويضم النقل العام تحت جميع تلك الأنظمة التي تتمثل الركاب والبضائع أن يكون له تعريفه مدروسة لتكون في متناول الجميع، ويكون الركوب فيها مشتركا مع الآخرين وفق سير ومواعيد ومحطات وقوف محددة، وله وإيجابياته الكبيرة في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية .

**نقل خاص:** ويعني النقل الخاص علي انه وسيلة التنقل للسكان والبضائع بواسطة مركبة خاصة أو يستأجرها الفرد، وهي لا تسير وفق جدول أو برنامج زمني بل تعطي صاحبها المرونة في الاستعمال مني وكيفما يشاء وتبقي مشكلتها أنها ممكنة سواء لملكيتها أو لتبعيتها بالوقود أو صيانتها، وتعتبر من أهم المسببات للاختناقات المرورية خاصة داخل المدن .

**في حالة تصنيف النقل وفقا لمستوي الخدمة :**

**عضلي:** عن طريق القوى العضلية للإنسان (دراجة مثلا)، أو استخدام قوى العضلية للحيوان (جر العربات مثلا).

**قوى طبيعي:** باستخدام الرياح والتيارات المائية لدفع السفن الشراعية.

**الطاقة:** تتمثل في استخدام الوقود أو الكهرباء.

**في حالة تصنيف النقل وفقا لنوع الخدمة نجد هناك نوعين للنقل :**

**مخصصة:** لنقل الأشخاص فقط أو البضائع فقط.

**مشتركة:** لنقل الأشخاص والبضائع معا.

**في حالة تصنيف النقل على أساس الحمولة نميز ثلاثة أنواع:<sup>1</sup>**

**نقل خفيف:** يكون بالنسبة للسيارات (0,5 – 3 طن) في البلدان النامية، (0,5 – 10 طن) في البلدان الصناعية.

**نقل متوسط:** الذي يكون بالنسبة للسيارات (3 – 10 طن) في البلدان النامية، (10 – 30 طن) في البلدان الصناعية.

**نقل ثقيل:** وهو الآخر بالنسبة لسيارات من 10 طن فأكثر بالبلدان النامية، ومن 30 طن فأكثر بالبلدان الصناعية.

### المطلب الثالث: أهمية ومكونات النقل

#### 1- أهمية النقل:

النقل يعني حركة البضائع والأشخاص من مكان لآخر، ويعتبر النقل من المكونات الأساسية لسلسلة التوزيع، النقل له مزايا كثيرة ولكن له أيضا مساوئ، ولكننا دائما نركز على المزايا لأننا لا نستطيع الحياة دون وجود النقل في عالمنا.

**الأهمية الاقتصادية:<sup>2</sup> إن الحركة الاقتصادية تشمل إنتاج وتوزيع واستهلاك**

<sup>1</sup> - شريف ماهر هيكل، دور وأهمية النقل في تكوين أواصر الاتحاد العربي، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، القاهرة (مصر)، 2007، ص77.

<sup>2</sup> - د. نبيهة جابر، مقالة أهمية النقل في حياتنا [www.kenanaonline.com](http://www.kenanaonline.com)

البضائع والاستفادة من الخدمات التي تقدم، ويعتمد الإنسان على المصادر الطبيعية لإشباع احتياجاته، ولكن لاختلاف الطبيعة والمناخ من بلد إلى آخر نجد النقل يدخل ليحل المشكلة بتحريك الإنتاج من الدولة التي بها وفرة من منتجات زراعية أو صناعية أو تكنولوجية أو مهارات متمثلة في المتخصصين والفنيين والعلماء، كل ذلك يساهم في تحقيق الرفاهية للمجتمعات التي تستفيد من ذلك.

تحقيق المنفعة: المنفعة قد تكون مكانية وهي نقل المواد الخام و المنتجات المصنعة من مكان إلى آخر لإشباع الحاجات الإنسانية، كما يحقق النقل المنفعة الزمنية حيث تحرك المنتجات من المناطق التي تقع في الأجزاء من الكرة الأرضية التي فيها فصول السنة تختلف عن الأجزاء الأخرى إلى المناطق الأخرى ليستفيد الجميع مما يتم زراعته وتصنيعه في أي وقت من السنة.

رفع مستوى الرفاهية: إن المعروض من السلع لم يعد معتمدا على ما تنتجه الدولة فقط بل على المنتجات الواردة من الخارج أيضا التي تكمل ما ينقص، كما تقدم الجديد في الموضة والصناعة والألوان يعود الفضل في ذلك للنقل الذي يسهل حركة تنقل السلع على مدار السنة.

رفع مستوى المعيشة: يساعد النقل على ارتفاع المعيشة حيث يزيد الانتاج لتوفر الخامات وبسعر معقول يزيد من المعروض من السلع وتنوعها مما يوفر مستوى معيشة مقبول للمستهلكين.

إتاحة المواد الخام: يساعد النقل على حركة المواد الخام من مكان انتاجها الى أماكن تصنيعها لتصبح قابلة للاستخدام.

إتاحة البضائع للمستهلك: تنقل البضائع التي تصنع في مكان ما إلى الأماكن المتفرقة في أنحاء الدولة، أو خارجها حيث يوجد المستهلك، النقل يحقق المرونة المطلوبة لحركة البضائع والأشخاص.

الأهمية الاجتماعية:

يلعب النقل دورا كبيرا في التأثير على تكوين المجتمعات الحضرية بالرغم من وجود الغذاء والماء يلعب هو الآخر دورا حيويا، إلا أن النقل تظهر أهميته من حجم ونمط التطور في هذه المجتمعات، كما ساعد نقل التكنولوجيا والتقنيات الحديثة في التقدم وتوسع المدن وتطورها.

يساعد النقل على إيجاد فرص عمل: يحتاج النقل إلى سائقين، حمالين، كمساريه، حمالين، مضيفين، عمال لصناعة القاطرات والعربات، ... الخ، كما يساعد النقل سكان الريف أو الأماكن البعيدة للانتقال حيث توجد الأعمال التي يستطيعوا الالتحاق بها.

يساعد النقل على انتقال العمالة: بالاستفادة من النقل يستطيع الأشخاص السفر خارج الدولة لبلاد أخرى للعمل هناك، لولا التنقل ما تحرك الناس من مكانهم وعانوا من الفقر والجوع والحاجة.

يساعد النقل على الاستقرار: إن وجود وسيلة انتقال تنشأ حول مدن وقرى وتتكون مجتمعات تستقر فيها السكان.

الأهمية السياسية:

ينقسم العالم إلى وحدات سياسية مختلفة وثقافات متنوعة ولكن مع التنقل تنتشر هذه السياسات والثقافات بين الدول، ويمكن أيضا نقل المعدات والأسلحة من دولة إلى أخرى للحماية والدفاع عن أنفسهم، النقل يساعد على التفاعل والتبادل بين الدول ونمو العلاقات السياسية بين الدول وبعضها، كما يساعد على انتقال البريد والطرود وسرعة نقل القوات في حالة الحرب.

يقرب الشعوب من بعضها: التنقل بين بلدان العالم يساعد الشعوب على معرفة ثقافات الدول من حولها و معرفة ما تنتجه من زراعة وصناعة مما يجعل الدول تكمل بعضها حيث تحصل كل دولة على ما ينقصها من الدول التي لديها وفرة.

يساعد في الطوارئ والكوارث البيئية: يساعد النقل على سرعة الحركة من وإلى المناطق المنكوبة لنقل الأفراد والمساعدات الطبية والمؤن الغذائية والأدوية.

### 2- مكونات النقل

لم يقتصر قطاع النقل على الناقل والمنقول فقط وإنما يحتوي على عدة عناصر أخرى كقوة الدفع ومختلف الهياكل القاعدية التي تعد عامل أساسي اليوم في القيام بعملية النقل، ومنه فهو يتكون من:

أ-وسيلة النقل: عرفت وسائل النقل تطورا ملحوظا بمسيرة التطور التكنولوجي عبر الزمن، وتنوعت أوسطها وعرفت بأنها: "تلك المركبة المستعملة في نقل الأشخاص أو البضائع أو كلاهما"<sup>1</sup>. كما وضع لها تعريف آخر على أنها: "جهاز ميكانيكي ذو حركة يستخدم في نقل الأشخاص أو البضائع، يتميز بسرعه وحمولته المختلفة ويسلك شبكة الطرق"<sup>2</sup>.

ب-القوة المحركة (قوة الدفع):وتتمثل قوة الدفع في ثلاثة أنواع تطورت بتطور ممارسة الإنسان لعملية النقل بحيث لا تزال تستعمل كلها لحد الآن وهي:

قوة الدفع البيولوجية: والتي تتمثل في استخدام القوى العضلية للإنسان والحيوان.

قوة الدفع الطبيعية: والتي تتمثل في استخدام مجاري المياه والرياح لتحريك السفن إلى غير ذلك.

<sup>1</sup> ولد كسوسة حكيم، النظام القانوني المرفق بالجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 1996، ص36.  
<sup>2</sup> سليم بوقنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي " دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة"، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري بقسنطينة(الجزائر)، 2005، ص69.

قوة الدفع الميكانيكية: والتي بدأت باستخدام البخار وانتهت بمولد الاحتراق الداخلي عن طريق مصادر الطاقة المختلفة.

ج- الطريق: يعد الطريق العنصر الأساسي في عملية النقل بإعتباره العامل الذي تتوقف عليه حركة وسيلة النقل والمحدد الأساسي في تحديد اتجاهاتها، وينقسم الطريق إلى قسمين طريق طبيعي طريق صناعي.

فالطريق الطبيعي هو الذي يكون مجهزا طبيعيا دون أية استثمارات لإنشائه، ولا يحتاج إلى نفقات صيانة مما يجعله أرخص الطرق، ويتمثل هذا النوع من الطرق بنسبة قليلة من شبكة الطرقات في الوسط البري مقارنة بما يشكله من نسب تامة في الأوساط الجوية والمائية التي تبقى تحتاج إلى تعديلات خفيفة فقط كحفر قنوات لربط طريق مائي بطريق آخر أو وجود محطات أرصاد تحدد مسارات الطائرات وغيرها من ذلك.

بينما يمثل الطريق الصناعي في كل الطرق التي وضعتها يد الإنسان على سطح الأرض، بحيث تتطلب هذه الطرق في إنشائها استثمارات ضخمة مع بقاءها في حاجة دائمة إلى صيانة ويتأثر إنجازها وتصميمها بالطبيعة الجغرافية التي يقام عليها الطريق، وتنقسم شبكة الطرق البرية إلى قسمين هما:

طرق السيارات: تصنف طرق السيارات لعدة اعتبارات كحجم المرور ووظيفة الطريق وأهميته، ونميز في ذلك عدة أنواع للطرق هي:<sup>1</sup>

الطرق الدولية: تتميز الطرق الدولية عن غيرها بخدمات مرورية أفضل، ويجب أن تكون هذه الخدمات واضحة وجلية حسب الإرشادات الدولية، وتكمن وظيفتها في ربط الدول المجاورة ببعضها البعض.

الطرق الوطنية: يطلق عليها كذلك الطرق الرئيسية، وتتميز هذه الطرق بتصميم فني عالي وتكمن وظيفتها في ربط العاصمة بمدنها الهامة وموانئها وأطراف الإقليم ببعضها البعض.

الطرق الولائية: يطلق عليها كذلك اسم الطرق الثانوية أو الطرق الرابطة نتيجة ربطها للطرق الوطنية ببعضها البعض، وهي مخصصة للنقل داخل مجال الولاية وتتميز بعدم استقرار أطوالها بفعل ترقيتها إلى طرق وطنية أو بفعل ترقية الطرق البلدية.

الطرق البلدية: وهي طرق فرعية تكمن أهميتها في تهيئة المجالات الريفية وفك العزلة عن المناطق المهمشة وربطها بالمناطق الكبيرة.

المسالك الريفية: وهي تعمل على إيصال المناطق المبعثرة ببعضها البعض وتمتد داخل تراب البلدية.

ويمكن أن تأخذ أنواع الطرق الخاصة للنقل بالسيارات أشكالا أخرى هي:

<sup>1</sup> - نجلاء غرابي حرم ميلي، النقل شبه الحضري بولاية عنابة، جامعة منتوري بقسنطينة (الجزائر)، 2009، ص54.

الطرق السريع: لا يوجد تعريف للطريق السريع على سبيل المثال في الولايات المتحدة قد ينسحب هذا المصطلح على الطرق العامة وفي الأدبيات الأمريكية فإن هذا المصطلح شائع جدا ويقصد بها الطرق الرئيسية الكبرى، غير أن استخدام اللفظ عند الإنجليز قد يختلف قليلا عن نظيره الأمريكي بحيث يعني تحديدا كل طريق رئيسي متاح الاستخدام للجمهور، وفي وجود مجموعة من الطرق المتداخلة والمترتبة ببعضها البعض في حين يطلق عليها مصطلح نظام طرق سريعة أو شبكة طرق سريعة أو نظام نقلي سريع على المستويات الوطنية ذلك أن لكل دولة نظامها (النظام الوطني للطرق السريعة)، ومنه نجد أن التعريف الاصطلاحي للطرق السريعة مختلف عند الأمريكيين منه عند الإنجليز.<sup>1</sup>

وفي القانون الجزائري يعني الطريق السريع بأنه "طريق أو مقطع من طريق لا يمكن أن تقطعه طرق أخرى أو سكة حديدية، ويمكن منعة على بعض المستعملين والمركبات، ويشمل في كلا اتجاهي حركة المرور علي وسط طريفيين متميزين ذوي اتجاه وحيد يتشكل كل واحد منهما علي مسلكي مرور علي الأقل وقد يفصل بينهما شريط ارضي وسطي".<sup>2</sup>

-الطريق السيار: وهو الآخر الذي عرفه القانون الجزائري بأنة: "طريق اعد وأنجز خصيصا للمرور السريع للسيارات لا يقطعه طريق أو سكة حديدية أو ممر للراجلين، ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهيأة لذلك ولا يؤدي إي ملك متاخم، ويشتمل في اتجاهي حركة المرور علي وسطي طريفيين متميزين ذوي اتجاه وحيد يفصل بينهما شريط وسطي غير مخصص للمرور".<sup>3</sup>

-الطرق الحديدية (السكك الحديدية): تعود التطورات التي طرأت علي النقل السككي من سرعة وحمولة إلى تحسين الطريق الحديدي وسلامته، ففي بداية عصر السكك الحديدية كان وزن المتر الواحد من القضيب الحديدي المستخدم في الطريق الحديدية 20 كيلو غرام، وأصبح حاليا متوسط وزنه 50 كيلو غرام وهو ما زاد الأمر كلفة. كما يوجد اختلاف في أنواع الخطوط الحديدية المستخدمة بالعالم من حيث المقاييس، إي المسافة الفاصلة بين زوج من سكة الحديد والتي يتم حسابها عن طريق البعد بين الحواف الداخلية لرأس السكة، ونميز في ذلك وجود ثلاثة مقاييس في العالم وهي:<sup>4</sup>

-السكة الضيقة: ويبلغ اتساع قضبانها 1.0 مترا.

-السكة العادية: ويبلغ اتساع قضبانها 1.4 مترا.

- السكة العريضة: ويبلغ اتساع قضبانها 1.6 مترا.

ومن المساوي التي تترتب عن اختلاف المقاييس بين الدول وعدم الاتصال بين شبكاتها الحديدية مما يؤدي إلى تشكل عائق يعمل علي الحد من توسع حركة النقل السككي. كما ينعكس عن ذلك زيادة

<sup>1</sup> - الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم، القواعد الجغرافية للطرق السريعة، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، دون سنة نشر، ص 6.

<sup>2</sup> - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45، 07 شعبان عام 1430هـ الموافق ل 29 يوليو سنة 2009، ص 4.

<sup>3</sup> - المرجع السابق نفسه، ص 5.

<sup>4</sup> - حميد الطفيلي، جغرافية المواصلات والاتصالات، دار المنهل اللبناني، 2009، ص 80.



## الفصل الأول: سياسة النقل

تكاليف النقل نتيجة إعادة التفريع والشحن التي تتم بين القطارات عند الحدود الدولية إضافة إلى تلف بعض المنقولات ويتطلب استخدام كل من طرق النقل بالسيارات والطرق الحديدية العديد من الخصائص والمواصفات التي يجب مراعاتها يمكن تلخيصها فيما يلي:

-وجود الإشارات والعلامات والإرشادية.

-إقامة الجسور والإنفاق عند التقاطعات ومداخل المدن تجنباً للازدحام .

-عدم وجود ومعوقات مثل تواجد الحيوانات علي الطرق، أو الكثبان الرملية أو السهول وغيرها من ذلك.

د-المحطات: وتتمثل في كل من المحطات البرية للنقل بالسيارات والمواني والمطارات.

المحطات البرية: ويقصد بها أبعد نقطة تصل إليها وسائل النقل البري، وتستند إليها مهمة التجميع والتوزيع وتحويل خدمة النقل عبر الخطوط البرية.<sup>1</sup>

المواني: تعد المواني العامل الرئيسي في القيام بعملية النقل البحري والأداة الرئيسية التي تؤثر في العلاقات التبادلية للتجارة الخارجية بين الدول، وتعتبر عملية إنشاء المواني من المشاريع الضخمة التي تتطلب رؤوس أموال كبيرة ووسائل تقنية متطورة ولا يمكن إنشاء ميناء إلا إذا كانت الظروف الطبيعية مهيأة لذلك.

وتم تعريف المواني في القانون الدولي من خلال معاهدة جنيف في 09 ديسمبر 1923 بأنه "تعد المواني البحرية تلك المواني التي تتردد عليها السفن البحرية التي تستخدم في التجارة الخارجية"<sup>2</sup> بينما عرف الميناء في القانون البحري الجزائري حسي الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 بأنه "نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة"<sup>3</sup>.

وتصنف المواني من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها إلى عدة أنواع كما أنه لا ينفي تخصصها في ما جانب القيام بوظائف أخرى، ومن بين أهم الأنواع نجد:<sup>4</sup>

المواني التجارية: وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين، وتستند إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحى والتجاري للسفن التجارية، ومنه تلجأ إليها السفن لعمليات الشحن والتفريع للبضائع ونقل الركاب وتزويدها بحاجاتها من الوقود والمواد الغذائية.

<sup>1</sup> زين العابدين علي، تخطيط النقل الحضري، دار اليمامة للنشر والتوزيع، لبنان، 2004، ص288.

<sup>2</sup> رشيد غلاب، تحسين خدمات المواني باستخدام نماذج صفوف الانتظار، رسالة ماجستير، قسم علوم التسيير، كلية علوم التسيير، والعلوم الاقتصادية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة (الجزائر)، 2006-2007، ص86.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه.

<sup>4</sup> - بالاعتماد على كل من:

- محمد عبد الفتاح، الاستراتيجيات التسويقية للمواني وشركات النقل البحري، الناشر المكتب العربي للمعارف، القاهرة(مصر)، 2011، ص98.

- سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل "دراسة تمهيدية"، الدار الجامعية، 2002-2003، ص41.

موانئ النفط: وتحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب البترول من حقول اكتشافه أو مصانع تكريره إلى الأرصفة كما تقوم بمهمة ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة مما يتطلب تزويدها بمحطات الضخ اللازمة.

موانئ الخدمات: وتخدم عملية التحرك الملاحي البحري بشكل مباشر وتضمن تأمينه من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاق وظيفتها أعمال الشحن والتفريغ.

موانئ الصيد: وهي كذلك متخصصة تتطلب تجهيزات خاصة كمراكز توقف سفن الصيد، تجهيزات التبريد، مصانع التعليب ومعالجة بقايا السمك إلى غير ذلك.<sup>1</sup>

موانئ التخزين أو المستودعات: وتقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية.

موانئ بضائع الصب الجاف: ويقصد ببضائع الصب الجاف خام الحديد، الفحم، الحبوب إلى غير ذلك، وتتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بحرا مواصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازم توفرها في تلك الموانئ.

موانئ الأمان: وهي التي تلجأ إليها السفن عند اشتداد الأعاصير أو عند الحاجة إلى التموين بالوقود والمياه.

المطارات: يعد المطار من المستلزمات الأساسية لسلامة الطيران ومن شأنه تيسير مهمة طاقم الطائرة ومستعملها وتشبه حاجة الطائرة للمطار حاجة القطار للسكة الحديدية أو حاجة السفن للموانئ.

ويعرف المطار: "بأنه منطقة هبوط تستخدمها الطائرات بانتظار لتحميل المسافرين وبضائع الشحن أو لإنزالهم".<sup>2</sup>

غير أن هذا التعريف لا يحدد المنطقة الممثلة للمطار، ولذلك يمكن تعريفه كذلك بأنه: "مساحة محددة على سطح الأرض أو الماء بما فيها من مباني ومنشآت ومعدات مخصصة كيميا أو جزئيا لوصول ومغادرة تحرك الطائرات".

الناقل: القوى العاملة التي تدير وتنظم عمليات النقل على مستوى وسيلة النقل أو مستوى المجتمع.

المنقول: ويشمل كل ما يتم نقله من أشخاص أو بضائع عن طريق مختلف وسائل النقل.

<sup>1</sup> - حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية" دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر LEPAL أطروحة دكتوراه، قسم علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007-2008، ص85.

<sup>2</sup> - اللوائح التنظيمية للنقل "الطيران المدني"، دائرة النقل "أبوظبي"، "الإصدار الأول"، سبتمبر 2007، ص1.

### المبحث الثاني: سياسة النقل في الجزائر

#### المطلب الأول: التعريف بوزارة النقل ومهامها

يقوم وزير النقل في إطار السياسة العامة للحكومة وبرنامج عملها المعتمد وفق الدستور باقتراح عناصر السياسة الوطنية في قطاع النقل والأرصاد الجوية ويكون ذلك وفقا للقوانين السارية المفعول.

ويمكننا حصر نشاط وزير النقل ومهامه فيما يلي:

- اقتراح عناصر السياسة الوطنية في مجال النقل.
- تقديم تقارير لنتائج الأنشطة الخاصة بقطاع النقل إلى رئيس الحكومة، مجلس الحكومة ومجلس الشيوخ.
- ممارسة الصلاحيات الخاصة بالأنشطة الهادفة إلى ضمان نقل الأشخاص والبضائع على الطرق البرية والسكك الحديدية أو عن طريق البحر والجو.
- ممارسة الصلاحيات المتعلقة بمجال الأرصاد الجوية والأنشطة التي ترتبط بها مباشرة.
- تصميم، تنظيم، تشغيل وتسويق الأرصاد الجوية لتلبية الطلب بأحسن تكلفة وأجود خدمة.
- تنفيذ كافة التدابير بالإشتراك مع الوزراء المعنيين لضمان التنسيق والمواءمة، خاصة في الدراسات العامة التي تهدف وتساهم في تحديد إستراتيجية تنمية القطاع وتنظيمه.<sup>1</sup>

ولقد حدد المرسوم التنفيذي رقم 89-164 المؤرخ في 27 محرم 1410 هـ الموافق 29 أوت سنة 1989 م صلاحيات وزير النقل وحصرها في المجالات التالية:

- مجال التخطيط في جميع المستويات.
- مجال ضبط المقاييس والصيانة الخاصة بالمنشآت والتجهيزات.
- مجال التقنين والرقابة في الميادين التالية:
  - ميدان النقل البري.
  - ميدان حركة المرور والوقاية والأمن الطرقيين.
  - الميدان البحري والمينائي.
  - ميدان الطيران.
  - ميدان الأرصاد الجوية.<sup>2</sup>

#### الهيكل التنظيمي للوزارة:

<sup>1</sup> - وزارة النقل الجزائرية، "الهيكل التنظيمي"، [transports.gov.dz/index.php?option=com\\_content&view=article&id=15&Itemid=21&lang=ar](https://transports.gov.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=15&Itemid=21&lang=ar)، تم الاطلاع على صفحة الويب يوم 2018-05-25، ص1.

<sup>2</sup> - الجريدة الرسمية رقم 36 المؤرخة في 28 محرم عام 1410 بن الموافق 30 غشت سنة 1989 م، ص 1037-1038.

## الفصل الأول: سياسة النقل

تشمل الإدارة المركزية الموضوعة تحت سلطة وزير النقل على مجموعة من الهياكل، ولقد حددها التنظيم الساري المفعول منذ سنة 2010 وفق المرسوم التنفيذي رقم 10-98 المؤرخ في 18 مارس سنة 2010، كما يبينه الشكل 1.

ويتشكل الهيكل التنظيمي لوزارة النقل في الجزائر من الهياكل التالية:

**الأمانة العامة:** تتضمن الأمانة العامة أميناً عاماً ومديران للدراسات ويلحق به مكتب البريد والمكتب الوزاري للأمن الداخلي.

**الديوان:** يتضمن هذا الهيكل رئيساً للديوان بمساعدة ثماني (8) مكلفين بالدراسات.

**المفتشية العامة:** لقد حدد المرسوم التنفيذي رقم 91-327 المؤرخ في 22 سبتمبر 1991 مهام المفتشية كما حدد تنظيمها وسيرها.

**المديريات:** وهي مقسمة بالشكل التالي:

### 1/ مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية:

وهي مكلفة بدراسة الأشغال المرتبطة بتطوير مجال الطيران والأرصاد الجوية وتنسيقها ومراقبتها كما تسهر على أمن وانتظام الملاحة الجوية في الفضاء الجوي الوطني و تطوير المنشآت والمعدات الجوية، بالإضافة إلى ذلك تلعب دوراً في ضمان سلامة وأمن النقل الجوي والتزويد بخدمات الأحوال الجوية للمستعملين لها، وهي بدورها تضم أربع مديريات فرعية: الأولى مختصة في المنشآت الأساسية للمطارات والثانية تهتم بضبط النقل الجوي بينما الثالثة تختص بمراقبة السلامة والملاحة الجوية، وأخيراً الرابعة تختص بالأرصاد الجوية.

### 2/ مديرية البحرية التجارية والموانئ:

وهي مكلفة باقتراح التدابير السياسية المتعلقة بالبحرية التجارية والموانئ وتنفيذها، كما تسهر على ضمان التزامات اتجاه الاتفاقيات الدولية البحرية وتقوم بتحديد إجراءات تنفيذ المعايير والقواعد المتعلقة بالملاحة البحرية، في نفس الوقت تقوم ذات المديرية بتنظيم ومراقبة المهن البحرية والمينائية وحرفها وتقييم إمكانية تطويرها، إضافة إلى ذلك تسعى إلى ترقية سلامة الأرواح البشرية في البحر والوقاية من التلوث وسلامة الملاحة البحرية والأمن البحري والمينائي.

تضم مديرية البحرية التجارية والموانئ أربع مديريات فرعية: الأولى تختص بالنقل البحري والثانية تعنى بالسلامة والأمن البحريين والموانئ بينما الثالثة تهتم بالمنشآت الأساسية المينائية وأخيراً الرابعة تختص بالنشاطات المينائية.

### 3/ مديرية النقل البري والحضري:

## الفصل الأول: سياسة النقل

تقوم هذه المديرية بالمبادرة بعناصر السياسة العامة للنقل البري والحضري واقتراحها والسهل على تطبيقها، كما تقوم بترقية وتطوير وعصرنة النقل البري والحضري، واقتراح السبل والوسائل من أجل تقديم أفضل الخدمات فيما يتعلق بنقل الأشخاص والسلع براً، وفي نفس الوقت تسهر المديرية على متابعة عمل وتسيير الهيئات والمؤسسات التي تدخل في مجال اختصاصها وتشرف على تكوين وتحسين المستوى بالنسبة للحرف والمهن الخاصة بالنقل البري والحضري.

تضم مديرية النقل البري والحضري أربع مديريات فرعية: الأولى خاصة بالسكك الحديدية والثانية تختص في النقل عبر الطرق بينما الثالثة تعنى بالنقل الحضري وأخيراً الرابعة تختص بحركة المرور والوقاية عبر الطرق.<sup>1</sup>

### 4/ مديرية التخطيط والتنمية :

تقوم هذه المديرية بالتنسيق لإعداد سياسة تطوير وتخطيط النقل وتقييمها وتشارك في أشغال الهياكل المكلفة بإعداد دراسات ومخططات قطاعية مع ضمان التكفل بالجوانب الاقتصادية، كما تساهم في إنجاز دراسات استشرافية والقيام بالتشاور مع المصالح المختصة لقطاعات النقل والتجهيزات العمومية لتحديد توقعات وأجال إنجاز المنشآت الأساسية.

تضم مديريات التخطيط والتنمية ثلاث مديريات فرعية: الأولى مكلفة بالتخطيط والثانية تختص بالتنمية وأخيراً الثالثة تخص أنظمة الإعلام والإحصائيات.

### 5/ مديرية التقنين والتعاون:

تقوم المديرية بتنسيق الأشغال المرتبطة بإعداد مشاريع النصوص التشريعية والتنظيمية التي يبادر بها القطاع ثم توزيعها ومتابعة تنفيذها وتدوينها، كما تقوم بدراسة قضايا منازعات الوزارة المتعلقة لدى الهيئات القضائية، وتحليل مشاريع النصوص التي تقترحها القطاعات الأخرى وتجميع تحليلها.

تضمن المديرية متابعة تنفيذ البروتوكولات والاتفاقيات الدولية التي تهم القطاع وتقييم برامج نشاط التعاون، كما تساهم وتشارك في اللقاءات الثنائية الجهوية والمتعددة الأطراف التي تعنى بمجال النقل ومتابعتها، وتقوم بالاتصال مع الهياكل المعنية الأخرى.

تضم مديرية التقنين والتعاون ثلاث مديريات فرعية: الأولى مخصصة للتقنين والشؤون القانونية والمنازعات، والثانية مكلفة بالتعاون وأخيراً الثالثة خاصة بالوثائق والأرشيف.

### 6/ مديرية الإدارة العامة:

تكلف مدير مستخدمي الإدارة العامة باقتراح سياسة تكوين مستخدمي الإدارة المركزية والمصالح غير المركزية التابعة للقطاع والسهل على تنفيذ مخططات التكوين بالتعاون مع المديريات الأخرى، كما

<sup>1</sup> - الجريدة الرسمية رقم 20 المؤرخة في 8 ربيع الثاني عام 1431 بن الموافق 24 مارس سنة 2010 م، ص6-10.

تسهر على تطبيق التنظيم في مجال تسيير المسار المهني لمستخمي الإدارة المركزية والمصالح غير المركزية.

تقوم المديرية بإعداد الميزانية التقديرية للتسيير المخصصة للقطاع ومراقبة استعملها، كما تساهم إلى جانب مديرية التخطيط في إعداد قوانين المالية.

تضم مديرية الإدارة العامة أربع مديريات فرعية: الأولى خاصة بالمستخدمين والثانية تختص في التكوين بينما الثالثة مكلفة بالميزانية والمحاسبة وأخيرا الرابعة تختص بالوسائل العامة.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: أهم سياسات النقل في الجزائر

تهدف السياسة العامة إلى معالجة مشكلة عامة وذلك بتقديم حلول مناسبة تعتمد في تنفيذها على أساليب علمية ووسائل مناسبة مع مراعاة الظروف البيئية المحيطة بها، ولعل سياسات النقل من أبرز السياسات العامة القطاعية والتي تعتبرها الحكومة من الأولويات بل تسخر لها كافة الوسائل المادية والمعنوية اللازمة.

إن كل مشكلة عامة يقابلها نشاط حكومي يسعى للتصدي لها وتكون المعالجة حسب طبيعة المشكلة ودرجة الأولوية ونسبة المتضررين منها، ولقد سبق لنا وأن حددنا أهم وأبرز المشاكل التي تواجه النقل البري في الجزائر، والتي أجبرت الحكومة على التحرك والسعي إلى تبني مجموعة من الإجراءات والخطط من خلال سياستها العامة الخاصة بقطاع النقل الذي بدوره أصبح يؤثر ويتأثر بالقطاعات التجارية والصناعية الأخرى خاصة في ظل التطورات المتلاحقة التي تشهدها هذه الأنشطة والتي لا يمكن لنا تصور نموها وتطورها دون قطاع نقل متطور هو الآخر وسنحاول فيما يلي استعراض أهم الحلول والإجراءات والتدبير التي قامت بها الحكومة سعيا منها إلى القضاء على مشاكل النقل البري.

### 1/ الإجراءات الخاصة لمواجهة حوادث المرور:

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

#### • مستعملي الطريق:

نقصد بمستعملي الطريق كل من له علاقة بالطريق سواء كان سائقا أو من الراجلين ونعنى بالسائق: كل شخص يتولى قيادة مركبه بما فيها الدرجات العادية والدراجات النارية أو يسوق

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، ص 10-13.

حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك بينما نقصد بالرجال كل شخص يتنقل سيراً على الأقدام.<sup>1</sup>

### • المركبة:

نقصد بالمركبة كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير بذلك تسير على الطريق بوسائلها الخاصة.<sup>2</sup>

### • المحيط:

للمحيط عدة تعاريف لكن في دراستنا هذه نقصده به كل العوامل التي تحيط بمستعملي الطريق والمركبة والمتمثلة في حالة الطريق ومنشأته الفنية نسبة تغطية الطرقات بالإضاءة العمومية حالة الأحوال الجوية وضعية لافتات وإشارات المرور

حيث قامت الحكومة الجزائرية بمجموعة من الإجراءات خصصتها لكل عامل من العوامل السابقة وذلك على الشكل التالي :

#### 1-1/ بالنسبة لمستعملي الطريق:

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

#### 2-1/ بالنسبة للمركبة:

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

#### 3-1/ بالنسبة للمحيط:

- تزويد الطرق والمنشآت الفنية.
- تزويد الطرق بالإضاءة العمومية.
- تنصيب وتعيين اللافتات المرورية.
- تزويد مستعملي الطريق بحالة الأحوال الجوية.

<sup>1</sup> - مولود ديدان، مدونة حركة المرور عبر الطرق، الجزائر: دار بلقيس، 2007، ص6.

<sup>2</sup> - الجريدة الرسمية رقم 45 المؤرخة في 7 شعبان عام 1430 هـ الموافق 29 جويلية سنة 2009 م، ص5.

وسوف نتطرق إلى هذه الإجراءات بالتفصيل في الفصل التطبيقي الذي خصصناه لسياسات النقل الهادفة إلى تحقيق السلامة المرورية.<sup>1</sup>

### 2/ الإجراءات الخاصة لمواجهة الازدحام المروري:

إن الازدحام المروري كمشكلة لا يقل أهمية عن حوادث المرور بل يعتبر هو الآخر من أهم المشاكل العامة التي يواجهها المواطن الجزائري والتي يعيشها يوميا، مما يستدعي التدخل من طرف الحكومة لإيجاد الحلول المناسبة. ومن أهم الإجراءات المتخذة في هذا المجال:

#### • الاهتمام بالنقل الجماعي للأشخاص:

تقوم الجزائر مثلها مص مثل كافة الدول خاصة الكبرى منها على تشجيع المواطنين باقتناء وسائل النقل الجماعية من أبرز الحلول التي تقتضي على الازدحام المروري، ولقد لاحظنا مؤخرا حركة نوعية في مشاريع انجاز أنماط جديدة للنقل الجماعي للأشخاص "الترامواي" و "الميترو" "القطار" التي تم إنجازها بالمدن الكبرى والتي تساهم في تقليص مستوى الازدحام المروري، بالإضافة إلى ذلك يعتبر النقل الجماعي للأشخاص أقل تكلفة من ناحية استهلاك الطاقة وأقل تلوثا للبيئة.

• استحداث ما يسمى الخط الأزرق على مستوى مدينة الجزائر العاصمة وهو عبارة عن خط خاص بالمركبات التي تقوم بنقل ثلاث أشخاص على الأقل؛ والهدف هنا هو تقليص عدد المركبات المستعملة للطريق.

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

• توسعة الطرق وإنشاء طرق سيارة مزدوجة وأبرزها الطريق السيار شرق غرب الذي يمر عبر كافة الولايات الشمالية حيث يسهل على مستعمل الطريق تجاوز العبور عبر المدن في سفره.

• إنجاز مجموعة من المنشآت الفنية كالجسور والأنفاق التي تقلص من الازدحام المروري.

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

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

• إنشاء مباني الخاصة بالإدارات المركزية في أماكن خارج وسط المدينة مما يسهل الوصول إليها.

### 3/ الإجراءات الخاصة لمواجهة مشكلة التلوث البيئي:

<sup>1</sup> لعبداني عبد الحفيظ، النقل والتنمية المحلية، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم 2018/06/06



إن ارتفاع عدد السيارات والشاحنات على مستوى الحظيرة الوطنية نجم عنه ارتفاع في مستوى التلوث البيئي، وتحاول الحكومة التحكم في هذا المؤتمر من خلال الإجراءات التالية:

- إعفاء مالكي السيارات المجهزة بغاز GPL عن دفع الضريبة السنوية على السيارات، ويمكن اعتبار هذه المبادرة كسياسة تهدف من خلالها الحكومة إلى تشجيع المواطنين على اقتناء سيارات مجهزة بهذا النوع من الطاقة الذي لا يعتبر ملوثا للبيئة.
- الفحص التقني الدوري والإجباري للسيارات الذي يقوم برفض ومنع السيارات الملوثة للبيئة عن السير وذلك طبعا بعد إجراء فحوصات خاصة.
- حرص أجهزة الأمن الوطني والدرك على ردع أصحاب السيارات الملوثة للبيئة وتوقيفها.
- المراقبة الدورية للأجهزة المعنية بالمحيط والبيئة للورشات التي تمارس نشاط غسل وتشحيم السيارات. لضمان عدم اختلاط الزيوت المستعملة بالمياه الجوفية ومياه الشرب.

### 4/ الإجراءات الخاصة لمواجهة مشكلة شغل المكناني:

قد تشغل السيارات حيزا مكانيا مهما في المدينة وحتى خارجها ويكون ذلك طبعا على حساب المساحات الخضراء والمناظر الجميلة، ولواجهة هذه المشكلة تقوم الحكومة بما يلي:

- تنصيب لافتات مرورية خاصة بتوقيف السيارات في إطار عملية تنظيم المرور.
- إنشاء حظائر لتوقف السيارات وخاصة على المستوى السفلي للبنىات.
- تشديد الرقابة وردع مخالفات القوانين المتعلقة بأماكن ركن السيارات.
- تزويد الهياكل والبنىات الحكومية وحتى التجمعات السكنية الحديثة بحظائر خاصة للسيارات.

### 5/ الإجراءات الخاصة لمواجهة مشكلة الضوضاء:

أصبح الضجيج والضوضاء واقع تعيشه مدننا يوميا وخاصة الكبرى منها وهذا ما يؤثر على الحالة النفسية للمواطن ويجعله أكثر عرضة للأزمات الصحية بسبب التوتر العصبي الذي ينتج عنها ونشير إلى أنه يصعب على الحكومة معالجة هذا المشكل إلا بواسطة:

- التحكم في معدل المركبات التي تجوب شوارعنا يوميا وخاصة الشاحنات منها.
- الفحص التقني يقوم هو الآخر بمراقبة مستوى الضجيج في السيارة لكن ارتفاعه قد لا يمنع السيارة عن السير.
- توعية وإرشاد سائقي المركبات بعدم استعمال منبهات الصوتية إلا للضرورة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - نفس المرجع السابق .

### المطلب الثالث: واقع شبكة قطاع النقل في الجزائر والآفاق التنموية له:

#### 1- واقع قطاع النقل في الجزائر: وتتكون شبكات قطاع النقل في الجزائر في المحاور الرئيسية التالية:

شبكة الطرقات: تعتبر شبكة الطرق الجزائرية واحدة من أكبر الشبكات الأكثر كثافة في القارة الإفريقية، حيث يقدر طولها ب 112696 كلم من الطرق، منها 29280 كلم من الطريق الوطني وأكثر من 4910 هيكل، كما سيتم استكمال هاته الشبكة بجزء هام مقدر ب 1216 كلم والذي سيربط مدينة عنابة في أقصى الشرق بمدينة تلمسان في أقصى الغرب.

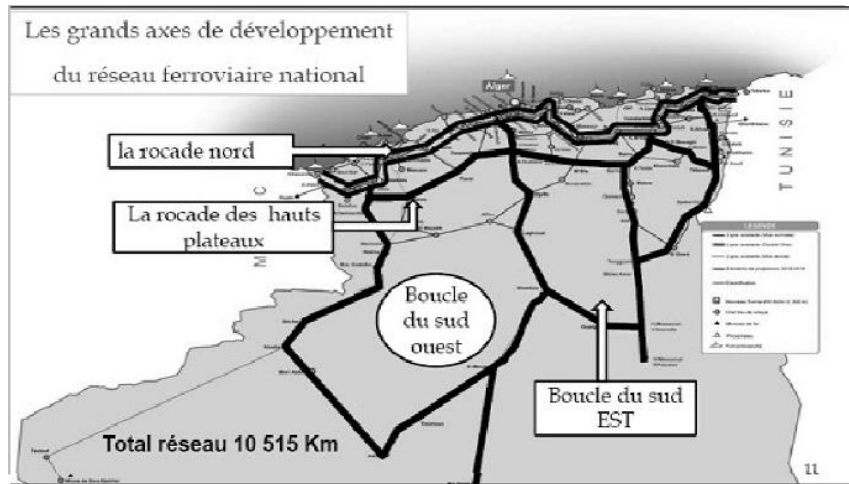
1-1 شبكة السكة الحديدية: تقدر شبكة السكة الحديدية في الجزائر ب 2150 كلم، إذ شهدت في الآونة الأخيرة كهربة بعض المقاطع لوضع قطارات ذات سرعة فائقة قريبا من شأنها أن تربط المدن الرئيسية للبلاد. وتسير شبكة السكك الحديدية من قبل شركة النقل للسكك الحديدية الوطنية (SNTF). وهذه الشبكة مجهزة بأكثر من 200 محطة تغطي خاصة شمال البلاد منها:

- 299 كلم سكك حديدية مكهربة.
- 305 كلم سكك مزدوجة.
- 1085 كلم سكك ضعيفة.

ومن بين مشاريع السكك الحديدية التي هي في طور الإنجاز يوجد مشروع كهربة 1000 كلم من السكك الحديدية وإنجاز 3000 كلم عن السكك الحديدية. وبطول عام 2014 بلغ طول شبكة السكك الحديدية في الجزائر إلى 10515<sup>1</sup> كلم

والشكل التالي يبين لنا وضعية شبكة السكة الحديدية في الجزائر:

شكل رقم (02) وضعية شبكة السكة الحديدية في الجزائر

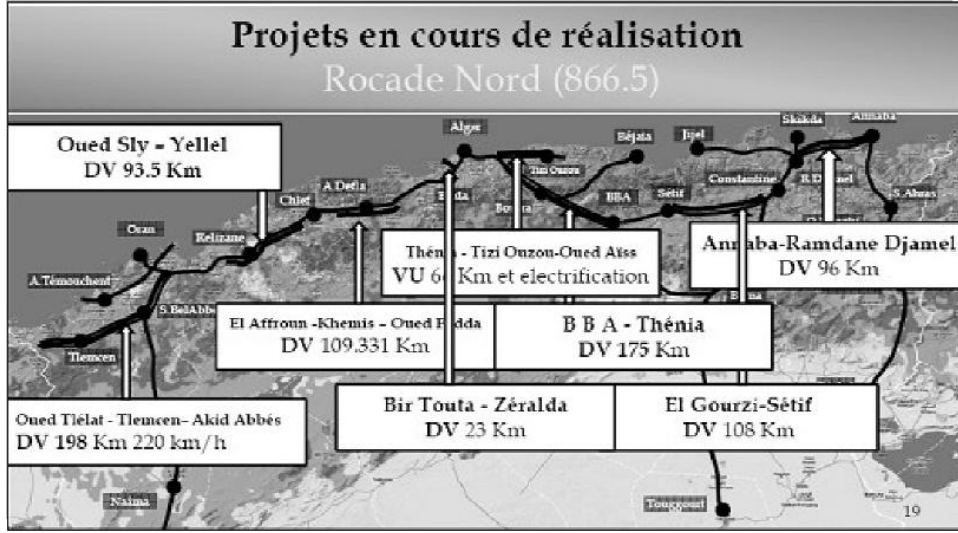


<sup>1</sup> سمير بوختالة، محمد زرقون، نوال بن عمار، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية- عدد 06 جوان 2017 ص50

المصدر: الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار

أما عن المشاريع السكك الحديدية التي هي في طور الإنجاز فالشكل الموالي يوضح لنا ذلك:

شكل رقم (03): المشاريع في طور الإنجاز



المصدر: الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار

2-1 شبكة النقل الجوي: لقد حاولت الجزائر تطوير قطاع النقل الجوي بطريقة تجعل منه وسيلة حقيقية للاندماج على الصعيدين الإقليمي والدولي<sup>1</sup>.

إذ أنه سيتم إنفاق ميزانية تقدر بـ 60 مليار دولار (600 مليون أورو) لتجديد أسطول الجوية الجزائرية خلال الفترة 2013-2017. كما ستقتني شبكة الخطوط الجوية الجزائرية ثلاث طائرات جديدة بسعة 150 مقعدا وستقوم بتجديد 3 طائرات من نوع بوينغ 767 والمتواجدة حاليا في الخدمة، كما ستتم عملية شراء طائرتي شحن لنقل البضائع.

ولقد سجلت الخطوط الجوية الجزائرية خلال الموسم الصيفي معدل نمو إجمالي لحركة المرور قدر بـ 15% وفي عام 2011 بلغت إيراداتها 56 مليار دينار.

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

وتتكفل الخطوط الجوية الجزائرية بعدة رحلات نحو أوروبا، وإفريقيا، كندا، الصين والشرق الأوسط وهناك عدة شركات أجنبية لديها رحلات نحو الجزائر نذكر منها: التونسية للطيران، الخطوط الجوية

الملكية المغربية، الخطوط الجوية الفرنسية، الإيطالية للطيران، إيغل أزور، ليفتنزا، الخطوط الجوية التركية، الخطوط الجوية البريطانية.

**4-1- النقل البحري:** تعتبر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN) والمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ممثلي قطاع النقل البحري في الجزائر، ومعظم العبارات (السفينة العابرة) تعمل على إيصال الركاب إلى الشواطئ الأوروبية، ونقل البضائع إلى جميع أنحاء العالم. ومعظم الأنشطة التجارية الدولية تتم عن طريق النقل البحري، عبر 11 ميناء تجاري نذكر منها: الجزائر، وهران، عنابة، سكيكدة، أرزيو / بتيونا، بجاية، مستغانم، الغزوات، جيجل، تنس ودلس. أما فيما يتعلق بأعمال ترميم الهياكل الأساسية للموانئ فإن عدد قليل منها استفادت من هاته العملية باستثناء محطات النفط والغاز.

**5-1- ميترو الجزائر:** شهدت الجزائر افتتاح أول مترو الجزائر العاصمة بتاريخ 31 أكتوبر 2012 والذي بلغ طوله 9 كلم و10 محطات، وهو ما جعل من الجزائر أول مدينة في المغرب مجهزة بمترو الأنفاق. وأسندت مهمة تسييره واستغلاله للشركة (RATP) ولمدة 8 سنوات.

أطلقت مؤخرا شركة مترو الجزائر العاصمة مناقصة وطنية ودولية لتنفيذ الدراسات الأولية بشأن تمديد الخط رقم 1 لمترو الجزائر العاصمة. كما أطلقت الجزائر مشروع آخر رائد في إطار المخطط الخماسي 2010-2014 والذي يتمثل في إنشاء مترو وهران.

**6-1- الترامواي:** في إطار المخطط الخماسي 2010-2014 أطلقت الجزائر مخطط آخر لتنمية وتحديث قطاع النقل الجماعي والنقل الحضري ما بين المدن عبر السكك الحديدية أي الترامواي<sup>1</sup>.

حيث يعتبر ترامواي الجزائر نظام نقل جماعي يخدم مدينة الجزائر العاصمة. وفي سنة 2012 شمل 16.2 كلم و28 محطة وقد تم توسيعه ليصل إلى 23 كلم و38 محطة.

كما يعتبر ترامواي قسنطينة مشروع النقل الجماعي والذي يخدم مدينة قسنطينة، فهو قيد الإنجاز منذ سنة 2008، أجريت أول الاختبارات التقنية لترامواي قسنطينة في عام 2012 وسيشمل مساره خط يقدر ب 9 كلم و10 محطات، وقد تم افتتاحه في سنة 2015.

أما ترامواي وهران هو مشروع آخر للنقل الجماعي والذي يخدم مدينة وهران إذ شرع في إنجازه في أواخر عام 2008، ويعتبر أطول ترامواي في الوطن على مسافة مقدرة ب48 كلم. وقد أجريت التجارب التقنية الأولى لترامواي وهران في عام 2012 ودخل حيز الخدمة في 01 ماي 2013.

وستعزز العديد من المدن الجزائرية بالترامواي منها سيدي بلعباس، باتنة، ورقلة، مستغانم، عنابة، سطيف، إذ تم الانتهاء من الدراسات التقنية لمشاريع الترامواي الخاصة بهذه المدن 06 للوطن وتعتبر جليها في نهاية الانجاز إذ من المنتظر دخولها للخدمة الفعلية في أواخر سنة 2017، كما تم إجراء

<sup>1</sup> المرجع السابق ص53

## الفصل الأول: سياسة النقل

دراسات أخرى متناسبة لمشاريع الترامواي المقرر إنجازها في 08 ولايات أخرى ولكن تم إيقاف تنفيذ هذه المشاريع للحالة الاقتصادية الصعبة للميزانية.

2- دور قطاع النقل في الاقتصاد الوطني: إن الأداء المالي والاقتصادي المسجل خلال الفترة 2001-2008 يدل على تحسن الوضعية المالية الخارجية وتراكم موارد الإدخار الميزانياتي، وهو ما سمح للاقتصاد الوطني أن يثبت قدرته على مقاومة الصدمة الخارجية الكبيرة التي حدثت سنة 2009 والتي نجمت عن تفاقم الأزمة المالية الدولية والأزمة الاقتصادية العالمية. ويشهد على تعزيز الوضعية المالية الخارجية خلال سنوات 2010-2012 ودرجة الاستقرار النقدي والمالي.

وقد عرف النشاط الاقتصادي تباطؤ في سنة 2013 ويرجع هذا إلى تردد نمو الطلب الإجمالي وانخفاض إنتاج المحروقات قدر إجمالي الناتج الداخلي 16569.7 مليار دينار (208.7 مليار دولار) ولن يفوق نمو حجم إجمالي الناتج الداخلي حدود 2.8%. أي تراجع بـ0.5 نقطة بينما يبقى نمو حجم إجمالي الناتج الخام خارج المحروقات مستقرا عند 7.1% والأخذ بعين الاعتبار النمو الديموغرافي المقدر بـ2.07% وارتفع إجمالي الناتج الداخلي للفرد بـ0.73% (1.14% في 2012).

وباستثناء قطاع المحروقات الذي يعيش مرحلة ركود قوي، حققت كل القطاعات الأخرى نموا إيجابيا، ويتميز كل من قطاع الخدمات المسوقة والتي يدخل في إطارها قطاع النقل وقطاع الفلاحة بأداءات تفوق تلك المحققة في سنة 2012.<sup>1</sup>

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

جدول رقم (01) الناتج المحلي الخام الوحدة: مليون دج

السنوات	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
قطاع النقل	105507	117477	124524	134045	147141	169367	169367	218678
	6.5	4.0	5.3	54.3	7.5	7.1	7.1	6.5

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، الحسابات الاقتصادية 2001-2013، رقم 609.

نلاحظ من الجدول تطور الناتج المحلي لقطاع النقل الذي بلغت نسبة التطور حوالي 100 من سنة 2006 إلى 2013 وهذا راجع إلى الاستثمارات المحققة في القطاع من أجل تحديثه وعصرنته من أجل خدمة متطلبات الاقتصاد الوطني وتحقيق التنمية الاقتصادية للبلاد.

أما عن القيمة المضافة لقطاع النقل فتتضح لنا من خلال الجدول التالي:

<sup>1</sup> المرجع السابق ص 55

## الفصل الأول: سياسة النقل

جدول رقم (2): القيمة المضافة لقطاع النقل في الجزائر الوحدة: مليون دج

السنوات	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
قطاع النقل	830341.	865214.	933707.	1074147.	1194841.	1462802.	1556077.
	5	5	6	7	7	2	9

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، الحسابات الاقتصادية 2001-2013، رقم 609.

نلاحظ من الجدول تطور ملحوظ في القيمة المضافة حيث سجلت ارتفاع على طول فترة الدراسة (2008-2014) وبمعدل الضعف تقريبا وهذا راجع لتحسن نشاط الخدمات المسوقة والتي من ضمنها قطاع النقل بوضوح بعد تراجع الطفيف في السنوات السابقة، مسجلا بذلك أعلى نسبة نمو منذ 2008 بقيمة مضافة تقدر 3827.4 مليار دج، أي بارتفاع قدره 7.8% (+1.4 نقطة)، ويساهم هذا النشاط بأكثر من النصف (56.3%) في نمو إجمالي الناتج الداخلي، كما يولد ما يقارب ربع تدفق الثروة (23.1%) ويرجع هذا إلى ديناميكية فرع التجارة وفرع النقل اللذان ارتفعا (10.4% و 5.0% على التوالي) وتعود الأداءات الجيدة المسوقة إلى النمو القوي للإنتاج الفلاحي وارتفاع الواردات بصفة معتبرة (13.9%).

أما عن الأسعار عند الاستهلاك وبعد سنتين من تسارع ارتفاع الأسعار عند الاستهلاك، والذي بلغ متوسطه السنوي ذروة 9.7% في 2012 بالنسبة للمؤشر الوطني، عاد التضخم إلى 4.15% في 2013، وهو أضعف معدل منذ سبع سنوات.<sup>1</sup>

وأتبع تطور أسعار الخدمات اتجاه معاكس للاتجاه العام للأسعار، ارتفعت أسعار الخدمات ب (6.22%) وتسارع ارتفاعها، وهو أكبر ارتفاع منذ ذروة سنة 2007 (7.49%) وتأتي النقل والاتصالات في المرتبة الثانية والتي ارتفعت أسعارها ب 5.61%، وعرف ميلها تصعدا متسارعا منذ سنة 2010 بنسبة (2.05%).

### 2-أفاق تطور قطاع النقل في الجزائر

عرف قطاع النقل في الجزائر خلال سنة 2014، إعادة إطلاق وتنفيذ أضخم البرامج التنموية للمخططات الخماسية السابقة في القطاع المعطلة منذ سنة 2005 وأكثر من ذلك، والتي رصدت لها أموال ضخمة من ميزانية الدولة، كما تم تجسيد مشاريع لطالما كانت حلم للمواطنين للتخفيف من معاناة النقل خاصة على مستوى العاصمة التي أصبحت تستوعب أكثر مما تشكله حوالي 5 ولايات أو أكثر في الجزائر. وهذا من أجل أن يلعب قطاع النقل دوره في تحقيق متطلبات التنمية الاقتصادية وكذلك المستدامة.

<sup>1</sup> المرجع السابق ص 56

## الفصل الأول: سياسة النقل

1- إستراتيجية تطوير قطاع النقل في الجزائر: لقد عرف قطاع النقل في الجزائر إستراتيجية جديدة وتهدف الإستراتيجية القطاعية إلى زيادة عروض وسائل النقل من أجل:

- تلبية احتياجات تنقل الأشخاص والبضائع؛
- تحسين نوعية الخدمة لتقليل الزمن والمسافة؛
- الاستجابة للاحتياجات اللوجيستية للمتعاملين الاقتصاديين؛
- ضمان التنمية المستدامة مع إعطاء الأولوية للتنوع والربط بين مختلف وسائل النقل.<sup>1</sup>

وعلى أساس هذا المنظور حددت الدولة الجزائرية برامج مختلفة لقطاع النقل للفترات (1999-2004-2005-2010-2014).

وفي هذا السياق خصصت ميزانية قدرها 40 مليار دولار لقطاع النقل في الفترة الممتدة من 2010-2014 من أجل:

- تحديث وتوسيع السكة الحديدية 30 مليار دولار؛
- تحسين النقل الحضري سيما تحقيق إنجاز مشروع الترامواي عبر 14 مدينة؛
- تحديث القطاع الجوي.

تقدر عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار للفترة 2002-2012 بحوالي 28757 مشروع وهذا ما يبينه الجدول التالي:

جدول رقم (03): عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار للفترة 2002-2012

المبلغ: المليون دينار جزائري			
قطاع النشاط	عدد المشاريع	المبلغ	عدد مناصب الشغل
النقل وملحقات النقل	28757	700233	157940

المصدر: الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار

وفي إطار استكمال محاور الإستراتيجية الجديدة للنهوض بقطاع النقل فقد تم تنصيب أربعة جمعيات عمومية في قطاع النقل وهذا في إطار إعادة تنظيم القطاع العمومي التجاري المقرر من طرف السلطات العمومية في سنة 2014.

ويتعلق الأمر بمجمع خدمات الموانئ ومجمع النقل البحري ومجمع نقل البضائع واللوجيستيك ومجمع النقل البري للمسافرين. وتأتي هذه المجمعات لتحل محل ثلاث شركات لتسيير مساهمة الدولة للقطاع والتي تشمل 48 مؤسسة عمومية اقتصادية وكذا مؤسسات ذات طابع اقتصادي وصناعي تحت وصاية وزارة النقل.

<sup>1</sup> - نفس المرجع السابق

وبعد عملية إعادة الهيكلة سيتكفل مجمع خدمات الموانئ (برأسمال يقدر بـ 54 مليار دج) بتسيير الموانئ عن طريق 10 مؤسسات للموانئ ومؤسسة تسيير موانئ الصيد وكذا تسيير خدمات الموانئ عن طريق ثلاث شركات مختلطة موجهة للحاويات وشركتين مختلطتين للوجوستيك.

وسيضم المجمع الثاني الذي يقدر رأسماله بـ 22 مليار دج فرعين من الشركة الوطنية للملاحة والمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين والمؤسسة الوطنية لإصلاح السفن وخمس فروع أخرى مكلفة بمهمة تمثيل مجهز السفن والنشاطات المتعلقة بها، وبالنسبة لمجمع النقل البري للمسافرين (رأسماله 3 مليار دج) سيضم مؤسسة ميترو الجزائر ومؤسسة استغلال الترامواي ومؤسسة النقل الجزائرية بالكابلات وشركة تسيير المحطة البرية للجزائر وخمس فروع لنقل المسافرين بالحافلات. وفيما يتعلق بمجمع نقل البضائع واللوجيستيك (برأسمال قدر بـ 2 مليار دج) فسيضم سبعة فروع تابعة للشركة الوطنية للنقل البري.

2- مشاريع النقل الجديدة: سجل قطاع النقل خلال سنة 2014 العديد من الإنجازات في قطاع النقل البحري والمينائي والنقل الجوي والملاحة الجوية، المترو والترامواي والتليفريك والسكة الحديدية والنقل العمومي لنقل المسافرين بواسطة الحافلات وكذا السلامة المرورية.<sup>1</sup>

1-2- إعادة بعث مشروع الأسطول الجوي والبحري المعطلة: فيما يتعلق بالنقل البحري والمينائي، وفي إطار الاستثمارات ذات الصلة بالمجالين البحري والمينائي المنجزة في سنة 2014، تمت مباشرة تفعيل برنامج اقتناء 27 باخرة منها 25 باخرة لنقل البضائع وباخرتان لنقل المسافرين في إطار تطوير وتحسين قدرات الشركات البحرية الوطنية "المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ومجمع "كنان" بفرعيه كنان "ماد" وكنان "شمال" وإلى غاية نهاية سنة 2014 ثم استلام 5 باخرة لنقل البضائع دخلت حيز الاستغلال، وسيتواصل برنامج استلام باقي البواخر على مدار سنتي 2015 و2016.

يعتبر استحداث أول الخطوط للنقل الحضري البحري، سابقة أولى في الجزائر، كتجربة نموذجية على مستوى العاصمة، وتتواصل الدراسات لفتح المزيد من الخطوط الرابطة بين الولايات الساحلية، كما تم فتح خلال هذه السنة خط بحري جديد يربط بين ميناء سكيكدة وميناء "جنوة".

كما تم إطلاق أشغال تهيئة للحاويات بميناء الجزائر، إلى جانب تسريع وتيرة إنجاز مشروع تطوير ميناء جن جن، وتفعيل مشاريع إنجاز أربع محطات بحرية جديدة، ومواصلة استكمال الدراسات المتعلقة بإنجاز ميناء الوسط، ووضع حيز الخدمة الشباك الإلكتروني الموحد على مستوى الموانئ التجارية.

وفيما يتعلق بالنقل الجوي وفي إطار تعزيز قدرات الأسطول الجوي الوطني، تم خلال سنة 2014 تفعيل وتنفيذ برنامج اقتناء 16 طائرة جديدة من طرف شركة الخطوط الجوية الجزائرية، وتم

<sup>1</sup> - نفس المرجع السابق



استلام أولى هذه الطائرات يوم 22 ديسمبر الجاري من نوع "أ.تي.أر"، وسيتم تسلم باقي الطائرات تدريجياً خلال سنتي 2015 و2016، وإدراج شركة "طاسيلي للطيران" في نشاط النقل الجوي للمسافرين على الشبكتين الداخلية والدولية، فتح 37 خطاً جويًا جديدًا من طرف الشركتين الوطنيتين للنقل الجوي.

مع إعادة تفعيل وتحريك وتيرة إنجاز المحطات الجوية الجديدة بمطارات وهران، عنابة، برج باجي مختار وعين قزام. كما تم إطلاق في هذه السنة أشغال إنجاز محطة جديدة على مستوى المطار الدولي هواري بومدين تستوعب سنويًا 10 ملايين مسافر.

إلى جانب كل هذا تم إطلاق أشغال إنجاز خمسة أبراج للمراقبة خاصة بالملاحة الجوية على مستوى كل من مطارات العاصمة، قسنطينة، وهران، غرداية وتمنراست.

مع إعادة إطلاق أشغال إنجاز خمسة أبراج للمراقبة خاصة بالملاحة الجوية على مستوى كل من مطارات العاصمة، قسنطينة، وهران، غرداية وتمنراست.

مع إعادة إطلاق أشغال إنجاز مركز المراقبة الجهوي للملاحة الجوية بتمنراست، وكذا مباشرة تنفيذ برنامج تركيب 20 جهازاً أو أداة مساعدة على هبوط الطائرات على مستوى 20 مطاراً.

2-2- مشاريع مجال النقل الحضري وشبه الحضري: وفي هذا الإطار قد تم الانتهاء من دراسة إمكانية إنجاز ب 8 ولايات، وعرف مجال النقل الحضري وشبه الحضري، عدة إنجازات منها استلام ووضع حيز الاستغلال المصعد الهوائي "التليفريك" الرابط بين وادي قريش وبوزريعة، وفي مجال الترامواي، تم وضع حيز الاستغلال الشطر الثالث من ترامواي العاصمة، يربط بين برج الكيفان وقهوة شرقي، كما تم إطلاق التجارب الديناميكية لخط مترو العاصمة في شطره الرابط بين حي البدر والحراش، إلى جانب إطلاق أشغال إنجاز الترامواي على مستوى ست مدن عبر التراب الوطني، وهي ورقلة، سيدي بلعباس، مستغانم، سطيف، عنابة وباتنة<sup>1</sup>.

وإطلاق اشغل تمديد مترو العاصمة علي طول الخط الرابط بين كل من الحراش ، باب الزوار، المطار الدولي والحط الذاتي بين عين النعجة وبراتي .

وكذا إنهاء الدراسات الخاصة بانجاز مترو وهران ،انطلاق أشغال انجاز تليفريك تيزي وزو، انطلاق الدراسات المتعلقة بتوسيع خطوط مترو العاصمة بالجهة الغربية علي طول ساحة الشهداء وشوفالي، ثم شوفالي ودالي إبراهيم وأولاد فايت نحو الشراقة .

الانتهاء من الدراسات دراسات الجدوى المتعلقة بإمكانية انجاز ترامواي علي مستوى كل من ولايات تلمسان ،بجاية ،البليدة الجلفة بشار بسكرة، سكيكدة وتبسة، وفي الأخير مباشرة برنامج انجاز سبع حظائر للسيارات بالطوابق بطاقة استيعاب تقدر ب 5000مكان للتوقف علي مستوى العاصمة.

<sup>1</sup> - نفس المرجع السابق

2-3- مشاريع نقل السكك الحديدية: النقل بالسكك الحديدية قد عرف هذا المجال من النقل في الجزائر ديناميكية جديدة خلال سنة 2014، في إطار تعزيز وعصرنه حظيرة القطارات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، وذلك باقتناء

17 قطارا ذاتي "اوتراي" بالنسبة للخطوط الكبيرة، 20 قطارا كهربائيا، 30 عربة مرقدة للخطوط الطويلة، 50 قاطرة و380 عربة لنقل الفوسفات .

وعرفت الشبكة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية في هذه السنة انطلاق برنامج يتضمن دراسة وانجاز ما يزيد على 8000 كلم من خطوط السكة الحديدية الجديدة علي مستوى كل جهات الوطن، منها 2224 كلم علي الخط الشمالي، 2630 كلم علي مستوى الهضاب العليا و4382 كلم علي مستوى الجنوب.

### خلاصة الفصل:

يعد قطاع النقل أحد مؤشرات التنمية الذي تكمن أهميته في خلق المنفعة الزمانية والمكانية للبضائع والمسافرين وشريان محرك لأي كيان من خلال الخدمات الكبيرة التي يوفرها لمختلف القطاعات الاقتصادية من خلال توفير الوقت والتكلفة وكذا إيصال السلع في الزمن المناسب والمكان المناسب والكمية المطلوبة من خلال تطوير وسائل النقل عبر الزمن.

و من خلال دراستنا للنقل في الجزائر اتضح لنا أن للجانب الطبيعي والبشري أثر في تطوير هذا القطاع، بدليل أن جيولوجية الجزائر تؤثر على الانتشار الأحسن لشبكة النقل لشبكة النقل وعلى تنوع وسائله، وأن مختلف قطاعات النقل شهدت تطورا وهذا عائد إلى عدة أسباب منها الموارد المالية المتاحة والمخصصة للقطاع، ونظرا إلى أن سكان الجزائر سيشهد حتما ارتفاعا في السنوات المقبلة، وأن الكثافة السكانية ستؤثر على قطاع النقل، مما يؤدي إلى ارتفاع الطلب عليه، وظهور مشاكل تعيق تنقل الأشخاص والبضائع داخل البلاد وخارجها.

# الفصل الثاني

## الفصل الثاني: التنمية الاقتصادية

## مقدمة الفصل

لقد ظلت مسألة التنمية إلى غاية الحرب العالمية الثانية تطرح أساسا على المستوى الوطني وقد عالجتها عدة مدارس، لكن مع تنامي الوعي والتقدم عرف الخطاب التنموي عدة مفاهيم تهتم بتحديد نطاق التنمية، ولما لها من تأثير كبير على حياة الفرد وبالنسبة للدول اهتم الباحثون بسبل تطويرها بمختلف أصنافها وخاصة التنمية الاقتصادية، هذه الأخيرة من أجل تحقيقها وجب على الدول السعي لتطوير مختلف القطاعات الاقتصادية، وسنحاول في هذا الفصل التطرق لمفهوم التنمية الاقتصادية بأهدافها وأهميتها وأثر النقل عليها نظرا للأهمية الكبرى التي يضيفها لتحقيق التنمية الاقتصادية.

## المبحث الأول: الإطار النظري للتنمية الاقتصادية

## المطلب الأول: تعريف التنمية الاقتصادية

ظهر مفهوم التنمية في عصر الرأسمالية التجارية وتحديدًا في كتابات "أدم سميث" على الرغم من الإشارات الحديثة التي تؤكد على فكر "كانتيلون" السابق في هذا المجال، ولم يعاد استعماله وبشكل منظم حتى الحرب العالمية الثانية إلا على سبيل الاستثناء. والتنمية عموما هي عنصر أساسي للتطور البشري واستقراره الاجتماعي، بما يتوافق واحتياجاته من جهة وموارده المتاحة من جهة أخرى، والمقصود بالتنمية ضمنا هو تغيير إيجابي أو مرغوب فيه، وعملية تحسن وانتقال من مرحلة إلى مرحلة أخرى أفضل. وتعرف التنمية بأنها "عملية ديناميكية تتكون من سلسلة من التغييرات الهيكلية والوظيفية في المجتمع، وتحدث نتيجة للتدخل في توجيه حجم ونوعية الموارد المتاحة للمجتمع، وذلك لرفع مستوى رفاهية الغالبية من أفراد المجتمع عن طريق زيادة فعالية أفرادهم في استثمار طاقات المجتمع إلى الحد الأقصى". وفي ما يخص التنمية الاقتصادية تحديدا نجد أن مفهوم التنمية برز بداية من خلال علم الاقتصاد على أنه "عملية إحداث مجموعة من التغييرات الجذرية في مجتمع معين، بهدف إكساب ذلك المجتمع القدرة على التطور الذاتي المستمر بمعدل يضمن التحسن المستمر في نوعية الحياة لكل أفرادهم"

وما لبث أن حاز مفهوم التنمية بعد ذلك على كثير من الاهتمام من جانب المعني به على كافة النواحي الثقافية والاجتماعية والاقتصادية، فظهرت العديد من النظريات التي تتناول موضوع التنمية بالدراسة والتحليل، فكانت تصب على معالجة التخلف الاقتصادي، نظرا لتركيز الجهود التنموية حول تقليص الفجوة الفاصلة بين الدول المتقدمة والنامية. وجدير بالذكر أن مفهوم التنمية الاقتصادية ظل لعدة عقود من العشرين في نظر الاقتصاديين ومخططي التنمية يتمثل في "قدرة الاقتصاد الوطني على توليد واستدامة الزيادة السنوية في الناتج الوطني الإجمالي بنسبة تتراوح 5% إلى 7% أو أكثر". وبذلك كان مفهوم التنمية مرادفا لمفهوم النمو الاقتصادي (كما سبق وذكرنا) والذي استبدل بعد ذلك إلى التنمية البشرية، ثم إلى المفهوم الشامل أي التنمية المستدامة. وتشتمل التنمية

الاقتصادية على عدة مضامين، فبموجبها يحقق الأفراد زيادات مستدامة في نصيبهم من السلع والخدمات، ورقيا وتحسنا في المستوى المعيشي والاقتصادي، وتقليصا لمشاكل الفقر والبطالة وغيرها من مشاكل الفقر والبطالة وغيرها من المشاكل الاقتصادية والاجتماعية، وذلك من خلال الاستغلال الأمثل للموارد البشرية والمادية، والتغيرات الهيكلية التي تحدثها في كافة مجالات الحياة.

أقر "هاري ترومان" في خطاب تنصيبه رئيسا للولايات المتحدة الأمريكية عام 1949م أم هناك "ما يزيد عن نصف سكان العالم يعيشون في ظروف تقترب من البؤس، طعامهم غير كافي، وهم ضحايا المرض، حياتهم الاقتصادية بدائية وردئية، فقيرهم يشكل عائقا وتهديدا عليهم وعلى المناطق الأكثر ازدهارا على حد سواء، وللمرة الأولى في التاريخ، تمتلك البشرية المعرفة والمهارات اللازمة لتخفيف معاناة هؤلاء الأشخاص ... وأعتقد أن نتيج لتلك الشعوب المحبة والسلام من أجل مساعدتهم في تحقيق طموحاتهم في التمتع بحياة أفضل".

كانت هناك عدة مراحل رئيسية لنظرية التنمية منذ عام 1945م، فمن أربعينات القرن العشرين وحتى ستينياته كما سيتضح لنا عند استعراض نظريات التنمية، كان للجهود الدولية دورا كبيرا في تعزيز التصنيع في البلدان النامية، وذلك في أعقاب فكرة نظرية التحديث، وأعقب هذه الفترة فترة قصيرة من تنمية الاحتياجات الأساسية تركز على تنمية رأس المال البشري وإعادة فكرة نظرية التحديث.

يتعدد وجهات نظر المفكرين الاقتصاديين حول مصطلح التنمية الاقتصادية (اقتصاديات التنمية) ومفهومها نجد أنه من الصعب وضع تعريف دقيق لها، ورغم ذلك نجد من التعاريف التي حاولت تحديد طبيعتها من بينها:

التنمية الاقتصادية: هي العملية التي بمقتضاها الانتقال من حالة التخلف إلى حالة التقدم، وإحداث العديد من التغيرات الجذرية والجوهرية في البنيان والهيكل الاقتصادية. وهذا التعريف يمكن أن تعتمد الدول المتخلفة التي تريد النهوض باقتصادها الوطني.<sup>1</sup>

كما نجد تعريف جيرالد ماير Gerald Maier: التنمية الاقتصادية هي عملية يرتفع بموجبها الدخل الوطني الحقيقي للدولة خلال فترة طويلة من الزمن وباستمرار. أي عملية تفاعلية يزداد خلالها الدخل الوطني الحقيقي للدولة، وكذلك الدخل الفردي المتوسط خلال فترة زمنية معينة.<sup>2</sup>

وعن نوركس فإن التنمية الاقتصادية: هي التي ترتبط إلى حد كبير بالقدرات الإنسانية والاتجاهات الاجتماعية، والظروف السياسية، والعوارض التاريخية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>- محمد عبد العزيز عجمية وآخرون، التنمية الاقتصادية، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2006، ص 77.

<sup>2</sup>- إسماعيل شعباني، مقدمة في اقتصاد التنمية، دار هومه للنشر، الجزائر، 1997، ص 50.

<sup>3</sup>- محمد علي اللثي، التنمية الاقتصادية، دار الجامعات الإسكندرية، 1988، ص 16.

ومن خلال أغلبية التعاريف فإنه يمكن اعتبار أن المفهوم الشامل التي تتضمنه التنمية الاقتصادية وتتمحور حوله معظم الآراء هو أنها عبارة عن التغيرات الهيكلية التي تحدث في الاقتصاد الوطني بأبعادها الاقتصادية، السياسية، الاجتماعية والتنظيمية من أجل ضمان نوعية حياة كريمة لجميع أفراد المجتمع، وإشباع الحاجات الأساسية لهم، وتحقيق تنمية مدعمة ذاتيا ومنسجمة مع البيئة.

### المطلب الثاني: أهداف التنمية الاقتصادية

للتنمية الاقتصادية أهداف عديدة تدور كلها حول رفع معيشة السكان و توفير أسباب الحياة الكريمة لهم وبالتالي تعتبر التنمية في البلاد النامية كوسيلة لتحقيق الأهداف المنشودة.

وسنعرض فيما يلي بعض الأهداف الأساسية التي يجب أن تدور حولها الخطة العامة للتنمية الاقتصادية في الدول النامية:

1- **زيادة الدخل القومي:** تعتبر زيادة الدخل القومي أهم أهداف التنمية الاقتصادية في الدول النامية ذلك بأن الغرض الأساسي الذي يدفع هذه البلاد إلى القيام بالتنمية الاقتصادية هو فقرها وانخفاض مستوى معيشة أهلها وتزايد نمو عدد سكانها ولا سبيل للقضاء على هذه المشاكل سوى زيادة الدخل القومي.<sup>1</sup>

- والدخل القومي نقصد زيادته هنا هو الدخل القومي الحقيقي لا النقدي، أي ذلك الذي يتمثل في السلع والخدمات التي تنتجها المواد الاقتصادية خلال فترة زمنية معينة وليس هناك شك في زيادة الدخل القومي الحقيقي في أي بلد من البلدان إنما تحكمها عوامل معينة، كمعدل الزيادة في السكان وإمكانيات البلد المادية والفنية مثلا: فكلما كان معدل الزيادة في السكان كبير كلما اضطرت الدولة إلى العمل على تحقيق نسبة أعلى للزيادة في دخلها القومي، فكلما توفرت أموال أكثر وكفاءات أحسن كلما أمكن تحقيق نسبة أعلى للزيادة في الدخل القومي الحقيقي وبالتالي كلما كانت هذه العوامل نادرة فإن نسبة ما يمكن تحقيقه من زيادة في الدخل القومي الحقيقي أيا كان حجم هذه الزيادة أو نوعها إنما تعتبر من أولى أهداف التنمية الاقتصادية وأهمها على الإطلاق في الدول المتخلفة اقتصاديا.

2- **رفع مستوى المعيشة:** يعتبر تحقيق مستوى المعيشة من بين الأهداف العامة التي تسعى التنمية الاقتصادية إلى تحقيقها في الدول المتخلفة اقتصاديا، ذلك أنه من المتعذر تحقيق الضروريات المادية للحياة وتحقيق مستوى ملازم والثقافة ما لم يرتفع مستوى معيشة السكان، وبدرجة كافية لتحقيق مثل هذه الغايات فالتنمية الاقتصادية ليست مجرد وسيلة لزيادة مستوى المعيشة بكل ما يتضمنه هذا التعبير من معنى لأن التنمية إذا وقفت عند حد خلق زيادة في الدخل القومي، فإن هذا قد يحدث فعلا غير أن هذه الزيادة قد لا تكون مصحوبة بأي تغيير في مستوى المعيشة ويحدث ذلك عندما يزيد السكان بنسبة أكبر من نسبة زيادة الدخل أو عندما يكون نظام توزيع هذا الدخل مختلا.

فزيادة السكان بنسبة أكبر من زيادة الدخل القومي تجعل من المتعذر تحقيق زيادة في تحقيق زيادة في متوسط نصيب الفرد من هذا الدخل وبالتالي انخفاض مستوى المعيشة، وكذلك الحال لو كان نظام توزيع الدخل مختلا وفي هذه الحالة تتحول معظم الزيادة التي تحققت في الدخل القومي إلى الطبقة المسيطرة على النشاط الاقتصادي وهي عادة تكون قلة من الناس، وبالتالي يبقى مستوى المعيشة الجزء الأكبر من السكان على حاله هذا إن لم ينخفض وبما أننا نقيس مستوى المعيشة بمتوسط نصيب الفرد من الدخل القومي فكلما دل ذلك على انخفاض مستوى المعيشة، لذلك لا بد أن تعمل التنمية الاقتصادية على زيادة متوسط دخل الفرد حتى يتسنى رفع مستوى المعيشة وتحقيق هذا لا يتوقف عند خلق زيادة في الدخل القومي فحسب بل يجب أن ترتبط هذه الزيادة بتغيرات في هيكل الزيادة المتزايد في عدد السكان نسبيا وذلك بالتحكم في معدل المواليد والهبوط به إلى مستوى ملازم ومن ناحية أخرى يجب تحقيق نظام عادل لتوزيع الدخل القومي بين السكان.<sup>1</sup>

### 3- تقليل التفاوت في الدخل في الثروات:

هذا الهدف للتنمية الاقتصادية في الواقع هو هدف اجتماعي إذ أنه في معظم الدول المتخلفة نجد أنه بالرغم من انخفاض الدخل القومي وهبوط متوسط نصيب الفرد في هذا الدخل فإننا نرى فروقا كبيرة في توزيع المداخيل والثروات إذ تستحوذ طائفة صغيرة من المجتمع على جزء كبير من ثروته ونصيب عالي من دخله القومي، وهذا التفاوت من توزيع الثروات والدخول يؤدي إلى انقسام المجتمع إلى حالتين: حالة من الغنى المفرط وحالة من الفقر المدقع.

إضافة إلى أنه غالبا ما يؤدي إلى اضطرابات شديدة فيما ينتجه المجتمع وما يستهلكه وكلما زاد هذا الاضطراب زاد رأس المال المعطل في المجتمع، ذلك أن الطبقة الغنية لا تنفق في العادة كل ما تحصل عليه من أموال بسبب ارتفاع ميلها الحدي للاستهلاك، إضافة إلى أن الجزء الذي تكنزه الطبقة الغنية ولا تنفقه يؤدي في الأجل الطويل إلى ضعف قدرة الجهاز الإنتاجي، وزيادة تعطل العمل، ذلك بأنه لو أعيد إنفاقه على شراء السلع وخدمات في السوق للعمل على زيادة نشاط الأعمال وبالتالي زيادة تشغيل العمل، لذلك فليس من المستغرب اعتبار تقليل التفاوت في الدخل والثروات من بين الأهداف العامة التي تسعى التنمية الاقتصادية إلى تحقيقها.

4- تعديل التركيب النسبي: هناك أهداف أخرى أساسية للتنمية الاقتصادية تدور كلها حول تعديل التركيب النسبي الاقتصادي القومي، ونعني ذلك عدم قدرة البلد على قطاع واحد من النشاط كمصدر للدخل القومي، سواء أن كانت تعتمد على الزراعة فقط، والبحث في إنشاء ودعم قطاع الصناعة وذلك أن الاعتماد على قطاع واحد يعرض البلاد إلى خطر التقلبات الاقتصادية الشديدة نتيجة التقلبات في الإنتاج والأسعار في هذا القطاع الوحيد المستغل، مما يشكل خطرا جسيما على هدوء واستقرار مجرى الحياة الاقتصادية، لذلك يجب على

<sup>1</sup> - نفس المرجع السابق.

القائمين بأمر التنمية في البلاد إحداث توازن في القطاعات وعدم الاعتماد على قطاع واحد كمصدر للدخل القومي كما هو الحال في الجزائر لاعتمادها بشكل كبير على عائدات البترول، والبحث في إحياء قطاع الزراعة للوصول إلى الاكتفاء الذاتي ثم التصدير، كما لا ننسى قطاع الصناعة والذي يمثل إحدى معالم التطور الاقتصادي كل هذا من أجل الوصول إلى تنمية اقتصادية شاملة.

5- وتهدف التنمية الاقتصادية إلى رفع مستوى حياة العمال تدريجيا عن طريق تلبية حاجياتهم الأساسية ويتضمن هذا الهدف الاستنتاجات التالية:

أ- ضرورة رفع إنتاجية العمل دون أن يتم ذلك على حساب الاستخدام خاصة ونحن في بلد يتميز بمعدل تزايد سكاني هام.

ب- ضرورة التحكم الواضح في ميدان تنظيم النشاط الاقتصادي وخصوصا العلاقات المدنية بالريف كي تتحاشى الآثار السلبية للتصنيع والتحفيز.

ج- توجيه الاستثمارات أفضل توجيه للاستثمار هو الذي يشجع مباشرة أو بصورة غير مباشرة على إنتاج السلع المؤيدة للفئات الشعبية.<sup>1</sup>

#### المطلب الثالث: أهمية التنمية الاقتصادية

إن هدف التنمية العامة هو رفع المستوى الاجتماعي، الثقافي، الاقتصادي، والصحي، وحل المشكلات الناجمة عن التخلف وتهيئة فرص جديدة للعمل للأفراد والمجتمع، والانتفاع الكامل بكافة الإمكانيات والموارد وتهيئة طاقات أفراد المجتمع لاستغلال موارد بيئتهم وتنظيم علاقاتهم بعضهم ببعض أثناء العمل الجماعي الموجه لإحداث التغيير. كما تسعى التنمية إلى جانب هذا كله إلى تحقيق هدف رئيسي هو تنمية طاقات الأفراد لكي يتحمل كل منهم مسؤولياته تجاه خطة التنمية له خاصة ومجتمعه عامة. وقد تعددت آراء الباحثين الاجتماعيين في تحديد أهداف التنمية، حيث إن البعض يرى أن أهداف التنمية تركز أساسا على أهمية التقدم الاجتماعي والاقتصادي، واعتبار ذلك من أهم أهداف التنمية على أساس أن برامج ومشاريع التنمية تهدف إلى تحقيق مستويات أفضل للمعيشة. ويرى البعض الآخر أنه يجب التركيز على عملية تنمية قدرات أفراد المجتمع للعمل والتفكير والابتكار والتجديد والإبداع باعتبارها جميعا قدرات ضرورية لتحقيق أهداف التنمية الشاملة، وعلى أساس أنهم لا يعتبرون التغيير المادي الهدف النهائي للتنمية. وكذلك يرى آخرون أن التنمية تهدف إلى إيجاد الطريقة التي يرتبط بها أفراد المجتمع بعملية التنمية، لكن هذه الآراء مع اختلافها مع آراء أخرى توضح لنا أن التنمية تسعى إلى تحقيق أهداف عامة تتلخص في إشباع الحاجات الأساسية لغالبية أفراد المجتمع مع تحقيق التجانس، بمعنى تذويب الفوارق بين طبقات المجتمع بهدف القضاء على الصراع والتنازع بينها عن طريق تهيئة الفرص المتكافئة لتحقيق تماسك المجتمع وتقوية العلاقات الاجتماعية بين الأفراد والجماعات، وكذلك الاهتمام بتحقيق التكامل بين الجوانب الاجتماعية،

<sup>1</sup> - نفس المرجع السابق.



الاقتصادية، والثقافية الصحيحة للمجتمع حتى لا يطفى جانب على آخر أثناء تنفيذ مشاريع التنمية، مع العلم أن تنمية المجتمع كوسيلة لتحقيق التنمية على المستوى المحلي تهدف أساساً إلى البحث عما يمكن عمله لتحسن ظروف المعيشة في حدود إمكانيات وموارد المجتمع المحلي المتاحة، وغايتها كسب رضا أفراد المجتمع بمساعدتهم على مقابلة احتياجاتهم واكتساب مهارات جديدة تساعدهم على زيادة إنتاجهم ودخلهم مع التأكيد على التعاون بين الحكومة والهيئات الأهلية لمنع تكرار الخدمات وازدواجيتها لتحقيق التكامل في مختلف المجالات وتنسيق العمل بين الهيئات العاملة في مجال التنمية، سواء كانت أهلية أو حكومية، كما تهدف إلى رفع مستوى الخدمات القائمة بالفعل وتدعيم الهيئات القائمة بها بالمساعدات الفنية والمالية حتى يمكن تحقيق أهدافها.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - نفس المرجع السابق.

## المبحث الثاني: أثر النقل على التنمية الاقتصادية

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

إن تحليل أهمية قطاع النقل يتطلب دراسة بعض المؤشرات وقياس درجة ارتباطه بالتنمية الاقتصادية، وفيما يلي بعض منها:

## 1- على مستوى الاقتصاد القومي ككل:

وتبرز أهمية نشاط النقل على مستوى الاقتصاد القومي ككل من خلال التأثير على إستراتيجية التنمية الاقتصادية، التي تعتمد الدولة إنتاجها خاصة في القطاع الصناعي وعملية التوطن الصناعي.

كما أن خدمات النقل تؤثر على تكاليف الإنتاج وسعر البيع، وبالتالي على حجم الطلب والعرض الكلي ومعدلات تغيير كل منهما بالنسبة للمنتجات الصناعية. أيضا العمل على تدعيم العلاقات طاقة الدولة على التخصيص وتقسيم العمل، أي أن كل دولة تصبح مميزة في إنتاج منتج معين أو مجموعة من المنتجات بتكاليف وأسعار منخفضة، وتحقيق فائض تلك المنتجات.<sup>1</sup>

وتحسين مركز المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية، وتحقيق المزيد من العملات الأجنبية إلى جانب توفير الواردات من السلع الموجهة لتشجيع الصناعات التي تتخصص في إنتاج الصادرات من جهة، وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى. كما أن قطاع النقل يعمل على تدعيم علاقات الترابط والتكامل الاقتصادي بين الصناعات المختلفة داخل القطاع الواحد، أو بين القطاعات الاقتصادية الأخرى وذلك بهدف تعظيم الوفورات الاقتصادية الداخلية والخارجية.<sup>2</sup>

## 2- على مستوى الوحدات الإنتاجية:

يتمثل تأثير قطاع النقل على مستوى الوحدات الإنتاجية فيما يلي:<sup>3</sup>

- سهولة حصول المنتجين على خدمات عناصر الإنتاج بالكمية والوقت الملائمين، هذا يؤدي إلى تخفيض نقل المواد الخام ومستلزمات الإنتاج؛
- مساهمة تخفيض تكلفة النقل في تخفيض تكاليف التخزين، والتكلفة النهائية للمنتجات وبالتالي زيادة المنتجات السلعية والخدمية وتعظيم المردود؛
- توسيع نطاق الأسواق ومن ثم ضمان سهولة تصريف المنتجات ووصولها إلى المستهلك؛

1- حيدر كمونة، دور النقل في التنمية الاقتصادية [www.almadpapper.com](http://www.almadpapper.com) 27-5-2018

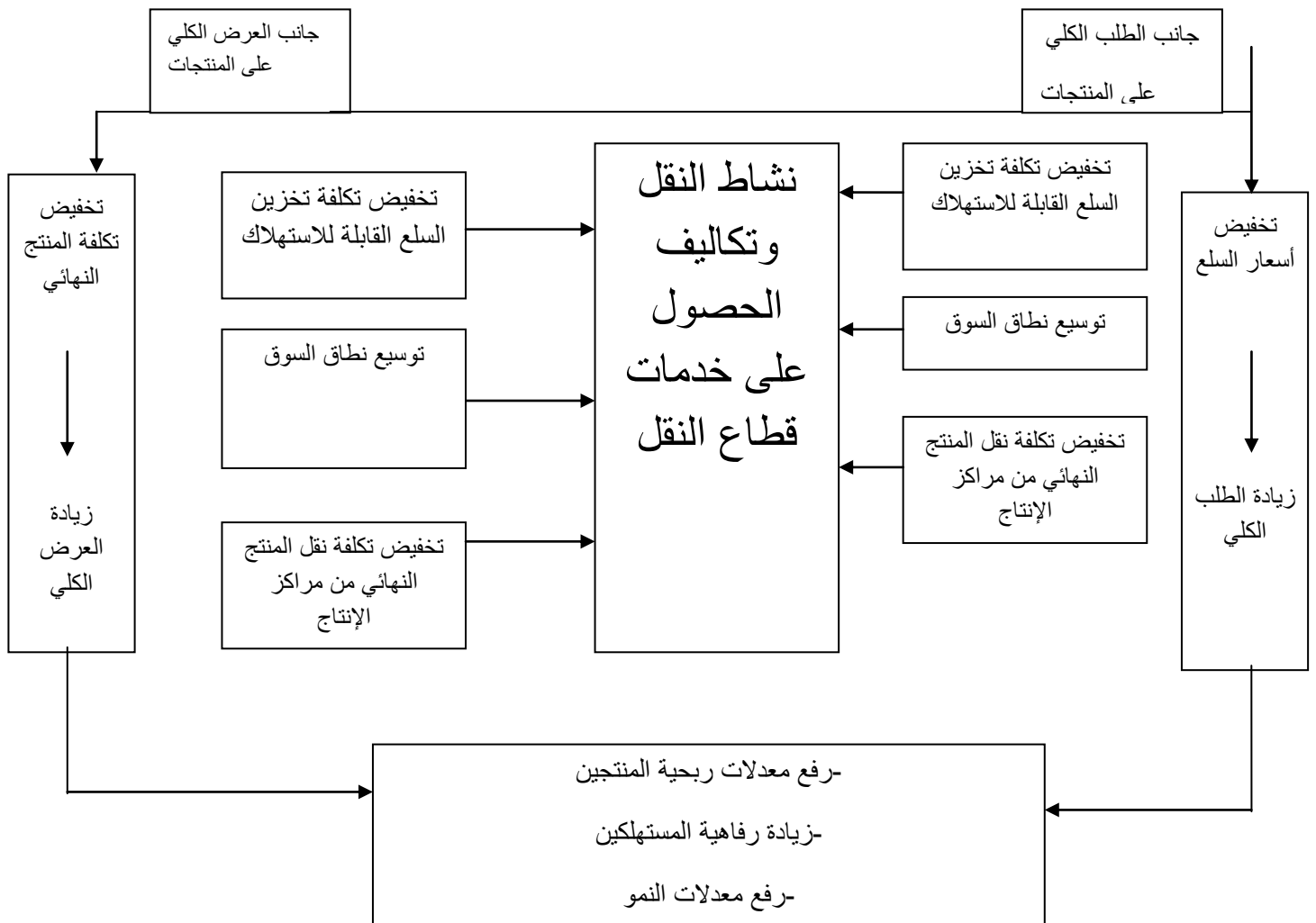
2- أحمد عبد السمیع علام، علم إقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء، القانونية، مصر، 2009، ص 72، 80.

3- محمد خمیس الزوكة، جغرافية النقل والتجارة، دار المعرفة الجامعية، مصر، 2006، ص 34، 40.

- تخفيض التكاليف الإجمالية لنقل المنتجات النهائية إلى الأسواق، ومن ثم المزيد من التخفيض في أسعار بيع هذه المنتجات، وزيادة الطلب الكلي؛  
-تنوع أساليب ووسائل تقديم خدمات النقل (البري، سكك الحديد، البحري، الجوي).

يوضح الشكل التالي الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل وتكلفة الحصول على خدماته على مستوى الوحدات الإنتاجية:

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



المصدر: سميرة أيوب، اقتصاديات النقل، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص20.

ومن خلال الشكل يتضح أنه كلما كان التنسيق بين الطلب والعرض على المنتجات يؤدي هذا إلى تخفيض في أسعار السلع والتكلفة النهائية للمنتجات، مما يحقق ارتفاع

في معدلات النمو الإقتصادي وربحية المنتجين، بسبب زيادة الطلب على هذه المنتجات، مما يساهم في تحسين نوعية الخدمات المقدمة، والعرض، بالإضافة إلى زيادة رفاهية ورضا العملاء والمنتجين على حد سواء.

### 3-نفقات العائلات في النقل:

إن الاستعمالات المتكررة لوسائل النقل وضرورة الاستفادة من مختلف خدماته تلزم الأفراد على تحديد إستهلاكاتهم، سواء باستعمال وسائل النقل العام أو الخاص، وهذا تتحكم فيه عدة عوامل منها:<sup>1</sup>

### 3-1 تكلفة النقل بالنسبة للدخل:

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

### 3-2 نفقات النقل بحجم المدن:

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

### 4-قياس عوامل الإنتاج: ويعني إمكانيات النقل المتوفرة وذلك كما يلي:

4-1 طول شبكة النقل: يعتبر مؤشر هام وذلك لأن هذه الشبكة توضح مختلف النقاط المتوفرة، وأهمية كل واحدة، وتقاس كثافة شبكة النقل وفقا للعلاقة التالية:  
الطول الإجمالي للشبكة / مساحة البلد

4-2 حظيرة الوسائط: ويقصد بها مدى شدة وقوة الطلب على النقل، وتساهم في تحديد حصة الاستهلاك من مختلف النشاطات.

4-3 اليد العاملة: لمعرفة أهمية ومكانة النقل، لأن هذا القطاع يقوم بامتصاص حصة معتبرة من الأيدي العاملة وذلك لاختلاف أنواعه.

5-مساهمة نشاط النقل في الإنتاج الداخلي الخام: ويعني قيمة رقم الأعمال، وقيمة الخدمات التي يقدمها نشاط النقل، وقياس مساهمة هذا القطاع في إنتاج الإقتصاد الوطني يكون حسب العلاقة التالية:

$$PIB \times 100 / C = (VA)$$

معامل القياس معبرا عنه بالنسبة المئوية C

القيمة المضافة لنشاط النقل VA

<sup>1</sup> حسين عبد الحميد أحمد رشوان، مرجع سابق، ص40،43.

الإنتاج الداخلي الخام PIB

## المطلب الثاني: دور قطاعات النقل في عملية التنمية الاقتصادية

إن أهم ثورة تكنولوجية في العالم ككل هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل، ذلك أن وسائل النقل المعروفة من سكك حديدية، ونقل عبر الطرقات، نقل بحري، وجوي شهدت تطورات غير مسبوقه في التاريخ، وهذا المطلب يتعرض لبعض الأدوار الاقتصادية الرئيسية التي تقوم بها مختلف أنواع النقل.

**1- قطاع النقل البحري:** يعتبر قطاع النقل البحري من أقدم أنواع النقل التي استخدمها الإنسان في التنقل ولمسافات طويلة خاصة، وقبل التعرف على دور النقل البحري في التنمية الاقتصادية لابد من تحديد مفهومه:

**مفهوم نشاط النقل البحري:**

وهو عبارة عن نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية)، ذلك بنقلها من مكان لآخر، ويعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا، ويعتبر نشاطا خدميا من خلال مساهمته بتقديم خدمات النقل سواء نقل بضائع أو ركاب.<sup>1</sup>

وقد تطور النقل البحري بصورة كبيرة في السنوات الأخيرة وذلك يرجع إلى تطور التجارة الدولية حيث تعتمد هذه الأخيرة على أكثر من 85 بالمائة على حركة النقل البحري.<sup>2</sup>

**قطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية الاقتصادية**

تلعب خدمات النقل البحري دورا مهما في ارتفاع معدلات الإنماء الاقتصادي لتأثيرها على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية التي تشكل الإطار العام اللازم لرفع هذه المعدلات، ودراسة الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري يدفع إلى الإشارة إلى تأثير كل من قطاع التجارة الخارجية، تحسين مركز ميزان المدفوعات، التخصص وتقسي العمل، تنوع العمالة، وتحديد علاقة كل منها بالقطاع.

**1- قطاع التجارة الخارجية:** يعد نشاط النقل البحري أحد المحاور الأساسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، وذلك لتمتع هذا النوع من النقل بالقدرة على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن وخلال رحلة واحدة، كما أنه لابد من توفر خدمات النقل البحري لأنها تعد ضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة سواء بالنسبة للصادرات أو الواردات، وتساهم في تحقيق معدلات الأداء المستهدفة في هذا القطاع، وكذلك تأمين حركة الصادرات والواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توفر خدمات النقل البحري ويضمن عمليات إمداد الجيوش المشتركة في الحرب.

<sup>1</sup>سميرة ابراهيم أيوب، مرجع سابق، ص38.

<sup>2</sup>سعيد عبده مرجع سابق، ص278، 280.

2-تحسين مركز المدفوعات: ويقصد به تفادي عجز ميزان المدفوعات الناجم عن الاختلال القائم بين حجم الطلب الكلي وحجم الطلب الكلي وحجم الجهاز الإنتاجي، فبدعم نشاط النقل البحري من شأنه القضاء على العجز وتحقيق المزايا التالية:

-توفير كم ضخمة من الموارد النقد الأجنبي الذي تنفقه الدول في نقل منتجاتها عبر السفن الأجنبية؛

-إمكانية استغلال الأسطول التجاري الوطني كمصدر للنقل، وذلك بتأجيره إلى الدول والشركات الأجنبية؛

-تخفيض التكاليف وتخفيض عجز ميزان المدفوعات بالنسبة للدول الفقيرة.

3-التخصص وتقسيم العمل: يعد نشاط النقل عامة والنقل البحري بصفة خاصة من أهم عوامل التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة، وبين الدول المختلفة، وذلك بتفوق بعض الدول في إنتاج سلعة أو مجموعة من السلع تكتسب مزايا نسبية، بينما تخصص بعض الأخرى في إنتاج أنواع أخرى من السلع.

أي أن كل دولة تعد بمثابة سوقاً لتصريف منتجات الدول الأخرى، وبالتالي فنشاط النقل البحري يساهم في توسيع نطاق السوق، وتوطن الصناعة، والاختبار السليم لمواقع الإنتاج ومراكز التوزيع.

4-تنويع العمالة: يمارس قطاع النقل البحري دوراً هاماً في خلق مناصب وفرص عمالة سواء في المشروعات الأساسية له أو المشروعات المكملية خاصة في الموانئ الكبرى والدول التي تملك أسطولاً تجاري حيث أن سوق العمالة يعد سوقاً دولياً وتحظى الدول فيها بمنافع تتمثل في: زيادة فرص العمالة؛

-إمكانية الاستعانة بهذه العمالة بعد اكتسابها العديد من المهارات في مجال العمل البحري على سفن أجنبية، والاستفادة منها في إنشاء أسطول تجاري وطني مع درجة عالية من التخصص اللازم لرفع كفاءة الخدمات المقدمة.

ومنه فإن أهمية النقل البحري تتضح من خلال ارتباطه الوثيق بتجارة السلع والبضائع الدولية، فهي تمثل تقريباً 80 بالمائة من حجم التجارة العالمية، حيث يتم نقل آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة، بالإضافة إلى نقل مئات المسافرين مع احتمال تغيير في أوقات هذه الرحلات بسبب وضعية البحر، ووجود تيارات بحرية قوية مما يشكل خطورة في التنقل. وقد يشترك هذا النمط مع النقل بالسكك الحديدية في القدرة لنقل حجم حمولة ضخمة، لكن في المقابل يفتقر لعدم إمكانية الاعتماد عليه من طرف الدول في تنمية اقتصادها الداخلي، والاستفادة من نقل الآلاف من البضائع والمسافرين بين مدن ومناطق الدولة الواحدة، وهذا ما يتميز به النقل بالسكك الحديدية فهو يضمن تقديم هذه الخدمات بأكثر فعالية وأمناً وفي كل الظروف الجوية، مع تقليص التكاليف وعدم التعرض إلى الضرائب والرسوم الجمركية من خلال حكومات الدول مما يساعد في دفع عجلة التنمية في الاقتصاد الداخلي للدول.

- قطاع النقل الجوي

يعتبر النقل الجوي أحدث أنماط النقل وأسرعها وأكثرها مرونة وتطوراً، واستخداماً للأساليب التكنولوجية المتطورة. كما أن وسيلة النقل بالطائرات هي وسيلة تضمن عقد بين الراكب أو صاحب البضاعة وبين شركة الطيران، من خلال التذكرة أو قسيمة نقل البضائع والشركة هي المسؤولة عن توصيل المنقول إلى المكان المتعاقد عليه.<sup>1</sup>

-قطاع النقل الجوي ودوره في عملية التنمية الاقتصادية

تتبلور الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل الجوي في تعاظم المردود الاقتصادي، والاجتماعي الناتج عن تقديم خدمات القطاع، ورفع معدلات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدولة، ولتحليل هذه الأهمية لابد من التطرق إلى بعض المؤشرات منها؛<sup>2</sup>

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

2-رفع معدلات العمالة: إن قطاع النقل الجوي يقوم بتوفير فرص توظيف داخل القطاع نفسه، أي في شركات الطيران، والمطارات، وخلق فرص عمل بصورة غير مباشرة بالاعتماد على علاقات الترابط مع القطاعات الاقتصادية الأخرى، يرتبط نشاطها بالنقل الجوي، وبالتالي التخفيض من نسبة البطالة.

كما يساهم النقل الجوي في رفع معدلات الطلب والعرض داخل الاقتصاد الوطني وخلق عوائد مالية، ورفع معدلات الناتج المحلي.

3-تنشيط وتنمية قطاع السياحة: يتميز قطاع النقل الجوي بوجود علاقات وطيدة مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى، وبصفة خاصة نشاط السياحة وذلك يبدو واضحاً من خلال:

-ارتفاع معدلات العمالة في شركات الطيران لتقديم خدمات السياحة؛

-توفر وانتظام تقديم خدمات هذا النوع من النقل، وتحسين مستوى الخدمة نفسها كلها عوامل تساعد في زيادة الجانب السياحي خاصة الدول التي لديها نشاط سياحي كبير؛

-تزايد الطلب (المحلي والدولي) على خدمات السياحة في أي دولة، يترتب عليه زيادة معدلات التشغيل في قطاع النقل الجوي، وبالتالي ضرورة إيجاد قدر كافي من التنسيق بين تخطيط النقل الجوي وتخطيط السياحة.

<sup>1</sup> -،ص321. سعيد عبيد، المرجع نفسه

<sup>2</sup> - ردينة عثمان يوسف، ادارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنشر، عمان، 2008، ص275،199.

4- أثر تحسين مركز ميزان المدفوعات: يبرز التأثير الإيجابي لنشاط النقل الجوي

على ميزان المدفوعات من خلال تحليل أثر خدمات هذا القطاع:

-بالنسبة لتأثير نشاط النقل الجوي على ميزان المعاملات التجارية: يجلب قطاع النقل عوائد مالية وبالعملة الأجنبية والناجحة عن المردود المؤدى للسياحة من خلال ما توفره شركات الطيران من خدمات النقل الجوي الداخلي والخارجي إلى جانب متحصلات مبيعات بطاقات السفر والأنشطة التي يتم تسويقها بالعملات الدولية، كما أن الدول المصنعة للطائرات، ومنه فالأثر الصافي لهذا النوع من النقل يتوقف على رصيد حساب الخدمات التجارية المسجلة بالعملات الأجنبية.

-بالنسبة لتأثير نشاط النقل الجوي على الميزان التجاري: يظهر هذا التأثير من خلال حجم ونطاق التبادل التجاري (الصادرات والواردات) القائم بين دولة وأخرى فيما يلي:

-أماكن وموقع التوطن الصناعي يساهم في تخفيض تكلفة الإنتاج؛

-حصيلة الصادرات بالعملة الأجنبية، وتأثير الضرائب الجمركية يسميان في زيادة أو نقصان في تحديد قيمة الفارق بين ثمن السلعة في البلد المصدر والبلد المستورد؛

كذلك فإن تكلفة النقل الجوي تعد أهم العوامل التي تؤثر في تركيز، وانتشار عمليات التبادل التجاري فيما بين الدول .

وعليه فإن النقل الجوي يعتبر أحد وسائل النقل المهمة في تحقيق الاتصال ما بين الشعوب والبلدان، ويساهم بفعالية في الإطلاع على الحضارات الأخرى وتبادل الثقافات ما بين الدول والشعوب، وهي تعمل على أعداد هائلة من المسافرين وبعض السلع الخفيفة في رحلات لمسافات طويلة، إلا أنه يتميز بارتفاع تكاليفه، وهذا يؤدي لعدم اللجوء إليه، كذلك تأثره بسوء الأحوال الجوية قد يؤدي إلى توقف الرحلة، على عكس النقل بالسكك الحديدية فيعتبر قليل التكاليف ويتماشى مع القدرة الشرائية بالنسبة لإفراد، كما يستطيع نقل كميات كبيرة من السلع والبضائع الثقيلة بمختلف أنواعها (الحديد، الزيوت، الغاز)، وبدون مخاطر كبيرة، أيضا فإن النقل السككي لا يتأثر بالأحوال الجوية فهو يباشر تقديم خدماته في كل الظروف وفي معظم الأوقات.

#### المطلب الثالث: قطاع النقل البري

لنقل البري دورا بارزا في عملية نقل البضائع والركاب، وتزداد أهميته من خلال وسائله (السيارات، السكك الحديدية ...)، وذلك لما تتمتع به هذه الوسائل من مزايا تفوق بدائل النقل الأخرى .

حيث يساهم النقل البري في ضمان نقل المواد الأولية من مناطق استخراجها إلى أماكن إنتاجها، ونقل القوى العاملة إلى المصانع ورشات الإنتاج، كما يعمل على وصول المنتجات النهائية إلى المستهلك للاستفادة منها، ومن ناحية أخرى يضمن تنقل الأفراد وأمتعتهم إلى مقاصدهم .



وتقوم وسائل النقل البري بفك العزلة على المناطق النائية قليلة الكثافة السكانية، والتي يكون غالبا تركز على الموارد الطبيعية فيها وهذا لحسن استغلالها وفي ظروف ملائمة، كما يقدم هذا القطاع الحساس تسهيلات لمختلف القطاعات الحيوية الأخرى كالزراعة، الصناعة، والتعليم، وذلك بتوسيع مساحة الأراضي المستغلة زراعيًا، نمو المدن والمركز الحضارية وازدهارها، وأيضا تحقيق التوازن بين عرض السلع والطلب عليها في الأسواق المحلية والخارجية.

كما لا يمكن التغاضي عن أهمية النقل البري في توفيره لفرص ومناصب شغل لشريحة كبيرة من الأفراد سواء في قطاع النقل نفسه أو قطاعات أخرى ترتبط بصورة مباشرة أو غير مباشرة به، وبالتالي إست عاب أعداد هائلة من اليد العاملة والتقليص من ارتفاع البطالة، وتطور وسائل النقل البري يساهم في تزايد التبادل الاجتماعي بين الشعوب والأمم، والتكامل والاندماج الاقتصادي والثقافي.

أما عن عمليات الإنتاج والتوزيع، والتصنيع فإن وسائل النقل البري يعمل على تنميتها، وتنظيمها، وازدهارها ووصول السلع إلى الأسواق البعيدة وتوسيع الأسواق الداخلية والخارجية، مما يؤدي إلى تخفيض التكاليف، وتدعيم الركائز الاقتصادية لأي دولة، ويمكن أن تحدد أهميتين:

- النقل بالمركبات يزداد الاعتماد عليها والحاجة إليها لما تتميز به من المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء نقل الأفراد أو البضائع، وذلك من خلال الترابط السهل ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في كثير من الأحيان على الوسائل الأخرى تحقيقها، لكن يساهم النقل بالمركبات في زيادة الآثار السلبية للنقل من الاكتظاظ أطرقي، ارتفاع نسبة الحوادث حيث أن الشاحنات الثقيلة تكون المتسبب الرئيسي في حدوثها، زيادة التلوث... الخ.

فرغم الأهمية الاقتصادية للنقل بالمركبات إلا أن النقل السكك الحديدية يبقى أكثر أنماط النقل الحيوية وتأثيرا في اقتصاديات الدول. فتبرز أهمية الاقتصادية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ومسافات بعيدة وبسرعة تفوق الوسائل الأخرى، وبالتالي تشجيع الاستثمارات الضخمة التي تسعى أي دولة لتحقيقها. كما تعتبر أيضا عاملا من عوامل التوازن الصناعي خاصة في مرحلتي الإنتاج والتوزيع، ففي مرحلة الإنتاج تتمثل أهمية السكك الحديدية في توفير خدمات نقل المواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة، وفي مرحلة التوزيع يبرز دور السكك الحديدية في نقل الإنتاج من مناطق الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك وموانئ التصدير، كما أن لهذا النوع من النقل وظائف اقتصادية عديدة ومهمة بالنسبة لأي دولة تمتلك أسطولا متطورا من القطارات، وخط من السكك الحديدية ممتد في جميع أراضيها وخاصة إذا كان يصل إلى المناطق الساحلية، حيث يساهم هذا الأخير بفعالية في النقل نحو الموانئ في البلاد، منسّطا حركة التجارة والصناعة.

أيضا فالنقل بالسكك الحديدية يعوض عن استخدام الملايين من الشاحنات الناقلة سنويا، فهو الذي يتم استخدامه للمنقولات الضخمة التي تعجز أي وسيلة أخرى عن نقلها، مما يسرع وتيرة المبادلات التجارية والمنتجات الصناعية، بتوفير المواد الأولية بالكميات الأزمنة وفي المواعيد المحددة وبكميات هائلة يتم إيصالها في نفس الوقت، وبالكمية المطلوبة كلها مرة واحدة وليس بدفعات مثل النقل بالشاحنات، ومن ناحية أخرى فالنقل السككي يعمل على امتصاص الاكتظاظ الموجود في الطرقات (السيارات، الشاحنات، الحافلات... الخ).

ويضاف أيضا إلى أن إنشاء سكة حديدية يكون أفضل من تعبيد آلاف الكيلومترات من الطرق من حيث التكلفة والمصاريف اللازمة لذلك، مما يوفر للدولة مبالغ هائلة تستثمرها في مجالات أخرى، كما أن النقل بالسكك الحديدية يضمن التوازن من حيث وجود مدن صغيرة مكتظة بالسكان، ووسائل نقل خاصة وعمامة لا تلبى حاجاتهم، على القطار فلا يحتاج إلى طرق معبدة تنقص من مساحة المدن بل أنه يمر حتى بالمناطق الجبلية، ونفس الوقت يمتص عددا هائلا من المنتقلين ويلبي رغباتهم، فكل منطقة تمر بها خطوط حديدية حتى وإن كانت ريفية قليلة الحركة السكانية، تنتعش بها جميع نواحي الحياة من خلال:

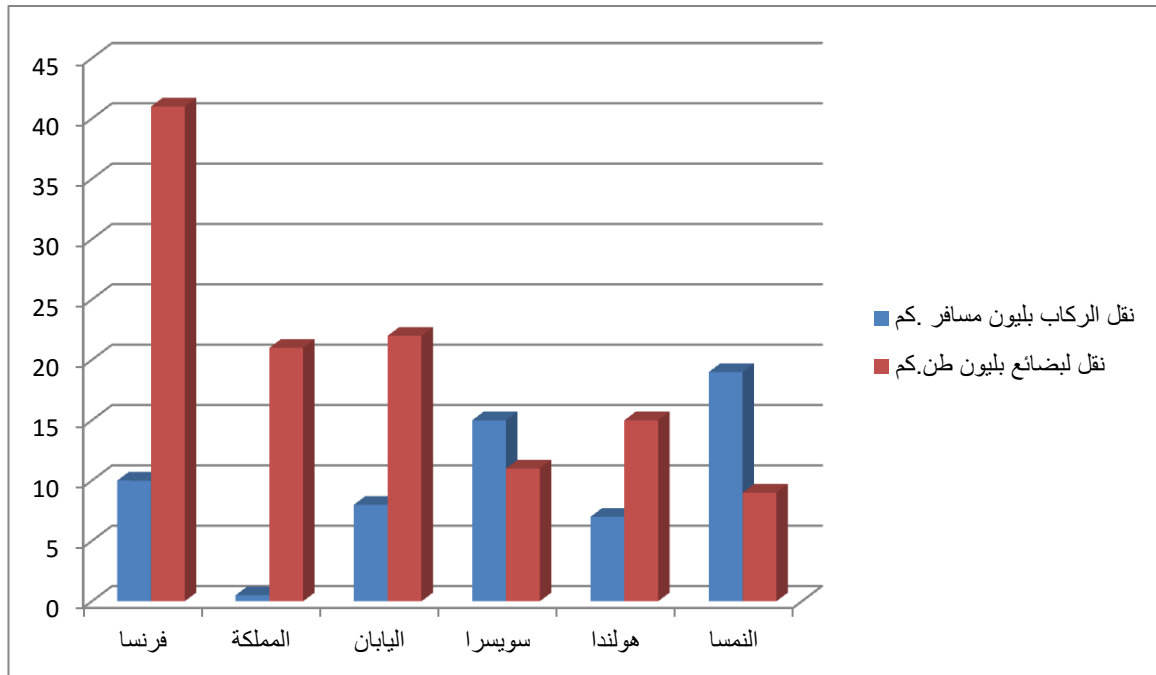
- الزراعة: (نقل المحاصيل للبيع، والحصول على كميات البذور اللازمة إلى مقر الأرض باستخدام القطارات دون ضرورة لاستخدام الشاحنات بتكاليفها الضخمة)؛  
- إنعاش الصناعة (إمكانية إحضار المواد الأولية اللازمة في الوقت وبالكميات المطلوبة دون تأخير كمية عن أخرى وكذلك بيع المنتجات بسهولة نقلها إلى الأسواق المختلفة)؛  
- أما بالنسبة للتجارة فإن استخدام القطارات تصبح المناطق المعزولة أهلة بالسكان لازدهار الصناعة والزراعة فيها، فيتم تشكل تكتلات سكانية في الأرياف، وبذلك يخفض الاكتظاظ في المدن؛

- كذلك من الناحية السياحية فإن وجود وسائل جديدة بالمدن يضمن إيصال السياح سنويا إلى المحميات الطبيعية الجبلية، دون ضرورة استخدام السيارات والحافلات السياحية التي تدوس سنويا على هذه المناطق السياحية، وتعمل على إفسادها تدريجيا مع مرور الزمن.

ومن الملاحظ أن المواصلات الحديدية في العالم كانت ولا تزال تحظى بأعلى نسبة من حجوم الثقل المتحققة في كافة البلاد المتقدمة، حيث نلاحظ هذا من خلال الشكل رقم (2) الذي يعطي نسبة مشاركة السكك الحديدية في بعض بلدان العالم في إجمالي النقل لكل دولة لعام 2006م وهذا ما تؤكد به بعض الإحصائيات حول نقل الركاب ونقل البضائع لسنة 2006م.<sup>1</sup>

الشكل رقم (02): نقل الركاب والبضائع في الدول لسنة 2006

<sup>1</sup> - <http://www.maarefa.org/index/php2018-5-27>



المصدر: إعداد الطالب بالاعتماد على الإحصائيات

ومن الشكل يتضح أن أغلبية الدول المتطورة تعتمد على النقل بالسكك الحديدية سواء فيما يخص الركاب أو البضائع وبدرجات متفاوتة، فمثلا كل من فرنسا، المملكة المتحدة، اليابان، هولندا فإن نقل البضائع يكون بنسب عالية جدا مقارنة بنقل الركاب، وبالتالي تدعيم الهيكل الاقتصادي للدول وزيادة دخل نقل البضائع، في حين اليابان، والنمسا فإن نقل الركاب يكون أكثر من نقل البضائع، لأنها تتميز بضيق المساحة، والطرق فتستعمل النقل بالسكك الحديدية لفك مشاكل الاختناق الطرقي.

وأصبح يعتمد على السكك الحديدية بنقل ما يزيد في مجموعة عن عشرة مليار راكب/كم يوميا، بين البلدان والمدن، وبين المدن والضواحي فيها، بإضافة إلى قطارات الأنفاق (المترو) بتقديم أفضل الخدمات المواصلاتية. فتقوم بنقل الملايين يوميا بأسر السبل وأقل التكاليف وأسرع الأوقات.

ومن خلال الشكل السابق يتضح أن النقل بالسكك الحديدية وأهمية اقتصادية كبيرة، ويساهم في النمو الاقتصادي والتنمية الشاملة للدول، وتقديم خدمات للركاب وذلك بهدف التقليل من الازدحام والاحتفاظ داخل مراكز المدن، والبضائع بالحمولات الكبيرة وبأقل التكاليف.

خلاصة الفصل: من خلال ما سبق يتضح لنا أن للنقل أهمية كبيرة في السعي لتحقيق التنمية الاقتصادية وهذا من خلال توفير مناصب الشغل، وكذا سرعة وصول الأشخاص والسلع والخدمات من خلال تطور وسائل النقل وكذا إنعاش مختلف القطاعات الاقتصادية (الزراعة، الصناعة، الخدمات) من خلال إيصال السلع في الوقت المناسب وبالكميات

المطلوبة وكذا سهولة نقل المواد الخام إلى مراكز التصنيع وبحمولات كبيرة وأقل التكاليف وأسرع الأوقات، والتقليص من اكتظاظ المدن بنقل سكان المدن للعمل في الأرياف من خلال توفر مناصب العمل (الزراعة، الصناعة، المناجم.....الخ).

### الفصل الثالث: دراسة حالة (مديرية النقل أدرار)

#### مقدمة الفصل

تشهد مدينة أدرار على غرار مختلف ولايات الجزائر تقدما معتبرا في مختلف قطاعات النقل والذي ساهم بشكل كبير في الرفع من التنمية الاقتصادية للجزائر بشكل عام والتنمية المحلية للولاية بشكل خاص ونظرا للأهمية الكبرى التي يكتسبها هذا القطاع في تطوير مختلف الهياكل والقطاعات الاقتصادية سندرس أثر هذا القطاع في ولاية أدرار على التنمية المحلية للولاية من خلال التطرق ل:

- التعريف بمديرية النقل (أدرار) ومهامها وهيكلها التنظيمي

- حالة النقل بولاية أدرار

- أثر قطاع النقل في تحقيق التنمية بالولاية

المطلب الأول: التعريف بمديرية النقل وهيكلها التنظيمي

#### 1- تعريف مديرية النقل:

تعتبر مديرية النقل الولائية الممثل الرسمي لوزارة النقل على مستوى الولاية فهي تجمع بين المصالح المكلفة بأنشطة النقل والأرصدة الجوية وتنظيمها، ولقد حدد القانون القواعد الخاصة بتنظيم مصالح النقل وسيرها في الولايات من خلال المرسوم التنفيذي رقم 381-90 المؤرخ في جمادى الأولى عام 1411هـ الموافق ل 24 نوفمبر سنة 1990م والمتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات وعملها.

أنشئت مديرية النقل أدرار بموجب المرسوم 381/90 وهي تضم مصلحتين و 05 مكاتب حاليا وكانت مصلحة من مصالح مديرية التجارة وبعدها مصلحة من قسم الهياكل الأساسية و التجهيز تقتصر مهمتها علي الترخيص لممارسة نشاط النقل آنذاك , أما بعد انشأها كهيكل من هياكل الدولة تباشر مهامها للنهوض بقطاع النقل علي المستوى المحلي و الوطني استفادت من انجاز مقر دخل حيز الخدمة في سنة 2008 عن طريق برنامج تحسين الخدمة العمومية الذي اقره فخامة رئيس الجمهورية في الخامس من الثاني<sup>1</sup>.

- مهام مديرية النقل:

- تسهر على تطبيق التنظيم المتعلق بمختلف أنماط النقل وبالأرصدة الجوية.

- تنسق بين مختلف أنماط النقل وتنظيمها وتقوم كذلك بتنفيذها ومراقبتها.

- تسهر على تطبيق تدابير الوقاية والسلامة المرورية.

- تقوم بإعداد فهرس لأنشطة النقل البري وتضبطه باستمرار.

- تسلم مستندات والرخص والشهادات الخاصة بالكفاءة المهنية.

- تسهر على تطبيق التدابير الخاصة بمتابعة نشاط تعليم قيادة السيارات ومراقبتها.

- تنظم أشغال الأجهزة المكلفة بالعقوبات في مجال النقل البري وكذلك الأجهزة المكلفة برخص سيارات الأجرة.

- تنظم الامتحانات الخاصة برخص السياقة.

- تسلم الرخص الخاصة بالعمل الجوي وكذا الملاحة الجوية.

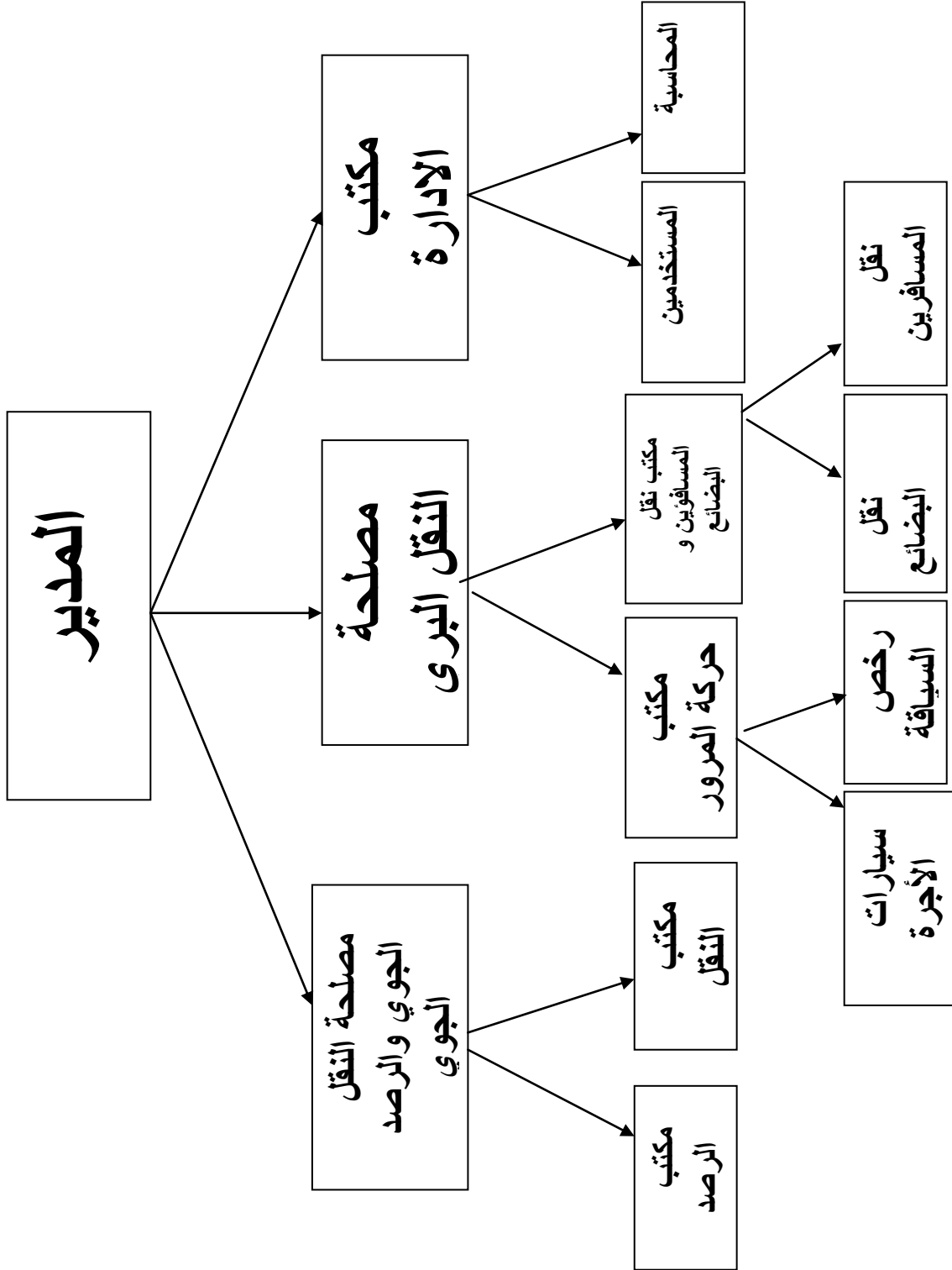
<sup>1</sup> - عن مديريةية النقل أدرار 2018/4/8

## الفصل الثالث: دراسة حالة (مديرية النقل أدرار)

---

- تنشيط أعمال التكوين في مجال الطيران.
- توفير الحماية للأمالك العمومية البحرية.
- تسلم مستندات الملاحة وتقوم بتجديد شهادة سلامة السفن.
- تسعى إلى ضمان أمن وسلامة السفن من خلال تفقدها عند إقلاعها.
- تقوم بجمع الإحصاءات الخاصة بمجال النقل وحوادث المرور<sup>1</sup>.
- 2- الهيكل التنظيمي لمديرية النقل أدرار:

الشكل 1: يوضح الهيكل التنظيمي لمديرية النقل لولاية ادرار



المصدر: مديرية النقل لولاية ادرار

## الفصل الثالث: دراسة حالة (مديرية النقل أدرار)

المطلب الثاني: حالة قطاع النقل أدرار

نقل المسافرين

2014	2004	1994	1984	
546	204	27	01	عدد المتعاملين
756	279	43	08	عدد المركبات
21889	5605	1966	400	عدد المقاعد المتوفرة
66	48	34	06	الخطوط المستعملة

من خلال الجدول نسجل تطور هام في العشرية الثالثة و الرابعة وذلك بعد انفتاح القطاع على الاستثمار الخاص لكونه كان مقتصرًا على المؤسسات العمومية ذات الطابع الوطني و المحلي. كما تم في سنة 2012 إنشاء مؤسسة عمومية للنقل الحضري بأدرار ، وبفضل هذا التطور قفز القطاع قفزة نوعية من حيث التغطية على الطلب المتزايد للنقل في كافة الاتجاهات الداخلية والوطنية.<sup>1</sup>

- النقل بسيارات الأجرة

2014	2004	1994	1984	الفترة تفصيل
479	383	259	32	عدد السيارات
1951	1778	1459	192	المقاعد المتوفرة

نلاحظ انه خلال العشريتين الأوليتين كانت سيارات الأجرة كلها جماعية ما بين البلديات و الولايات و خلال العشريتين الأخيرتين و بفضل التوسع العمراني و زيادة حجم الاستثمار الخاص علي

<sup>1</sup> - مديرية النقل لولاية ادرار 2018/4/10



## الفصل الثالث: دراسة حالة (مديرية النقل أدرار)

خطوط النقل تحولت معظم سيارات الأجرة إلى سيارات حضرية جماعية و فردية كما سمحت عمليات تكوين سائقي سيارات الأجرة الى احداث الكثير من مناصب الشغل لفائدة شباب الولاية.

### -: نقل البضائع

2014	2004	1994	1984	الفترة تفصيل
2826	882	292	176	عدد المتعاملين
4027	1146	417	192	عدد المركبات
39418	9812	5066	3331	الحمولة طن.

لقد عرف هذا النشاط تطورا كبيرا بسبب إقبال المستثمرين الخواص و كذلك بفضل مؤسسات رعاية الاستثمارات يلعب هذا النقل دورا هاما في توفير و تغطية احتياجات سكان الولاية من المواد الأساسية (مواد غذائية , مواد بترولية . مواد البناء...الخ) و بالخصوص بعد ظهور النفط ومنشأته في المنطقة<sup>1</sup>.

### - تعليم السياقة

2014	2004	1994	1984	الفترة تفصيل
31	12	06	05	عدد المدارس
10	05	03	03	عدد المراكز الامتحان
04	03	02	01	عدد الممتحنين
19369	4764	1049	874	عدد المرشحين

بالإضافة الى المعلومات المذكورة بالجدول أعلاه ، تجدر الإشارة الى أن المديرية قامت بدورات لتكوين ممرني مدارس تعليم السياقة مما سمح بخلق مناصب شغل جديدة من جهة ومن جهة ثانية تحسين نوعية الخدمات المقدمة في هذا المجال والتكفل بالطلبات المتزايدة على رخص السياقة.

<sup>1</sup> - مديرية النقل لولاية أدرار 2018/4/10

## الفصل الثالث: دراسة حالة (مديرية النقل أدرار)

### -: المراقبة التقنية للسيارات

في إطار مجهودات الدولة للحد من حوادث المرور التي تتسبب فيها المركبات استحدث جهاز المراقبة التقنية للسيارات في سنة 2003 بوكالة واحدة على مستوى مدينة أدرار ودعمت بوكالة ثانية في سنة 2005 لتراقب ما نسبته أكثر من 36 مركبة يوما بجميع أصنافها لكل محطة مع الإشارة الى وجود وكالة ثالثة قيد الانجاز وسيتم دخولها في الخدمة قبل نهاية السنة الجارية ومن خلال هذه المعطيات يتضح أن الامكانيات المتوفرة تغطي فقط نسبته 65 % ولهذا نلجأ في أغلبية الاحيان الى المحطات المتنقلة لتغطية العجز المسجل في هذا الجهاز.

### - النقل الجوي

2014	2004	1994	الفترة تفصيل
2650	1810	2807	حركة الطائرات
101130	6718	1462	عدد المسافرين
	8	55	

ان عدم توفر بديل كافي من أنماط النقل خلال العشرية الأولى جعل من النقل الجوي الوسيلة الأساسية للتنقل في المسافات البعيدة ، أما في العشريتين الأخيرتين تم تحديث هياكل النقل الجوي لمواكبة التطور الذي عرفه القطاع في البلدان الأخرى.

### -: الهياكل

2014	2004	1994	1984	الفترة تفصيل
03	03	03	01	المطارات
02	01	01	01	محطات نقل المسافرين
02	01	00	00	محطات المراقبة التقنية

## الفصل الثالث: دراسة حالة (مديرية النقل أدرار)

لقد عرف قطاع النقل بداية من سنة 2005 عملية انجاز و عصرنة هياكله بالولاية اذ تم عصرنة مرافق مطار ادرار الدولي ( الشيخ سيدي محمد بالكبير) و انجاز محطتين للرصد الجوي بمطاري ادرار و تيميمون و محطتين بريتين لنقل المسافرين بأدرار و تيميمون و هناك مشاريع في طور انجاز تتمثل في توسعة مطار تيميمون و تجديد المنطقة النهائية لمطار برج باجي المختار

### أفاق النقل

#### - مشروع خطوط السكة الحديدية:

في إطار اهتمامات الدولة بتنمية المناطق الجنوبية تم تسجيل مشروع الربط بالسكك الحديدية على الجهتين الشرقية (المنيعة، تيميمون، ادرار) والجهة الغربية (كرزاز، ادرار) ضمن الحزام الجنوبي

المنيعة – تيميمون		تيميمون- أدرار	
المسافة الكلية	366 كلم	200 كلم	
التجمعات المستفيدة	مقيدن	وقروت-أوفران-كبرتن-القرارة-اسبع	
عدد المحطات	04	07	
السرعة	المسافرين	المسافرين	220 كلم/سا
	البضائع	البضائع	100 كلم/سا
عرض السكة ( التباعد)	1.435 م	1.435 م	

ويتمد هذا المشروع بخطين الأول يربط بين بشار وأدرار والثاني بين غرداية وأدرار يلتقيان في بلدية تسابيت ويمتد لباقي بلديات أدرار والهدف من ذلك نقل الكميات الكبيرة للبضائع في ظل المناجم الكبرى بسبع وواد الزين وسالي.

#### -إنشاء محطات النقل البري على مستوى البلديات الكبرى:

في ظل وجود محطتين في الولاية: (أدرار، تيميمون)، يتم إنشاء محطات (أوقروت، رقان، أولف)، التي يتم استلامها قبل نهاية عام 2018 التي ستنقص من مشاكل كبيرة يعاني منها القطاع كتنظيم النقل في البلديات ورفع الثقل عن مديرية النقل.

-على مستوى المطارات: توسيع وتهيئة المطارات الثلاثة: تيميمون، أدرار، برج باجي مختار وتحويلها إلى مطارات دولية.

ملاحظة: لا توجد سياسة نقل خاصة بالولاية وإنما تجري وفق القوانين السارية من طرف الدولة.

#### المطلب الثالث: أثر مشاريع قطاع النقل على تحقيق التنمية الاقتصادية للولاية

من خلال مقابلة مع السيد بن زميت احمد مدير النقل لولاية ادرار، أن قطاعه عرف خلال السنوات الماضية الأخيرة قفزة نوعية جراء إنجاز العديد من المنشآت والهياكل القاعدية عبر جل الدوائر حيث تم مؤخرا تسليم مطار تيميمون بعد إعادة ترميمه مع إطلاق انجاز هياكل ملحقة بمطار برج باجي مختار منها قاعة انتظار

## الفصل الثالث: دراسة حالة (مديرية النقل أدرار)

واستقبال للمسافرين أما بعاصمة الولاية تم أيضا توسعة وتهيئة مطار الشيخ سيدي محمد بلكبير، أما عن النقل البري أضاف المدير بأنه تم خلال السنة الماضية 2014 تسليم محطتين بريتين في كل من تميمون وأدرار للخطوط ما بين الولايات سمحت بتحسين ظروف وراحة المواطن أما هذه السنة تم تخصيص 40 مليار سنتيم لإنجاز 3 محطات برية في كل من أولف ورقان وكذا أوقروت لأجل تطبيق معاناة المسافرين وأصحاب المركبات معا وعن قريب تنطلق الأشغال بهم بعد إتمام كل الإجراءات، كما أشار المدير بأن هناك أكثر من 615 متعاملا في حركية النقل للمسافرين سواء بين الولايات أو الدوائر والبلديات، كما تدعمت مدينة أدرار مؤخرا ب10 حافلات للنقل الحضري من شركة اتوزا بالإضافة إلى وجود أكثر من 500 سيارة للنقل الأجرة كلها، كما أن قطاع النقل ساهم كثيرا في تحريك حركية التنمية الشاملة التي عرفتها وتعرفها الولاية كما تم أيضا فتح العديد من مناصب الشغل جراء الاستثمار في قطاع النقل وفك العزلة عن قصور وبلديات المنطقة مع ربط ولاية أدرار بخطوط نحو عدة ولايات من الشمال.<sup>1</sup>

ويوفر هذا القطاع مزايا متعددة من بينها اختزال المسافات ومساهمته في إنعاش الحركية الاقتصادية من خلال فك العزلة عن المنطقة وتحويلها إلى حلقة جديدة تنبئ بمستقبل تنموي واعد، وكذا يساعد القطاع في فتح آفاق سياحية كبيرة التي من شأنها در الكثير من الأموال لما تتوفر عليه المنطقة من قدرات سياحية طبيعية كالكتبان الرملية والواحات إضافة إلى النقوش الحجرية التي تشتهر بها الولاية بالإضافة إلى الزوايا والأضرحة وسلسلة من القصور العريقة التي يعود تشييدها الى عشرات القرون. وكذا يعد أداة تموين المنطقة بمختلف المواد الاستهلاكية ومواد البناء والطاوقية التي كان الوصول إليها يؤرق السكان بسبب بعد المسافة من جهة وبعد المسافة من جهة أخرى.

وإنجاز مشروع القطار وتهيئة المطارات وتحويلها إلى مطارات دولية من شأنها إعطاء حيوية أكثر لقطاع النقل من خلال إعطاء خيارات أكثر للترحال بالنسبة للمسافرين وكذا وصول البضائع والخدمات بسرعة أكثر وبحجم أكبر.

وبالنسبة لإنجاز محطات برية عبر البلديات، الذي من شأنه سيوفر مناصب شغل تنقص من البطالة التي تعاني منها الولاية ويقلل الضغط على مديرية النقل من خلال تصرف المحطات وتسييرها للنقل في البلديات، وكذا توفير وسائل النقل للمواطن وتنظيمه من خلال وضع التنظيمات التي من شأنها معالجة التلاعب الذي يحدثه سائقي الحافلات بين البلديات.

<sup>1</sup> - مقابلة مع السيد مدير النقل لولاية أدرار 2018/4/9

خاتمة

من خلال دراستنا لقطاع النقل تبين لنا أن له دور فعال ومهم في التنمية الاقتصادية، وأحد مؤشراتنا الذي تكمن أهميته في خلق المنفعة الزمنية والمكانية للبضائع والمسافرين، وهو نشاط خدمي يتميز كغيره من الخدمات باللاملموسية، عدم القابلية للتخزين، الانفصالية بين مقدم الخدمة ومنتلقيها، وتأثير سوق خدمات النقل كغيره من سوق السلع والخدمات غير أنه يتميز بخصائص عدة، فالطلب عليه ليس لذاته وإنما لتحقيق أغراض أخرى، وتتباين معدلات الطلب والعرض عليه وفق العديد من العوامل كالتقلبات الزمنية ومستويات الأنشطة الاقتصادية، نمو السكان، مستويات الدخل وغيرها من العوامل، أما تكاليفه التي يمكن تخفيضها باستخدام الطرق العديدة لأسلوب النقل الذي يعتبر أحد محاور بحوث العمليات فمنها ما يتحملة متلقي الخدمة في شكل تسعيرة وضياح للوقت إن كان هناك، ومنها ما يتحملة المجتمع والبيئة في شكل تأثيراته الخارجية.

ومن خلال الدراسة التي تطرقت إلى سياسة النقل في الجزائر، اتضح لنا أن للجانب الطبيعي والبشري أثر في تطوير هذا القطاع، بدليل أن طبوغرافيا وجيولوجية الجزائر تؤثر على الانتشار الأحسن لشبكة النقل وعلى تنوع وسائله، والمتغلب على هذه العوائق الطبيعية لابد على الدول المعنية تخصيص أغلفة مالية إضافية من أجل تطوير هذا القطاع ونظرا إلى أن سكان الجزائر سيشهد حتما ارتفاعا في السنوات المقبلة، وأن الكثافة السكانية ستؤثر على قطاع النقل، مما يؤدي إلى ارتفاع الطلب عليه، وظهور مشاكل تعيق تنقل الأشخاص والبضائع داخل البلد وخارجها، كما أن شبكة الطرق في الجزائر شهدت قفزة نوعية عبر الفترات، وهذا عائد إلى عدة أسباب منها ما هو متعلق بالسياسة العامة المتبعة وكذا بالموارد المالية المتاحة والمخصصة للقطاع،

وقطاع النقل بصفته أحد مؤشرات التنمية بكل أشكالها يساهم في التأثير عليها بالسلب أو الإيجاب، هذه الأخيرة الواسعة المجال يصعب إعطاء تعريف محدد لها، فنجد أن المفكرين الاقتصاديين اختلفت وجهات نظرهم حول مصطلح التنمية الاقتصادية وهي التغيرات الهيكلية التي تحدثها الدولة في الاقتصاد الوطني من أجل ضمان حياة كريمة لجميع أفراد المجتمع وإشباع حاجاتهم الاقتصادية، ولما لها من أهمية سعت الدول إلى تطوير العوامل التي تؤثر على التنمية الاقتصادية والذي من ضمنها قطاع النقل، فهذا الأخير يؤثر بالسلب أو الإيجاب على التنمية الاقتصادية حسب وسائل وسياسات النقل في الدولة، ومن أهم التأثيرات الإيجابية للنقل على التنمية الاقتصادية أنه يشكل حجر الأساس في العديد من المجالات التي تحتاج إليها التنمية الاقتصادية، فهو يؤثر على نمط وإستراتيجية التنمية، ويساهم في القضاء على البطالة عن طريق خلق وظائف مباشرة وغير مباشرة، ويساعد في التحكم بتوزيع السكان المدن، إضافة إلى مساهمته في الرفع من معدلات النمو الاقتصادي من خلال رفعه من مداخيل الدولة زيادة عن نقل السياح خاصة في البلدان النفطية التي تستثمر في قطاع السياحة لأجل التقليل من الاعتماد على العائدات البترولية ذات المورد القابل للزوال.

وولاية أدرار من الولايات التي شهدت تنمية اقتصادية كبيرة في السنوات الأخيرة والذي من ضمن العوامل المساهمة في تحقيق هذه التنمية تطوير قطاع النقل في المنطقة، ومما يلاحظ من تأثيرات على التنمية بالولاية زيادة في مناصب الشغل التي يوفرها هذا القطاع، وكذا نزوح سكان الشمال نحو الولاية بسبب توفر وسائل النقل وبالتالي التحكم في توزيع السكان، ومناجم البترول والغاز بالولاية الذي يعتبر النقل العامل الأول في خدماتها وجلها لعمال جدد، والسياحة الأثرية والطبيعة الساحرة التي تتميز بها الولاية يجعلها قبلة للسواح وهم في تزايد كل عام ومداخيل النقل في تزايد أيضا مما يزيد من الرفع من معدلات النمو الاقتصادي وبالتالي الرفع من مداخيل الولاية.

## قائمة الجداول

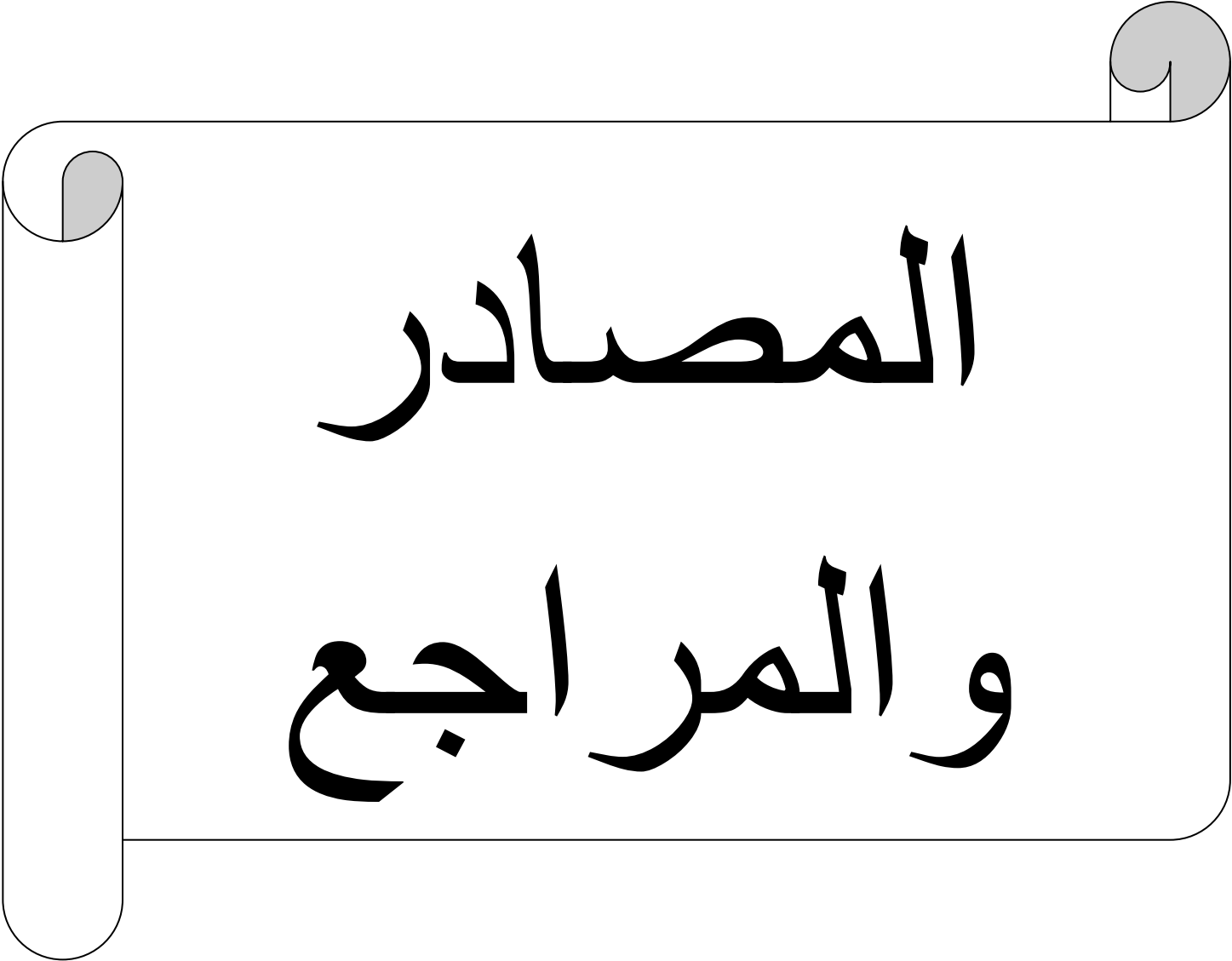
الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
32	النتاج المحلي الخام للجزائر	(01)
33	القيمة المضافة لقطاع النقل في الجزائر	(02)
34	عدد المشاريع المسجلة لدى الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار	(03)
61	نقل المسافرين في ولاية أدرار	(04)
61	النقل بسيارة الأجرة	(05)
62	نقل البضائع	(06)
62	مدارس تعليم السياقة	(07)
63	النقل الجوي في ولاية أدرار	(08)
63	الهياكل	(09)
64	مشروع السكك الحديدية	(10)

## قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
29	وضعية شبكة السكة الحديدية في الجزائر	(01)
30	مشاريع السكة الحديدية طور الإنجاز	(02)



<b>47</b>	أهمية قطاع النقل على مستوى الوحدات الإنتاجية	<b>(03)</b>
<b>55</b>	نقل الركاب واليضايع في الدول لسنة 2006	<b>(04)</b>
<b>60</b>	الهيكل التنظيمي لمديرية النقل أدرار	<b>(05)</b>

A decorative border resembling a scroll, with rounded corners and a vertical strip on the left side. The scroll is outlined in black and has a light gray fill. The text is centered within the scroll.

# المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

قائمة الكتب

1. سعيد عبده، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 2005.
2. سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل، دار المريح، المملكة العربية السعودية، الطبعة الخامسة.
3. ويليام، و.هاي، ترجمة: سعد عبد الرحمن القاضي، أنيس عبد الله التنبر، مطابع جامعة الملك سعود، السعودية، 1999.
4. محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، الأردن، 1985.
5. ردينة عثمان يوسف، إدارة الخدمات النقل الجوي، دار المناهج للنقل الجوي، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان (الأردن) 2009.
6. محمد التهامي طواهر، أمال رحمان، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل "الجزائر"، جامعة ورقلة (الجزائر)، العدد 12.
7. أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2009.
8. تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، إعداد مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، أكتوبر 2009.
9. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، آثار الإنفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل، الأمم المتحدة، 2001.
10. محمد خميس الزوكة، الجغرافيا الاقتصادية للعالم، دار المعرفة، الإسكندرية، 2004.
11. محمود حميدان قديد، تخطيط النقل، 2009، بحث منشور على الرابط: [www.ao.academy.org](http://www.ao.academy.org).
12. فارس بوبكر، سليم بوقنة، استعمال الأساليب الكمية في دراسة المستهلك نحو خدمات النقل الحضري "حالة النقل الحضري لمدينة قسنطينة" مداخلة بالملتقى الوطني نحو "استعمال الأساليب الكمية في اتخاذ القرارات الادارية" جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة (الجزائر)، 2009.
13. منتدى الرياض الاقتصادي، نحو تنمية اقتصادية مستدامة، دراسة تطوير النقل داخل المدن في المملكة العربية السعودية، الدورة الخامسة، 19 ديسمبر 2001.
14. شريف ماهر هيكل، دور وأهمية النقل في تكوين أواصر الاتحاد العربي، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، القاهرة (مصر)، 2007.
15. ولد كسكوسة حكيم، النظام القانوني المرفق بالجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 1996، ص 36.

16. سليم بوقنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي " دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة"، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري بقسنطينة(الجزائر)، 2005.
17. نجلاء غرابي حرم ميلي، النقل شبه الحضري بولاية عنابة، جامعة منتوري بقسنطينة (الجزائر)، 2009.
18. الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم، القواعد الجغرافية للطرق السريعة، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، دون سنة نشر.
19. حميد الطفيلي، جغرافية المواصلات والاتصالات، دار المنهل اللبناني، 2009.
20. زين العابدين علي، تخطيط النقل الحضري، دار اليمامة للنشر والتوزيع، لبنان، 2004.
21. -رشيد غلاب، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار، رسالة ماجستير، قسم علوم التسيير، كلية علوم التسيير، والعلوم الاقتصادية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة (الجزائر)، 2006-2007.
22. محمد عبد الفتاح، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الناشر المكتب العربي للمعارف، القاهرة(مصر)، سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل "دراسة تمهيدية"، الدار الجامعية، 2003-2002، 2011.
23. حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية" دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر LEPAL أطروحة دكتوراه، قسم علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007-2008.
24. اللوائح التنظيمية للنقل "الطيران المدني"، دائرة النقل "أبوظبي"، الإصدار الأول"، سبتمبر 2007.
25. محمد عبد العزيز عجمية وآخرون، التنمية الاقتصادية، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2006.
26. سماويل شعباني، مقدمة في إقتصاد التنمية، دار هومه للنشر، الجزائر، 1997.
27. محمد علي اللثي، التنمية الاقتصادية، دار الجامعات الإسكندرية، 1988.
28. ردينة عثمان يوسف، ادارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنشر، عمان، 2008.

### المجلات

سمير بوختالة، محمد زرقون، نوال بن عمارة، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية\_ عدد 06 جوان 2017.

### الجرائد

1. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد32، قانون 09/11 المؤرخ في 5 يونيو 2011، يعدل ويتمم القانون رقم 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
2. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45، 07 شعبان عام 1430 هـ الموافق ل 29 يوليو سنة 2009.
3. الجريدة الرسمية رقم 36 المؤرخة في 28 محرم عام 1410 بن الموافق 30 غشت سنة 1989 م.
4. الجريدة الرسمية رقم 20 المؤرخة في 8 ربيع الثاني عام 1431 بن الموافق 24 مارس سنة 2010.

5. الجريدة الرسمية رقم 51 المؤرخة في 11 جمادى الأولى عام 1411 هـ الموافق 28 نوفمبر سنة 1990م.

#### المواقع الالكترونية

1. [.transports.gov.dz/index.php?option=com\\_content&view=article&id=15&Itemid=21&lang=ar](http://transports.gov.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=15&Itemid=21&lang=ar).
2. <https://www.scribd.com/document/340589447>.
3. [www.almadpapper.com](http://www.almadpapper.com).
4. [-http://www.maarefa.org/index/php](http://www.maarefa.org/index/php).

يعتبر النقل وسيلة لانتقال السلع واليد العاملة من مكان لآخر بهدف معين، بأنواعه المختلفة "البري ، البحري ، الجوي" كما يساهم في توسيع العمران وسهولة التبادل والتواصل بين الدول، ولما له من أهمية بمساهمته الكبيرة في التنمية بمختلف أشكالها والتي من ضمنها التنمية الاقتصادية التي هي مختلف التغييرات الهيكلية التي تحدث في الاقتصاد الوطني من أجل ضمان حياة كريمة لأفراد المجتمع وإشباع حاجاتهم الأساسية، وتهدف إلى زيادة الدخل القومي للدولة وتقليل التفاوت في الدخل وتعديل التركيب النسبي ورفع مستوى المعيشة، وبين النقل والتنمية الاقتصادية علاقة ترابطية إذ من بين العوامل التي تقاس بها التنمية في البلد عامل النقل فهذا الأخير يساهم في التنمية من خلال توفير مناصب شغل في قطاعه، وكذا اختزال المسافات بفضل وسائله المتطورة، وتبادل المنافع الاقتصادية بين الدول بالتجارة المختلفة وكذا الجانب السياحي الذي يدر أموال طائلة بفضل النقل أيضا وكذا انعاش الحركة التنموية الشاملة بفك العزلة عن المناطق النائية.

Est-ce un moyen de transport pour la circulation des biens et du travail d'un endroit à en vue d'un certain, différents types « terre, mer, air » contribue également à l'expansion de la construction et la facilité d'échange et de communication entre les pays, et en raison de l'importance de la grande contribution au développement de diverses formes qui comprennent le développement économique, ce qui est divers changements structurels survenus dans l'économie nationale afin d'assurer une vie décente pour les membres de la communauté et de satisfaire leurs besoins de base et vise à accroître le revenu national de l'État et de réduire les inégalités de revenus et d'ajuster la structure relative et élever le niveau de vie, et entre le transport et le développement économique relation e associative ce dernier contribue au développement en créant des emplois dans le secteur, ainsi que des distances réduites grâce à la plus sophistiquée et liquide, et l'échange d'avantages économiques entre les différents pays de commerce, ainsi que du côté du tourisme, qui génère beaucoup d'argent grâce au transport aussi, ainsi que faire revivre parmi les facteurs qui sont mesurés par le développement du travailleur de transport du pays. Le mouvement de développement global pour démanteler l'isolement des régions éloignées.